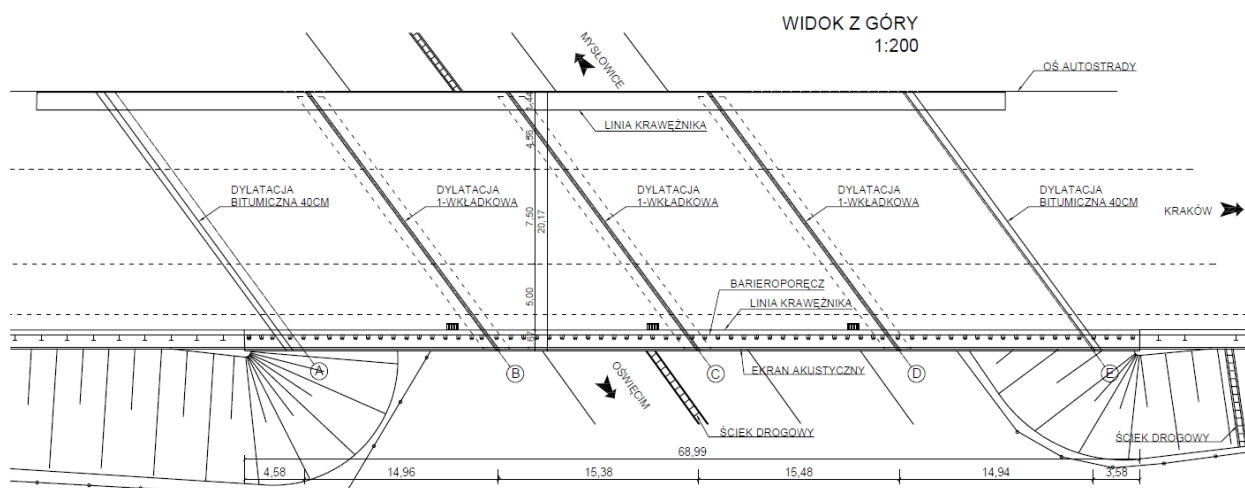


WYTYCZNE ZAMAWIAJĄCEGO

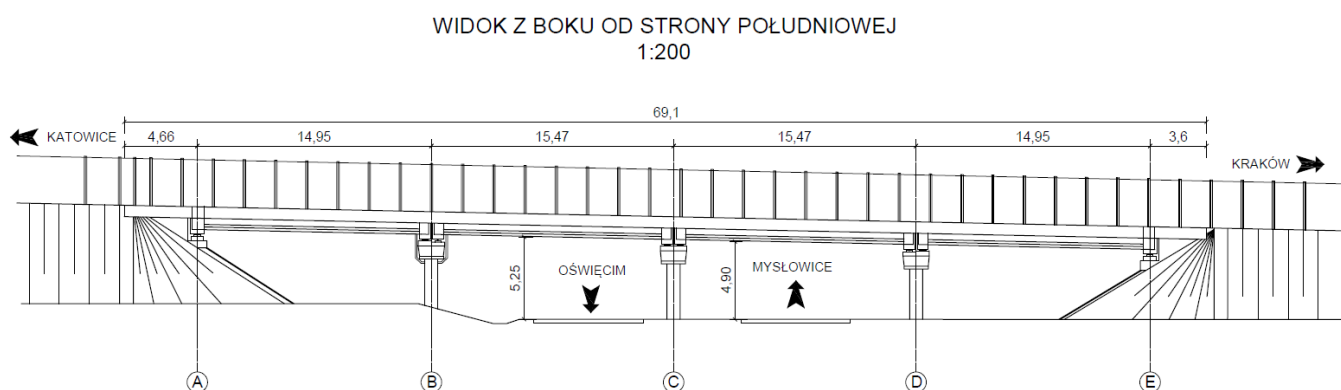
(WARUNKI WYKONYWANIA ROBÓT, WYMAGANIA ZAMAWIAJĄCEGO I INFORMACJE)
dla WYKONANIA ROBÓT BUDOWLANYCH OBEJMUJĄCYCH NAPRAWY ELEMENTÓW
ŻELBETOWYCH OBIEKTÓW MOSTOWYCH M11P I M11L W KM 349+095 KONCESYJNEGO
ODCINKA AUTOSTRADY A4 KATOWICE - KRAKÓW

I. Informacje ogólne o obiektach nr M11P i M11L w km 349+095 koncesyjnego odcinka autostrady A4 Katowice - Kraków

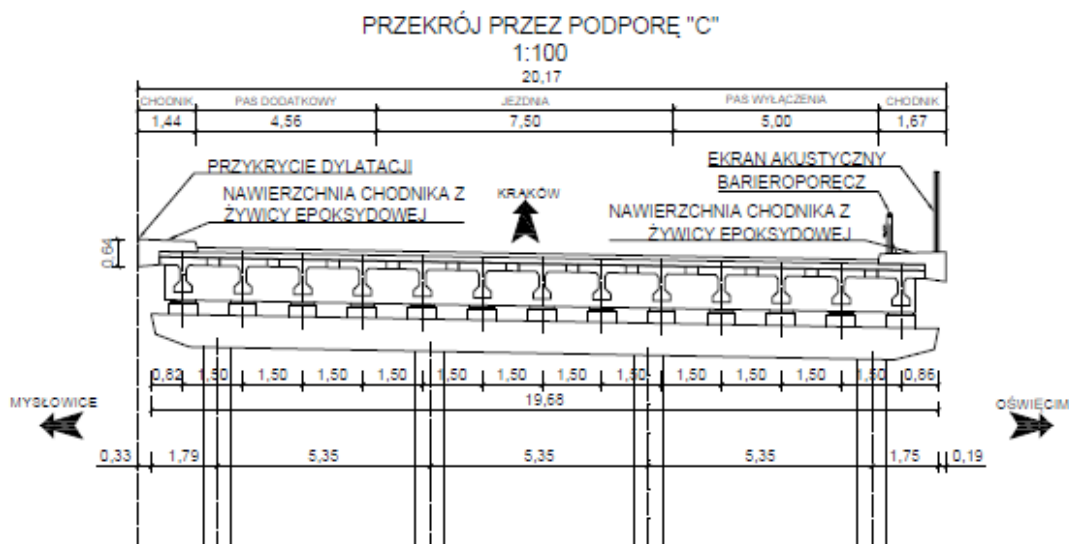
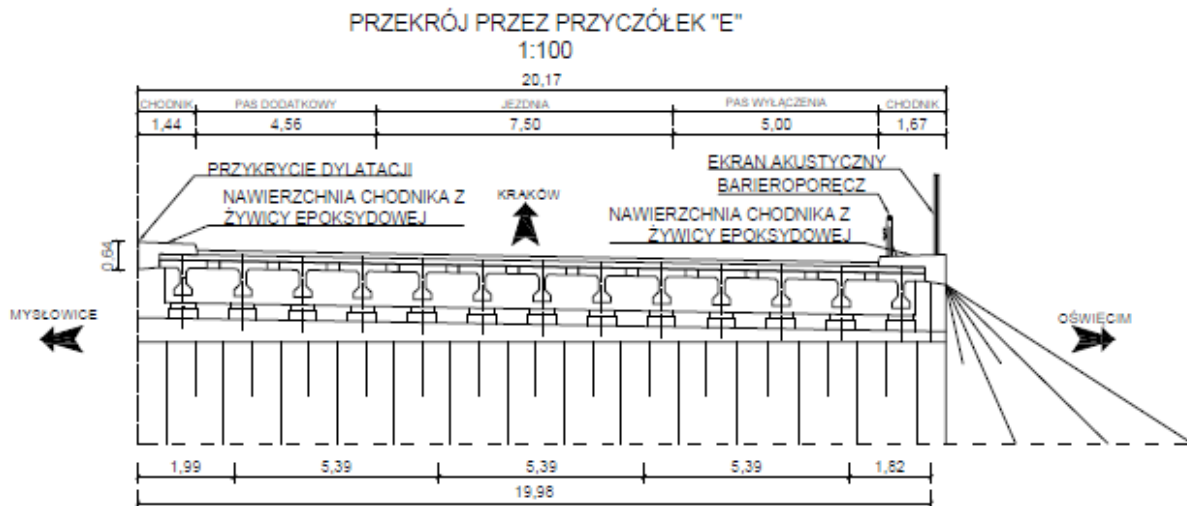
Obiekty mostowe M11P i M11L to czteroprzęsłowe wiadukty, o schemacie statycznym belki swobodnie podpartej o rozpiętościach teoretycznych 14,95 + 15,47 + 15,47 + 14,95 m. Długość całkowita obydwu obiektów wynosi 63,22 m. Obiekty zlokalizowane są w planie na odcinku prostym. Obiekty przebiegają pod kątem 53°57' w stosunku do przeszkody. Szerokość całkowita obydwu obiektów wynosi 20,17 m. Przekrój poprzeczny stanowi 13 dźwigarów prefabrykowanych, sprężonych, typu Płońsk.



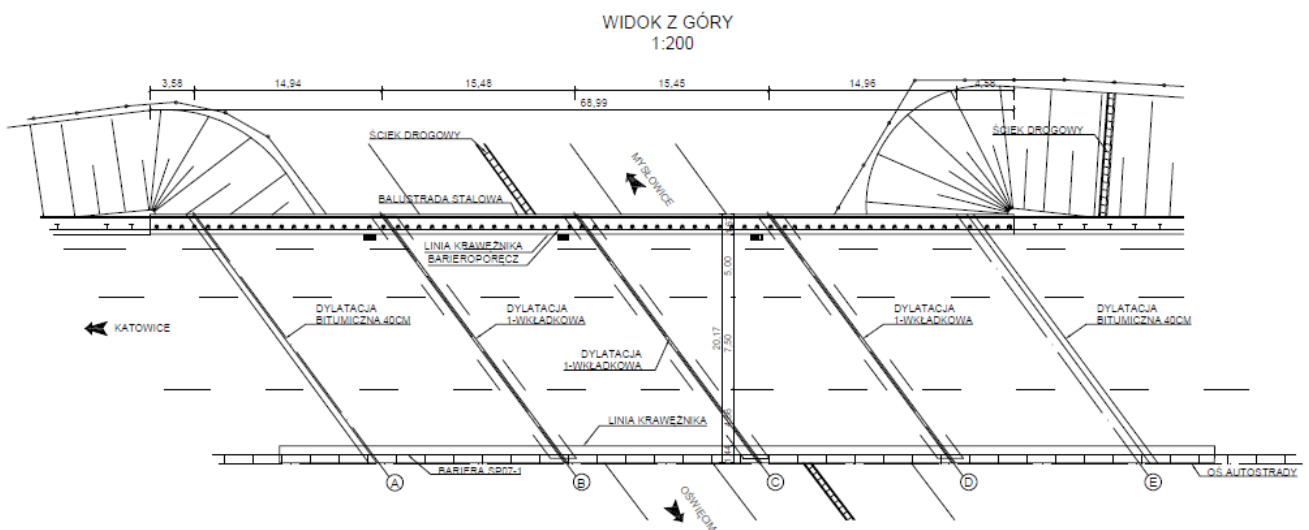
Rys. 1. Rzut z góry – obiekt M11P



Rys. 2. Widok z boku – obiekt M11P

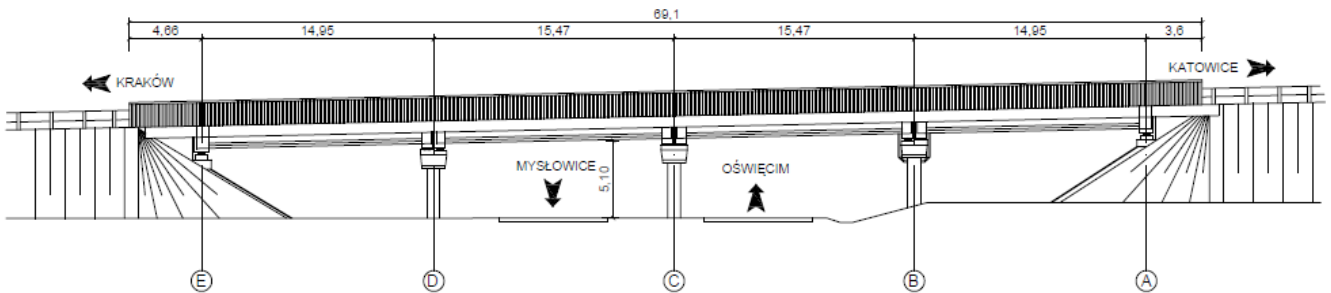


Rys. 3. Przekroje poprzeczne – Obiekt M11P



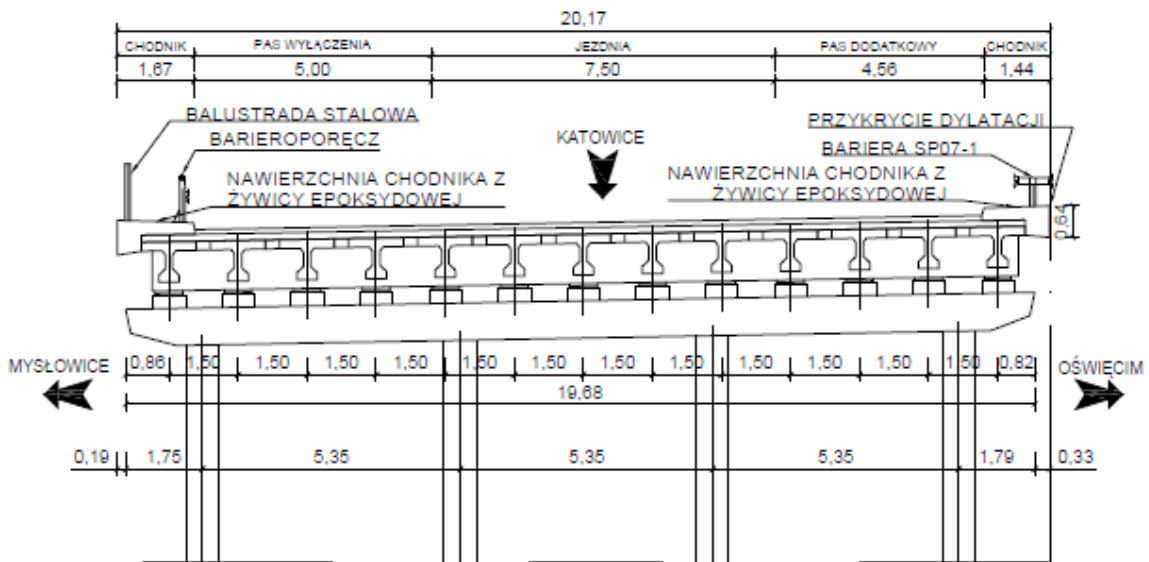
Rys. 4. Rzut z góry – obiekt M11L

WIDOK Z BOKU OD STRONY PÓLNOCNEJ
1:200

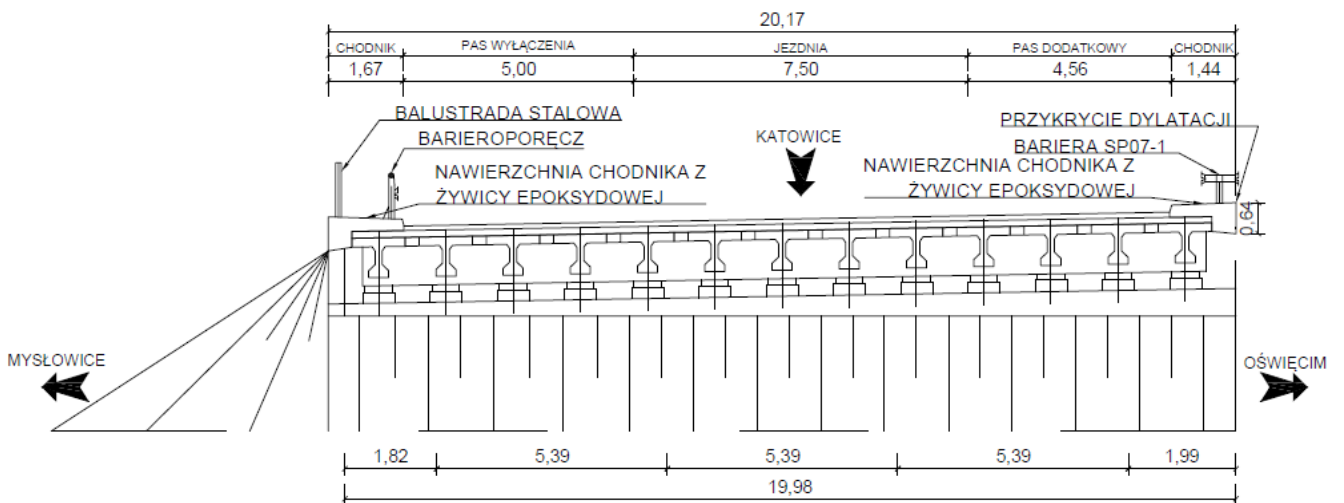


Rys. 5. Widok z boku – obiekt M11L

PRZEKRÓJ PRZEZ PODPORĘ "C"
1:100



PRZEKRÓJ PRZEZ PRZYZÓŁEK "E"
1:100



Rys. 6. Przekroje poprzeczne – Obiekt M11L

II. Wytyczne wykonawcze Zamawiającego dla robót.

1. Przed rozpoczęciem Robót Wykonawca przedstawi do zaopiniowania Inspektorowi Nadzoru, a następnie do zatwierdzenia Zamawiającemu następujące dokumenty:
 - a/ karty informacyjne, Krajowe Oceny Techniczne, atesty, deklaracje właściwości użytkowych, świadectwa dopuszczenia dla wszystkich materiałów przewidzianych do wykonania Robót wg indywidualnych ustaleń z Inspektorem Nadzoru,
 - b/ Dokumentację Techniczną w zakresie opisanym w Zapytaniu, tj.: Projekt Techniczny, Projekt Technologii i Organizacji Robót, Plan Zapewnienia Jakości, projekty rusztowań i pomostów roboczych (opcjonalnie DTR), Plan Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia, Instrukcję Bezpiecznego Wykonywania Robót, Harmonogram, Projekt Czasowej Organizacji Ruchu.
2. Jeżeli w trakcie realizacji robót będzie konieczne zwiększenie lub zmniejszenie wskazanego w Zapytaniu ofertowym 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 Krajowe Oceny Techniczne i Deklaracje Właściwości Użytkowych. Materiały przed ich użyciem i zabudowaniem podlegają zaopiniowaniu przez Inspektora Nadzoru i zatwierdzeniu przez Zamawiającego.
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 oraz 3 egz. w wersji elektronicznej, która będzie zawierała m. in.: Projekt Techniczny z naniesionymi ewentualnymi zmianami, sprawozdanie techniczne zawierające opis organizacji i technologii wykonanych robót, ich terminy oraz karty informacyjne, Krajowe Oceny Zgodności, atesty, Deklaracje Właściwości Użytkowych, świadectwa dopuszczenia dla wszystkich materiałów zabudowanych i zatwierdzonych przez Inspektora Nadzoru, raporty z wykonanych badań laboratoryjnych, a także dokumentację zdjęciową.

III. 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 zabezpieczenia i oznakowania terenu, na którym prowadzone będą roboty oraz Projekt Czasowej Organizacji Ruchu (PCOR). Wykonawca opracuje Plan Zaplecza Budowy wraz z drogami dojścia do stanowisk pracy i uzyska dla nich akceptację Zamawiającego i Niezależnego Inżyniera.
2. 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.

3. 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.

4. Roboty mogą być wykonywane tylko na podstawie pisemnej zgody Zamawiającego i pisemnej zgody Operatora Autostrady A4 Katowice – Kraków (VIA4 S.A.), udzielonych na pisemny wniosek Wykonawcy. Roboty należy zorganizować i prowadzić w taki sposób, aby nie wymagały zajmowania jezdni, pasa awaryjnego oraz poboczy Autostrady A4 Katowice – Kraków (dalej jako: „Autostrada”). Wykonawca ze szczególną starannością będzie planował, a następnie realizował, operacje wprowadzania i likwidacji czasowej organizacji ruchu w miejscach prowadzonych robót (jeżeli taka organizacja okaże się konieczna) w ciągu drogi krzyżującej się z Autostradą. Wykonawca przed rozpoczęciem robót oraz przed każdą zmianą oznakowania terenu prowadzonych robót, ma obowiązek zgłosić ten fakt do Centrum Zarządzania Autostradą oraz Zamawiającemu co najmniej 24 godziny przed faktycznym wejściem w pas drogowy koncesyjnego odcinka autostrady A4 Katowice – Kraków (dalej jako PDA) w przypadku oznakowania robót w oparciu o zatwierdzone schematy oznakowania lub 7 dni przed wejściem w PDA w przypadku oznakowania robót w oparciu o PCOR. Ponadto Roboty wykonywane w PDA muszą być prowadzone w sposób gwarantujący zachowanie zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego (dalej jako BRD) oraz minimalizację utrudnień w ruchu. O planowanych zmianach organizacji ruchu, z niezbędnym wyprzedzeniem, Wykonawca powiadomi również Niezależnego Inżyniera, a także innych zarządców ruchu w przypadku dróg krzyżujących się z autostradą A4. Wykonawca powinien zapewnić i utrzymywać wszystkie tymczasowe urządzenia bezpieczeństwa i organizacji ruchu, takie jak nawierzchnie, bariery, sygnalizację świetlną, oznakowanie pionowe i poziome dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu samochodowego.

5. Przed wprowadzeniem jakiegokolwiek zmiany w organizacji ruchu Wykonawca zobowiązany jest brać pod uwagę fakt, że w rejonie prowadzonych robót mogą być realizowane inne roboty budowlane. W związku z tym niezbędne jest uzgadnianie planowanych prac z Wykonawcami innych robót w obszarze pasa drogowego Autostrady (dalej jako: „PDA”).

6. Wykonawca powinien zapewnić i utrzymywać w dobrym stanie wszystkie elementy oznakowania oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu. Wykonawca musi zapewnić dobrą widoczność urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (dalej jako: „BRD”) i oznakowania przez cały okres wykonywania robót, również 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.

7. Urządzenia BRD i oznakowanie należy usunąć, gdy nie będą one dłużej potrzebne, a przyległy teren, na które oddziaływały prowadzone roboty, należy przywrócić do stanu poprzedniego.

8. Wykonawca jest zobowiązany do zapewnienia kierowania robotami przez Kierownika robót, posiadającego uprawnienia budowlane do kierowania robotami budowlanymi w specjalności inżynierskiej mostowej lub równoważnej oraz będącego czynnym członkiem Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

9. W przypadku gdy zakres robót zawiera prace mogące powodować ryzyko powstania szkód wynikających z wibracji, osunięcia lub osłabienia konstrukcji nośnych lub podpór, Wykonawca przed rozpoczęciem prac budowlanych sporządzi protokół stwierdzający stan techniczny mienia znajdującego się w bezpośredniej strefie oddziaływania prac powodujących ryzyko powstania takich szkód. Protokół powinien być sporządzony w sposób zgodny z wymaganiami prawa i sztuki budowlanej, biorąc pod uwagę rodzaj występującego zagrożenia, rodzaj i stan zagrożonego mienia oraz sposób i zakres prowadzonych prac budowlanych i powinien m.in. zawierać szczegółowy opis uszkodzeń istniejących przed rozpoczęciem robót w budynkach i budowlach narażonych na negatywne oddziaływanie ww. prac. Przegląd i spisanie protokołu winno się odbyć z udziałem przedstawicieli Zamawiającego oraz Niezależnego Inżyniera

IV. Dokumentacja zdjęciowa usterek – wybrane przykłady



Zdj. 1. Obiekt M11P – punktowa korozja elementów stalowych łożyska wałkowego



Zdj. 2. Obiekt M11P – odspojenie betonu słupa podpory pośredniej



Zdj. 3. Obiekt M11P – zarysowania betonu i wyługowania oraz lokalna korozja stali zbrojeniowej podpory skrajnej



Zdj. 4. Obiekt M11P – odspojenie fragmentu betonu oraz spękania betonu oczepu filara podpory pośredniej



Zdj. 5. Lokalne ognisko korozji okucia poprzecznicy (przykład)



Zdj. 6. Obiekt M11P – spękany cios podłożyskowy



Zdj. 7. Obiekt M11L – spękanie warstwy naprawczej dźwigara



Zdj. 8. Obiekt M11L – spękany cios podłożyskowy; punktowa korozja łożyska wałkowego



Zdj. 9. Obiekt M11P – spękany beton oczepu podpory pośredniej