



WOJEWÓDZTWO
MAŁOPOLSKIE

ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH w KRAKOWIE

Kraków, 07.12.2011r.

ZDW/PW/2011/ 9431 /DI3 BS
Znak sprawy: ZDW-DI-3-271- 114 /11

Wg rozdzielnika

Dotyczy postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na:
„Obwodnica Gdowa ETAP I”

Zamawiający - Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie w związku z pytaniami złożonymi po terminie na składanie wniosku o wyjaśnienie treści SIWZ, nie udziela odpowiedzi na następujące pytania – podstawa prawna art. 38 ust. 1 pkt. 1a Ustawy Pzp (numeracja pytań jest obligatoryjnie ustanowiona przez Zamawiającego):

Pytanie nr 73

Materiał do wykonania barier ochronnych.

Czy Zamawiający dopuszcza stosowanie wszystkich konstrukcji ochronnych barier drogowych certyfikowanych na znak B lub CE (zgodnie z obowiązującymi przepisami), które spełniają wymagania w zakresie parametrów projektu i STWiORB czyli N2/W4/A , H1/W4/A; czy też niezgodnie z obowiązującymi przepisami mają być dostarczone konstrukcje zgodnie z opisem elementów składowych i materiału z jakiego mają być wykonane, co zostało zawarte w dokumentacji. W takim przypadku konstrukcje nie mogą być certyfikowane na zgodność z normą PN EN 1317.

Elementy składowe certyfikowanej konstrukcji jak i rodzaj użytych do jej stworzenia materiałów może być zgodny z certyfikatem i instrukcją producenta takiej konstrukcji.

Pytanie nr 74

Czy odcinki początkowe barier ochronnych mają być zgodne z zapisami Państwa STWiORB czy też raczej z zapisami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12.04.2010 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa i warunków ich umieszczania na drodze, par. 7.1 ostatni akapit: "Bariera od strony najazdu i zakończenia powinna posiadać nachylone do powierzchni korony drogi odcinki końcowe zagłębione i zakotwione poniżej poziomu gruntu lub inne zakończenia spełniające wymagania normy przenoszącej normę EN 1317"? Według tego rozporządzenia jak i innych przepisów (Ustawa Prawo Budowlane z 04.2004 r. czy rozporządzenie z 08.2004 w sprawie certyfikacji) wynika, że zakończenia barier certyfikowanych winny być zgodne z instrukcją producenta certyfikowanej konstrukcji, czyli winny być takie jakie były zastosowane podczas testów zderzeniowych.

Wysłano data 7 - GRU. 2011
Podpis Anna Dobosz

30-085 Kraków, ul. Głowackiego 56
Telefony: Dyrektor (0-12) 637-28-79, Z-ca Dyrektora (0-12) 638-26-53
Centrala (0-12) 637-90-00, Fax (0-12) 638-26-63

Pytanie nr 75

Dotyczy obiektów inżynierskich WD 1 i WD 2.

a) Wnosimy o zmianę zapisów dotyczących parametrów barier ochronnych na obiektach inżynierskich. Po zapoznaniu się z dokumentacją projektową i parametrami w/w obiektów inżynierskich uważamy, że zostały one zawyżone a konstrukcja przewymiarowana poprzez zastosowanie nietypowej konstrukcji tylko jednego producenta firmy ORSTA bariery mostowej rurowej (jest to pokazane na przekrojach poprzecznych obiektów). Firma ta dostarcza tylko takiej wysokiej i szerokiej konstrukcji co oczywiście zmniejsza przestrzeń roboczą dostępną po jej zastosowaniu. Konstrukcja ta posiada parametry H2/ W2/B a nie A. Na rynku są obecnie dostępne różne certyfikowane konstrukcje dużo niższe (bez nadbudowy) i dużo węższe przez co po zastosowaniu pozwalają na założenie większej przestrzeni roboczej niż W2 np. nawet W4 co korzystnie wpływa na parametr intensywności uderzenia.

W przypadku dopuszczenia do zastosowania certyfikowanych konstrukcji barier mostowych innych niż produkt firmy ORSTA (o symbolu BR1) naszym zdaniem można zastosować konstrukcje niższe spełniające wszystkie wymagania projektowe dzięki zastosowaniu następującego zapisu:

"Na obiektach inżynierskich winny być zastosowane konstrukcje barier ochronnych o minimalnych wymaganiach:

- wysokość konstrukcji od 700 mm;
- poziom powstrzymywania wg PN EN 1317: H2
- poziom intensywności uderzenia wg PN EN 1317: B,
- przestrzeń robocza W: mniejsza lub równa odległości lica prowadnicy do zaprojektowanej na krawędzi obiektu balustrady szczeblinkowej o wysokości 1,1 m.(Zgodnie z Rozp. Min. Infr. z 1.04.2010 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie). Odległość ta jest uzależniona od przekroju poprzecznego użytej konstrukcji barier ochronnych przy założeniu, że lico bariery znajduje się w odległości 500 mm od krawędzi jezdni.

b) Czy na obiektach faktycznie należy zastosować przewymiarowane i zbędne konstrukcje barier o wysokości ponad 700 mm?

Na wspomnianych obiektach nie ma chodnika dla pieszych czy też rowerów a tylko zaprojektowano chodnik dla obsługi bez jego jakiegokolwiek kontynuacji za obiektami. W związku z tym uważamy, za nieuzasadnione technicznie i ekonomicznie stosowanie wysokiej i szerokiej konstrukcji firmy ORSTA lub podobnej, gdyż zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 01.04.2010 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie, par.272 ust.2, obiekty zostały za chodnikiem wyposażone w urządzenie (balustrada szczeblinkowa o wys. 1,1 m) chroniące obsługę przed upadkiem z wysokości. Zapobieganiu takiej sytuacji mogłoby służyć zastosowanie tzw. barieroporeczy, a takie zagrożenie na tych konkretnych obiektach nie występuje.

Reasumując. Planowane do zastosowania na przedmiotowych obiektach bariery ochronne nie występują na ich krawędziach lecz pomiędzy jezdnią a chodnikiem, który znów od krawędzi oddzielony jest balustradą szczeblinkową. Tak więc wystarczającymi wymogami były by wymogi zawarte powyżej w pkt.3 a.

Pytanie nr 76

Określenia podstawowe.

Wnosimy o skorygowanie zapisów punktu 1.4 STWiORB, gdyż zawarte tam opisy nie mają w większości odniesienia w obowiązujących przepisach.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 12.04.2010 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa i warunków ich umieszczania na drodze w

pkt.7.1 wprowadzone zostały następujące charakterystyki i podziały barier ochronnych bez wyszczególniania ich elementów składowych:

Podział barier ochronnych ze względu na funkcję:

- skrajne – umieszczane na krawędzi jezdni, korony drogi lub drogowego obiektu inżynierskiego,
- dzielące – umieszczane w pasie dzielącym drogi dwujezdniowej lub bocznym pasie dzielącym,
- osłonowe – umieszczane między jezdnią a obiektami lub przeszkodami stałymi znajdującymi się w pobliżu jezdni.

Podział ze względu na materiał:

- metalowe U 14a,
- betonowe U 14b,
- z innych materiałów U14c.

Pytanie nr 77

Wnosimy o zmianę zapisów punktu 10: Przepisy związane.

Wymienione normy oraz inne dokumenty nie mają nic wspólnego z obecnie obowiązującymi przepisami dla konstrukcji certyfikowanych i zgodnych z normą PN EN 13 17.

Aktualnie przepisy związane to:

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (DZ.U.Nr 65 poz.411 z 2010 r.)

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 kwietnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (DZ.U.Nr 65 poz.408 z 2010 r.)

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 kwietnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (DZ.U.Nr 65 poz.407, z 2010 r.)

Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych . (Dz.U. Nr 92 poz. 881 z 2004 r.; Nr 18 poz. 97 z 2009 r.).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 sierpnia 2004 r. w sprawie sposobów deklarowania zgodności wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym. (Dz.U. Nr 198 poz.2041 z 2004 r.).

PN-EN 1317-2 Systemy ograniczające drogę. Część II Klasy działania, kryteria przyjęcia badań zderzeniowych i metody badań barier ochronnych. Sierpień 2001.

PN-EN 1317-5+A1 Systemy ograniczające drogę. Część 5 : Wymagania w odniesieniu do wyrobów i ocena zgodności dotycząca systemów powstrzymujących pojazd. Sierpień 2009.

PN-EN ISO 1461 Powłoki cynkowe nanoszone na stal metodą zanurzeniową (cynkowanie jednostkowe. Wymagania i badania. Grudzień 2009.

PN-EN ISO 14713 Powłoki cynkowe i aluminiowe. Wytyczne. Grudzień 2000.

Instrukcja dostawy i montażu barier ochronnych. Producent

Ewentualnie dodatkowo:

"Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych" GDDKiA, kwiecień 2010 r.

Otrzymują:

1 x wg rozdzielnika
1 x DI-3 a/a.

**Z - ca Dyrektora
dla Inwestycji**

mgr inż. Marta Maj

