

## OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

### **„Budowa przepustu w miejsce mostu przez ciek bez nazwy w ciągu drogi krajowej nr 17 w m. Potoki”**

#### **1. Rodzaj i zakres robót budowlanych**

##### **1.1. Nazwa przedsięwzięcia Przedmiot i lokalizacja inwestycji**

Przedmiotem inwestycji jest budowa przepustu w miejsce mostu przez ciek bez nazwy w ciągu drogi krajowej nr 17 w m. Potoki w km 230+416.

Przewidywany zakres projektowanej inwestycji obejmie następujące roboty:

- 1) budowę przepustu w miejsce mostu w km 230+416 drogi krajowej nr 17,
- 2) dostosowanie nawierzchni DK 17 na odcinku od km 230+300 do km 230+480 do parametrów drogi KR4,
- 3) korektę koryta cieku bez nazwy oraz jego umocnienie,
- 4) rozbiórkę nawierzchni, barier na moście i na dojazdach,
- 5) budowę chodnika dla pieszych od strony górnej wody,
- 6) budowę kanału technologicznego,
- 7) przebudowę przepustów pod zjazdami,
- 8) umocnienie rowów przydrożnych z lokalną korektą ich przebiegu.

##### **1.2. Adres inwestycji**

Inwestycja położona jest na terenie miejscowości Potoki w gminie Lubycza Królewska, na terenie powiatu tomaszowskiego, w województwie lubelskim.

##### **1.3. Nazwa Inwestora**

Inwestorem przedsięwzięcia jest Skarb Państwa – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad reprezentowany przez GDDKiA Oddział w Lublinie.

Adres Inwestora: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie 20-075 Lublin, ul. Ogrodowa 21.

##### **1.4. Nazwa jednostki projektowej**

Jednostką projektową opracowującą dokumentację techniczną jest:

Biuro Konstrukcyjne REJPROJEKT Anna Rej, Siołkowa 336, 33-330 Grybów.

Adres do korespondencji jednostki projektowej: ul. Owocowa 6, 30-434 Kraków.

#### **2. Stan istniejący**

Planowana inwestycja zlokalizowana jest na terenie województwa lubelskiego, w powiecie tomaszowskim, w gminie Lubycza Królewska, na terenie miejscowości Potoki.

W rejonie inwestycji występuje w zabudowa mieszkaniowa, niewielkie budynki użyteczności publicznej, tereny rolne.

Istniejący odcinek drogi krajowej przebiegającej przez miejscowość Potoki w stanie istniejącym ma przekrój szlakowy o szerokości jezdni 7,0m z obustronnym poboczem utwardzonym o szerokości 2,0m. Na całym odcinku droga nie ma chodników czy ścieżek rowerowych. W odległości ok 60,0m przed mostem, od strony Lubyczy Królewskiej, zlokalizowane jest skrzyżowanie z drogą gminną (strona prawa DK 17) nr 111961L oraz drogą gruntową (strona lewa DK 17), stanowiącą własność Skarbu Państwa, Zarządzający Lasy Państwowe, Nadleśnictwo Tomaszów Lubelski. Około 35,0 m za mostem, w stronę m. Hrebennego, w pasie drogowym, zlokalizowany jest zjazd na posesję prywatną.

Istniejący most zlokalizowany jest w km 230+416 (kilometraż początku płyty pomostu) drogi krajowej nr 17. Jest to obiekt jednoprzęsłowy o konstrukcji żelbetowej.

Podstawowe parametry:

- długość - 8,60 m,
- szerokość konstrukcyjna - 11,40 m,
- szerokość użytkowa (między barierami) - 10,77 m,
- szerokość nawierzchni na obiekcie -10,40 m (7,00m – jezdnia, 2x1,70 m – pobocza utwardzone),
- światło poziome mostu - 7,60 m.

Ustrój niosący mostu stanowi wolnopodparta płyta żelbetowa. Przyczółki ściankowe są posadowione pośrednio poprzez ławy fundamentowe na palach wbijanych 30x30 cm długości 7,0 m. Skrzydła podwieszane, równoległe do osi drogi. W górnej części skrzydełek oraz belek podporęczowych, nadbetonowano słupki do zamocowania słupków barieroporęczy. Rok budowy obiektu to 1961r.

W roku 2016 wykonano przegląd podstawowy obiektu, w którym stwierdzono min. korozję betonu, ubytki w konstrukcji betonowej obiektu.

Ciek bez nazwy płynie obecnie korytem nieuregulowanym, nieumocnionym. Jest on dopływem rzeki Solokiji.

### **3. Wykonanie robót mostowych.**

#### **3.1. Ogólny opis obiektu i jego funkcja**

Zaprojektowano przepust z blachy falistej, który zostanie włożony w światło istniejącego mostu. Światło poziome przepustu wyniesie 5,23m, a światło pionowe 3,23m. Przestrzeń pomiędzy ustrojem nośnym istniejącego mostu a konstrukcją przepustu zostanie wypełniona betonem klasy C 16/20.

Taka technologia wykonania, tzw. „relining”, pozwala na nie dokonywanie rozbiórki istniejącego obiektu i zdecydowanie szybszy czas realizacji inwestycji.

#### **3.2. Zakres robót mostowych**

W ramach robót mostowych zostaną wykonane min. poniższe prace:

- rozbiórka elementów (zgodnie z pkt. 3.3),
- wykonanie wykopu pod przepust,
- ułożenie warstwy geotkaniny separacyjnej na dnie wykopu fundamentowego,
- wykonanie fundamentu kruszywowego oraz podsypki pod przepust,
- montaż konstrukcji z blach falistych,
- wykonanie częściowej zasyпки przepustu z kruszywa – pod istniejącym obiektem,
- wykonanie otworów Ø200 mm w płycie pomostu do podawania betonu,
- wypełnienie przestrzeni między projektowanym przepustem a istniejącym obiektem betonem klasy C 16/20,
- wykonanie murków betonowych podtrzymujących skarpe z betonu C 25/30 z deskowaniem,
- ułożenie warstwy geomembrany nad przepustem poza istniejącym obiektem,
- wykonanie zasyпки przepustu poza istniejącym mostem wraz z uformowaniem korpusu drogi z zagęszczeniem warstwami,
- umocnienie skarp nasypu drogowego trylinką,
- wykonanie schodów skarpowych dla obsługi,
- uporządkowanie terenu.

#### **3.3. Rozbiórka istniejących elementów obiektu mostowego**

Aby zrealizować inwestycję konieczna będzie rozbiórka takich elementów jak:

- belki podporęczowe mostu,
- kamienne umocnienie stożków nasypowych,
- istniejące ścieki skarpowe,
- istniejące schody skarpowe,
- skrzydła żelbetowe przyczółków,
- murki betonowe w obrębie mostu,
- barieroporęcz i bariera ochronna SP-09,

Dokładne zestawienie elementów do rozbiórki związanych z branżą mostową znajduje się na rysunku inwentaryzacji istniejącego obiektu.

#### **3.4. Podstawowe dane techniczne projektowanego obiektu**

Podstawowe parametry techniczne projektowanego przepustu drogowego na cieku bez nazwy:

Długość całkowita obiektu (w osi cieku)  $L_c = 26,85m$

Światło obiektu  $B \times H = 5,24m \times 3,23m$

Kąt skrzyżowania z przeszkodą  $\alpha = \text{ok.} 90,0^\circ$

Szerokość jezdni  $B_j = 2 \times 3,50m$

Pobocza umocnione  $B_p = 2 \times 1,50m$

Pobocza gruntowe  $B_{pg} = 2 \times 0,75m$

Zieleniec  $B_z = 2,75m$

Szerokość chodnika  $B_{ch} = 2,00m$

Światło projektowanego przepustu:  $5,24m \times 3,23m$

Obliczony poziom wody dla przepływu miarodajnego o prawdopodobieństwie Q1% wraz ze spiętrzeniem w przekroju z obiektem mostowym wynosi 240,08 m n.p.m.

#### **3.5. Obciążenia**

Przepust z blach falistych został zaprojektowany na klasę obciążenia „A” ze sprawdzenie pojazdem kołowym STANAG 2021 klasy 15, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. z 2000r. Nr 63 poz.735 z późn. zm.).

## **4. Wykonanie robót drogowych.**

### **4.1 Przyjęte parametry projektowe**

Przyjęte parametry projektowe:

W oparciu o rozporządzenie MTiGM z dn. 02.03.1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 z dnia 14 maja 1999r. z późn. zm.) oraz zgodnie ze Specyfikacją Istotnych Warunków Zamówienia, przyjęto wytyczne odnośnie parametrów jak dla drogi klasy „GP” przy założeniu prędkości projektowej  $V_p = 60\text{km/h}$ .

Droga Krajowa nr 17

- klasa techniczna drogi- GP
- prędkość projektowa  $V_p - 60\text{ km/h}$
- prędkość miarodajna  $V_m - 80\text{ km/h}$
- kategoria ruchu KR-4,
- jezdnia drogi krajowej nr 17 –  $2 \times 3,50\text{ m}$
- pobocze utwardzone drogi krajowej nr 17 –  $2 \times 1,50\text{ m}$
- pobocze gruntowe –  $2 \times 0,75\text{ m}$
- chodnik dla pieszych –  $1 \times 2,0\text{ m}$

### **4.2 Przebieg drogi w planie**

Zaprojektowano przekrój drogowy jednojezdniowy. Jezdnia będzie się składać z dwóch pasów ruchu o szerokości  $3,5\text{m}$ . Po obu stronach jezdni zaprojektowano pobocze utwardzone o szerokości  $1,5\text{m}$  oraz pobocze gruntowe o szerokości  $0,75\text{m}$ . Po prawej stronie DK 17 zaplanowano wykonanie chodnika dla pieszych o szerokości  $2,0\text{m}$ . Chodnik będzie odsunięty w odległości  $5,0\text{m}$  od krawędzi jezdni.

### **4.3 Konstrukcje nawierzchni**

Na całym odcinku przyjęto poniższą konstrukcję nawierzchni:

Projektowane konstrukcje drogowe – nowa konstrukcja:

- $4\text{cm}$  - warstwa ścieralna – SMA 11 50/70,
- $6\text{cm}$  – warstwa wiążąca AC16W 35/50,
- siatka szklana bitumowana o wytrzymałości min.  $100\text{ kN/m}$ .

Zjazdy indywidualne – nawierzchnia z kostki betonowej:

- $8\text{cm}$  - kostka betonowa wibroprasowana kolor szary,
- $3\text{cm}$  - podsypka cementowo-piaskowa 1:4,
- $25\text{cm}$  – warstwa podbudowy zasadniczej z krusz. łamanego st. mech. 0/63mm C90/3,

Chodnik dla pieszych:

- $6\text{cm}$  - kostka brukowa betonowa,
- $3\text{cm}$  - podsypka cementowo-piaskowa 1:4,
- $20\text{cm}$  - warstwa podbudowy zasadniczej z kruszywa 0/31,5mm niezwiązanego C90/3 stabilizowanego mechanicznie,
- $10\text{cm}$  - warstwa odcinająca z piasku 0/2 mm,
- nasyp budowlany z gruntu nasypowego zgodnie z PN-S-02205 min.  $25\text{cm}$ ,
- grunt rodzimy.

### **4.4. Odwodnienie**

Odwodnienie jezdni oraz chodnika odbywać się będzie dzięki zastosowaniu odpowiednich pochyłeń podłużnych i poprzecznych. Woda opadowa poprzez projektowany ściek trójkątny, płyty ściekowe, ściek podchodnikowy odprowadzana ściekiem skarpowym do rowów przydrożnych. Po drugiej stronie jezdni woda opadowa spływać będzie bezpośrednio do rowów przydrożnych z racji braku krawężników.

Pod zjazdem pod drogą gminną oraz zjazdem Lasów Państwowych projektuje się przepust z rur betonowych  $\varnothing 60\text{ cm}$ .

### **4.5. Urządzenia BRD**

W rejonie inwestycji zastosowano bariery energochłonne: poziom powstrzymywania H1, szerokość pracująca W3, typ B. Po prawej stronie mostu zaprojektowano barieroporęcz wraz z odcinkiem przejściowym między barieroporęczą, a barierą energochłonną (H2, W2, B) o długości  $41\text{m}$ . Bariera ochronna powinna być wykonana i zamontowana zgodnie z dokumentacją dostarczoną przez producenta bariery w sposób identyczny z tym, zgodnie z którym była wykonana i zamontowana w czasie prób zderzeniowych. Montaż barier ochronnych powinien być wykonany przez przeszkolony personel wykonawcy robót. Podstawową formą zakończenia barier z pochyleniem do gruntu są odcinki początkowe i końcowe. Długość odcinka początkowego powinna wynosić min.  $12\text{m}$ , a odcinka końcowego min.  $8\text{m}$ . Odchylenie trasy bariery ochronnej od pasa ruchu w przypadku bariery na odcinku od zjazdu w km 230+459 do obiektu wynosi  $1:20$

ze względu na małą odległość zjazdu od obiektu. Przy wlocie drogi gminnej do drogi głównej trasa bariery biegnie równolegle do krawędzi wlotu drogi podporządkowanej. Bariery drogowe poza obiektem mostowym posadawiane w gruncie zgodnie z dokumentacją producenta bariery.

Po obu stronach chodnika dla pieszych zastosowano balustradę U-11a. Lokalizacja barier została przedstawiona na planie sytuacyjnym.

## 5. Uwagi technologiczne

Wykonawca robót powinien opracować szczegółowy harmonogram, projekt technologii i organizacji robót w oparciu o przyjęte założenia i warunki podane w niniejszym opisie oraz SST, który powinien obejmować w szczególności wykonanie:

- projektu stałej organizacji ruchu w oparciu o posiadany przez Zamawiającego projekt SOR i zaktualizowanie go o uwagi do audytu brd oraz uzyskanie klauzuli zatwierdzającej,
- projektu organizacji placu budowy,
- projektu technologii betonowania.

Kierownik Budowy jest zobowiązany ponadto do opracowania lub zapewnienia opracowania planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (BIOZ) w trakcie prowadzenia prac budowlano-montażowych.

Wszelkie zmiany projektowe i odstępstwa od wymagań określonych w opisie technicznym lub SST, wymagają zgody autora projektu i akceptacji Inżyniera.

## 6. Wykaz działek

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w województwie lubelskim, powiecie tomaszowskim, gminie Lubycza Królewska, miejscowości Potoki.

Działki, na których inwestycja będzie zlokalizowana: Obręb 0015 Potoki: 22/3, 22/4, 70, 137, 138, 154.

Właściciele działek:

### **Działka Obręb 0015 nr 22/3:**

- Gmina Lubycza Królewska, ul. Kolejowa 1, 22-680 Lubycza Królewska;
- Burmistrz Lubyczy Królewskiej, ul. Kolejowa 1, 22-680 Lubycza Królewska;

### **Działki Obręb 0015 nr 70, 22/4:**

- Skarb Państwa;
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie, ul. Ogrodowa 21, 20-075 Lublin;

### **Działka Obręb 0015 nr 137, 138:**

- Skarb Państwa;
- Lasy Państwowe Nadleśnictwo Tomaszów, Pasieki ul. Adama Mickiewicza 1, 22-600 Tomaszów Lubelski;

### **Działka Obręb 0015 nr 154:**

- Skarb Państwa
- Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Lublinie, Oddział w Zamościu, ul. Partyzantów 94, 22-400 Zamość.

## 7. Termin realizacji zamówienia

Termin rozpoczęcia robót będących przedmiotem umowy ustali Inspektor Nadzoru w pisemnym poleceniu wydanym w ciągu 7 dni od terminu przekazania terenu budowy.

Wykonawca wykona przedmiot Umowy w terminie do dnia **30 listopada 2019 roku**. Przez wykonanie przedmiotu umowy należy rozumieć wykonanie robót oraz ich odbiór ostateczny przez Zamawiającego.

Przez wykonanie robót objętych przedmiotem zamówienia rozumie się wykonanie wszystkich prac objętych umową łącznie ze zgłoszeniem ich zakończenia Inspektorowi Nadzoru oraz sporządzeniem i dostarczeniem Inspektorowi Nadzoru dokumentacji powykonawczej wymaganej do odbioru ostatecznego.

Odbiór ostateczny robót będzie dokonany po ich wykonaniu i zgłoszeniu gotowości w ciągu 7 dni od daty potwierdzenia przez Inspektora nadzoru zakończenia robót.

## 8. Gwarancja

Wykonawca udzieli gwarancji na wykonane roboty na okres: **60/72/84 m-cy**.

## 9. Warunki płatności

Wykonawca przed złożeniem oferty zapozna się z zakresem prac przewidzianych do realizacji przewidzianych w dokumentacji projektowej, w przypadku potrzeby dokona własnych analiz i kalkulacji po przeprowadzeniu oględzin w terenie, a ceny jednostkowe wykazane docelowo w kosztorysie ofertowym skalkuluje na poziomie uwzględniającym wszelkie składniki cenotwórcze.

Wszystkie odbiory robót dokonywane będą na zasadach określonych w SST.

Wynagrodzenie Wykonawcy, rozliczane będzie na podstawie faktur VAT wystawianych przez Wykonawcę w oparciu o protokół odbioru częściowych elementów robót podlegających - zgodnie z harmonogramem rzeczowo-finansowym - odbiorowi częściowemu.

Rozliczenie końcowe za wykonanie zadania nastąpi na podstawie faktury VAT wystawionej przez Wykonawcę w oparciu o protokół odbioru ostatecznego przedmiotu Umowy, na kwotę ustaloną w dołączonym do faktury zestawieniu wartości wykonanych robót, pomniejszoną o kwoty poprzednio zafakturowane. Zestawienie wartości wykonanych robót winno być sprawdzone przez Inspektora i zatwierdzone przez Zamawiającego.

## 10. Inne wymagania

Zamawiający określa obowiązek zatrudnienia na podstawie umowy o pracę osób wykonujących wskazane poniżej czynności (zarówno prace wykonywane ręcznie jak również prace związane z obsługą przez operatorów maszyn i urządzeń), w zakresie realizacji niniejszego zamówienia, których wykonanie polega na wykonywaniu pracy w sposób określony w art. 22 §1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r.- Kodeks pracy, o ile nie są (będą) wykonywane przez daną osobę w ramach prowadzonej przez nią działalności gospodarczej.

Obowiązek ten dotyczy także podwykonawców – Wykonawca jest zobowiązany zawrzeć w każdej umowie o podwykonawstwo stosowne zapisy zobowiązujące podwykonawców do zatrudnienia na umowę o pracę wszystkich osób wykonujących wskazane czynności.

Szczegółowe zasady dokumentowania zatrudnienia na podstawie umowy o pracę ww. osób oraz kontrolowanie tego obowiązku przez Zamawiającego i przewidziane z tego tytułu sankcje określone są w Tomie II „Istotne Postanowienia Umowy” będącym załącznikiem do SIWZ.

Wykaz czynności w ramach realizacji niniejszego zamówienia, które powinny być wykonywane przez osoby zatrudnione na podstawie umowy o pracę lub przez osoby w ramach prowadzonych przez nie działalności gospodarczych:

- Roboty rozbiórkowe
  - rozbiórka elementów na obiekcie mostowym i dojazdach do mostu,
  - demontaż elementów brd,
  - załadunek i odwiezienie materiałów i odpadów powstałych z rozbiórki
- Roboty mostowo-drogowe
  - roboty związane z przebudową mostu na przepust,
  - wykonanie chodnika dla pieszych,
  - wykonanie nawierzchni na odc. od km 230+300 do km 230+480
- Wykonanie obiektów budowlanych i urządzeń towarzyszących
  - transport materiałów na terenie robót,
  - wykonanie wykopów i nasypów,
  - przygotowanie podłoża pod budowane elementy drogi na dojazdach do mostu i jej wyposażenie (profilowanie, zagęszczanie, oczyszczanie skrapianie itp.)
  - rozścielenie, profilowanie i zagęszczanie materiału warstw konstrukcyjnych nawierzchni, zasypek, ław, umocnień i zieleńców,
  - budowa i montaż, krawężników, obrzeży, ścieków betonowych, studni, fundamentów, urządzeń brd, drenażu, studni kablowych i innych elementów kanału technologicznego,
  - pielęgnacja wbudowanych elementów wyposażenia przepustu i dojazdów do obiektu.
- Prace porządkowe
  - W celu ochrony interesów osób trzecich do Wykonawcy należy:
    - roboty budowlane na terenie zabudowanym prowadzić w ciągu dnia – tj. w godzinach od 6.00 do 22.00,
    - ograniczyć do minimum uciążliwości związane z pracą sprzętu ciężkiego, hałasem emitowanym przez środki transportu i maszyny budowlane, emisją zanieczyszczeń spalinowych powodowanych pracą sprzętu napędzanego silnikami spalinowymi oraz pyleniem z przemieszczaniem mas ziemnych, materiałów budowlanych i ruchu środków transportu,
    - prace w pobliżu budynków mieszkalnych wykonać w możliwie jak najkrótszym czasie,
    - w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń plac budowy i drogi dojazdowe utrzymywać w stanie ograniczającym pylenie,
    - podczas wykonywania robót zapewnić właścicielom nieruchomości przyległych do placu budowy dostęp do drogi publicznej.

## 11. Obowiązki Wykonawcy

Do obowiązków Wykonawcy w ramach realizacji Umowy należy utrzymanie przekazanego terenu budowy poprzez wykonywanie robót i usług w zakresie bieżącego utrzymania drogi (BUD).

Za teren budowy należy rozumieć pas drogowy dróg krajowych w rozumieniu ustawy o drogach publicznych wraz przestrzenią zajmowaną przez urządzenia zaplecza budowy dla budowy przepustu w miejsce mostu przez ciek bez nazwy w ciągu drogi krajowej nr 17 w m. Potoki w km 230+416 na odcinku dk nr 17 od km 230+300 do km 230+480.

## **OBOWIĄZKI WYKONAWCY DOTYCZĄCE UTRZYMANIA TERENU BUDOWY POPRZEC WYKONYWANIE ROBÓT I/LUB USŁUG UTRZYMANIOWYCH W ZAKRESIE BIEŻĄCEGO UTRZYMANIA DROGI.**

Niezależnie od przyjętego harmonogramu robót budowlanych związanych z remontem drogi krajowej wymienionej powyżej, Wykonawca powinien przewidzieć konieczność wykonywania robót i/lub usług utrzymaniowych na przekazanym odcinku Drogi stanowiącym teren budowy, w sytuacji kiedy ich niewykonanie może stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa na drodze.

Za sytuację wymagającą wykonania robót i/lub usług utrzymaniowych uważa się w szczególności:

- uszkodzenie Drogi i jej elementów uniemożliwiające bezpieczne z niej korzystanie,
- uszkodzenie nawierzchni – dotyczy ubytków, wykruszeń i spękań o głębokości  $\geq 5$  cm,
- uszkodzenia obiektów inżynierskich,
- niedrożność systemu odwodnienia zagrażająca podtopieniem budynków lub jezdni,
- przeszkodę na jezdni, chodniku innym elemencie Drogi, po którym odbywa się ruch, w tym m. in. porzucone przedmioty, rozsypane materiały sypkie, rozlane ciecze bądź substancje mogące spowodować poślizg pojazdów, martwe zwierzęta, połamane gałęzie i pnie powalonych drzew, posiadające awarię i/lub uszkodzone pojazdy pozostające na drodze oraz inne elementy mogące stwarzać zagrożenie dla ruchu,
- uszkodzenie bądź brak elementów oznakowania pionowego odpowiadających bezpośrednio za bezpieczeństwo ruchu,
- uszkodzenie elementów infrastruktury drogowej odpowiadających bezpośrednio za bezpieczeństwo ruchu, w tym m. in. uszkodzenie barier ochronnych, balustrad, poręczy, osłon energochłonnych i zabezpieczających, osłon przeciwolśnieniowych, sygnalizacji świetlnej, ekranów, znaków drogowych, urządzeń oświetlenia drogi, uszkodzenie ogrodzeń, rozmycie skarp i poboczy,
- uszkodzenie infrastruktury zlokalizowanej w sąsiedztwie Drogi, które zagraża bezpieczeństwu na samej Drodze,
- wypadek, kolizja drogowa, zdarzenie nadzwyczajne, katastrofa budowlana,
- kradzieże elementów infrastruktury drogowej mającej wpływ na bezpieczeństwo ruchu m.in. siatki ogrodzeniowej, pokryw studzienek i kratek ściekowych,
- konieczność wyznaczenia objazdu bądź wprowadzenia ograniczeń w ruchu drogowym.

Wykonawca jest zobowiązany zabezpieczyć inne urządzenia – w sytuacji ich awarii, która zagraża bezpieczeństwu użytkownikom drogi - zlokalizowane w pasie drogowym, które nie są w jego utrzymaniu, np. stacje pomiarowe, preselekcyjne systemy ważenia pojazdów w ruchu, infrastruktura Krajowego Systemu Poboru Opłat, do czasu docelowego zabezpieczenia przeprowadzonego przez właściwe podmioty, z którymi Zmawiający zawarł stosowne umowy.

Koszt realizacji tych robót i/lub usług utrzymaniowych Wykonawca uwzględni w cenie ofertowej.

W przypadku stwierdzenia przez służby Wykonawcy sytuacji awaryjnej Wykonawca ma obowiązek zabezpieczenia miejsca bez dodatkowego wezwania ze strony Zamawiającego. Niezależnie od tego Zamawiający zastrzega sobie prawo wezwania Wykonawcy do dokonania zabezpieczenia.

Roboty i/lub usługi utrzymaniowe realizowane w ramach bieżącego utrzymania dróg powinny być przeprowadzane w dwóch etapach:

### Etap I – zabezpieczenie miejsca zdarzenia

Przez zabezpieczenie miejsca zdarzenia należy rozumieć, w zależności od sytuacji występującej na drodze, podjęcie działań związanych z ustawieniem oznakowania, ręcznego kierowania ruchem, ustawieniem tymczasowych barier lub podjęciem innych działań, które w ocenie Wykonawcy będą wystarczające dla zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników drogi, bezpieczeństwa konstrukcji oraz osób prowadzących prace związane z likwidacją zdarzenia. Zabezpieczenie miejsca zdarzenia powinno być wykonane bezzwłocznie lecz w czasie nie dłuższym niż 60 minut, liczoną od momentu stwierdzenia lub otrzymania zgłoszenia. Sposób zabezpieczenia powinien być zgodny z zatwierdzonym projektem czasowej organizacji ruchu. Za zabezpieczenie miejsca zdarzenia Wykonawca nie otrzyma dodatkowego wynagrodzenia.

Koszty związane z zabezpieczeniem miejsca zdarzenia Wykonawca uwzględni w cenie ofertowej.

Wykonawca ma obowiązek zabezpieczenia miejsca zdarzenia, aż do czasu ostatecznego usunięcia przyczyn wystąpienia zdarzenia.

Niespełnienie tego warunku stanowi podstawę do naliczenia kar umownych.

#### Etap II – likwidacja zagrożenia

Likwidacja zagrożenia polegać będzie na fizycznym usunięciu przyczyny zagrożenia, w tym w szczególności na:

- naprawie elementów Drogi, które uległy zniszczeniu, uzupełnieniu ubytku, usunięciu z jezdni, chodnika i innych części pasa drogowego wszelkich elementów obcych mogących stworzyć zagrożenie dla użytkowników oraz ich utylizacja,
- wymianie uszkodzonych elementów na elementy nowe,
- uzupełnienie brakujących elementów infrastruktury drogowej.

Likwidacja zagrożenia musi nastąpić w czasie niezbędnym do jego realizacji i adekwatnym do wagi sytuacji, ale nie dłuższym niż do 24 godzin od momentu ich stwierdzenia/zgłoszenia z zastrzeżeniem, iż likwidacja zagrożenia jakim jest ubytek, wykruszenie lub spękanie nawierzchni o głębokości równej i większej niż 5 cm powinna być dokonana bezzwłocznie (lecz nie dłużej niż 4 godziny od godziny otrzymania zgłoszenia) poprzez wykonanie remontu doraźnego, polegającego na dokonaniu doraźnej naprawy miejscowej nawierzchni tak, aby ubytek został trwale uzupełniony np. masą mineralno-asfaltową.

Zamawiający przewiduje wydłużenie czasu przewidzianego na usunięcie zagrożenia (z wyłączeniem likwidacji zagrożenia jakim jest ubytek, wykruszenie lub spękanie nawierzchni, o głębokości równej i większej niż 5 cm), w sytuacji, gdy jego likwidacja wiąże się z np. wymianą konstrukcji nośnej. W takim przypadku Wykonawca jest zobowiązany przedstawić w ciągu 24 godzin od momentu stwierdzenia/zgłoszenia uszkodzenia Zamawiającemu do akceptacji szczegółowy harmonogram wykonania robót i/lub usług utrzymaniowych, z podaniem uzasadnienia dla proponowanych terminów. W przypadku braku merytorycznych przesłanek do przedłużenia terminu usunięcia zagrożenia, Zamawiający nakaże usunięcie zagrożenia w ciągu 24 godzin od dnia przedstawienia harmonogramu.

Niespełnienie tego warunku stanowi podstawę do naliczenia kar umownych.

Niezależnie jednak od długości czasu trwania prac Wykonawca ma obowiązek trwałego zabezpieczenia miejsca zdarzenia tak długo, aż zagrożenie zostanie całkowicie usunięte.

Procedura postępowania w przypadku zdarzeń:

- W przypadku wystąpienia na drodze sytuacji, w szczególności takich, które zagrażają bezpośrednio bezpieczeństwu ruchu drogowego Wykonawca ma obowiązek natychmiastowego podjęcia stosownych działań, niezwłocznie po stwierdzeniu takiej sytuacji przez służby Wykonawcy bądź po otrzymaniu zgłoszenia o takiej sytuacji.
- Zgłoszenia Wykonawca będzie otrzymywał od:
  - Punktu Informacji Drogowej GDDKiA i Centrum Zarządzania Ruchem GDDKiA,
  - służb ratowniczych, w tym Straży Pożarnej, Policji i Wojewódzkiego Centrum Zarządzania Kryzysowego,
  - uczestników ruchu drogowego,
  - własnych służb Wykonawcy.

Zabezpieczenia miejsca zdarzenia w pierwszej kolejności powinno być realizowane przez służby Wykonawcy.

Roboty i/lub usługi bieżącego utrzymania Drogi powinny być realizowane w sposób ciągły, bez zbędnych przerw, aż do całkowitego usunięcia zagrożenia. Wykonawca zapewni taką organizację własnych służb, aby roboty i/lub usługi utrzymaniowe mogły być skutecznie realizowane o każdej porze dnia i nocy oraz niezależnie od dnia tygodnia.

W przypadku, gdy Wykonawca poweźmie wiadomość o wystąpieniu zdarzenia przed Zamawiającym, ciąży na nim obowiązek poinformowania Zamawiającego o tym fakcie (bezzwłoczne powiadomienie PID-u/CZR-u i Kierownika Służby Liniowej), a w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu podjęcie natychmiastowych działań. Niespełnienie tego warunku stanowi podstawę do naliczenia kar umownych.

Wykonawca jest zobowiązany do uzupełniania i odtwarzania elementów zagospodarowania i wyposażenia drogi, urządzeń i instalacji.

Lublin, luty 2019 r.

Oddziałowy Inspektor Mostowy



mgr Inż. Agnieszka Tyburek