

## WYTYCZNE

(WARUNKI WYKONYWANIA ROBÓT )

dla WYMIANA ORAZ NAPRAWA NAWIERZCHNI KAP CHODNIKOWYCH WRAZ Z ROBOTAMI TOWARZYSZĄCYMI NA OBIEKTACH MOSTOWYCH NA ODCINKU KONCESYJNYM AUTOSTRADY A4 KATOWICE - KRAKÓW.

1. Zakres Robót jest zgodny z pkt 2.1 zapytania ofertowego.
2. Wytyczne wykonawcze Zamawiającego dla robót.
  1. Przed rozpoczęciem Robót Wykonawca przedstawi do zatwierdzenia Inspektorowi Nadzoru następujące dokumenty:
    - a.) karty informacyjne, aprobaty techniczne, atesty, deklaracje zgodności, świadectwa dopuszczenia dla wszystkich materiałów przewidzianych do wykonania Robót wg indywidualnych ustaleń z Inspektorem Nadzoru;
    - b.) Projekt Technologii i Organizacji Robót zawierający m. in. projekt zabezpieczenia terenu prowadzonych robót, a także projekty czasowej organizacji ruchu (Zamawiający jest w posiadaniu zatwierdzonych przez GDDKiA schematów, które może udostępnić Wykonawcy, przy czym ocena ich przydatności leży po stronie Oferenta);
    - c.) szczegółowy harmonogram realizacji robót w rozbiciu na poszczególne etapy opisane w punkcie 2.1 zapytania ofertowego.
  2. Jeżeli w trakcie realizacji Robót będzie konieczne zwiększenie lub zmniejszenie wskazanego zakresu robót albo wykonanie robót zamiennych, to wówczas Wykonawca przed przystąpieniem do ich realizacji będzie musiał uzyskać akceptację Zamawiającego na taki zwiększony, zmniejszony lub zmieniony zakres.
  3. Wszystkie materiały użyte do wykonania robót oraz zastosowane rozwiązania muszą odpowiadać wymaganiom właściwym dla autostrad płatnych oraz muszą posiadać aktualne deklaracje zgodności i aprobaty techniczne. Materiały przed ich użyciem i zabudowaniem podlegają zatwierdzeniu przez Inspektora Nadzoru.
  4. Wykonawca zapewni, aby tymczasowo składowane materiały, do czasu, gdy będą one potrzebne do realizacji Robót, były zabezpieczone przed zanieczyszczeniem, zachowały swoją jakość i właściwości oraz były dostępne do kontroli przez Inspektora Nadzoru. Miejsca czasowego składowania będą zlokalizowane w miejscach uzgodnionych z Inspektorem Nadzoru lub poza terenem Robót w miejscach zorganizowanych przez Wykonawcę.

5. Wykonawca zobowiązany jest opracować i przedstawić 3 egz. dokumentacji powykonawczej w wersji papierowej, która będzie zawierała: sprawozdanie techniczne z wykonanych robót wskazanych w pkt. 2.1 Zapytania ofertowego (w tym zabezpieczenie terenu prowadzonych robót) oraz karty informacyjne, aprobaty techniczne, atesty, deklaracje zgodności, świadectwa dopuszczenia dla wszystkich materiałów zabudowanych i zatwierdzonych przez Inspektora Nadzoru a także wyniki badań laboratoryjnych oraz dokumentację zdjęciową.

### **3. Organizacja i zabezpieczenie robót**

1. Wykonawca zapewni podczas wykonywania Robót właściwą ich organizację zgodnie z zatwierdzonym przez Niezależnego Inżyniera Projektem Technologii i Organizacji Robót (PTiOR) uwzględniającym w razie potrzeby również projekty czasowej organizacji ruchu (schematy typowe lub opracowania indywidualne w zakresie czasowej organizacji ruchu na Autostradzie), zgodnie z zatwierdzonymi przez GDDKiA projektami czasowej organizacji ruchu (wg wytycznych zarządzenia nr 34 GDDKiA z dnia 30.07.2014 r.) lub wykonanego na zlecenie Wykonawcy indywidualnego opracowania (PTiOR).
2. Zgodnie z § 12 ust. 1 i 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r. poz. 784 t.j.) Wnioskodawca, jako jednostka wprowadzająca czasową organizację ruchu winien powiadomić organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia co najmniej na 7 dni przed wprowadzeniem czasowej organizacji ruchu (w przypadku indywidualnego projektu organizacji ruchu) lub na 24 godziny przed rozpoczęciem robót (w przypadku projektu uproszczonego – schematy). W przypadku zaniechania niniejszego warunku SAM S.A. automatycznie anuluje ważność zezwolenia.
3. Wszystkie Roboty winny być tak organizowane oraz prowadzone by minimalizować utrudnienia w ruchu, co odnosi się zarówno do czasu trwania tych utrudnień oraz ich zakresu. Zasada ta jest jednym z najistotniejszych wymogów stawianych Wykonawcy. Czasowa organizacja Robót winna być zgodna z wymogami obowiązujących przepisów i zawsze konsultowana z Niezależnym Inżynierem i Zamawiającym.
4. Wykonawca przy opracowaniu PTiOR uwzględni fakt, że Zamawiający nie dopuszcza wprowadzenia czasowej organizacji ruchu w piątki w obrębie jezdni

prawej autostrady A4 (w kierunku Krakowa) w godzinach od 12:00 do 21:00 oraz w poniedziałki na jezdni lewej (w kierunku Katowic) w godzinach od 06:00 do 13:00.

5. Drogi dojazdowe użytkowane przez Wykonawcę i posesje, na które będą oddziaływały Roboty i transport budowlany, zostaną skontrolowane po zakończeniu Robót, a wszelkie zniszczenia spowodowane działalnością Wykonawcy muszą być przez Wykonawcę naprawione na jego koszt, w sposób satysfakcjonujący zainteresowane strony.
6. Wszystkie elementy rozbierane w celu uzyskania dostępu do placu budowy należy niezwłocznie przywrócić do stanu poprzedniego po zakończeniu Robót w danej lokalizacji. Rozebrane elementy drogowych barier ochronnych (o ile będzie tego wymagała specyfika Robót) muszą być odtworzone po ich zakończeniu z tych samych elementów systemu (zastosowanego w danej lokalizacji) lub w przypadku uszkodzenia wymienione.
7. Wykonawca ze szczególną starannością będzie planował, a następnie realizował, operacje wprowadzania i likwidacji czasowej organizacji ruchu w miejscach prowadzonych Robót. W związku z tym, że wymaga to często redukcji czynnych pasów ruchu – operacje takie należy prowadzić w okresach zmniejszonego natężenia ruchu na Autostradzie.
8. Przed wprowadzeniem jakiegokolwiek zmiany w organizacji ruchu Wykonawca zobowiązany jest brać pod uwagę fakt, że w rejonie prowadzonych prac mogą być realizowane inne roboty budowlane. W związku z tym może okazać się niezbędne uzgadnianie planowanych zmian z Wykonawcami innych robót.
9. Wykonawca przy dobieraniu, opracowywaniu i wprowadzeniu projektów organizacji ruchu powinien przestrzegać następujących wymagań:
  - a.) zmiana organizacji ruchu na Autostradzie nie może mieć istotnego negatywnego wpływu na płynność ruchu;
  - b.) Wykonawca powinien zapewnić i utrzymywać w dobrym stanie wszystkie elementy oznakowania oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu; Wykonawca musi zapewnić dobrą widoczność urządzeń BRD i oznakowania przez cały okres wykonywania Robót, zwłaszcza w nocy oraz podczas niekorzystnych warunków atmosferycznych. W razie konieczności Wykonawca własnym staraniem i na własny koszt odpowiednio zmodyfikuje czasową organizację ruchu wprowadzoną na czas prowadzenia Robót;

c.) urządzenia BRD i oznakowanie należy usunąć, gdy nie są one dłużej potrzebne, a jezdnię, pobocze oraz przyległy teren, na które oddziaływały prowadzone Roboty, należy przywrócić do stanu poprzedniego.

Zamawiający zaznacza, że okres wprowadzanych ograniczeń w ruchu musi być ściśle skorelowany z rzeczywistym czasem wykonywania Robót.

#### 4. Dokumentacja zdjęciowa usterek – wybrane przykłady



Zdj. 1. Obiekt M12L – nawierzchnia kapy chodnikowej zewnętrznej



Zdj. 2. Obiekty M12L, M12P - lokalizacja



Zdj. 3. Obiekt M18L – nawierzchnia kapy chodnikowej zewnętrznej, bariera energochłonna



Zdj. 4. Obiekty M18L, M18P - lokalizacja

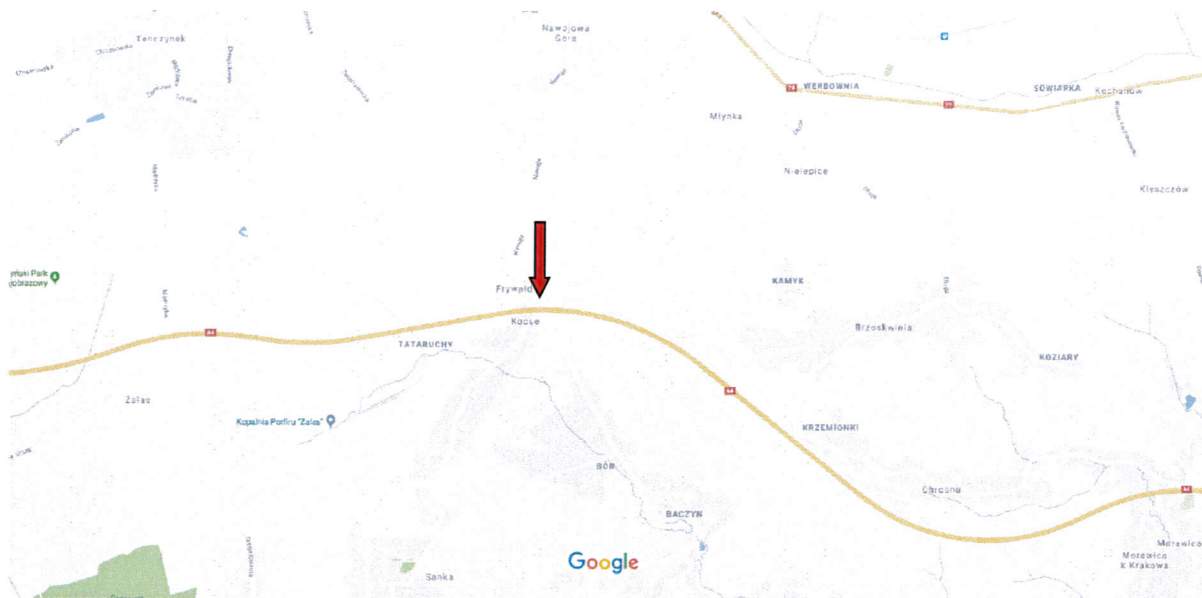


Zdj. 5. Obiekt M49L – nawierzchnia żywiczna kapy chodnikowej zewnętrznej, skorodowana stopka bariery energochłonnej



Zdj. 6. Obiekt M49P, M49L – gzyms w pasie rozdziału

*[Handwritten signature]*



Zdj. 7. Obiekt M49P, M49L - lokalizacja

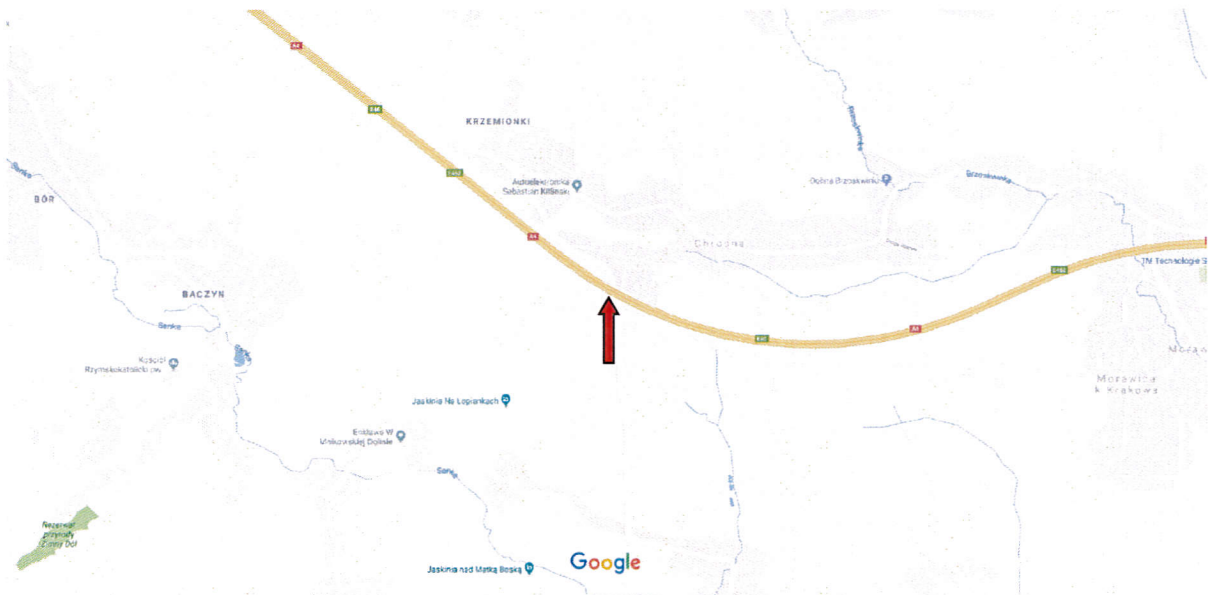


Zdj. 8. Obiekt M52L – nawierzchnia kapy chodnikowej wewnętrznej

A handwritten signature in blue ink, located in the bottom left corner of the page.



Zdj. 9. Obiekt M52P – styk krawężnika z kapą chodnikową do uszczelnienia



Zdj. 10. Obiekty M52P, M52L – lokalizacja





Zdj. 11. Obiekt M55P – skorodowane blachy podstawy słupków barieroporeczy i balustrady

*mi*



Zdj. 12. Obiekt M55P – nawierzchnia kapy chodnikowej zewnętrznej, skorodowana blacha osłonowa urządzenia dylatacyjnego, skorodowane stopki balustrady



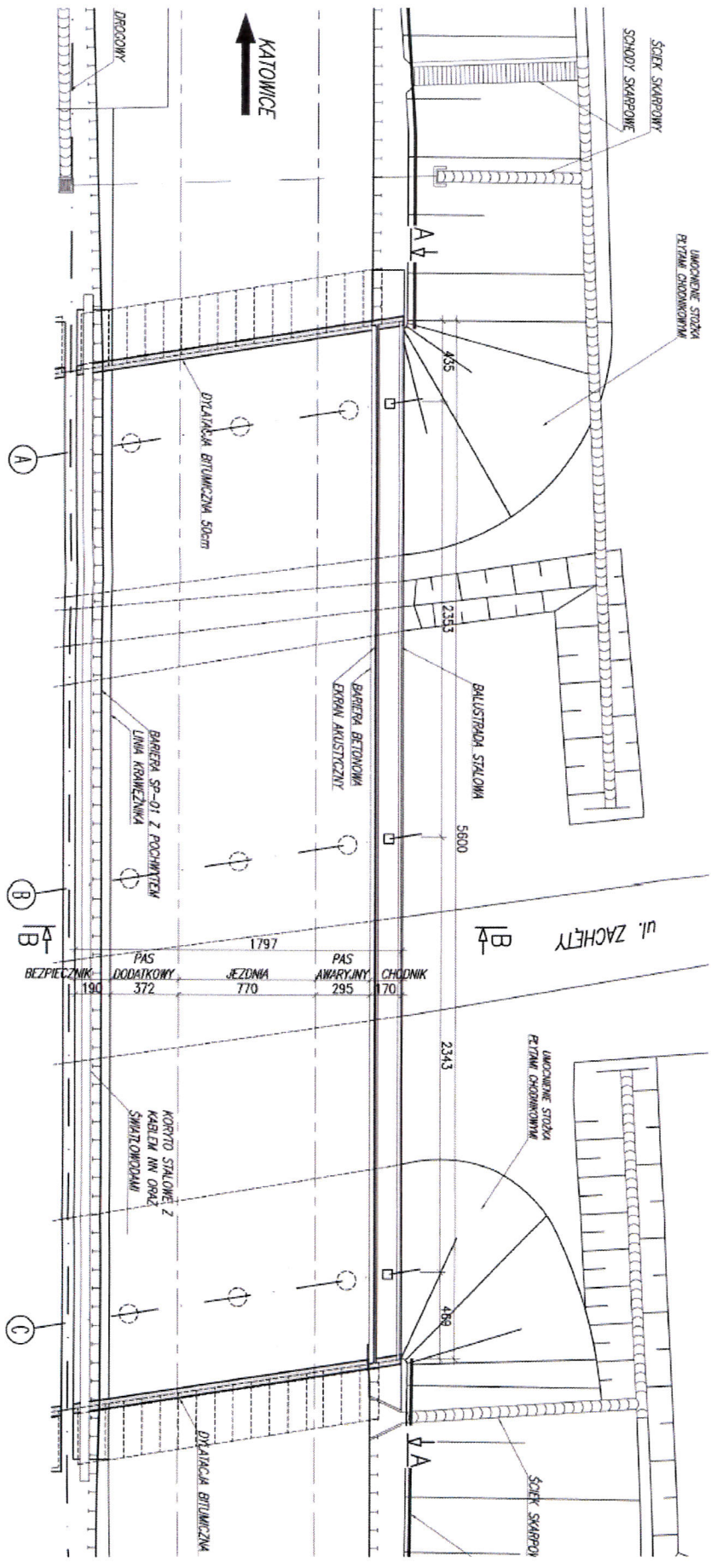
Zdj. 13. Obiekty 55P, 55L - lokalizacja

*Handwritten signature in blue ink.*



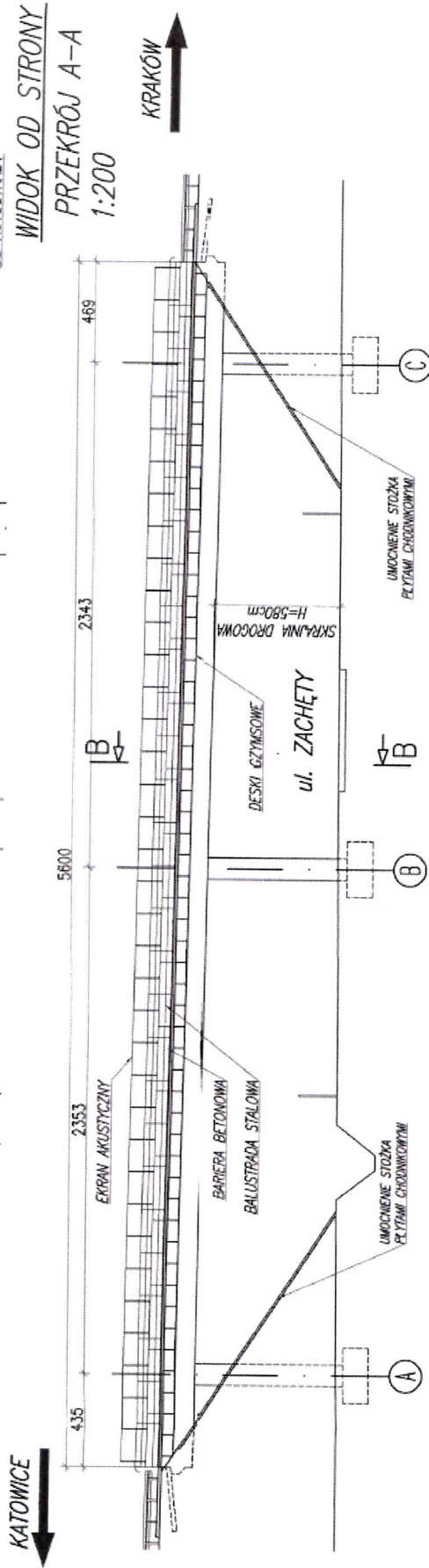
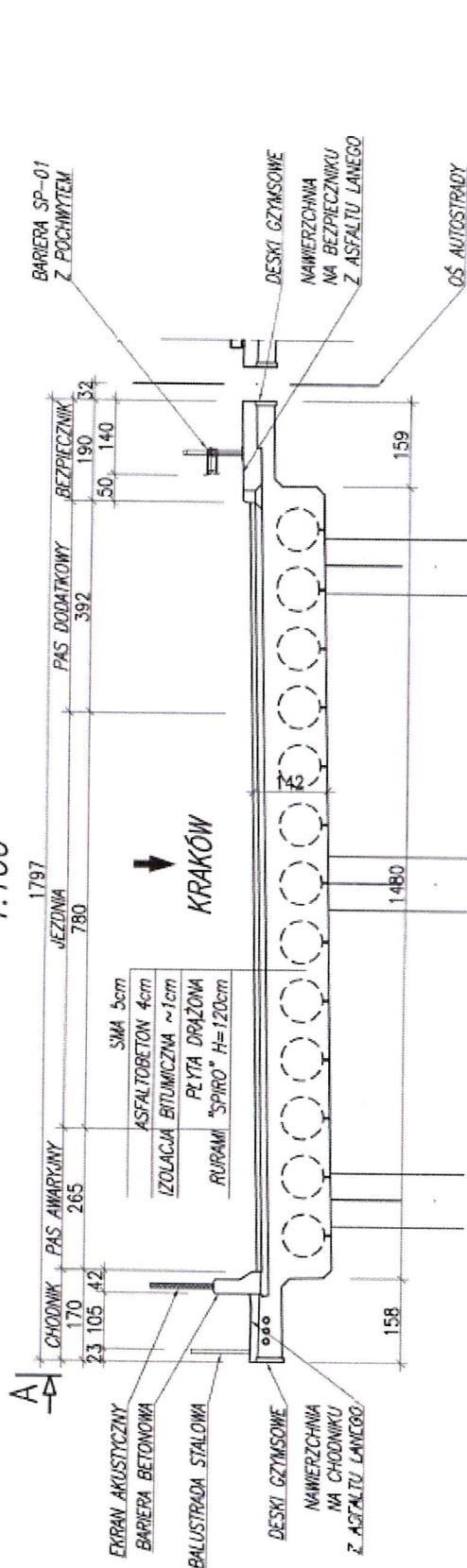
6. Obiekt nr M18L – widok z góry

WIDOK Z GÓRY  
1:200



7. Obiekt nr M18P – przekrój poprzeczny, widok z boku

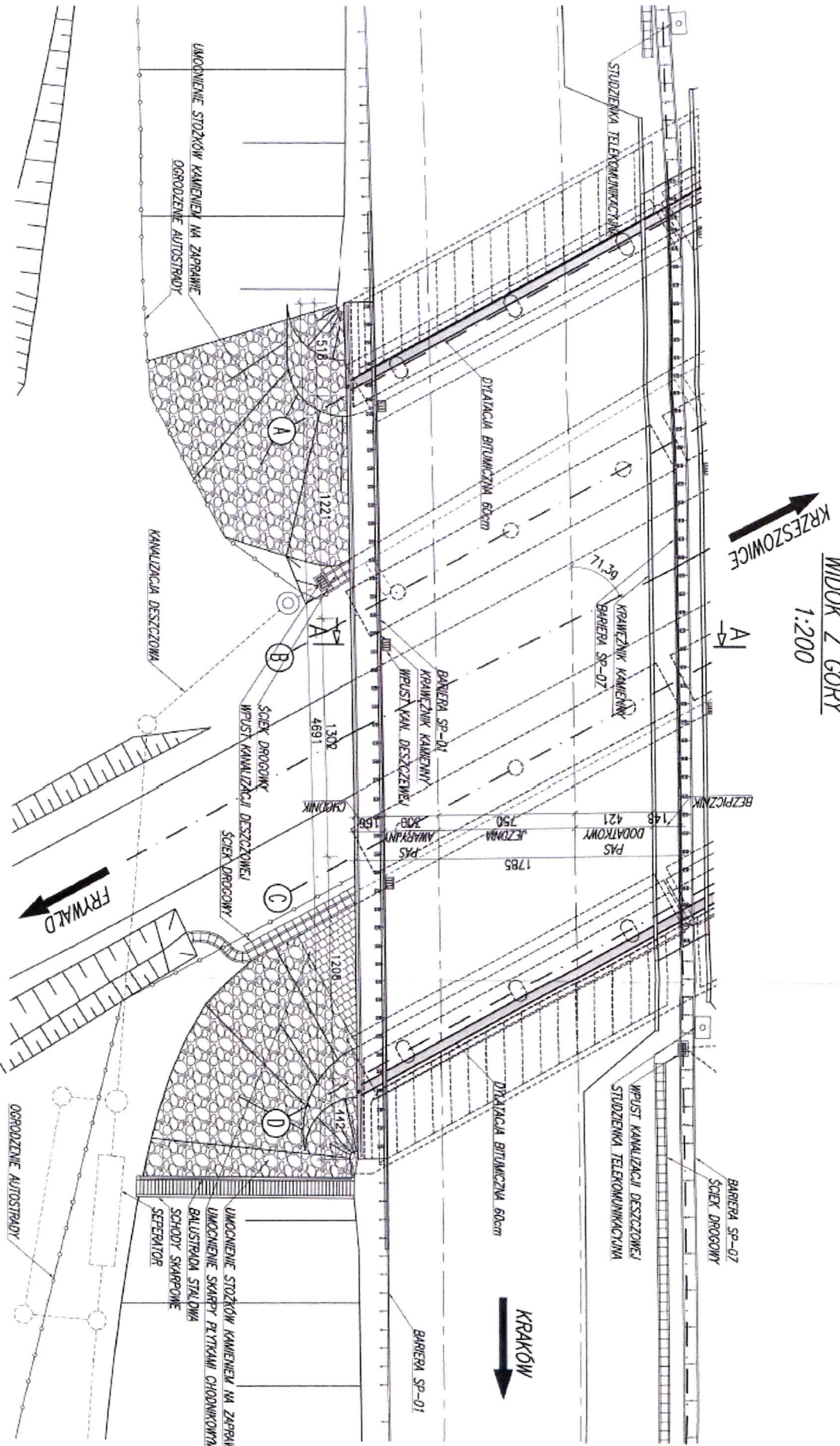
PRZEKRÓJ POPRZECZNY  
PRZEKRÓJ B-B  
1:100



*[Handwritten signature]*

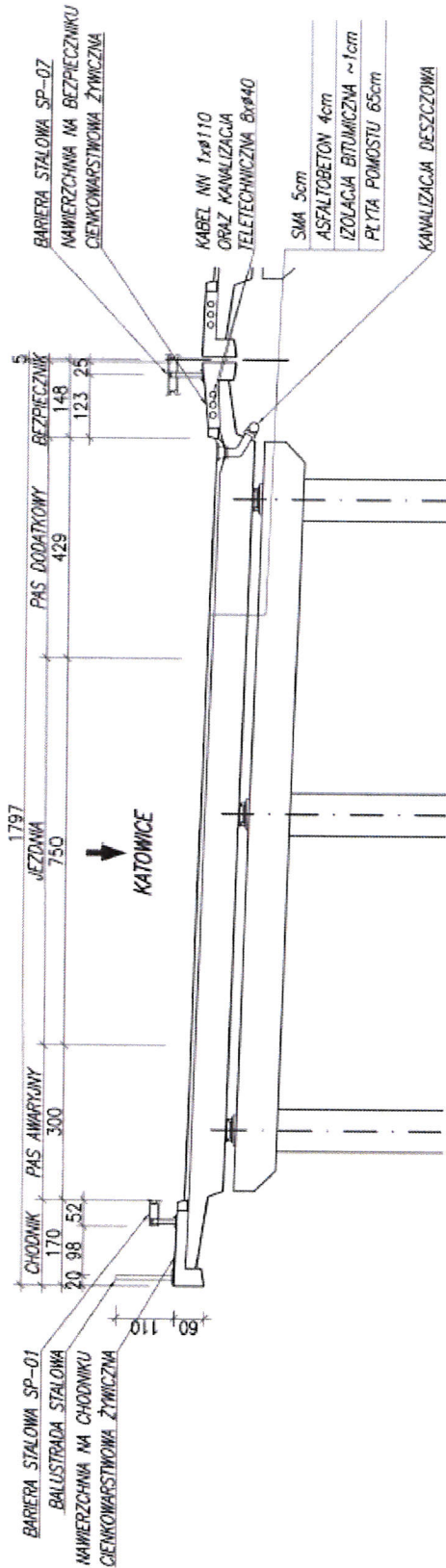
8. Obiekt nr M49P – widok z góry

WIDOK Z GÓRY  
1:200



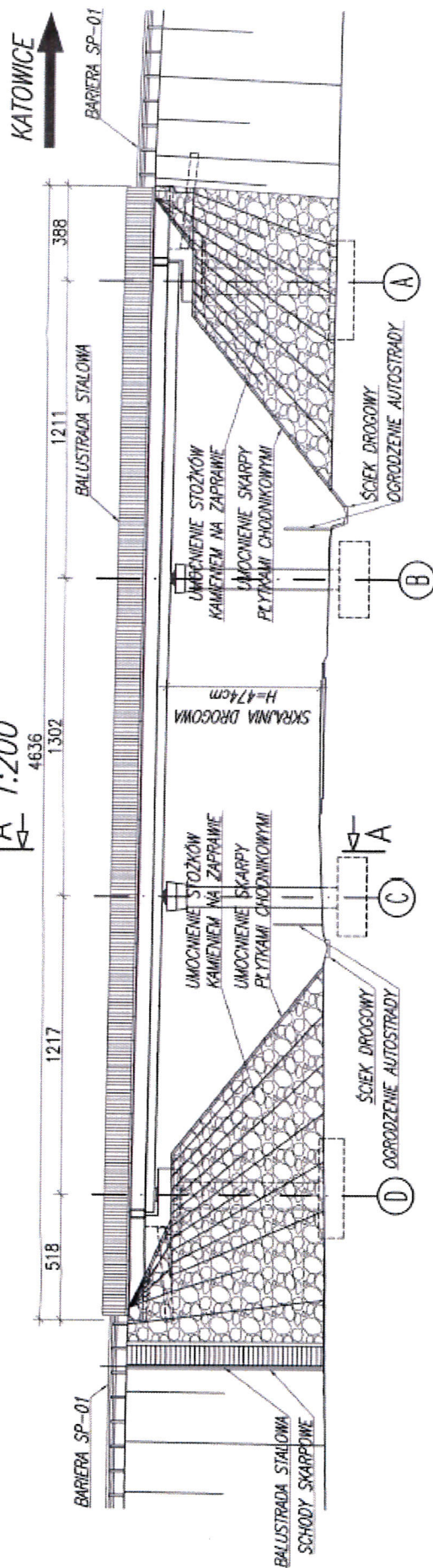
9. Obiekt nr M49L – przekrój poprzeczny, widok z boku

PRZEKRÓJ POPRZECZNY  
PRZEKRÓJ A-A  
1:100



WIDOK Z BOKU OD STRONY PÓŁNOCNEJ

A 1:200



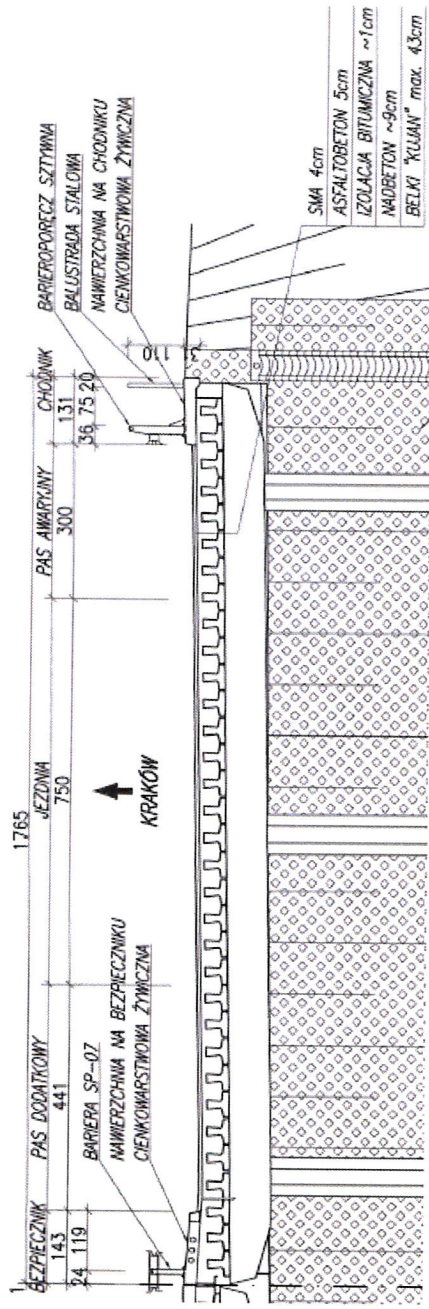
*[Handwritten signature]*





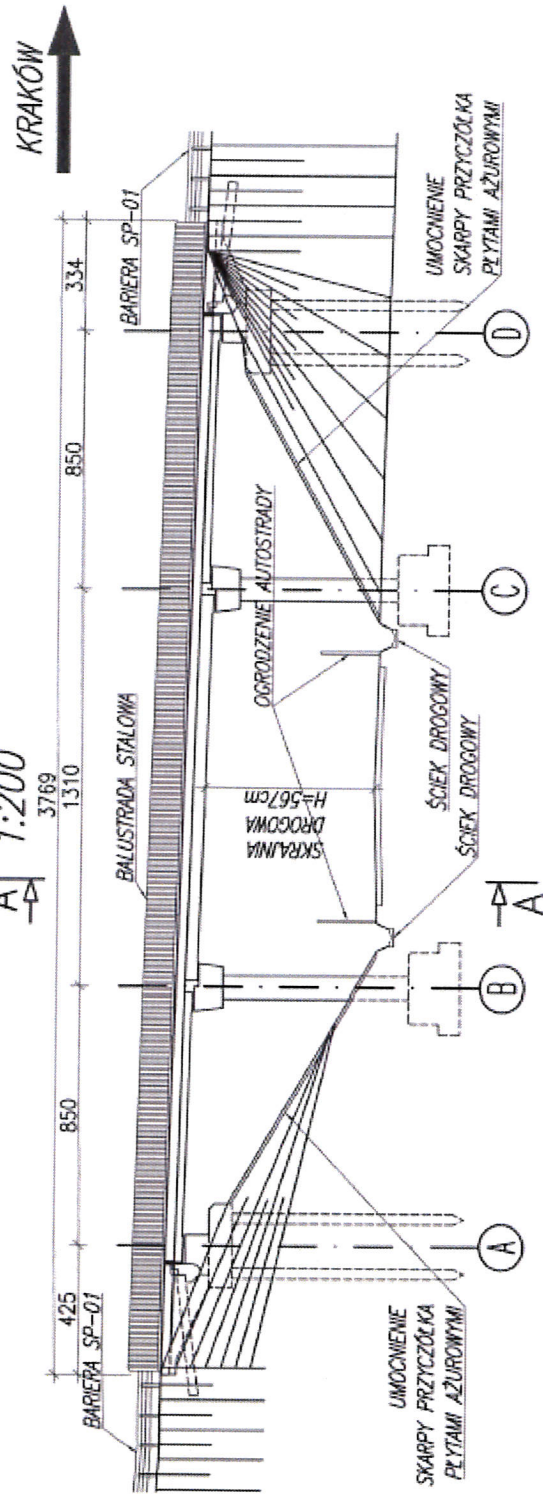
11. Obiekt nr M52P – przekrój poprzeczny, widok z boku

PRZEKRÓJ POPRZECZNY  
PRZEKRÓJ A-A  
1:100



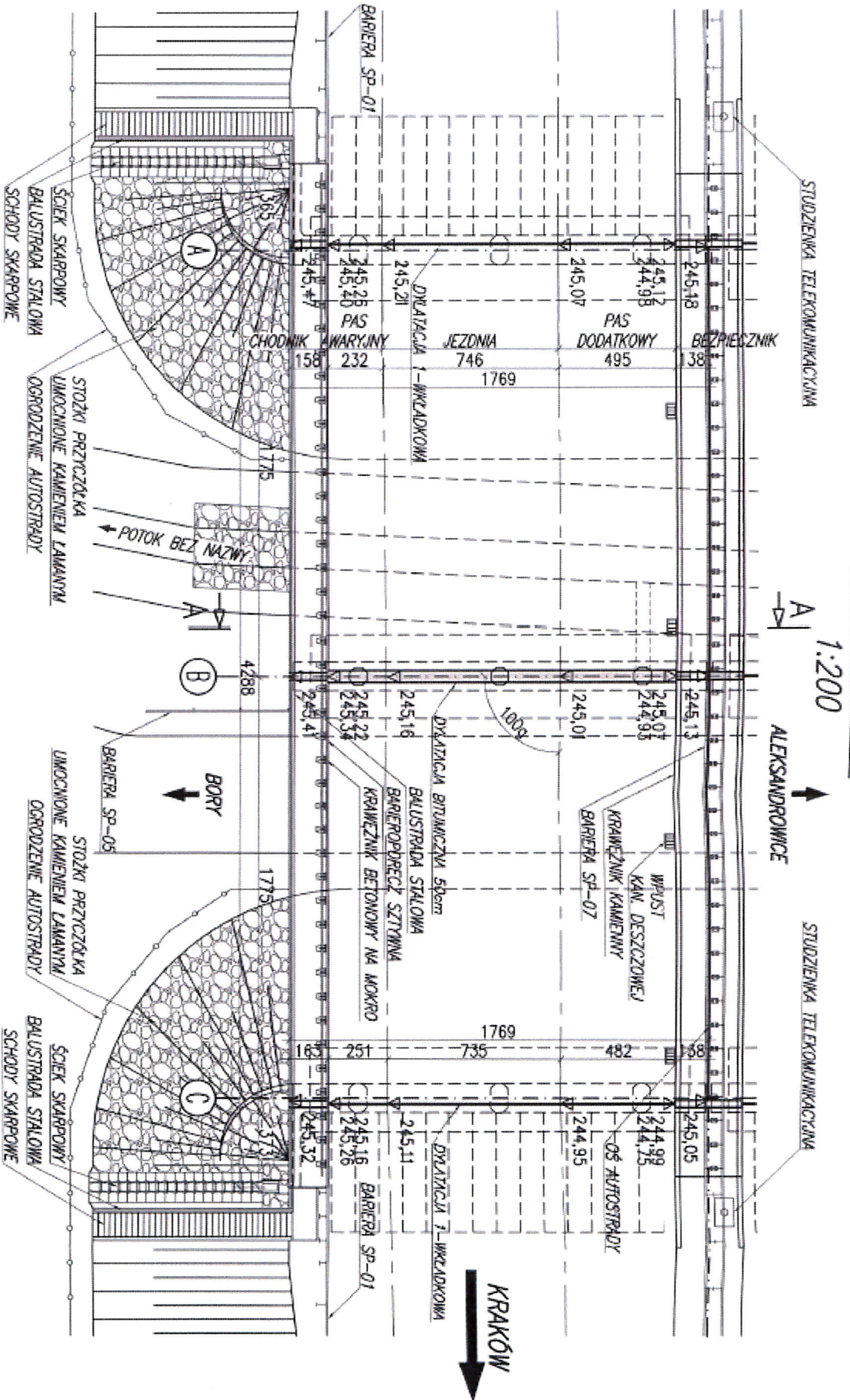
WIDOK Z BOKU OD STRONY PÓŁNOCNEJ

A| 1:200

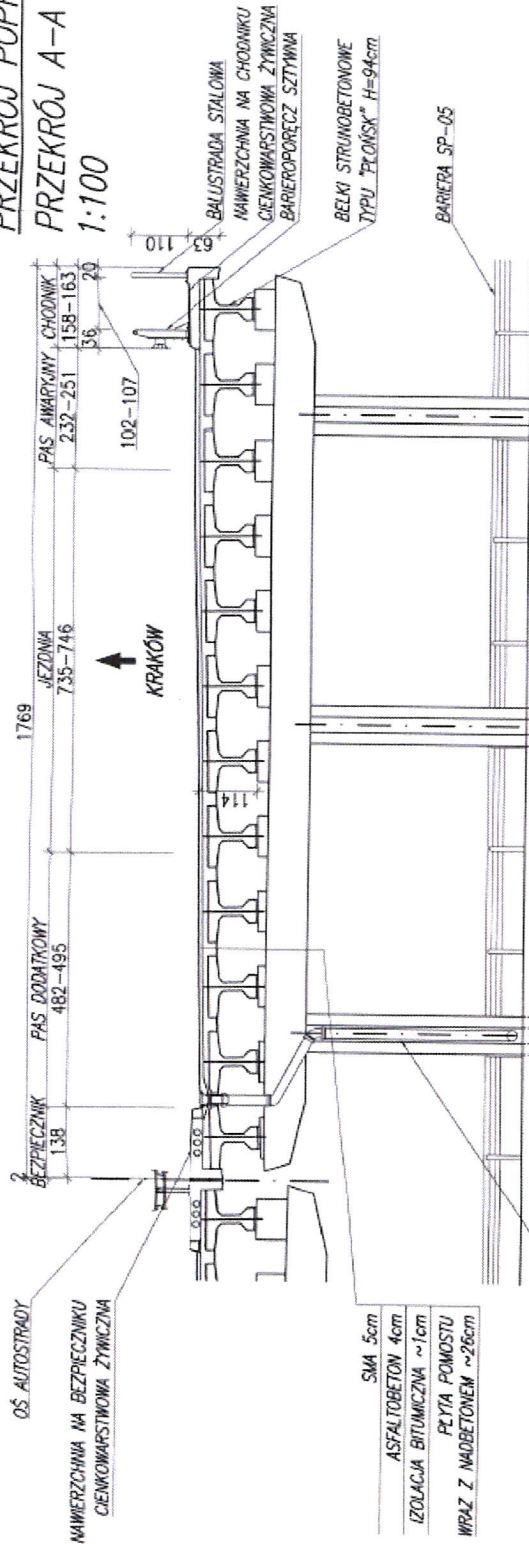


12. Obiekt nr M55P – widok z góry, przekrój poprzeczny, widok z boku

WIDOK Z GÓRY



PRZEKRÓJ POPRZECZNY  
PRZEKRÓJ A-A  
 1:100



WIDOK Z BOKU OD STRONY POŁUDNIOWEJ  
 1:200

