

**Skarb Państwa**  
**- Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad**  
**Oddział .....**

**Nazwa zamówienia:** ...

**Adres obiektu budowlanego** /województwo/: ...

**Nazwy i kody:** ...



v.7.2

## 1. SPIS TREŚCI

<b>ROZDZIAŁ I – CZĘŚĆ OPISOWA</b>	<b>5</b>
<b>1. OPIS OGÓLNY PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA</b>	<b>5</b>
<b>1.1 OPIS OGÓLNY PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA</b>	<b>5</b>
1.1.1 CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY OKREŚLAJĄCE ZAKRES ROBÓT	7
1.1.2 CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY OKREŚLAJĄCE WIELKOŚĆ OBIEKTU	10
1.1.3 PROJEKTOWANE PARAMETRY	10
1.1.3.1 Autostrada /droga ekspresowa	10
1.1.3.2 Węzły i łącznice, przejazdy, inne drogi oraz dodatkowe jezdnie obsługujące przyległy teren	13
1.1.3.3 Parametry przewidywanych obiektów inżynierskich	20
1.1.3.4 Przepusty dla celów ekologicznych	22
1.1.3.5 Odwodnienie drogi	24
1.1.3.6 Zabezpieczenia akustyczne	25
1.1.3.7 Zieleń	26
1.1.3.8 Ogrodzenia i bramy wjazdowe	27
1.1.3.9 Sieci i infrastruktura związana z drogą	27
1.1.3.10 Sieci i infrastruktura niezwiązana z drogą	27
1.1.3.11 Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP)	28
1.1.3.12 Obwód Utrzymania/Drogowy (OUA/OD)	29
1.1.3.13 Organizacja ruchu	30
1.1.3.14 System Zarządzania Ruchem	30
1.1.3.15 Krajowy System Poboru Opłat	30
1.1.3.16 Rozwiązania innowacyjne	30
<b>1.2 AKTUALNE UWARUNKOWANIA WYKONANIA PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA</b>	<b>31</b>
1.2.1 WYMAGANIA W STOSUNKU DO WYKONAWCY WYNIKAJĄCE Z DECYZJI O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH	34
1.2.2 AUDYT BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO	34
1.2.3 WYTYCZNE INWESTORSKIE I UWARUNKOWANIA ZWIĄZANE Z PRZYGOTOWANIEM BUDOWY I JEJ PRZEPROWADZENIEM	34
1.2.3.1 Ogólne uwarunkowania projektowe i realizacyjne	34
1.2.3.2 Przygotowanie Placu Budowy	39
1.2.3.3 Przygotowanie i użytkowanie zaplecza budowy	43
1.2.3.4 Przygotowanie i użytkowanie niestacjonarnego laboratorium drogowego dla Zamawiającego (polowego)/w zależności od potrzeb	44
<b>1.3 OGÓLNE WŁAŚCIWOŚCI FUNKcjONALNO – UŻYTKOWE</b>	<b>44</b>
<b>1.4 SZCZEGÓŁOWE WŁAŚCIWOŚCI FUNKcjONALNO – UŻYTKOWE WYRAŻONE WE WSKAŹNIKACH POWIERZCHNIOWO KUBATUROWYCH</b>	<b>45</b>
<b>2. WYMAGANIA ZAMAWIAJĄCEGO W STOSUNKU DO PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA</b>	<b>46</b>
<b>2.1 AUTOSTRADA/DROGA EKSPRESOWA</b>	<b>46</b>
2.1.1 KONSTRUKCJE NAWIERZCHNI	46
2.1.1.1 Konstrukcje nawierzchni podatnych	46
2.1.1.2 Konstrukcje nawierzchni sztywnych	47
2.1.1.3. Indywidualne projektowanie konstrukcji nawierzchni	48
2.1.1.4. Założenia do projektowania indywidualnego	49
2.1.2 WĘZŁY I ŁĄCZNICE	51

2.1.3	WJAZDY AWARYJNE _____	51
2.1.4	ZABEZPIECZENIA AKUSTYCZNE _____	52
2.1.5	INNE DROGI W TYM DROGI KRAJOWE, WOJEWÓDZKIE, POWIATOWE I GMINNE, DODATKOWE JEZDNIEM _____	53
2.1.6	ODWODNIENIE - ANULOWANO. WYMAGANIA PRZENIESIONO DO PUNKTU 2.1.9. _____	54
2.1.7	ZJAZDY Z DRÓG _____	54
2.1.8	ZATOKI AUTOBUSOWE _____	55
2.1.9	ODWODNIENIE _____	55
2.1.10	ODWODNIENIE POWIERZCHNIOWE _____	57
2.1.11	ODWODNIENIE WGLĘBNE _____	58
2.1.12	KANALIZACJA DESZCZOWA _____	58
2.1.13	URZĄDZENIA DO PODCZYSZCZANIA WÓD OPADOWYCH _____	59
2.1.14	ZBIORNIKI RETENCYJNE I RETENCYJNO-INFILTRACYJNE _____	59
2.1.15	PRZEPUSTY _____	60
2.1.16	DROGOWE OBIEKTY INŻYNIERSKIE _____	61
2.1.16.1	Wymagania podstawowe _____	61
2.1.16.1.1	Wymagania dotyczące schematów statycznych obiektów mostowych _____	61
2.1.16.1.2	Wymagania dotyczące doboru rozpiętości przęseł i sytuowania podpór obiektów nad autostradą/drogą ekspresową _____	62
2.1.16.1.3	Wymagania dotyczące parametrów przekrojów ruchowych na drogowych obiektach _____	62
2.1.16.1.4	Wymagania dotyczące nośności i trwałości drogowych obiektów _____	63
2.1.16.2	Wymagania dotyczące rozwiązań konstrukcyjnych _____	65
2.1.16.2.1	Rozwiązania budowlano-konstrukcyjne _____	65
2.1.16.2.2	Konstrukcja nośna przęseł - wymagania ogólne _____	66
2.1.16.2.3	Konstrukcja nośna przęseł - wymagania szczegółowe _____	68
2.1.16.2.4	Posadowienie. Wymagania ogólne _____	68
2.1.16.2.5	Posadowienie - wymagania szczegółowe _____	69
2.1.16.2.6	Filary - wymagania ogólne _____	70
2.1.16.2.7	Przyczółki - wymagania ogólne _____	70
2.1.16.2.8	Przyczółki -wymagania szczegółowe _____	71
2.1.16.2.9	Konstrukcje oporowe _____	72
2.1.16.3	Wypośażenie obiektów inżynierskich _____	72
2.1.16.3.1	Łożyska _____	72
2.1.16.3.2	Izolacje wodoszczelne _____	73
2.1.16.3.3	Nawierzchnie _____	74
2.1.16.3.4	Kapy i elementy gzymsowe _____	75
2.1.16.3.5	Krawężniki _____	76
2.1.16.3.6	Zabezpieczenia przerw dylatacyjnych _____	76
2.1.16.3.7	Urządzenia odprowadzenia wód opadowych _____	77
2.1.16.3.8	Bariery ochronne, balustrady i inne zabezpieczenia _____	79
2.1.16.3.9	Drogowe urządzenia przeciwhałasowe i osłony przeciwoślńieniowe _____	80
2.1.16.3.10	Zabezpieczenia betonu w gruncie i ochrona powierzchniowa betonu _____	81
2.1.16.3.11	Zabezpieczenia antykorozyjne konstrukcji stalowych _____	82
2.1.16.3.12	Znaki pomiarowe _____	82
2.1.16.3.13	Urządzenia zapewniające dostęp do obiektu w celach utrzymaniowych _____	83

2.1.16.3.14	Umocnienia skarp i stożków nasypu _____	84
2.1.16.3.15	System monitoringu pracy konstrukcji obiektu mostowego. _____	84
2.1.16.4	Drogowe objekty inżynierskie pełniące funkcje przejść dla zwierząt _____	85
2.1.16.5	Próbne obciążenia obiektów _____	86
2.1.16.6	Kolejowe objekty inżynierskie _____	87
2.1.17	ARCHITEKTURA I ZAGOSPODAROWANIE TERENU _____	87
2.1.17.1	Zagospodarowanie terenu _____	87
2.1.17.1.1	Budowa sieci wodociągowych, odprowadzających ścieki, kanalizacji deszczowej oraz oczyszczalni ścieków _____	88
2.1.17.1.2	Budowa sieci gazowej _____	89
2.1.17.1.3	Budowa sieci i urządzeń teletechnicznych _____	89
2.1.17.1.4	Budowa sieci i urządzeń elektroenergetycznych _____	90
2.1.17.2	Architektura obiektów kubaturowych _____	95
2.1.17.2.1	Obwód <b>Utrzymania/Drogowy (OUA/OD)</b> _____	95
2.1.17.2.1.1	Obiekty kubaturowe _____	95
2.1.17.2.1.2	Jezdnie manewrowe, miejsca postojowe i chodniki _____	98
2.1.17.2.1.3	Pozostałe wyposażenie _____	99
2.1.17.2.1.4	Infrastruktura techniczna i przyłącza _____	100
2.1.17.2.2	Miejsce Obsługi Podróżnych (MOP) _____	103
2.1.17.3	Sieci i infrastruktura niezwiązana z drogą (np. teletechniczne, wodno-kanalizacyjne, elektroenergetyczne, gazowe, ciepłociągi, ujęcia wody, urządzenia kolejowe, itp.) _____	107
2.1.17.4	Sieci i urządzenia melioracyjne _____	110
2.1.18	ZIELEŃ _____	110
2.1.19	OGRODZENIA I BRAMY WJAZDOWE _____	111
2.1.20	BUDOWA OŚWIETLENIA I ZASILANIA URZĄDZEŃ _____	113
2.1.20.1	Zakres realizacji oświetlenia drogowego _____	113
2.1.20.2	Rozliczenie kosztów energii elektrycznej _____	116
2.1.20.3	Wymagania dotyczące parametrów oświetleniowych _____	116
2.1.20.4	Oprawy i źródła światła _____	122
2.1.20.5	Konstrukcje wsporcze oświetlenia drogowego _____	127
2.1.20.6	Szafy i złącza kablowe _____	127
2.1.21	BUDOWA LINII KABLOWYCH I PRZEPUSTÓW KABLOWYCH _____	128
2.1.22	ORGANIZACJA RUCHU _____	130
2.1.22.1	Stała organizacja ruchu _____	130
2.1.22.1.1	Znaki poziome _____	131
2.1.22.1.2	Znaki pionowe _____	131
2.1.22.1.3	Konstrukcje wsporcze _____	133
2.1.22.1.4	Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego _____	134
2.1.22.1.4.1	Drogowe bariery ochronne, poduszki zderzeniowe i terminale _____	135
2.1.22.1.4.2	Ośłony przeciwoślńieniowe _____	137
2.1.22.2	Projekty organizacji ruchu na czas wykonywania Robót _____	137
2.1.22.3	System Zarządzania Ruchem _____	139
2.1.22.4	Krajowy System Poboru Opłat _____	145
2.1.23	AUDYT BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO (BRD) _____	148
2.2	<b>DOKUMENTY WYKONAWCY</b> _____	<b>149</b>

2.2.1	SKŁAD DOKUMENTÓW WYKONAWCY _____	149
2.2.2	OGÓLNE WYMAGANIA W STOSUNKU DO DOKUMENTÓW WYKONAWCY _____	152
<b>2.3</b>	<b>SPECYFIKACJE NA PROJEKTOWANIE PRZEZNACZENIE I OGÓLNE ZASADY ZASTOSOWANIA_____</b>	<b>157</b>
<b>2.4</b>	<b>WARUNKI WYKONANIA I ODBIORU ROBÓT BUDOWLANYCH ODPOWIADAJĄCE ZAWARTOŚCI SPECYFIKACJI TECHNICZNYCH WYKONANIA I ODBIORU ROBÓT BUDOWLANYCH - PRZEZNACZENIE I OGÓLNE ZASADY ZASTOSOWANIA _____</b>	<b>157</b>
<b>ROZDZIAŁ II – CZĘŚĆ INFORMACYJNA _____</b>		<b>159</b>
<b>3.</b>	<b>DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE ZGODNOŚĆ ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO Z WYMAGANIAMI WYNIKAJĄCYMI Z ODRĘBNYCH PRZEPISÓW _____</b>	<b>159</b>
<b>3.1.</b>	<b>PRZEPISY PRAWA _____</b>	<b>159</b>
3.1.1	WYKAZ AKTÓW PRAWNYCH _____	159
3.1.2	ZARZĄDZENIA GENERALNEGO DYREKTORA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD _____	169
3.1.3	WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW DO PFU _____	172
3.1.4	INNE _____	173

*(PFU należy dostosować do danego zadania inwestycyjnego, Miejsca wykropkowane, parametry i określenia wariantowe z ukośnikami wybiera i wypełnia Zamawiający, tj. właściwy Oddział. Jeżeli dany element PFU nie ma zastosowania dla danej inwestycji należy w danym punkcie wpisać „nie dotyczy”, aby uniknąć zmiany numeracji punktów względem wzorcowego PFU.*

*Przy sporządzaniu PFU dla poszczególnych zadań Oddział jest zobowiązany do aktualizacji punktu 3.1 Przepisy prawa*

*Informacje zapisane szarą czcionką w nawiasach stanowią instrukcję i powinny być usunięte z PFU opracowanych dla poszczególnych inwestycji).*

## **ROZDZIAŁ I – CZĘŚĆ OPISOWA**

### **1. OPIS OGÓLNY PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA**

#### **1.1 Opis ogólny przedmiotu zamówienia**

Przedmiotem zamówienia jest zaprojektowanie i budowa **autostrady/drogi ekspresowej**, drogi ..... na odcinku od km ... do km .....

Powyższy odcinek stanowi fragment ....., oraz zlokalizowany jest na terenie województwa ..., w powiatach: ..., na terenie gmin .....

W zakres zamówienia wchodzi wykonanie wszystkich niezbędnych prac do prawidłowego funkcjonowania **autostrady/drogi ekspresowej**, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa oraz Zarządzeniami Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad [3.1.2].

Należy wykonać wszystkie niezbędne opracowania projektowe, uzyskać w imieniu i na rzecz Zamawiającego konieczne opinie i warunki techniczne, wszelkie uzgodnienia, pozwolenia, zezwolenia, decyzje i zgody niezbędne dla wykonania Kontraktu zgodnie z Wymaganiami Zamawiającego i Warunkami Kontraktu, wykonać roboty budowlane i uzyskać w imieniu i na rzecz Zamawiającego decyzje o pozwoleniu na użytkowanie całego zakresu inwestycji.

Szczegółowy zakres rzeczowy Robót przewidzianych do wykonania w ramach obowiązków Wykonawcy jest przedstawiony w dalszej treści Programu Funkcjonalno-Użytkowego, zwanego dalej „PFU”.

Dokumenty zawarte w PFU stanowią opis przedmiotu zamówienia zgodnie z art. **31 / 103** ust. 2 ustawy Prawo zamówień publicznych **[86]** *(do wyboru przez Oddział w zależności od daty ogłoszenia przetargu).*

Orientacja na mapie Polski



Orientacja na mapie województwa



### 1.1.1 Charakterystyczne parametry określające zakres Robót

Nie ograniczając się do niżej wymienionych Robót, lecz zgodnie z wszystkimi innymi wymaganiami określonymi w PFU i wynikającymi z obowiązującego prawa, w ramach Zaakceptowanej Kwoty Kontraktowej należy zaprojektować i wykonać w szczególności następujące Roboty:

- 1) budowę autostrady/drogi ekspresowej
- 2) węzły drogowe: ... ,
- 3) Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP): ... ,
- 4) Obwody Utrzymania Autostrady/Drogowe (OUA/OD) z budynkiem administracyjno-socjalnym i budynkami towarzyszącymi,
- 5) przebudowę istniejących dróg w zakresie kolizji z autostradą/drogą ekspresową,
- 6) budowę dróg innych niż autostrada/droga ekspresowa w tym zmiana przebiegu istniejących dróg, w celu przywrócenia naruszonych połączeń drogowych lub zapewnienia dojazdu do nieruchomości,
- 7) budowę dodatkowych jezdni, zlokalizowanych w pasie drogowym autostrady/drogi ekspresowej
- 8) budowę lub/i przebudowę infrastruktury dla pieszych i rowerzystów,
- 9) w przypadku skrzyżowania drogi krajowej z linią kolejową - skrzyżowania należy wykonać zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie [6],
- 10) przejazdy awaryjne oraz wjazdy awaryjne na autostradę/drogę ekspresową,
- 11) pasy technologiczne/utwardzenie terenu na potrzeby utrzymania,
- 12) obiekty inżynierskie w ciągu autostrady/drogi ekspresowej i w ciągu dróg krzyżujących się z autostradą/drogą ekspresową,
- 13) system odwodnienia terenu, w tym urządzenia odwadniające korpus drogowy: rowy drogowe, kanalizację deszczową, urządzenia podczyszczające, zbiorniki retencyjne, retencyjno-infiltracyjne i inne,
- 14) urządzenia ochrony środowiska, w szczególności: zabezpieczenia akustyczne, przejścia dla zwierząt, przepusty ekologiczne wraz z ogrodzeniem ochronno-naprowadzającym, zieleń i ogrodzenie autostrady/drogi ekspresowej, ekrany przeciwołnieniowe,
- 15) infrastrukturę dla potrzeb obiektów przy autostradzie/drodze ekspresowej zlokalizowanych w ciągu autostrady/drogi ekspresowej w tym: sieci energetyczne zasilające i oświetleniowe, sieci wodociągowe, sieci i urządzenia oczyszczające ścieki, kanalizację deszczową wraz z urządzeniami podczyszczającymi i inne,



- 16) przebudowę kolidujących urządzeń i sieci istniejącej infrastruktury pod i nadziemnej: urządzeń teletechnicznych i energetycznych, sieci wodociągowych, kanalizacji deszczowej i odprowadzającej ścieki, sieci gazowych, urządzeń melioracyjnych i hydrologicznych, urządzeń kolejowych i innych,
- 17) wyburzenia budynków i obiektów budowlanych, rozbiórkę elementów dróg, przepustów i innych,
- 18) sieć teletechniczną na potrzeby Zamawiającego,
- 19) oświetlenie drogowe,
- 20) organizację ruchu i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego
- 21) oczyszczenie i udrożnienie istniejących urządzeń melioracyjnych i odbiorników w zakresie zapewniającym skuteczne odprowadzenie wody z pasa drogowego,
- 22) po zakończeniu Robót wykonać pełną rekultywację terenów zajętych przez zaplecza techniczne i socjalne, Plac Budowy, drogi tymczasowe – wykonane na potrzeby Wykonawcy i budowy oraz wszelkich innych terenów przekształconych przez Wykonawcę,
- 23) wykonanie napraw w zakresie przywrócenia dróg, nieruchomości użytkowanych przez Wykonawcę, lub budynków uszkodzonych w skutek działań Wykonawcy do stanu technicznego nie gorszego niż przed rozpoczęciem budowy,
- 24) **wznowienie/ustalenie/wydzielenie** granic pasów drogowych dróg budowanych w ramach inwestycji, znajdujących się w liniach rozgraniczających inwestycji, z uwzględnieniem ich projektowanej kategorii i opracować szkic przebiegu granic tych pasów drogowych,
- 25) wszelkie Roboty wynikające z konieczności podłączenia odcinka do istniejącego układu komunikacyjnego wraz z jego ewentualną przebudową i zmianą organizacji ruchu wynikającą z przyjętych rozwiązań,
- 26) System Zarządzania Ruchem,
- 27) wzmocnienie podłoża gruntowego i zapewnienie stateczności skarp wykopów i nasypów w zakresie dostosowanym do warunków gruntowo-wodnych, z uwzględnieniem:
  - właściwości gruntów, skał i materiałów;
  - przewidywanych oddziaływań, które mogą być przyłożonymi obciążeniami (należy przyjmować obciążenie od pojazdów samochodowych równomiernie rozłożone o wielkości 25 KPa) lub zadanymi przemieszczeniami (np. spowodowanymi ruchami podłoża);
  - wartości granicznych odkształceń;
  - wymagań określonych w polskich normach.

*W przypadku, gdy trasa główna drogi ekspresowej prowadzona jest w śladzie istniejącej drogi wprowadzić punkt 28*

- 28) Wykonawca wykona rozbiórkę istniejącego korpusu drogowego,
- 28a) rozbiórka istniejącego korpusu musi zostać dokonana na głębokość wynikającą z obliczonych grubości nowych warstw konstrukcji nawierzchni trasy głównej w odniesieniu do niwelety z Projektu Budowlanego/ oraz zastanych właściwości odkrytych warstw,
- 28b) rozbiórka istniejącego korpusu musi zostać dokonana w sposób selektywny, umożliwiając dalsze zastosowanie powstałego materiału wg ppkt 28d),
- 28c) powstały materiał z rozbiórki istniejącego korpusu drogi krajowej nr ... stanowi własność Wykonawcy (zgodnie z subklauzulą 7.9), wartość którego należy uwzględnić w ofercie,
- 28d) w celu prawidłowego zagospodarowania materiału pochodzącego z rozbiórki nawierzchni ... zaleca się w pierwszej kolejności jego zastosowanie w mieszankach mineralno-asfaltowych i mieszankach niezwiązanych wszystkich dróg oraz w mieszankach mineralno-cementowo-emulsyjnych w drogach kategorii ruchu KR1-KR4 zgodnie z aktualnymi wymaganiami lub zaakceptowanymi rozwiązaniami projektu indywidualnego wg pkt 2.1.1.3 oraz 2.1.1.4.

W przypadku, gdy w ramach zadania występują obiekty zakwalifikowane do rozbiórki, należy wprowadzić punkt 29.

29) Wykonawca wykona rozbiórkę wskazanych w punkcie 1.1.3.3 PFU obiektów (w pkt 1.1.3.3 Oddział powinien wyszczególnić obiekty konieczne do rozbiórki jak również zakres rozbiórki)

29a) rozbiórka obiektów musi zostać dokonana w sposób selektywny, w maksymalnym stopniu umożliwiającym dalsze zastosowanie powstałego materiału,

29b) powstały materiał z rozbiórki istniejących obiektów stanowi własność Wykonawcy (zgodnie z subklauzulą 7.9), wartość którego należy uwzględnić w ofercie,

29c) w celu prawidłowego zagospodarowania materiału pochodzącego z rozbiórki obiektów zaleca się jego zastosowanie zgodnie z obowiązującymi WWiORB.

W przypadku, gdy zadanie wymaga skoordynowania z sąsiadującymi zadaniami wprowadzić punkt 30. Dodatkowo, jeśli w realizacji przedmiotowego odcinka konieczne jest uwzględnienie jakichś elementów z odcinków sąsiednich, np. objętość wód z odwodnienia, kontynuacja dodatkowych jezdni albo dróg innych kategorii dla zapewnienia obsługi przyległego terenu przy oddaniu do użytkowania danego odcinka przed oddaniem odcinka sąsiadującego itp. to w PFU w poniższym punkcie powinny być stosowne zapisy jednoznacznie określające wymagania w tym zakresie.

30) Pisemnie uzgodnić między Wykonawcami rozwiązania projektowe na styku sąsiadujących zadań. Uwzględnić, iż na granicach styków sąsiadujących odcinków muszą

być zachowane elementy geometrii z udostępnionej przez Zamawiającego dokumentacji projektowej tj. rzędne, pochylenia podłużne i poprzeczne. Elementy łuków pionowych i poziomych nie mogą przechodzić na odcinek sąsiedni. Zamawiający dopuści jednak inne rozwiązanie uzgodnione z Wykonawcą sąsiedniego odcinka, ale nie będzie ono powodować zmiany ceny kontraktowej. Szczegóły styku odcinków powinny być zaakceptowane przez Zamawiającego.

### 1.1.2 Charakterystyczne parametry określające wielkość obiektu

Charakterystyczne parametry określające wielkość obiektu zostały określone w niniejszym PFU.

W przypadku:

- 1) zmiany uwarunkowań skutkujących koniecznością zmiany charakterystycznych parametrów
- 2) konieczności wykonania robót nieuwjętych w niniejszym PFU

– zastosowanie mają Warunki Kontraktu.

### 1.1.3 Projektowane parametry

Wykonawca zaprojektuje i wykona **autostradę/drogę ekspresową** w tym elementy infrastruktury o następujących parametrach.

Wszystkie elementy drogi oraz obiektów inżynierskich (między innymi fundamenty, przyczółki i podpory obiektów), a także infrastrukturę drogową oraz związaną z drogą co do zasady, należy lokalizować poza liniami rozgraniczającymi „tereny zamknięte” np. tereny, przez które przebiegają linie kolejowe. Każdorazowe odstępstwo od tej zasady wymaga akceptacji Zamawiającego, w szczególności w sytuacji żądania przez zarządców tych terenów ponoszenia przez Zamawiającego opłat w tytułu umieszczenia powyżej wskazanych elementów i infrastruktury w obszarze terenów zamkniętych.

#### 1.1.3.1 **Autostrada /droga ekspresowa**

Przekrój budowany	- <b>2x2/2x3</b>
Przekrój docelowy	- <b>2x3</b>
rodzaj konstrukcji nawierzchni (w tym pasy włączeń i wyłączeń)	- podatna lub sztywna (dookreślona przez Wykonawcę na etapie projektu budowlanego)
klasa techniczna	- <b>A/S</b>

prędkość projektowa $V_p$	- 120 km/h / 100 km/h
liczba i szerokość pasów ruchu	- 2 x 2 x 3,75 m / 3,5 m
pas dzielący wraz z opaskami	- min 5/12 m
rezerwa pod trzeci pas ruchu dla przekroju docelowego	- brak/ wewnątrz/ na zewnątrz (rezerwa na zewnątrz w rejonie obiektów inżynierskich powinna być zdefiniowana w punkcie 2.1.16.1.3 Wymagania dotyczące parametrów przekrojów ruchowych na drogowych obiektach)
szerokość opaski	- 0,5 m
pas awaryjny	- 3 m / 2,5 m
szerokość pobocza gruntowego	- 1,25 m / 0,75 m lub większa, jeśli wynika to z warunków usytuowania urządzeń organizacji ruchu, bezpieczeństwa ruchu drogowego lub ochrony środowiska i odwodnienia
kategoria ruchu	- KR ... (dla A, S określona przez Zamawiającego np. na podstawie prognozy ruchu uzgodnionej przez właściwą komórkę Centrali lub w wyjątkowych i uzasadnionych sytuacjach na podstawie decyzji Zamawiającego).
dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej pojazdu na nawierzchnię	- 115 kN/oś
skrajnia pionowa	- 5,0 m
pochylenie poprzeczne*	- 2,5 %

\* jezdnie autostrady/drogi ekspresowej na prostym odcinku w planie powinny mieć pochylenie poprzeczne skierowane na zewnątrz korony drogi.

W pasie dzielącym należy wykonać przejazdy awaryjne spełniające wymagania:

- 1) odstępy od 3 do 4 km;
- 2) konstrukcja nawierzchnitaka jak jezdni głównej (§ 158 punkt 3 Warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie [3]);
- 3) dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej pojazdu na nawierzchnię jak dla jezdni głównej;
- 4) długość przejazdu - 90 m;
- 5) konstrukcja barier umożliwiająca szybki i łatwy demontaż oraz bezpieczny przejazd.

Na całej długości autostrady po obu jej stronach należy zaprojektować i wybudować pas technologiczny. Pas ten ma służyć służbom utrzymującym autostradę (kontrola stanu technicznego, pielęgnacja, koszenie zieleni, konserwacja urządzeń odwadniających, czyszczenie i konserwacja: rowów, zbiorników, separatorów, przepustów, ekranów itp.). Pas technologiczny powinien znajdować się wyłącznie tam gdzie nie istnieją możliwości utrzymania z dodatkowych jezdni czy innych dróg publicznych. Przerwanie ciągłości pasa technologicznego może nastąpić tylko w miejscach przekroczenia rzek, kanałów wodnych oraz linii kolejowych oraz łącznic w obrębie węzłów. Przerwanie ciągłości pasa technologicznego w innych przypadkach dopuszcza się wyłącznie za zgodą Zamawiającego.

#### Parametry pasa technologicznego:

szerokość - 3 m

pochylenie poprzeczne - 3-4%

konstrukcja nawierzchni -

Warstwa ścieralna - podwójne powierzchniowe utrwalenie,  
Podbudowa zasadnicza - mieszanka niezwiązana z kruszywem C90/3 /  
 destruktem asfaltowym - 0/31,5 mm - grubość 20 cm lub mieszanka  
 niezwiązana z kruszywem C50/30 -0/31,5 mm - grubość 22 cm,  
Dolna warstwa konstrukcyjna zgodnie z pkt 8 KTKNPIp, tab. 8.4.

skrajnia pionowa - min. 3,5 m

Na całej długości, poza koroną, drogi ekspresowej, po obu jej stronach należy zagospodarować teren pasa drogowego poprzez zaprojektowanie i wybudowanie utwardzenia terenu na potrzeby utrzymania dla służb utrzymujących drogę ekspresową(kontrola stanu technicznego, pielęgnacja, koszenie zieleni, konserwacja urządzeń odwadniających, czyszczenie i konserwacja: rowów, zbiorników, separatorów, przepustów, ekranów itp.).

Utwardzenie terenu na potrzeby utrzymania powinno znajdować się wyłącznie tam gdzie nie istnieją możliwości utrzymania z dodatkowych jezdni czy innych dróg publicznych.

Przerwanie ciągłości utwardzenia terenu na potrzeby utrzymania może nastąpić tylko w miejscach przekroczenia rzek, kanałów wodnych oraz linii kolejowych oraz łącznic w obrębie węzłów. Przerwanie ciągłości utwardzenia terenu na potrzeby utrzymania w innych przypadkach dopuszcza się wyłącznie za zgodą Zamawiającego

#### Parametry utwardzenia terenu na potrzeby utrzymania:

szerokość - 3m

pochylenie poprzeczne - 3% -4%

konstrukcja nawierzchni -

Warstwa ścieralna – podwójne powierzchniowe utwardzenie,  
Podbudowa zasadnicza – mieszanka niezwiązana z kruszywem C90/3 /  
 destruktem asfaltowym - 0/31,5 mm – grubość 20 cm lub mieszanka  
 niezwiązana z kruszywem C50/30 -0/31,5 mm – grubość 22 cm,  
Dolna warstwa konstrukcyjna zgodnie z pkt 8 KTKN PiP, tab. 8.4.

skrajnia pionowa - min.3,5m

Pas technologiczny/Teren utwardzony na potrzeby utrzymania powinien posiadać:

- na początku i na końcu możliwość wjazdu i wyjazdu na dodatkową jezdnię lub inną drogę publiczną,
- w przypadku braku możliwości zapewnienia wjazdu i wyjazdu miejsce do zawracania o promieniu nie mniejszym niż 9m lub w kształcie kwadratu o boku nie mniejszym niż 12,5m.

### 1.1.3.2 Węzły i łącznice, przejazdy, inne drogi oraz dodatkowe jezdnie obsługujące przyległy teren

Wszystkie parametry techniczne dróg, w tym: długości pasów włączania i wyłączania, łącznice, szerokość pobocza gruntowego należy ustalić na podstawie obowiązujących przepisów prawa oraz z uwzględnieniem wymagań dotyczących usytuowania urządzeń organizacji ruchu, warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego, ochrony środowiska i odwodnienia.

Geometrię węzłów należy dostosować do docelowego przekroju.

#### Węzeł ...

Droga krajowa nr ... będzie krzyżować się z autostradą/drogą ekspresową w km ... i przebiegać nad lub pod drogą ekspresową /autostradą. Wykonany węzeł zapewni relacje ... W obrębie autostrady/drogi ekspresowej należy uwzględnić konieczność dokonania korekty przebiegu drogi krajowej na długości nie mniejszej niż ... m. Skrzyżowanie drogi krajowej nr ... z autostradą/drogą ekspresową należy wykonać w postaci węzła typu .... W ramach korekty przebiegu drogi krajowej (przebudowy drogi krajowej) należy zapewnić prowadzenie ruchu pieszo- rowerowego poza jezdnią.

klasa techniczna (drogi krajowej krzyżującej się z <u>A/S</u> )	- ...
prędkość projektowa $V_p$	- ... km/h
liczba jezdni	- ...
liczba i szerokość pasów ruchu	- ... m
pobocza utwardzone	- ... m

szerokość opaski zewnętrznej	- ... m
szerokość pobocza gruntowego	- ... m
rodzaj konstrukcji nawierzchni	- podatna
kategoria ruchu	- KR ...
dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej pojazdu na nawierzchnię	- ... kN/oś
skrajnia pionowa	- ... m
szerokość infrastruktury dla pieszych i rowerzystów	- ... m

#### Łącznice ...

typ łącznic:	- ...
prędkość projektowa Vp	- ... km/h
szerokość jezdni wraz z opaskami	- ...
szerokość pasa ruchu	- ... m
szerokość opaski zewnętrznej	- ... m
pobocza gruntowe	- ... m
rodzaj konstrukcji nawierzchni	- podatna
kategoria ruchu	- KR ...
dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej pojazdu na nawierzchnię	- ... kN/oś

#### Przejazd/Węzeł ...

Droga wojewódzka nr ... będzie krzyżować się z autostradą/drogą ekspresową w km ... i przebiegać nad lub pod autostradą/drogą ekspresową. Wykonany węzeł zapewni relacje ... W obrębie autostrady/drogi ekspresowej należy dokonać korekty przebiegu drogi wojewódzkiej na długości nie mniej niż ... m. Skrzyżowanie drogi wojewódzkiej nr ... z autostradą/drogą ekspresową należy wykonać w postaci przejazdu/węzła typu ... . W ramach korekty przebiegu drogi wojewódzkiej nr ... (budowy/przebudowy drogi wojewódzkiej) należy zapewnić prowadzenie ruchu pieszo-rowerowego poza jezdnią.

klasa techniczna	- ...
prędkość projektowa Vp	- ... km/h
liczba i szerokość pasów ruchu	- ... m
szerokość opaski zewnętrznej	- ... m
szerokość pobocza gruntowego	- ... m
kategoria ruchu	- KR ...
dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej pojazdu na nawierzchnię	- ... kN/oś

skrajnia pionowa - ... m  
szerokość infrastruktury dla pieszych i rowerzystów - ..... m

#### Łącznice ...

typ łącznic: - ...  
prędkość projektowa Vp - ... km/h  
szerokość jezdni wraz z opaskami - ... m  
szerokość pasa ruchu - ...  
pobocza gruntowe - ... m  
kategoria ruchu - KR ...  
dopuszczalny nacisk pojedynczej  
osi napędowej pojazdu na nawierzchnię - ... kN/oś

#### Przejazd/Węzeł ...

Droga powiatowa nr ... będzie krzyżować się z autostradą/drogą ekspresową w km ... i przebiegać nad lub pod autostradą/drogą ekspresową. Wykonany węzeł zapewni relacje ... W obrębie autostrady/drogi ekspresowej należy dokonać korekty przebiegu drogi powiatowej na długości nie mniej niż... m. Skrzyżowanie drogi powiatowej nr ... z autostradą/drogą ekspresową należy wykonać w postaci przejazdu/węzła typu .... W ramach korekty przebiegu drogi powiatowej nr ... (budowy/przebudowy drogi powiatowej) należy zapewnić prowadzenie ruchu pieszo-rowerowego poza jezdnią.

klasa techniczna - ...  
prędkość projektowa Vp - ... km/h  
ilość pasów ruchu - ...  
szerokość pasów ruchu - ... m  
opaski zewnętrzne - ... m  
szerokość pobocza gruntowego - ... m  
kategoria ruchu - KR ...  
dopuszczalny nacisk pojedynczej  
osi napędowej pojazdu na nawierzchnię - ... kN/oś  
skrajnia pionowa - ... m  
szerokość infrastruktury dla pieszych i rowerzystów - ... m

#### Łącznice ...

typ łącznic: - ...  
prędkość projektowa Vp - ... km/h



szerokość jezdni wraz z opaskami	- ... m
szerokość pasa ruchu	- ... m
pobocza gruntowe	- ... m
kategoria ruchu	- KR ...
dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej pojazdu na nawierzchnię	- ... kN/oś

### **Przejazd/Węzeł ...**

Droga gminna nr ... będzie krzyżować się z **autostradą/drogą ekspresową** w km i przebiegać nad lub pod **drogą ekspresową /autostradą**. Wykonany węzeł zapewni relacje ... . W obrębie **autostrady/drogi ekspresowej** należy dokonać korekty przebiegu drogi gminnej na długości nie mniej niż ... m. Skrzyżowanie drogi gminnej nr ... z **autostradą/drogą ekspresową** należy wykonać w postaci **przejazdu/węzła** typu ... . W ramach korekty przebiegu drogi gminnej nr ... (**budowy/przebudowy** drogi gminnej) należy **zapewnić/uwzględnić** prowadzenie ruchu pieszo-rowerowego **poza jezdnią**.

klasa techniczna	- ...
prędkość projektowa Vp	- ... km/h
ilość pasów ruchu	- ...
szerokość pasów ruchu	- ... m
opaski zewnętrzne	- ... m
szerokość pobocza gruntowego	- ... m
kategoria ruchu	- KR ...
dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej pojazdu na nawierzchnię	- ... kN/oś
skrajnia pionowa	- ... m
szerokość infrastruktury dla pieszych i rowerzystów	- ... m

### **Łącznice ...**

typ łącznic:	- ...
prędkość projektowa Vp	- ... km/h
szerokość jezdni wraz z opaskami	- ... m
pobocza-gruntowe	- ... m
kategoria ruchu	- KR ...
dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej pojazdu na nawierzchnię	- ... kN/oś

**Dodatkowe jezdnie obsługujące przyległy teren** - dojazdy do nieruchomości pozbawionych dostępu do drogi publicznej przez budowę **autostrady/drogi ekspresowej**, dojazdy do urządzeń technicznych należy zaprojektować i wykonać dla przekroju docelowego trasy głównej.

### **Dodatkowe jezdnie obsługujące przyległy teren - z mijankami**

(łącznie długość nie mniej niż ... km)

klasa techniczna	- D
prędkość projektowa Vp	- <b>40 km/h lub 30 km/h</b>
szerokość jezdni	- 3,5 m (dla dróg ppoż 4,0m)
szerokość poboczy	- min. 0,75 m
kategoria ruchu	- KR1
dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej pojazdu na nawierzchnię	- 80 kN/oś

*W przypadku, gdy jst nie zobowiązały się do przejęcia dodatkowej jezdni i zakwalifikowania jej jako innej drogi publicznej, należy wprowadzić zapis o rodzaju konstrukcji nawierzchni analogiczne jak dla pasów technologicznych/utwardzenia terenu na potrzeby utrzymania: rodzaj konstrukcji nawierzchni*

*Warstwa ścieralna – podwójne powierzchniowe utrwalenie,  
Podbudowa zasadnicza – mieszanka niezwiązana z kruszywem C90/3 / destruktem asfaltowym - 0/31,5 mm – grubość 20 cm lub mieszanka niezwiązana z kruszywem C50/30 -0/31,5 mm – grubość 22 cm,  
Dolna warstwa konstrukcyjna zgodnie z pkt 8 KTKN PiP, tab. 8.4.*

mijanki	- w odstępach max 250 m
długość mijanki	- 25 m
szerokość jezdni w obrębie mijanki	- 5 m
skos wjazdowy	- 1:2
skos wyjazdowy	- 1:2

### **Dodatkowe jezdnie obsługujące przyległy teren - bez mijanek**

*W przypadku woli uregulowania przez jst przejęcia dodatkowych jezdni i zakwalifikowania ich jako własne drogi publicznej należy:*

- 1. podjąć ustalenia z jst z uwzględnieniem początkowych parametrów technicznych dróg, jako 3,5 m z mijankami, konstrukcja nawierzchni z kruszywa. Ewentualne*

zwiększanie parametrów technicznych powinno odbyć się z uwzględnieniem następujących stopni:

- 3,5 m, konstrukcja nawierzchni z kruszywa z podwójnym powierzchniowym utwaleniem,
- 3,5 m, konstrukcja nawierzchni KR1,
- 5 m (pod warunkiem partycypacji w kosztach przez jst), konstrukcja nawierzchni z kruszywa z podwójnym powierzchniowym utwaleniem,
- 5 m (pod warunkiem partycypacji w kosztach przez jst), konstrukcja nawierzchni KR1.

2. wpisać ustalone ww. parametry techniczne jako wymagania PFU.

Niezależnie od klasy technicznej (D, L, Z) w przypadku, gdy jst nie zobowiązały się do przejścia dodatkowej jezdni i zakwalifikowania jej jako własnej drogi publicznej, należy wprowadzić zapis o rodzaju konstrukcji nawierzchni analogiczne jak dla pasów technologicznych/utwardzenia terenu na potrzeby utrzymania:

rodzaj konstrukcji nawierzchni

Warstwa ścieralna – podwójne powierzchniowe utwalenie,

Podbudowa zasadnicza – mieszanka niezwiązana z kruszywem C90/3 / destruktem asfaltowym - 0/31,5 mm – grubość 20 cm lub mieszanka niezwiązana z kruszywem C50/30 -0/31,5 mm – grubość 22 cm,

Dolna warstwa konstrukcyjna zgodnie z pkt 8 KTKNPIP, tab. 8.4.

Powyższe nie dotyczy odcinków dodatkowych jezdni pełniących funkcje drogi ppoż lub o znaczeniu obronnym lub ujętych w PDR.

(łącna długość nie mniej niż ... km)

klasa techniczna	- D
prędkość projektowa Vp	- ... km/h
szerokość jezdni	- ... m
szerokość poboczy	- min. ... m
kategoria ruchu	- KR...
dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej pojazdu na nawierzchnię	- ... kN/oś

(łącna długość nie mniej niż ... km)

klasa techniczna	- L
prędkość projektowa $V_p$	- ... km/h
szerokość jezdni	- ... m
szerokość poboczy	- min. ... m
kategoria ruchu	- KR...
dopuszczalny nacisk pojedynczej	
osi napędowej pojazdu na nawierzchnię	- ... kN/oś

(łącna długość nie mniej niż ... km)

klasa techniczna	- Z
prędkość projektowa $V_p$	- ... km/h
szerokość jezdni	- ... m
szerokość poboczy	- min. ... m
kategoria ruchu	- KR...
dopuszczalny nacisk pojedynczej	
osi napędowej pojazdu na nawierzchnię	- ... kN/oś

### **Inne drogi przebudowywane w związku z budową autostrady/drogi ekspresowej**

muszą zostać zaprojektowane i wykonane jako kontynuacja innych istniejących dróg.

Parametry techniczne należy uzgodnić z właściwymi jednostkami samorządu terytorialnego lub działającymi w ich imieniu właściwymi zarządcami dróg i przedłożyć Zamawiającemu do zaakceptowania.

### **Wjazdy awaryjne**

Należy wykonać wjazdy awaryjne na autostradę/drogę ekspresową dostępne tylko dla odpowiednich służb. Wjazd należy wykonać z zachowaniem parametrów technicznych dodatkowej jezdni obsługującej przyległy teren i o szerokości jezdni nie mniej niż 4 m oraz o kategorii ruchu min. KR2, zgodnie z rozwiązaniami przedstawionymi w Katalogach Typowych Konstrukcji Nawierzchni [31], [32]. Lokalizację wjazdów należy ustalić co najmniej w rejonie przejazdów awaryjnych.

### **Infrastruktura dla pieszych i rowerzystów**

Ścieżki pieszo-rowerowe, chodniki, ścieżki rowerowe, należy zaprojektować i wykonać zgodnie z warunkami technicznymi oraz wytycznymi zawartymi w „Wytycznych dla infrastruktury pieszej i rowerowej” - załącznik nr 2. Rozwiązania projektowe należy uzgodnić z właściwymi jednostkami samorządu terytorialnego lub działającymi w ich

imieniu właściwymi zarządcami dróg i przedłożyć Zamawiającemu do zaakceptowania. Łączna długość min ... km.

### 1.1.3.3 Parametry przewidywanych obiektów inżynierskich

Objaśnienia oznaczeń obiektów stosowanych w dalszej treści PFU do określenia sposobu pokonania przeszkody („Rodzaj obiektu”):

**WA/WS/WD** - wiadukt w ciągu: autostrady/drogi ekspresowej/drogi publicznej

**EA/ES/ED** - estakada w ciągu: autostrady/drogi ekspresowej/drogi publicznej

WK – wiadukt kolejowy

KT – kładka technologiczna

**MA/MS/MD** - most w ciągu: autostrady/drogi ekspresowej/drogi publicznej

PP – przejście dla pieszych pod autostradą/drogą ekspresową/drogą publiczną

KD – kładka dla pieszych nad autostradą/drogą ekspresową/drogą publiczną

T- tunel

PZGd - przejście górne dla dużych zwierząt

PZGdz- przejście górne zespolone dla dużych zwierząt

PZGs - przejście górne dla średnich zwierząt

PZGsz - przejście górne zespolone dla średnich zwierząt

PZDd - przejście dolne dla dużych zwierząt

PZDdz – przejście dolne zespolone dla dużych zwierząt

PZDs – przejście dolne dla średnich zwierząt

PZDsz – przejście dolne zespolone dla średnich zwierząt

PZM - przejście dla małych zwierząt

Tabela nr 1.1. Wykaz obiektów inżynierskich z informacją o przeszkodach koniecznych do pokonania, w tym obiektów ekologicznych (przejścia dla zwierząt) na trasie głównej, łącznicach, dodatkowych jezdnich oraz innych drogach i przeszkodach.

Lp.	Kilometraż orientacyjny wg DŚU/KP /STEŚ-R	Przeszkoda (kolizja trasy głównej z przeszkodą)	Parametry funkcjonalne przeszkód	Rodzaj obiektu inżynierskiego
1	2	3	4	5
1	300+748	DP nr ... z trasą główną	Zgodnie z pkt 1.1.3.1 oraz 1.1.3.2	WS lub WD
2	307+200	Ciąg pieszo-rowerowy z trasą główną	Szer. 4,5 m	KD lub PP

3	309+250	Dodatkowa jezdnia nr ... z ciekami i szlakiem migracji dla zwierząt dużych	Ciek ... + przejście dla zwierząt dużych Parametry zgodne z DŚU* Zgodnie z pkt 1.1.3.1 oraz 1.1.3.2	MD
4	309+250	Trasa główna z ciekami i szlakiem migracji dla zwierząt dużych		MS*
5	320+100	Trasa główna ze szlakiem migracji dla zwierząt dużych	Parametry zgodne z DŚU*	PZGd*
...	...	...	...	...

\*DŚU – decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w ...  
sygnatura ... z dnia ... zmieniona Decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nr ... z dnia ...

*(Jeżeli rozwiązania projektowe z etapu KP nie wymagają zmiany DŚU (szczególnie w przypadkach zmiany uwarunkowań terenowych względem DŚU), a ewentualnie zmiany w stosunku do zapisów DŚU mogą zostać usankcjonowane w ramach ponownej oceny oddziaływania na etapie ZRID to w PFU należy uwzględnić dane z KP, tj. lokalizację i parametry obiektów w tym obiektów o funkcji ekologicznej, zabezpieczeń akustycznych.)*

Nie dopuszcza się zmniejszenia parametrów jezdni, chodników, ścieżek rowerowych, ścieżek pieszo-rowerowych na obiekcie w stosunku do ich parametrów przekroju na dojazdach.

W przypadku, gdy na obiekcie mostowym nie występuje chodnik dla pieszych, ścieżka rowerowa, ścieżka pieszo-rowerowa należy wykonać jednostronny chodnik dla obsługi zgodnie z rozwiązaniami rekomendowanymi przez Ministerstwo Infrastruktury w „Katalogu typowych konstrukcji drogowych obiektów mostowych i przepustów. Część I. Kształtowanie konstrukcji.”, opracowanym przez PROMOST CONSULTING, Rzeszów luty 2019r.

Warunek ten nie dotyczy obiektów mostowych prowadzących szlak wędrówek zwierząt dziko żyjących.

Klasy obciążenia obiektów inżynierskich należy przyjąć zgodnie z pkt 2.1.16.1.4

Przyjęcie rozwiązań zamiennych nie wymagających Polecenia Zmian zawiera się w ZKK i CnU.

Procedurę Zmiany zgodnie z Warunkami Kontraktu stosuje się do zmiany parametrów obiektów inżynierskich wskazanych w Tabeli nr 1.1, w przypadku gdy przedmiotem zmiany jest:

- zmiana sposobu pokonania przeszkody podanej w kolumnie 5 (jeśli została określona bez wariantowości [„lub”]),
- zmiana parametrów funkcjonalnych podanych w kolumnie 4,
- zmiana liczby przeszkód podanych w kolumnie 3.

Procedury Zmiany nie stosuje się do zmiany parametrów obiektów inżynierskich wskazanych w Tabeli nr 1.1 w przypadku gdy przedmiotem zmiany jest:

- zmiana wyszczególnionych w DŚU parametrów obiektów ekologicznych wskazanych w Tabeli nr 1.1 do  $\pm 10\%$ , za wyjątkiem współczynnika ciasnoty jeśli został określony w DŚU.

Powyższe zmiany wymagają uzasadnienia w Raporcie wykonanym w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko w przypadku gdy są istotne środowiskowo lub stanowią zmianę w stosunku do wymagań decyzji środowiskowej. W przypadku zastrzeżeń organu, wniesionych pisemnie w formie m.in. wezwania lub Postanowienia w ramach postępowania dotyczącego ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, Wykonawca jest zobowiązany przywrócić rozwiązania zgodne z DŚU. Przywrócenie rozwiązań z DŚU stanowi ryzyko Wykonawcy i nie ma wpływu na ZKK i CnU.

#### 1.1.3.4 Przepusty dla celów ekologicznych

Objaśnienie oznaczeń obiektów stosowanych w dalszej treści PFU do określenia sposobu pokonania przeszkód: PZł- przejście dla płazów.

Tabela nr 1.2. Wykaz przewidywanych przepustów o funkcji ekologicznej na trasie głównej, łącznicach, dodatkowych jezdniach oraz innych drogach i przeszkodach.

Lp.	Przewidywany kilometraż	Przeszkoda	Współczynnik względnej ciasnoty c	Przewidywany przekrój poprzeczny (wys., szer.)
1	2	3	4	5
1	...	Szlak migracji zwierząt małych  Szlak migracji zwierząt małych i płazów	>0,07 lub wynikający z DŚU	...
2	...	Szlak migracji płazów	brak	...

Lp.	Przewidywany kilometraż	Przeszkoda	Współczynnik względnej ciasnoty c	Przewidywany przekrój poprzeczny (wys., szer.)
1	2	3	4	5
	...	Ciek + szlak migracji zwierząt małych	brak	...
	...	Ciek + szlak migracji zwierząt małych i płazów	brak	...
	...	Ciek + szlak migracji płazów	brak	...

(Jeżeli rozwiązania projektowe z etapu KP nie wymagają zmiany DŚU, (szczególnie w przypadkach zmiany uwarunkowań terenowych względem DŚU) a ewentualnie zmiany w stosunku do zapisów DŚU mogą zostać usankcjonowane w ramach ponownej oceny oddziaływania na etapie ZRID to w PFU należy uwzględnić dane z KP, tj. lokalizację i parametry obiektów w tym obiektów o funkcji ekologicznej, zabezpieczeń akustycznych.)

Zmiana ilości i parametrów przepustów oraz zmiana liczby przeszkód, podanych w Tabeli nr 1.2:

- jest dopuszczalna wyłącznie na podstawie Procedury Zmiany zgodnie z Warunkami Kontraktu,
- wymaga uzasadnienia w Raporcie wykonanym w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko - w stosunku do decyzji środowiskowej. . W przypadku zastrzeżeń organu, wniesionych pisemnie w formie m.in. wezwania lub Postanowienia w ramach postępowania dotyczącego ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, Wykonawca jest zobowiązany przywrócić rozwiązania zgodne z DŚU. Przywrócenie rozwiązań z DŚU stanowi ryzyko Wykonawcy i nie ma wpływu na ZKK i CnU.

Procedury Zmiany jak wyżej nie stosuje się do zmiany parametrów przepustów wskazanych w Tabeli nr 1.2 w przypadku gdy przedmiotem zmiany jest:

- zmiana przekroju poprzecznego do  $\pm 10\%$  wartości każdej z liczb podanych w Tabeli nr 1.2 kolumna 5.

Zmiany parametrów podanych w Tabeli nr 1.2, tj. przekroju poprzecznego (wartości każdej z liczb) do  $\pm 10\%$  zawierają się w Zaakceptowanej Kwocie Kontraktowej. Zmiany wykraczające poza powyższe będą rozpatrywane zgodnie z Warunkami Kontraktu.



### 1.1.3.5 Odwodnienie drogi

Dla celów właściwego i sprawnego funkcjonowania odwodnienia należy zaprojektować i wykonać system odwodnienia drogi, w tym m.in. przepusty pod **autostradą/drogą ekspresową**, łącznicami, drogami innymi krzyżującymi się z **autostradą/drogą ekspresową**, drogami wewnętrznymi, dodatkowymi jezdniami do obsługi terenów przyległych, oraz wjazdami awaryjnymi na **autostradę/drogę ekspresową** a także zbiorniki retencyjne i retencyjno-infiltracyjne itp.

System odwodnienia powinien wynikać z przyjętych przez Wykonawcę rozwiązań, decyzji środowiskowej, Raportu wykonanego w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko, obowiązujących przepisów techniczno-budowlanych, uzyskanych zgód wodnoprawnych, warunków technicznych wydanych przez właścicieli lub zarządców cieków oraz opracowanej dokumentacji hydrologicznej.

Projektując system odwodnienia należy:

- zapewnić skuteczne odprowadzenie wody z pasa drogowego przy braku pogorszenia stosunków wodnych na działkach sąsiadujących,
- wykonać szczegółowe obliczenia hydrologiczne z uwzględnieniem odpowiednich parametrów zlewni oraz warunków hydrogeologicznych,
- obliczyć, zaprojektować i wybudować zbiorniki i urządzenia podczyszczające wody opadowe na przekrój docelowy przyjmując rozwiązania optymalizujące wysokość kosztów utrzymania i rozbudowy do przekroju docelowego,
- dokonać weryfikacji poziomu wypełnienia zbiorników retencyjnych (wysokość czynna) w stosunku do całkowitej głębokości zbiorników biorąc pod uwagę potrzeby retencji wynikające ze zlewni i odbiorników wód opadowych,
- zapewnić dojazd, miejsce do zawracania wraz ze zjazdem do każdego ze zbiorników oraz urządzeń podczyszczających,
- uwzględnić urządzenia do retencjonowania wody z rozwiązaniami optymalizującymi wysokość opłat ponoszonych przez Zamawiającego na etapie eksploatacji.
- ograniczyć stosowanie przepompowni i kanałów tłocznych w liczbie/długości większej niż określone w udostępnionej dokumentacji projektowej. Zwiększenie liczby przepompowni lub łącznej długości kanałów tłocznych jest dopuszczalna wyłącznie na podstawie Procedury Zmiany zgodnie z Warunkami Kontraktu.

### 1.1.3.6 Zabezpieczenia akustyczne

Tabela nr 1.3. Dane dotyczące zabezpieczeń akustycznych

Lp.	Rodzaj zabezpieczenia <i>(ekran pochłaniający/odbijający/wał ziemny/ekran ziemny)</i>	Ilość: powierzchnia/objętość zabezpieczenia [m <sup>2</sup> /m <sup>3</sup> ]
1	2	3
	<i>ekran pochłaniający</i>	... m <sup>2</sup>
	<i>ekran odbijający</i>	... m <sup>2</sup>
	<i>wał ziemny</i>	... m <sup>3</sup>
	<i>ekran ziemny</i>	... m <sup>2</sup>

*(Jeżeli rozwiązania projektowe z etapu KP nie wymagają zmiany DŚU, (szczególnie w przypadkach zmiany uwarunkowań terenowych względem DŚU) a ewentualnie zmiany w stosunku do zapisów DŚU mogą zostać usankcjonowane w ramach ponownej oceny oddziaływania na etapie ZRID to w PFU należy uwzględnić dane z KP, tj. lokalizację i parametry obiektów w tym obiektów o funkcji ekologicznej, zabezpieczeń akustycznych.)*

Dane dotyczące zabezpieczeń o których mowa w tab. 1.3 zostały podane na potrzeby wyceny oferty.

Zmiana rodzaju (kolumna 2), ilości (kolumna 3) zabezpieczeń akustycznych, podanych w tab. nr 1.3:

- 1) jest dopuszczalna wyłącznie na podstawie Procedury Zmiany zgodnie z Warunkami Kontraktu,
- 2) wymaga uzasadnienia w Raporcie wykonanym w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko - jeżeli zawierają zmiany w stosunku do wymagań decyzji środowiskowej. W przypadku zastrzeżeń organu, wniesionych pisemnie w formie m.in. wezwania lub Postanowienia w ramach postępowania dotyczącego ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, Wykonawca jest zobowiązany przywrócić rozwiązania zgodne z DŚU. Przywrócenie rozwiązań z DŚU stanowi ryzyko Wykonawcy i nie ma wpływu na ZKK i CnU.

Procedury Zmiany jak wyżej nie stosuje się do zmiany ilości zabezpieczeń akustycznych wskazanych w Tabeli nr 1.3 kolumna 3 w przypadku gdy przedmiotem zmiany jest zmiana powierzchni/objętości całkowitej poszczególnych rodzajów zabezpieczenia do wartości  $\pm 10\%$  podanej w Tabeli nr 1.3

Zmiany ilości zabezpieczeń akustycznych podanych w Tabeli nr 1.3 kolumna 3, tj. powierzchni/objętości całkowitej poszczególnych rodzajów zabezpieczenia do  $\pm 10\%$  zawierają się w Zaakceptowanej Kwocie Kontraktowej. Zmiany wykraczające poza powyższe będą rozpatrywane zgodnie z Warunkami Kontraktu.

W celu wykonania zabezpieczeń akustycznych skutecznie chroniących przed ponadnormatywnym hałasem Wykonawca zobowiązany jest do przeprowadzenia na etapie ponownej oceny w ramach analizy akustycznej rzetelnej klasyfikacji akustycznej terenów, w tym szczegółowej aktualizacji faktycznego stanu zagospodarowania terenów podlegających ochronie akustycznej znajdujących się w zasięgu oddziaływania drogi według stanu na dzień wykonywania analizy akustycznej. Wykonawca zobowiązany jest do wykonania numerycznego modelu terenu zawierającego aktualne pokrycie terenu, przeprowadzenia obliczeń akustycznych uwzględniających poprawne dane wejściowe m.in. obowiązującą prognozę i strukturę ruchu, parametry projektowanej drogi, w tym wszystkie istotne dla propagacji hałasu rozwiązania projektowe, w celu określenia parametrów urządzeń przeciwhałasowych oraz ich zrealizowania zgodnie z obowiązującymi przepisami, najnowszą wiedzą techniczną oraz najlepszą praktyką. Ostateczną ilość i parametry zabezpieczeń akustycznych określi decyzja ZRID.

Zamawiający uzna zaprojektowane i wybudowane przez Wykonawcę zabezpieczenia akustyczne za skuteczne jedynie w przypadku, gdy wyniki analizy porealizacyjnej lub monitoringuporealizacyjnego potwierdzą dotrzymanie standardów jakości środowiska w zakresie dopuszczalnych poziomów hałasu. W przypadku stwierdzenia braku skuteczności zabezpieczeń akustycznych zrealizowanych na podstawie decyzji ZRID, Wykonawca w ramach Zaakceptowanej Kwoty Kontraktowej, zobowiązany jest do uzupełnienia zabezpieczeń akustycznych tak aby gwarantowały one dotrzymanie norm akustycznych.

#### **1.1.3.7 Zieleń**

W ramach Kontraktu należy zaprojektować i wykonać:

- 1) zieleni izolacyjno-osłonową,
- 2) zieleni ozdobną,
- 3) zieleni na przejściach dla zwierząt wraz z zielenią naprowadzającą,
- 4) zieleni uzupełniająca,
- 5) zieleni dogęszczająca pełniąca funkcję strefy ekotonowej.

Zakres robót związanych z „zielenią” powinien wynikać z przyjętych przez Wykonawcę rozwiązań, decyzji środowiskowej, Raportu wykonanego w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko oraz obowiązujących przepisów. W przypadku zastrzeżeń

organu, wniesionych pisemnie w formie m.in. wezwania lub Postanowienia w ramach postępowania dotyczącego ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, Wykonawca jest zobowiązany przywrócić rozwiązania zgodne z DŚU. Przywrócenie rozwiązań z DŚU stanowi ryzyko Wykonawcy i nie ma wpływu na ZKK i CnU.

#### **1.1.3.8 Ogrodzenia i bramy wjazdowe**

Należy zaprojektować, uzgodnić i wykonać ogrodzenia wraz z furtkami i bramami zapewniającymi zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ograniczenie dostępności osób i zwierząt do jezdni głównej **autostrady/drogi ekspresowej**. Wszystkie bramy i furtki należy zaprojektować i wykonać w sposób umożliwiający ich otwieranie w systemie jednego klucza. Bramy i furtki należy zabezpieczyć przed kradzieżą.

#### **1.1.3.9 Sieci i infrastruktura związana z drogą**

W ramach Kontraktu należy zaprojektować i wykonać:

- 1) sieci teletechniczne (w tym m.in. do systemu SZR),
- 2) kanały technologiczne,
- 3) sieci wodno-kanalizacyjne na potrzeby MOP i **OUA/OD**,
- 4) sieci energetyczne (w tym m.in. instalacje oświetlenia drogowego, zasilania SZR, MOP i **OUA/OD**),
- 5) sieci gazowe na potrzeby MOP i **OUA/OD**,
- 6) kanalizacja deszczowa.

Zakres robót związanych z sieciami i infrastrukturą związaną z drogą powinien wynikać z wymagań Zamawiającego, przyjętych przez Wykonawcę rozwiązań oraz obowiązujących przepisów.

#### **1.1.3.10 Sieci i infrastruktura niezwiązana z drogą**

Należy zaprojektować i wykonać usunięcie wszystkich istniejących kolizji m.in. w zakresie:

- 1) sieci teletechnicznych;
- 2) sieci wodno-kanalizacyjnych;
- 3) sieci energetycznych;
- 4) sieci gazowych;
- 5) sieci melioracyjnych.

Zamawiający na podstawie posiadanych informacji zamieszcza zestawienie identyfikacyjne istniejącej infrastruktury technicznej sieci uzbrojenia terenu kolidującej z niniejszą inwestycją drogową. Jednocześnie wszystkie warunki usunięcia kolizji, uzgodnienia,

opinie, itp. wydane przez właścicieli i gestorów sieci oraz podmioty zarządzające kolidującą infrastrukturą, które zostały udostępnione w materiałach przetargowych przez Zamawiającego w ramach procedury przetargowej podlegają pełnej weryfikacji oraz aktualizacji przez Wykonawcę.

Tabela nr 1.4. Identyfikacja kolizji

Lokalizacja [km]	Opis kolizji [krótki opis, ilość]
...	...

Zakres robót związanych z budową, przebudową lub zabezpieczeniem sieci oraz przyłączy kolidujących z inwestycją powinno zapewnić skuteczne usunięcie kolizji i wynikać z przyjętych przez Wykonawcę rozwiązań, obowiązujących przepisów oraz uzyskanych, a także zaktualizowanych w toku realizacji niniejszego zamówienia przez Wykonawcę warunków technicznych usunięcia kolizji, uzgodnień oraz opinii, itd. wydanych przez właścicieli i gestorów sieci oraz podmioty zarządzające kolidującą infrastrukturą techniczną sieci uzbrojenia terenu.

Pełna identyfikacja i rozpoznanie oraz wykonanie usunięcia wszystkich kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną sieci uzbrojenia terenu należy do zadań Wykonawcy.

#### **1.1.3.11 Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP)**

Wykaz Miejsc Obsługi Podróżnych do zrealizowania.

Tabela nr 1.5. Identyfikacja MOP

L.p.	Nazwa	Kilometraż	Rodzaj	Jezdnia [L/P]
...	...	...	...	...

MOP rodzaju II i III należy zaprojektować jako MOP rodzaju docelowego. Roboty ziemne, odwodnienie oraz zasilanie w media, należy zaprojektować i wykonać, jak dla MOP rodzaju docelowego. Pozostałe elementy MOP należy wykonać jak dla MOP rodzaju I.

Zagospodarowanie MOP obejmuje:

- 1) budynek sanitariatu, zgodnie z załączonym typowym projektem architektoniczno-budowlanym, w zakresie architektury, powierzchni użytkowej i rozkładu pomieszczeń,

- 2) oczyszczalnie ścieków,
- 3) miejsca kontroli i ważenia pojazdów,
- 4) zbiornik przeciwpożarowy (ppoż.),
- 5) elementy małej architektury i inne wyposażenie,
- 6) teren pod budowę ogólnodostępnej stacji ładowania pojazdów elektrycznych,
- 7) stanowiska postojowe wraz z drogami manewrowymi i oświetleniem terenu w ilości:
  - a) dla samochodów osobowych - min. ... stanowisk, w tym 2 stanowiska postojowe zapewniające dostęp do 2 punktów ładowania
  - b) dla samochodów ciężarowych - min. ... stanowisk,
  - c) dla autokarów - min. ... stanowisk,

*(Liczbę stanowisk postojowych (dotyczy powyższych a, b, c) Zamawiający – właściwy Oddział określi na podstawie Instrukcji Zagospodarowania Dróg stanowiącej załącznik do Zarządzenia nr 4/97 Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych z dnia 12.03.1997 r. przy uwzględnieniu prognozy natężenia ruchu na 20 rok eksploatacji drogi.)*
- d) dla samochodów osób posiadających kartę parkingową, o której mowa w art. 8 ustawy Prawo o ruchu drogowym [69], w ilości wynikającej z Ustawy o drogach publicznych [2].
- e) dla pojazdów z ładunkiem niebezpiecznym – co najmniej 10% liczby stanowisk postojowych dla pojazdów ciężarowych, przy czym nie mniej niż 2 stanowiska,
- 8) rezerwę terenu pod funkcje komercyjne (dla MOP II i III),
- 9) rezerwę terenu pod dodatkowe stanowiska postojowe dla samochodów ciężarowych w ilości 20 % obliczonej liczby stanowisk.

### 1.1.3.12 Obwód **Utrzymania/Drogowy (OUA/OD)**

Obwód **Utrzymania/Drogowy** do zrealizowania:

..... w kilometrażu .....

W ramach realizowanego **OUA/OD** należy także wykonać:

- 1) budynek biurowo-socjalny (zarządzania **OUA/OD**), według załączonego projektu architektoniczno-budowlanego, w zakresie architektury, powierzchni użytkowej i rozkładu pomieszczeń,
- 2) budynek warsztatowo-garażowy z myjnią, według załączonego projektu architektoniczno-budowlanego w zakresie architektury, powierzchni użytkowej i rozkładu pomieszczeń,

- 3) parkingi dla pracowników i klientów OUA/OD oraz parkingi dla samochodów utrzymaniowych,
- 4) magazyn soli o powierzchni użytkowej min. 500 m<sup>2</sup>,
- 5) wiatę na sprzęt o powierzchni min. 200 m<sup>2</sup>,
- 6) boksy na wolny skład materiałów o powierzchni pojedynczego boksu 36 m<sup>2</sup> w ilości 10 szt. W przypadkach uzasadnionych, za zgodą Zamawiającego, dopuszcza się zmniejszenie bądź zwiększenie powierzchni pojedynczego boksu oraz ilości boksów,
- 7) inne elementy zagospodarowania.

#### **1.1.3.13 Organizacja ruchu**

Należy zaprojektować oraz uzyskać wymagane opinie i zatwierdzenie, a następnie wprowadzić:

- 1) stałą organizację ruchu,
- 2) organizację ruchu na czas wykonywania poszczególnych etapów robót.

#### **1.1.3.14 System Zarządzania Ruchem**

Należy zaprojektować i zrealizować System Zarządzania Ruchem zgodnie z zapisami pkt 2.1.22.3. Na potrzeby zaprojektowania i zrealizowania Systemu Zarządzania Ruchem Wykonawca zobowiązany jest do opracowania koncepcji Systemu Zarządzania Ruchem i jej uzgodnienia z Zamawiającym.

#### **1.1.3.15 Krajowy System Poboru Opłat**

W ramach przedmiotu Zamówienia nie przewiduje się realizacji KSPO. Wymagana jest współpraca Wykonawcy (drogi) z Ministrem Finansów - Szefem Krajowej Administracji Skarbowej (zwanym dalej Operatorem KSPO), tj. podmiotem odpowiedzialnym za wykonywanie czynności związanych z poborem opłat, zgodnie z zapisami pkt. 2.1.22.4.

#### **1.1.3.16 Rozwiązania innowacyjne**

Poprzez innowacyjne rozwiązania należy rozumieć zastosowanie:

- rozwiązań i materiałów ujętych w Katalogach typowych konstrukcji nawierzchni, (mieszanek kruszyw, mieszanek mineralno-asfaltowych, mieszanek betonowych), których właściwości zostały zmodyfikowane poprzez zastosowanie dodatków dotychczas niestosowanych na drogach krajowych (np. włókna aramidowe,

zbrojenie rozproszone, środki zwiększające odporność na absorpcję kapilarną wody itp.),

- rozwiązań i materiałów nie ujętych w Katalogach typowych konstrukcji nawierzchni [31], [32] (np. różnego rodzaju spoiw/lepiszczy stosowanych w górnych warstwach konstrukcyjnych oraz innych materiałów), w przypadku których brak jest wystarczającej ilości danych potwierdzających ich trwałość oraz zachowanie wymaganych cech funkcjonalnych i parametrów przez cały okres projektowy,
- rozwiązań technicznych i materiałowych, w zakresach innych niż dotyczących konstrukcji nawierzchni, wpływających na przyspieszenie czasu realizacji kontraktu, zwiększenie jego trwałości lub zmniejszających koszty budowy i eksploatacji Inwestycji.

W szczególności w przypadku zastosowania ww. rozwiązań innowacyjnych, przed zatwierdzeniem Projektu Budowlanego, należy przedstawić Instrukcję eksploatacji i utrzymania i przewidywane koszty eksploatacji danego elementu. Instrukcję należy opracować na podstawie Zarządzenia Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie wytycznych bieżącego utrzymania oraz prowadzenia czynności utrzymaniowych na drogach krajowych, w tym na drogowych obiektach inżynierskich [3.1.2 - 36] oraz Zarządzenia Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie wprowadzenia „Wytycznych zimowego utrzymania dróg” [3.1.2 - 37]

Rozwiązania innowacyjne będą wprowadzane na zasadach określonych w Subklauzuli 13.2 Warunków Kontraktu.

## 1.2 Aktualne uwarunkowania wykonania przedmiotu zamówienia

Wykonawca zrealizuje przedmiot zamówienia na podstawie poniższych dokumentów, przekazanych przez Zamawiającego:

- 1) prognozy ruchu - uzgodnionej przez właściwy Departament GDDKiA pismem nr ... z dnia ... (W przypadku braku uzgodnionej prognozy-Wykonawca jest zobowiązany opracować nową prognozę zgodnie z zapisami zawartymi w Załączniku nr 2 (Dokument 1) do Zarządzenia nr 58 z 2015 r. i uzgodnić z właściwym Departamentem GDDKiA).,
- 2) wyników badań gruntowo-wodnych w formie szczegółowej charakterystyki warunków geologicznych opracowanej na podstawie danych uzyskanych bezpośrednio z badań podłoża budowlanego (wierceń, sondowań, badań geofizycznych, badań laboratoryjnych, środowiskowych itp.), zawartej w:
  - (Dokumentacji geologiczno-inżynierskiej)
  - (Dokumentacji hydrogeologicznej)



- (pozostałe dokumenty zawierające wyniki badań podłoża budowlanego)

- 3) decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) z wyłączeniem zakresu zmian, przewidzianych w PFU, które należy usankcjonować w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko,
- 4) wyników Generalnego Pomiaru Ruchu Drogowego (GPR),
- 5) decyzji/opinii Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków,
- 6) raportu oddziaływania na środowisko,
- 7) informacja o aktualnych uwarunkowaniach wynikających z posiadanych uzgodnień, opinii, porozumień zawartych w poniższej tabeli.

Tabela nr 1.6. Informacja o aktualnych uwarunkowaniach wynikających z posiadanych uzgodnień, opinii, porozumień np. z samorządami lub uzgodnień z gestorami sieci.

L.p.	Uzgodnienie/opinia porozumienie	Dotyczy
...	...	...

Z uwagi na różne terminy i szczegółowość opracowania powyższych dokumentów wszelkie rozbieżności pomiędzy nimi powinny być odczytywane i interpretowane w powyższej kolejności, z zastrzeżeniem, że wymagania opisane w niniejszym PFU są wymaganiami nadrzędnymi w stosunku do tych, które są określone w powyższych dokumentach.

Materiały przekazane w TOM-ie V **SIWZ/SWZ** (do wyboru przez Oddział w zależności od daty ogłoszenia przetargu) w zakresie niewymienionym powyżej oraz wszystkie inne materiały zawarte w TOM-ie V **SIWZ/SWZ** (do wyboru przez Oddział w zależności od daty ogłoszenia przetargu) nie stanowią opisu przedmiotu zamówienia. Wykonawca otrzymuje te materiały jedynie w celach poglądowych i może je wykorzystać oraz interpretować na własne ryzyko.

Uznaje się, iż pojęcia, którymi posłużono się w PFU, takie jak „należy” lub „powinny” lub „wymaga się” lub „będą”, są tożsame i mogą być używane zamiennie, a zwroty, w których zostały użyte, uznaje się za stanowiące zobowiązanie Wykonawcy.

Planowana inwestycja będzie miała wpływ na środowisko naturalne, zarówno w czasie prowadzenia Robót, jak i w czasie eksploatacji.

Zmiany ilości lub parametrów, zawarte w Opisie Przedmiotu Zamówienia, jakie mogą wystąpić w trakcie opracowywania przez Wykonawcę Raportu wykonanego w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko, Projektu Budowlanego i Projektu

Wykonawczego, z uwzględnieniem postanowień zawartych w Ogólnych i Szczególnych Warunkach Kontraktu, będą procedowane zgodnie z Klauzulą 13 Warunków Kontraktu.

### **Zmiana decyzji ZRID**

W przypadku, gdy Wykonawca uzna konieczność zmiany decyzji ZRID, od której nie zostało wniesione odwołanie, z wnioskiem o jej zmianę wystąpi do właściwego wojewody po uprzednim uzgodnieniu wnioskowanej zmiany z Zamawiającym.

W przypadku, gdy Wykonawca uzna konieczność zmiany decyzji ZRID, od której wniesiono odwołanie i na skutek wniesionego odwołania organ odwoławczy utrzymał w mocy zaskarżoną decyzję, lub uchylił zaskarżoną decyzję w całości albo w części i w tym zakresie orzekł co do istoty sprawy, z wnioskiem o zmianę decyzji Wykonawca wystąpi bezpośrednio do tego organu, z pominięciem organu I instancji.

### **Zmiana lub uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach**

W przypadku, gdy Wykonawca uzna konieczność zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, od której nie zostało wniesione odwołanie, z wnioskiem o jej zmianę wystąpi do właściwego RDOŚ.

W przypadku, gdy zachodzi konieczność zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, od której wniesiono odwołanie i na skutek wniesionego odwołania organ odwoławczy (GDOŚ) utrzymał w mocy zaskarżoną decyzję, lub uchylił zaskarżoną decyzję w całości albo w części i w tym zakresie orzekł co do istoty sprawy, z wnioskiem o zmianę decyzji Wykonawca wystąpi bezpośrednio do tego organu, z pominięciem organu I instancji.

Wniosek o zmianę decyzji środowiskowej wymaga uzyskania zgody Zamawiającego.

Jeżeli w wyniku przyjętych przez Wykonawcę rozwiązań zajdzie konieczność wyjścia poza granice określone w DŚU oraz gdy nie jest możliwe zaprojektowanie i wykonanie Robót w sposób umożliwiający niewychodzenie poza granice określone w DŚU, należy uzyskać zmiany tej decyzji w koniecznym zakresie lub uzyskać dodatkowe decyzje środowiskowe. W tym celu należy opracować materiały do wniosku o zmianę decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub materiały do wniosku o dodatkowe decyzje wraz z raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, a następnie w imieniu Zamawiającego wystąpić z wnioskiem o wydanie tych decyzji do właściwych organów. Wykonany raport oddziaływania na środowisko wymaga, przed złożeniem wniosku do organu, uzgodnienia z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad. Dokonane zmiany i uzupełnienia, z uwzględnieniem postanowień zawartych w Ogólnych i Szczególnych Warunkach Kontraktu, będą procedowane zgodnie z Klauzulą 13 Warunków Kontraktu.

### **1.2.1 Wymagania w stosunku do Wykonawcy wynikające z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach**

Wykonawca zrealizuje przedmiot zamówienia zgodnie z warunkami zawartymi w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, uwzględniając wszystkie ewentualne zmiany warunków wynikające z procedury ponownej oceny oddziaływania na środowisko, usankcjonowane Postanowieniem organu ochrony środowiska, a następnie decyzją ZRID.

### **1.2.2 Audyt Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego**

W oparciu o Ustawę o drogach publicznych [2], obligującą zarządców dróg do przeprowadzania audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego dla inwestycji drogowych oraz w oparciu o obowiązujące Zarządzenie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie przeprowadzania oceny wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego i audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego wraz z załącznikami [3.1.2 - 34], Zamawiający podda sporządzone przez Wykonawcę opracowania projektowe oraz wykonane przez Wykonawcę roboty procedurom audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego (audytu BRD) przez wskazanych przez Zamawiającego audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego (audytorów BRD). Wykonawca realizuje uwzględnione przez zarządcę drogi zalecenia audytorów BRD zawarte w wynikach każdego z audytów BRD odnoszące się zarówno do samej Dokumentacji Projektowej jak i do realizowanych lub już zrealizowanych robót. Wymagania zarządcy drogi wynikające z audytu BRD przeprowadzonego na etapie projektowania, na etapie przed oddaniem do ruchu i zapisach decyzji pozwolenia na użytkowanie (warunki w nich zawarte) wynikające z obowiązujących przepisów Prawa, norm bądź Umowy są zobowiązaniami Wykonawcy i zawierają się w Zaakceptowanej Kwocie Kontraktowej. Zmiany wykraczające poza powyższe będą rozpatrywane zgodnie z Warunkami Kontraktu.

### **1.2.3 Wytyczne inwestorskie i uwarunkowania związane z przygotowaniem budowy i jej przeprowadzeniem**

Przy przygotowaniu i realizacji przedmiotowej inwestycji należy przestrzegać następujących wytycznych i uwarunkowań.

#### **1.2.3.1 Ogólne uwarunkowania projektowe i realizacyjne**

- 1) przygotowanie i realizację inwestycji należy przeprowadzić w szczególności zgodnie z wymaganiami wynikającymi z Ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych [1] oraz Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie

- środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko [43] oraz z Zarządzeń Generalnego Dyrektora DKiA [3.1.2],
- 2) ustalenie linii rozgraniczających inwestycję należy dokonać przy uwzględnieniu minimalizacji kosztów związanych z pozyskaniem nieruchomości na cele budowlane,
  - 3) na czas wykonywania Robót należy zapewnić nadzór środowiskowy, w tym nadzór herpetologiczny, w celu zagwarantowania czynnej ochrony fauny oraz uzyskiwania niezbędnych decyzji i pozwoleń, a także podejmowania innych działań wynikających z decyzji organów ochrony środowiska,
  - 4) na czas prowadzenia Robót ziemnych należy zapewnić stały nadzór archeologiczny. Po stronie Wykonawcy leży zabezpieczenie, przy użyciu dostępnych środków, miejsca i przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem (zgodnie z art. 3 pkt 1, 2, 3 i 4 Ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami [68]). Do obowiązków nadzoru archeologicznego należy również eksploracja wraz z opracowaniem dokumentacji, odkryć o niewielkiej skali. Przez odkrycia o niewielkiej skali należy rozumieć wszystkie pojedyncze zabytki ruchome i/lub nawarstwienia archeologiczne (obiekty, warstwy) każdorazowo odkryte podczas prowadzonego nadzoru na powierzchni do dwóch arów (łącznie nie więcej niż 10 arów). Powyższe prace należy uwzględnić w Zaakceptowanej Kwocie Kontraktowej.
  - 5) przez cały okres realizacji inwestycji należy współpracować z wykonawcami badań archeologicznych (w tym badań sondażowych i wykopaliskowych) oraz ewentualnych prac ekshumacyjnych wyłonionymi przez Zamawiającego i na jego koszt, umożliwić im wstęp na plac budowy oraz dostosować harmonogram i zakres robót do terminów prac archeologicznych oraz ekshumacyjnych,
  - 6) przed rozpoczęciem Robót należy wykonać rozpoznanie saperskie, a w czasie prowadzenia Robót zapewnić stały nadzór saperski wraz z wykonaniem wszelkich działań wynikających z nadzoru. W przypadku natrafienia na niewypały i niewybuchy Wykonawca zobowiązany jest do działania zgodnie z Ustawą o wykonywaniu działalności gospodarczej w zakresie wytwarzania i obrotu materiałami wybuchowymi, bronią, amunicją oraz wyrobami i technologią o przeznaczeniu wojskowym lub policyjnym, Art. 130 [131] oraz do wezwania odpowiednich służb i zawiadomienia Inżyniera oraz Zamawiającego. Koszty zabezpieczenia terenu oraz akcji usunięcia niewypałów/niewybuchów ponosi Wykonawca. Wykonawca nadzoru saperskiego jest zobowiązany przekazać, osobom prowadzącym nadzór archeologiczny, przedmioty odnalezione w trakcie nadzoru saperskiego (ze wskazaniem miejsca ich pozyskania), które nie są niewypałami/niewybuchami w celu weryfikacji, czy nie wykazują cech zabytkowych.
  - 7) wszystkie obiekty należy zaprojektować i wykonać z w sposób zharmonizowany architektonicznie z istniejącym krajobrazem oraz pozostałymi obiektami,

- 8) w przypadku kolizji z istniejącymi urządzeniami infrastruktury technicznej, należy zaprojektować i wykonać ich przebudowę lub zabezpieczenie,
- 9) podczas Robót budowlanych należy utrzymać ciągłość ruchu w przekroju ..... ;
- 10) roboty należy prowadzić w taki sposób, aby umożliwić zachowanie nieprzerwanego ruchu na drogach publicznych oraz dostęp do terenów przyległych, a w tym do każdej działki sąsiadującej z projektowaną inwestycją. Zamknięcie ruchu na drogach samorządowych może nastąpić wyłącznie w przypadku otrzymania pisemnej zgody od zarządcy drogi na ich czasowe zamknięcie na podstawie zatwierzonego projektu czasowej organizacji ruchu,
- 11) należy w imieniu i na rzecz Zamawiającego:
  - a) uzyskać wszystkie warunki techniczne przebudów, uzgodnienia i zatwierdzenia wymagane zgodnie z prawem oraz Zarządzeniami Generalnego Dyrektora DKiA [3.1.2],
  - b) uzyskać wszelkie uzgodnienia, pozwolenia, zezwolenia, decyzje i zgody niezbędne dla wykonania Kontraktu zgodnie z Wymaganiami Zamawiającego, w szczególności decyzję o pozwoleniu wodno-prawnym, zezwolenie na realizację inwestycji drogowej. Podjąć działania w przedmiocie doprowadzenia do uzyskania przez ww. decyzje administracyjne przymiotu ostateczności. W szczególności wnioski o ich wydanie, w tym załączniki do wniosków powinny być kompletne i zgodne z przepisami prawa. Na każde wezwanie organów administracji publicznej prowadzących postępowanie administracyjne w przedmiocie ich wydania Wykonawca zobowiązany jest do niezwłocznego działania w przedmiocie zgodnego z treścią wezwania, uzupełniania braków formalnych wniosku o wydanie tych decyzji, w tym uzupełnienia braków w załącznikach do wniosku.,
  - c) uzyskać warunki techniczne, pozwolenia, uzgodnienia i zatwierdzenia na przebudowę lub likwidację infrastruktury technicznej. Projekty oraz budowa, przebudowa lub likwidacja urządzeń infrastruktury technicznej (urządzenia teletechniczne, urządzenia energetyczne, sieci wodociągowe i gazowe, urządzenia melioracyjne, system odprowadzenia wód deszczowych i ścieków, urządzenia kolejowe) powinny spełniać obowiązujące przepisy i normy;
  - d) W przypadku gdy na nieruchomości planowanej do przejęcia na cele realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych prowadzona jest działalność: gospodarcza, rolnicza działalność produkcyjna lub jakakolwiek inna działalność, której dalsze prowadzenie zostanie czasowo lub trwale ograniczone lub nie będzie w ogóle możliwe w wyniku prowadzonych prac inwestycyjnych, Wykonawca uzgodni z właścicielem/użytkownikiem

wieczystym nieruchomości warunki: na jakich działalność ta będzie mogła być kontynuowana w szczególności na pozostałej po podziale części nieruchomości, przyczyny przewidywanego ograniczenia lub uniemożliwienia dalszego prowadzenia działalności przedmiot i zakres wymaganych działań, termin ich realizacji oraz ostateczny termin udostępnienia nieruchomości. Uzgodnienie warunków należy przekazać Zamawiającemu niezwłocznie, nie później jednak niż do dnia złożenia wniosku o ZRID oraz uwzględnić w harmonogramie rzeczowym inwestycji. W przypadku braku uzgodnień należy niezwłocznie, nie później jednak niż do dnia złożenia wniosku o ZRID, przekazać Zamawiającemu informacje o: przyczynach przewidywanego ograniczenia lub uniemożliwienia dalszego prowadzenia działalności, warunkach udostępnienia terenu przedstawionych przez właściciela/użytkownika wieczystego, powodach braku ich akceptacji, alternatywnych sposobach rozwiązania problemu.

- e) W przypadku gdy na nieruchomości przyległej do projektowanego pasa drogowego prowadzona jest działalność: gospodarcza, rolnicza działalność produkcyjna lub jakakolwiek inna działalność, której dalsze prowadzenie zostanie czasowo lub trwale ograniczone lub nie będzie w ogóle możliwe w wyniku prowadzonych prac inwestycyjnych, Wykonawca uzgodni z właścicielem/użytkownikiem wieczystym nieruchomości warunki: na jakich działalność ta będzie mogła być kontynuowana, przyczyny przewidywanego ograniczenia lub uniemożliwienia dalszego prowadzenia działalności przedmiot i zakres wymaganych działań, termin ich realizacji oraz ostateczny termin udostępnienia nieruchomości. Uzgodnienie warunków należy przekazać Zamawiającemu niezwłocznie, nie później jednak niż do dnia złożenia wniosku o ZRID oraz uwzględnić w harmonogramie rzeczowym inwestycji. W przypadku braku uzgodnień należy niezwłocznie, nie później jednak niż do dnia złożenia wniosku o ZRID, przekazać Zamawiającemu informacje o: przyczynach przewidywanego ograniczenia lub uniemożliwienia dalszego prowadzenia działalności, warunkach udostępnienia terenu przedstawionych przez właściciela/użytkownika wieczystego, powodach braku ich akceptacji, alternatywnych sposobach rozwiązania problemu.
- 12) w celu opracowania rozwiązań projektowych dla innych dróg przewidzianych przez Zamawiającego do przebudowy w ramach niniejszego zadania, należy podjąć współpracę z zarządcami tych dróg. Konstrukcje nawierzchni należy wykonać zgodnie z pkt 2.1.5 PFU,
- 13) za zgodą Zamawiającego, należy dokonać uzgodnień projektów dotyczących infrastruktury technicznej niezwiązanej z budową **autostrady/drogi ekspresowej**

- i pozostałych dróg, a przebiegającej w obszarze realizowanego odcinka **autostrady/drogi ekspresowej**, jeżeli zwróca się o to inwestorzy tej infrastruktury,
- 14) należy opracować Dokumenty Wykonawcy wymienione w pkt 2.2. niniejszego rozdziału PFU,
- 15) w przypadku potrzeby procedowania w myśl Art. 9 ustawy Prawo Budowlane [12] Wykonawca jest zobowiązany uzyskać odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych w ramach Zaakceptowanej Kwoty Kontraktowej oraz Czasu na Ukończenie po uzyskaniu zgody Zamawiającego dla zakresu wniosku o odstępstwo,
- 16) realizacja inwestycji generować będzie między innymi powstawanie odpadów stałych i ciekłych, hałas związany z pracą maszyn i urządzeń budowlanych oraz ruchem samochodów obsługujących budowę, zanieczyszczenie powietrza. Z tych też powodów realizacja inwestycji może zakłócić tryb życia mieszkańców pobliskich budynków oraz będzie czasowo wpływać na klimat akustyczny, powietrze atmosferyczne, powierzchnię ziemi oraz wody powierzchniowe i gruntowe. Uciążliwości związane z fazą realizacji będą miały charakter krótkoterminowy, ograniczony do czasu trwania budowy. Na ograniczenie powyższych uciążliwości duży wpływ będzie miała właściwa organizacja Robót oraz zastosowanie nowoczesnego sprzętu,

*Do decyzji Oddziału o zawarciu poniższego punktu w PFU w zależności od specyfiki zadania (szkody górnicze, osuwiska itp.). Zasadność zastosowania koordynujekomórka Centrali właściwa do spraw geologii i geotechniki Dotyczy 17)*

- 17) Wykonawca zaprojektuje, wykona oraz w okresie poprzedzającym rozpoczęcie Robót budowlanych, w trakcie ich realizacji oraz po zakończeniu budowy (**do daty wystawienia Świadectwa Wykonania/w całym okresie obowiązywania GJ**) zapewni prowadzenie monitoringu geotechnicznego obiektu budowlanego, obiektów sąsiadujących i terenu przyległego w zakresie dostosowanych do charakteru inwestycji z uwzględnieniem wymagań określonych w polskich normach. Po zakończeniu prowadzenia monitoringu Wykonawca przekaze Zamawiającemu pełną dokumentację systemu monitoringu oraz urządzeń w zakresie niezbędnym.
- 18) w przypadku budowy trasy głównej po śladzie istniejącej drogi, rozbiórkę korpusu drogowego należy przeprowadzić w sposób selektywny, umożliwiając dalsze zastosowanie powstałego materiału w mieszankach mineralno- asfaltowych i mieszankach niezwiązanych wszystkich dróg oraz w mieszankach mineralno-cementowo-emulsyjnych w drogach kategorii ruchu KR1-KR4 zgodnie z aktualnymi wymaganiami.
- 19) Wykonawca w ramach Zaakceptowanej Kwoty Kontraktowej, założy system referencyjny dla drogi ..... według Zarządzeń opisanych w pkt. 3.1.2 [9, 26, 38]. Numery punktów referencyjnych i ich lokalizację należy uzgodnić z Zamawiającym



przed pracami związanymi z montażem słupków prowadzących. Wykonawca wyniesie w terenie punkty referencyjne wraz z wykonaniem: oznakowania poziomego punktów referencyjnych (z masy termoplastycznej - załącznik Nr 2 do zarządzenia) oraz tabliczek oznakowania pionowego punktów referencyjnych (załącznik nr 3 do zarządzenia). Wykonawca sporządzi opisy topograficzne wyniesionych punktów referencyjnych wg. załącznika nr 4 do zarządzenia.

- 20) przygotowanie i realizację inwestycji należy przeprowadzić zgodnie z wytycznymi BHP opisanymi w pkt. 3.1.3 [załączniki nr 12, 13, 14]. Wymagania wynikające z wytycznych BHP należy uwzględnić w Zaakceptowanej Kwocie Kontraktowej.

### **1.2.3.2 Przygotowanie Placu Budowy**

Nie wykluczając innych czynności niezbędnych dla prawidłowego przygotowania Placu Budowy, w ramach Zaakceptowanej Kwoty Kontraktowej należy uwzględnić koszty związane z:

- 1) dokonaniem opisu stanu prawnego i faktycznego nieruchomości objętych liniami rozgraniczającymi teren inwestycji drogowej.

Opis stanu prawnego nieruchomości powinien zawierać w szczególności wskazanie: właściciela nieruchomości, numeru księgi wieczystej prowadzonej dla tej nieruchomości (jeżeli jest prowadzona), lub wskazanie innego dokumentu z którego wynikają prawa rzeczowe do nieruchomości (np. aktu notarialnego, aktu własności ziemi), w przypadku nieruchomości Skarbu Państwa także prawa wynikające ze stosunku najmu, dzierżawy lub użyczenia.

Opis stanu faktycznego nieruchomości powinien być wykonany w sposób umożliwiający sporządzenie wyceny nieruchomości i winien zawierać w szczególności wskazanie: numeru ewidencyjnego nieruchomości, powierzchni w hektarach, z dokładnością do m<sup>2</sup>, obrębu ewidencyjnego, gminy, powiatu, sposobu zagospodarowania nieruchomości, szczegółowego opisu obiektów budowlanych znajdujących się na nieruchomości z uwzględnieniem danych niezbędnych do dokonania wyceny, w szczególności: ich przeznaczenia, powierzchni zabudowy, powierzchni użytkowej, stanu technicznego, materiałów z jakich jest wykonany, roku budowy, oraz szczegółowego opisu nasadzeń roślinnych znajdujących się na nieruchomości tj. gatunków: drzew, (wraz z podaniem ich wieku i stanu, liczby, wysokości, pierśnicy), krzewów, roślin ozdobnych oraz powierzchni zajętości terenu przez uprawy.

Opis winien także zawierać informacje ogólne dotyczące nieruchomości tj. sposób korzystania, sąsiedztwo, dojazd, widoczna infrastruktura nie stanowiąca części



składowych nieruchomości jak np. sieci uzbrojenia terenu przebiegające przez nieruchomość.

Opis nieruchomości powinien być dokonany według jej stanu na dzień wydania decyzji ZRID. Zamawiający dopuszcza aby opis stanu nieruchomości dokonany był najpóźniej w terminie 30 dni od dnia wydania decyzji ZRID.

Opis stanu faktycznego nieruchomości powinien zawierać dokumentację fotograficzną. Z dokumentacji fotograficznej powinno wyraźnie wynikać gdzie przebiega granica nieruchomości objętej liniami rozgraniczającymi teren inwestycji drogowej oraz jakiego rodzaju obiekty budowlane i nasadzenia roślinne znajdują się na nieruchomości. Wykonawca wykona dokumentację fotograficzną nieruchomości z różnych stron nieruchomości, w celu dokładnego potwierdzenia rodzaju i ilości części składowych znajdujących się na nieruchomości.

Inwentaryzacja nieruchomości powinna zostać dokonana w formie protokołu. Protokół powinien zostać podpisany przez właściciela (lub użytkownika wieczystego) nieruchomości. W przypadku nieuregulowanego stanu prawnego nieruchomości, nieobecności właściciela nieruchomości w wyznaczonych w zawiadomieniu terminie inwentaryzacji lub odmowy złożenia przez niego podpisu przez właściciela w protokole powinna znaleźć się o tym stosowna adnotacja. Wzór protokołu z przeprowadzonej wizji w terenie należy uzgodnić z Zamawiającym. Opisy należy sporządzić w formie operatów, składających się z protokołu i zdjęć. Dodatkowo zdjęcia nieruchomości należy przekazać Zamawiającemu w formie plików elektronicznych, zapisanych na elektronicznym nośniku danych. Dla każdej nieruchomości należy założyć odrębny folder, w którego nazwie należy zawrzeć nr działki i nazwę obrębu, w którym jest położona. Operaty opisowe należy skompletować w segregatorach w układzie obrębowym i przekazać Zamawiającemu w dwóch egzemplarzach.

Opis stanu nieruchomości powinien być przekazany Zamawiającemu najpóźniej w terminie 7 dni od dnia jego wykonania.

- 2) ograniczeniem sposobu korzystania z nieruchomości objętych zezwoleniem na wykonanie Robót w zakresie realizacji obowiązków, o których mowa w Ustawie o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych [1] tj.:
  - określenia obowiązku budowy i okresu użytkowania tymczasowych obiektów budowlanych,
  - określenia obowiązku i terminów rozbiórki istniejących obiektów budowlanych nieprzewidzianych do dalszego użytkowania oraz tymczasowych obiektów budowlanych,

- obowiązku budowy lub przebudowy infrastruktury technicznej sieci uzbrojenia terenu,
- obowiązku budowy lub przebudowy urządzeń wodnych lub urządzeń melioracji wodnych szczegółowych,
- obowiązku budowy lub przebudowy innych dróg publicznych,
- obowiązku budowy lub przebudowy zjazdów.

Wykonawca:

- określi zakres zajętości terenu w celu realizacji ww. obowiązków, który przedstawi Zamawiającemu do akceptacji i uwzględni ewentualne korekty w zakresie zajętości terenu przedstawione przez Zamawiającego,
- dokona opisu stanu prawnego i faktycznego nieruchomości (inventaryzacja nieruchomości) przewidywanych do zajęcia w celu realizacji ww. obowiązków,
- powiadomi właścicieli lub użytkowników wieczystych nieruchomości o zakresie zajętości terenu, planowanym terminie wejścia na nieruchomość, czasie i rodzaju wykonywania prac i terminie zakończenia prac oraz sporządzi na te okoliczności protokoły,
- pokryje koszty związane z uzyskaniem i realizacją obowiązków wynikających z uzgodnień dotyczących wyłączeń i włączeń u odpowiednich gestorów sieci, zarządcy infrastruktury kolejowej.

Zamawiający ponosi koszty ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości, wynikające z decyzji administracyjnych o ustaleniu odszkodowania z tytułu ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości.

Wykonawca ponosi odpowiedzialność za wszelkie szkody wyrządzone swoim działaniem na nieruchomościach znajdujących się poza terenem objętym ograniczeniem sposobu korzystania z nieruchomości.

- 3) sporządzeniem opisu dotyczącego rodzaju elementów infrastruktury drogowej do umieszczenia na działkach stanowiących tereny wód płynących bądź tereny linii kolejowych, a następnie doprowadzeniem do zawarcia przez Zamawiającego umowy sankcjonującej usytuowanie elementów infrastruktury drogowej na tych działkach,
- 4) uzgodnieniem z zarządcą infrastruktury kolejowej lub z odpowiednimi organami, o których mowa w art. 11 ust. 1 ustawy Prawo wodne [54], zakresu, warunków i terminów zajęcia terenu, w przypadku gdy inwestycja wymaga przejścia przez tereny wód płynących bądź tereny linii kolejowej oraz opracowaniem projektu/ów porozumienia/ń, o którym mowa w art. 20a ust. 2 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych [1], a także pokryć koszty, o których mowa w art. 20a ust. 4 przedmiotowej ustawy,

- 5) przygotowaniem dokumentacji geodezyjnej i formalno-prawnej w celu wydzielenia i przekazania nieruchomości na rzecz nowego zarządcy (np. przy przełożeniu odcinka rzeki – wody płynącej lub przy wybudowaniu dróg obsługujących przyległy teren) oraz udziałem w przygotowaniu umowy regulującej sposób, termin przekazania nieruchomości na rzecz nowego zarządcy,
- 6) uzgodnieniem/ami z Lasami Państwowymi terminu/ów wycinki oraz uprzątnięcia drzew i krzewów z zarządzanych przez Lasy Państwowe nieruchomości, które zostały objęte decyzją ZRID oraz opracowaniem projektu/ów porozumienia/ń, o którym mowa w art. 20b ust. 1 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych [1], a także pokryć koszty, o których mowa w art. 20b ust. 3 przedmiotowej ustawy; Treść umów i porozumień, o których mowa powyżej należy uzgodnić z Zamawiającym,
- 7) usunięciem, odwiezieniem na odkład humus pozostałego po wykarczowaniu terenów leśnych oraz pozyskanego z obszaru Robót ziemnych oraz przechowywaniem go w celu wykorzystania w końcowym etapie budowy (przy urządzaniu skarp nasypów, wykopów i rowów); nadmiar humusu należy zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami,
- 8) zabezpieczeniem brakującej ilości humusu, niezbędnej do zagospodarowania terenów zieleni drogowej, we własnym zakresie i na własny koszt,
- 9) zabezpieczeniem przed uszkodzeniami drzew na Placu Budowy i w sąsiedztwie Placu Budowy,
- 10) dokonaniem wycinki drzew i krzewów i usunięciem karpin i gałęzi po dokonanych wycinkach wraz z oczyszczeniem terenu na terenach po wycince w tym również przeprowadzonej przez Lasy Państwowe,
- 11) wykonaniem inwentaryzacji fotograficznej i opisowej obiektów budowlanych na terenach przyległych oraz dokonaniem z udziałem przedstawicieli Inżyniera, Wykonawcy, gestorów i zarządców, inwentaryzacji dróg, tras dostępu i urządzeń obcych na Placu Budowy jak i w jego otoczeniu, których stan może ulec pogorszeniu w wyniku prowadzenia robót budowlanych,
- 12) usunięciem, wybudowaniem lub przebudowaniem sieci i urządzeń infrastruktury technicznej, oraz usunięciem drzew kolidujących z realizowaną inwestycją,
- 13) zaprojektowaniem i wykonaniem platform roboczych dla ciężkiego sprzętu budowlanego wykorzystywanego do realizacji specjalistycznych robót geotechnicznych.
- 14) po podpisaniu przez Zamawiającego umowy o dofinansowanie, przygotowaniem i ustawieniem tablic informacyjnych zgodnie z aktualnymi zasadami promocji projektów współfinansowanych przez Unię Europejską.

### 1.2.3.3 Przygotowanie i użytkowanie zaplecza budowy

- 1) Należy podejmować wszelkie niezbędne działania w celu zachowania przepisów i norm dotyczących ochrony środowiska na Placu Budowy oraz na terenach przyległych do Placu Budowy. Należy unikać uszkodzeń lub uciążliwości dla osób trzecich, własności społecznej i innej, wynikających ze skażenia, hałasu lub innych przyczyn powstałych podczas lub w następstwie Wykonywania Robót. Stosując się do tych warunków, należy mieć szczególny wzgląd na:
  - a) lokalizację zapleczy budowy (baz, warsztatów, magazynów, składowisk, placów postojowych maszyn budowlanych) oraz dróg dojazdowych - w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu oraz minimalne jego przekształcenie, po zakończeniu prac - porządkowanie terenu,
  - b) zachowanie środków ostrożności oraz zabezpieczenie terenu przed możliwością powstania pożaru, zanieczyszczeń powietrza pyłami i gazami, zanieczyszczeń zbiorników wodnych i cieków substancjami ropopochodnymi lub toksycznymi,
  - c) zabezpieczenie miejsc wyznaczonych do składowania substancji podatnych na migrację wodną, terenowych stacji obsługi samochodów i maszyn budowlanych w obrębie bazy, poprzez wyłożenie terenu materiałami izolacyjnymi do czasu zakończenia budowy,
  - d) przy wyjazdach z budowy na drogę publiczną utwardzoną, należy zapewnić stanowiska do czyszczenia kół pojazdów;
- 2) Należy przygotować odpowiednią do zakresu i rozmieszczenia Robót ilość obiektów i urządzeń zaplecza budowy, które należy zlokalizować poza obszarami włączonymi lub projektowanymi do włączenia do Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 oraz poza pozostałymi obszarami chronionymi na podstawie Ustawy o ochronie przyrody [56]. Zaplecze budowy powinno być lokalizowane na gruncie do którego Wykonawca ma tytuł prawny lub pisemną zgodę właściciela lub użytkownika wieczystego. Z zajęcia pod ewentualne zaplecze budowy należy wykluczyć następujące rejony:
  - a) odcinki leśne z uwagi na hałas, zwiększoną dewastację terenu, możliwość zniszczenia roślinności,
  - b) obszary blisko zabudowy mieszkaniowej z uwagi na hałas, zapylenie,
  - c) tereny w pobliżu rzek, cieków i systemów melioracyjnych oraz obszary podmokłe, z uwagi na potencjalne zagrożenie skażeniem wód powierzchniowych.

W przypadku konieczności lokalizacji zaplecza budowy na terenie GZWP, należy zastosować dodatkowe zabezpieczenia przed zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego.

Zaplecze należy lokalizować na nieużytkach, terenach z zabudową usługową, przemysłową, magazynową, najlepiej bez skupisk zieleni wysokiej. Występujące drzewa i krzewy należy zabezpieczyć osłonami ochronnymi.

- 3) przy organizacji zaplecza budowy należy zapewnić:
  - a) organizowanie Robót w taki sposób, by minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych,
  - b) ogrzewanie budynków zaplecza budowy przeznaczonych na pobyt ludzi,
  - c) przygotowanie pomieszczeń sanitarnych dla zaplecza budowy lub w przypadku braku możliwości podłączenia ww. urządzeń do istniejącej sieci wodno-kanalizacyjnej wyposażenie go w przenośne sanitarium, regularnie opróżniane lub odprowadzanie ścieków bytowych do tymczasowych zbiorników bezodpływowych, a następnie ich wywożenie do oczyszczalni ścieków, zapewnienie pojemników na odpady stałe,
  - d) zapewnienie w rejonie aktualnie prowadzonych Robót przenośnych toalet oraz kontenerów na odpadki,
  - e) tankowanie maszyn i urządzeń paliwem płynnym na przewidywanym placu postoju maszyn przy zapleczu budowy, w sposób nie dopuszczający do skażenia gruntu lub cieków (zalecane jest wykorzystanie istniejących stacji paliw w sąsiedztwie).
- 4) Gospodarkę odpadami należy prowadzić zgodnie z Ustawą o odpadach [63], a w szczególności zapewnić selektywne zbieranie i magazynowanie odpadów w wydzielonym, odpowiednio zabezpieczonym miejscu, w razie potrzeby w pojemnikach, zapewniając ich regularny odbiór przez upoważnione podmioty, legitymujące się wymaganymi prawem zezwoleniami na prowadzenie tej działalności. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach Robót budowlanych, należy oddzielać od odpadów obojętnych i innych niż niebezpieczne, celem wywozu przez specjalistyczne przedsiębiorstwa zajmujące się gospodarowaniem odpadami, legitymujące się wymaganymi prawem zezwoleniami na prowadzenie tej działalności. Należy uzyskać wymagane przepisami zezwolenia i pozwolenia związane z gospodarką odpadami.

#### **1.2.3.4 Przygotowanie i użytkowanie niestacjonarnego laboratorium drogowego dla Zamawiającego (polowego)/w zależności od potrzeb**

### **1.3 Ogólne właściwości funkcjonalno – użytkowe**

*(Ewentualnie przywołać WWiORB i STWiORB)*

#### **1.4 Szczegółowe właściwości funkcjonalno – użytkowe wyrażone we wskaźnikach powierzchniowo kubaturowych**

Nie mają zastosowania na inwestycji liniowej.

## 2. WYMAGANIA ZAMAWIAJĄCEGO W STOSUNKU DO PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

### 2.1 Autostrada/droga ekspresowa

#### 2.1.1 Konstrukcje nawierzchni

Konstrukcja nawierzchni musi zostać tak zaprojektowana, aby stan graniczny nośności i przydatności do użytkowania nie był przekraczany w okresach eksploatacji krótszych niż:

- 1) 30 lat – dla dróg o konstrukcji nawierzchni sztywnej;
- 2) 30 lat – dla dróg klasy A i S o konstrukcji nawierzchni podatnej i półsztywnej;
- 3) 20 lat – dla dróg klasy GP, G, Z, L i D o konstrukcji nawierzchni podatnej i półsztywnej przewidywanych w Rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie [3].

Klasyfikacja ruchu projektowego została przyjęta zgodnie z Katalogami Typowych Konstrukcji Nawierzchni (załącznik do Zarządzenia nr 30 i 31 Generalnego Dyrektora DKiA z 2014 r., [3.1.2 - 31] i [3.1.2 - 32]) na podstawie sumarycznej liczby równoważnych osi standardowych 100 kN w całym okresie projektowym (w milionach osi 100 kN na pas obliczeniowy) wynikającej z prognozy ruchu przekazanej przez Zamawiającego.

Rodzaj konstrukcji nawierzchni (podatna lub sztywna) trasy głównej zostanie przez Wykonawcę dobrany i zaprojektowany na etapie projektu budowlanego z uwzględnieniem wymagań niniejszego PFU. Konstrukcje górnych warstw nawierzchni muszą być jednakowe na całej trasie głównej przedmiotowego zadania pod względem układu i grubości warstw dla wybranego rodzaju nawierzchni (podatnej lub sztywnej). Powyższe nie dotyczy dojazdów do obiektów i nawierzchni na obiektach mostowych, gdy konstrukcja nawierzchni trasy głównej jest sztywna.

##### 2.1.1.1 Konstrukcje nawierzchni podatnych

W przypadku wyboru konstrukcji nawierzchni podatnej trasy głównej (lub w miejscach dojazdów do obiektów w przypadku trasy głównej z betonu cementowego –w przypadku nawierzchni sztywnej) konstrukcję należy wykonać zgodnie z poniższym rozwiązaniem, zgodnym z Tablicą 9.1 TYP A1 lub Tablicą 9.2 Typ A2 KTKNPIP dla górnych warstw konstrukcyjnych:

- 1) Warstwa ścieralna z ..... o grubości ..... cm,
- 2) Warstwa wiążąca z .....o grubości ..... cm,
- 3) Górna warstwa podbudowy zasadniczej z ..... o grubości ..... cm,
- 4) Dolna warstwa podbudowy zasadniczej:

- z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 o grubości .....cm – Tablica 9.1 Typ A1 lub równoważnej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C50/30 o grubości ..... – Tablica 9.2. Typ A2 KTKNPiP

oraz zgodnym z Tablicą ..... KTKNPiP dla dolnych warstw konstrukcyjnych.

Dolne warstwy konstrukcji należy posadzić na podłożu gruntowym zgodnie z KTKNPiP w zależności od grupy nośności podłoża i kategorii ruchu. Ze względu na ujednoczenie technologii robót na projektowanym odcinku drogi zaleca się przyjęcie jednego typu konstrukcji, który będzie obowiązywał w odniesieniu do wszystkich grup nośności podłoża, zgodnie z zapisami KTKNPiP.

### 2.1.1.2 Konstrukcje nawierzchni sztywnych

W przypadku wyboru konstrukcji nawierzchni sztywnej trasy głównej, konstrukcję należy wykonać zgodnie z poniższym rozwiązaniem, zgodnym z Tablicą 9.4.KTKNS dla górnych warstw konstrukcyjnych:

- 1) warstwa nawierzchniowa z betonu cementowego, dyblowana i kotwiona o grubości ..... cm,
  - 2) warstwa poślizgowa z geowłókniny,
  - 3) warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym C8/10o grubości ..... cm,
- oraz zgodnym z Tablicą ..... KTKNS dla dolnych warstw konstrukcyjnych.

Dolne warstwy konstrukcji należy posadzić na podłożu gruntowym zgodnie z KTKNS w zależności od grupy nośności podłoża i kategorii ruchu. Ze względu na ujednoczenie technologii robót na projektowanym odcinku drogi zaleca się przyjęcie jednego typu konstrukcji, który będzie obowiązywał w odniesieniu do wszystkich grup nośności podłoża, zgodnie z zapisami KTKNS. . Warstwy podbudowy pomocniczej i zasadniczej należy wykonać o takiej szerokości, aby zapewniać stabilne poruszanie się zestawu rozkładającego warstwę nawierzchniową.

Zmianę rodzaju nawierzchni (z betonowej na asfaltową)- należy zaprojektować i wykonać zgodnie z powszechnie stosowanymi rozwiązaniami po uzgodnieniu z Zamawiającym.

Nawierzchnię na trasie głównej (wraz z pasami dodatkowymi włączenia/wyłączenia) i na łącznicach należy tak zaprojektować i wykonać, żeby nie występowały styki podłużne nawierzchni z betonu cementowego z nawierzchnią bitumiczną.

Szczeliny dylatacyjne powinny być zbrojone dyblami i kotwami. Szczeliny dylatacyjne należy wypełnić elementem uszczelniającym (zalewą, uszczelką) zapobiegającym przenikaniu wody i środków odladzających w niższe warstwy konstrukcji nawierzchni zgodnie z wymaganiami przedstawionymi w Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni



Sztywnych [31]. Warstwę nawierzchniową z betonu cementowego należy wykonać dwuwarstwowo, przy jednym przejściu zestawu maszyn układających w tym samym czasie.

### **2.1.1.3. Indywidualne projektowanie konstrukcji nawierzchni**

Indywidualne projektowanie konstrukcji nawierzchni dopuszcza się jedynie na zasadach określonych w Subklauzuli 13.2 Warunków Kontraktu oraz zgodnie z niniejszym PFU. Zapisy pkt 12 Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Sztywnych oraz Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych nie mają zastosowania. Dopuszcza się modyfikację rozwiązań konstrukcji (projektowanie indywidualne) nawierzchni w przypadku polepszenia w stosunku do rozwiązań katalogowych np.:

- parametrów użytkowych,
- trwałości nawierzchni,
- bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- ochrony środowiska,
- korzyści ekonomiczno-społecznych.

Wykonawca powinien wykazać zaistnienie co najmniej jednej z ww. korzyści, przedstawić komplet SSTWIORB i obliczoną trwałość zmęczeniową konstrukcji nawierzchni, nie gorszą niż w przypadku typowych konstrukcji nawierzchni, tj. zaprojektowaną na wyższą trwałość zmęczeniową niż określona w katalogach KTNPIp lub KTKNS, w których konstrukcje nawierzchni projektowane były dla górnych granic ruchu projektowego (w mln osi) określonego dla poszczególnych kategorii ruchu. W Zasadniczym Przedmiarze Robót Stałych należy wykonać odrębną wycenę kosztów budowy przyjętych konstrukcji nawierzchni (z wydzieleniem wyceny konstrukcji jezdni głównej).

Uważa się, iż projektowanie indywidualne występuje w przypadkach, gdy:

- stosowane są nowe, innowacyjne materiały (np. włókna, zbrojenie rozproszone, środki zwiększające odporność na absorpcję kapilarną wody itp.); projektowanie z użyciem takich materiałów dopuszcza się do wprowadzenia na przedmiotowym Kontrakcie tylko i wyłącznie na jednym odcinku jezdni o maksymalnej długości 1 km. Odcinek należy oznakować jako doświadczalny. Zastosowanie innowacyjnych rozwiązań i materiałów wiąże się również z koniecznością przedłużenia okresu gwarancji do 10 lat przy zachowaniu na koniec okresu gwarancji parametrów funkcjonalnych wskazanych w Gwarancji Jakości.
- stosowane są materiały tradycyjne, zmodyfikowane w takim zakresie, że ich cechy znacząco różnią się od przyjętych i opisanych w Katalogu (np. różnego rodzaju spoiwa/lepiszcza stosowane w górnych warstwach konstrukcyjnych, warstwy asfaltowe

ułożone na podbudowach z płyt betonowych zbrojonych lub niezbrojonych), w przypadku których brak jest wystarczającej ilości danych potwierdzających ich trwałość oraz zachowanie wymaganych cech funkcjonalnych i parametrów przez cały okres projektowy,

stosowany jest materiał z recyklingu w większym zakresie niż dopuszczają to wymagania krajowe,

zastosowano wzmocnienie podłoża gruntowego na gruntach słabych, w nietypowych warunkach gruntowo-wodnych, na gruntach skalistych lub na terenach szkód górniczych, w postaci, która wymaga nietypowego rozwiązania konstrukcji nawierzchni,

- zastosowano rozwiązania technologiczne powszechnie stosowane w drogownictwie, ale nie ujęte w Katalogach Typowych Konstrukcji Nawierzchni, stanowiących załączniki do Zarządzeń Generalnego Dyrektora nr 30 i 31 z dnia 16.06.2014 r. [3.1.2 - 31], [3.1.2 - 32] (np. projektowanie konstrukcji nawierzchni z wykorzystaniem betonów asfaltowych o wysokim module sztywności AC WMS).

Projektowanie indywidualne konstrukcji nawierzchni dopuszcza się pod warunkiem zachowania minimalnej grubości pakietu warstw asfaltowych, warstwy nawierzchniowej z betonu cementowego, oraz pozostałych warstw górnych konstrukcji nawierzchni jak dla typowych rozwiązań określonych w ww. Katalogach dla danej kategorii ruchu.

Prawidłowo zaprojektowana konstrukcja nawierzchni powinna:

być odporna na działanie obciążeń pionowych od pojazdów – przejmowanie i przenoszenie na podłoże gruntowe obciążeń w sposób nieszkodliwy dla nawierzchni, biorąc pod uwagę określoną nośność podłoża gruntowego,

być odporna na działanie obciążeń poziomych od pojazdów,

zapewniać wymaganą trwałość zmęczeniową warstw nawierzchni,

być odporna na warunki klimatyczne – odporność na wysokie temperatury w ciągu lata oraz niskie w ciągu zimy,

spełniać funkcję zabezpieczenia przed działaniem wody,

być odporna na wysadzinę,

zapewniać odpowiednie właściwości funkcjonalne nawierzchni m.in. równość podłużną i poprzeczną, właściwości przeciwpoślizgowe oraz miarodajną głębokość makrotekstury w chwili oddania do użytku oraz w okresie gwarancyjnym zgodnie z zapisami poszczególnych WWIORB oraz warunków Gwarancji Jakości.

Zaprojektowana konstrukcja powinna gwarantować trwałość w zakładanym okresie eksploatacji oraz spełniać wymagania określone w warunkach gwarancji dla wszystkich wyszczególnionych parametrów.

#### **2.1.1.4. Założenia do projektowania indywidualnego**

Konstrukcje nawierzchni projektowane indywidualnie, muszą zostać zaakceptowane przez

Zamawiającego. W przypadku wątpliwości Zamawiającego m.in. w zakresie zastosowanych rozwiązań materiałowych, przyjętych założeń oraz obliczeń trwałości zmęczeniowej, Zamawiający zastrzega sobie możliwość odrzucenia projektu konstrukcji zaprojektowanej indywidualnie. W takim przypadku Wykonawca zobligowany jest zastosować rozwiązania podane w pkt 2.1.1.1 lub 2.1.1.2 (w zależności od przyjętego rozwiązania). Odrzucenie wniosku nie będzie stanowiło podstawy do wydłużenia Czasu na Ukończenie, jak również zwiększenia Zaakceptowanej Kwoty Kontraktowej.

W projekcie należy szczegółowo opisać zastosowane metody i założenia tak, aby była możliwość weryfikacji zaproponowanych rozwiązań.

Indywidualny projekt konstrukcji nawierzchni należy wykonać w oparciu o ruch projektowy (sumaryczną liczbę równoważnych osi standardowych w całym okresie projektowym) obliczony według wzorów zawartych w Katalogach Typowych Konstrukcji Nawierzchni.

Przy projektowaniu konstrukcji nawierzchni należy przyjąć najbardziej niekorzystne założenia (wymagania materiałowe) dopuszczalne według aktualnych wymagań technicznych.

Metoda mechaniczna projektowania powinna być oparta o analizę stanu naprężeń i odkształceń występujących w poszczególnych warstwach oraz o trwałość zmęczeniową konstrukcji. W tym celu nawierzchnię należy traktować jako, układ warstw o określonej grubości na podłożu gruntowym o nieskończonej grubości. Zaleca się układ ten modelować przyjmując założenie o symetrii osiowej oraz zakładając jego charakterystykę mechaniczną i odpowiadające jej parametry określające materiały poszczególnych warstw. Zaleca się przyjęcie modelu wielowarstwowej konstrukcji, położonej na półprzestrzeni sprężystej oraz przyjęcie założenia o izotropii poszczególnych warstw.

Indywidualne projektowanie konstrukcji nawierzchni wymaga także przedstawienia przez Projektanta obliczeń trwałości zmęczeniowej zaprojektowanych warstw konstrukcyjnych, czyli obliczeniu ilości osi porównawczych, które przeniesie zaprojektowana konstrukcja.

W przypadku konstrukcji podatnych obliczona trwałość zmęczeniowa zaprojektowanych rozwiązań powinna zapewniać spełnienie kryteriów spękań zmęczeniowych warstw asfaltowych oraz deformacji strukturalnej nawierzchni. Natomiast w odniesieniu do konstrukcji sztywnej nawierzchni spełniać kryterium zmęczeniowe uwzględniające maksymalne naprężenia rozciągające w płycie betonowej wyznaczone od obciążenia kołem obliczeniowym oraz zmian temperatury. W tym celu należy przedstawić obliczenia lub zależności matematyczne określające powyższe kryteria. Do przedstawionych wzorów matematycznych wraz z opisem symboli, powinny być określone dane liczbowe przyjęte przez Projektanta dla zaprojektowanej konstrukcji, a także wyniki obliczeń otrzymanych na podstawionych zależności matematycznych. Dodatkowo projekt konstrukcji powinien zawierać porównanie określonej w wyniku obliczeń trwałości zmęczeniowej z wielkością

prognozowanego ruchu. Przedstawienie wskazanego wyżej zakresu obliczeń przez Projektanta jest obligatoryjne bez względu na zastosowany algorytm obliczeń czy rodzaj użytego programu.

W przypadku stosowania rozwiązań i materiałów nie ujętych w WWIORB załączonych do PFU, Wykonawca powinien określić minimalne wymagania dla zastosowanych materiałów we właściwych STWiORB i przedstawić do zaakceptowania Zamawiającemu. Parametry materiałów, uwzględnione przy projektowaniu konstrukcji nawierzchni muszą gwarantować zakładaną: trwałość zmęczeniową nawierzchni, odporność na deformacje trwałe, stan nawierzchni, komfort i bezpieczeństwo użytkowania. Dodatkowo wartości wyżej wymienionych parametrów muszą gwarantować spełnienie wymagań na etapie odbiorów pogwarancyjnych określonych warunkami gwarancji. Użyte materiały oraz rozwiązania konstrukcyjne muszą być zgodne z innymi uwarunkowaniami tj. przepisami dotyczącymi ochrony środowiska, uzgodnieniami społecznymi itd.

Jeśli zaistnieje potrzeba procedowania zgodnie z art. 9 Prawa budowlanego Wykonawca jest zobowiązany uzyskać odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych w ramach Zaakceptowanej Kwoty Kontraktowej oraz Czasu na Ukończenie. W przypadku nie uzyskania postanowienia o odstępstwie obowiązkiem Wykonawcy jest wykonanie Kontraktu zgodnie z przepisami Prawa. W przypadku opóźnienia wydania zgody na odstępstwo z przyczyn nie leżących po stronie Wykonawcy, zastosowanie będą mieć Warunki Kontraktu. Przyjęte rozwiązania projektowe powinny być sprawdzone przez niezależną instytucję bądź jednostkę naukowo-badawczą, które powinny posiadać doświadczenie w projektowaniu indywidualnym konstrukcji nawierzchni. Weryfikacja powinna być potwierdzona raportem. Weryfikacja nie będzie stanowiła podstawy do wydłużenia Czasu na Ukończenie, jak również zwiększenia Zaakceptowanej Kwoty Kontraktowej.

### **2.1.2 Węzły i łącznice**

Typ węzłów powinien uwzględniać prognozowane docelowe natężenia i rozkłady kierunkowe ruchu, zapewniać bezpieczeństwo użytkowania oraz dostosowanie do warunków terenowych i sposobu poboru opłat. Rozwiązania węzła powinny uwzględniać ekonomikę jego eksploatacji.

### **2.1.3 Wjazdy awaryjne**

Z uwagi na możliwość wystąpienia pożaru, klęski żywiołowej lub innego miejscowego zagrożenia oraz dla potrzeb utrzymaniowych należy zaprojektować i wybudować wjazdy awaryjne na **autostradę/drogę ekspresową** zgodnie z właściwymi przepisami. Konstrukcję

nawierzchni wjazdów oraz odcinków dodatkowych jezdni obsługujących przyległy teren od wjazdu do innej drogi publicznej o kategorii ruchu min. KR2 należy zaprojektować i wykonać wg KTKN PiP o kategorii ruchu min. KR2, a geometrię zgodnie z wymaganiami dla dróg pożarowych. Lokalizacja wjazdów na **autostradę/drogę ekspresową** powinna być skoordynowana z przejazdami awaryjnymi.

#### 2.1.4 Zabezpieczenia akustyczne

- 1) W celu ochrony przed ponadnormatywnym oddziaływaniem akustycznym **autostrady/drogi ekspresowej** wzdłuż odcinków trasy zlokalizowanych w sąsiedztwie terenów podlegających ochronie akustycznej, dla których prognozowane są przekroczenia standardów środowiska w zakresie dopuszczalnych poziomów hałasu, należy zaprojektować i wykonać zabezpieczenia przeciwhałasowe. Zaprojektowanie oraz wykonanie zabezpieczeń przeciwhałasowych poprzedzone musi być wykonaniem analizy wielokryterialnej w celu ustalenia optymalnych metod oraz środków ochrony przed hałasem uwzględniającej w szczególności trwałość rozwiązania a także koszty jego utrzymania i eksploatacji w okresie 30 lat. Zamawiający preferuje stosowania wałów ziemnych lub ekranów ziemnych (konstrukcja ekranu wypełniona gruntem), chyba, że analiza wielokryterialna wskaże zasadność zastosowania innych zabezpieczeń,
- 2) W przypadkach koniecznych (m.in. wyjazdy/wjazdy na/z łącznic, MOP, wjazdy awaryjne) dopuszczalne jest przerywanie zabezpieczeń akustycznych pod warunkiem zapewnienia skuteczności ich działania (np. poprzez budowę ekranów na tzw. „zakładkę”),
- 3) W przypadku występowania ekranu przeciwhałasowego na obiekcie stanowiącym przejście dla dużych lub średnich zwierząt, powinien on pełnić dodatkowo funkcję przeciwoślśnieniową. W takim przypadku ekran powinien być wykonany z materiałów nieprzezroczystych do wysokości co najmniej 2,4 m
- 4) Posadowienie oraz konstrukcja wsporcza ekranów powinna umożliwić ich ewentualne przyszłe podwyższenie o 1 m bez konieczności rozbiórki ekranów oraz ingerencji w fundamenty,
- 5) Zabezpieczenia przeciwhałasowe powinny zapewniać wymaganą skuteczność akustyczną oraz charakteryzować się estetyką i wkomponowaniem w krajobraz. Szczegóły dotyczące kolorystyki i faktury ekranów przeciwhałasowych powinny zostać uzgodnione z Zamawiającym w ramach opracowania Projektu Wykonawczego. Należy ustalić lokalizację zabezpieczeń przeciwhałasowych na podstawie obliczeń uwzględniających m. in. numeryczny model terenu 3D, w tym aktualny stan faktycznego zagospodarowania terenów wymagających ochrony akustycznej, odpowiednie natężenie i

strukturę ruchu dla bardziej obciążonego horyzontu czasowego, dopuszczalne prędkości ruchu dla samochodów osobowych i ciężarowych, ukształtowanie niwelety drogi i inne elementy zagospodarowania terenu mających istotne znaczenie dla propagacji hałasu. W przypadku lokalizacji ekranów akustycznych w rejonie obiektów usługowych dopuszcza się zastosowanie ekranów akustycznych transparentnych pod warunkiem zapewnienia skuteczności działania zabezpieczeń przeciwhałasowych.

Zamawiający nie dopuszcza zastosowania belki podwalinowej ekranu wyższej niż 0,5 m oraz ekranów wyższych niż 8 m (łącznie z dyfraktorem). Przy obliczaniu skuteczności zabezpieczeń akustycznych oraz doborze ich parametrów i właściwości należy uwzględniać podwalinę ekranu. Celem wkomponowania ekranów akustycznych w krajobraz należy dokonać nasadzeń pnączy po ich zewnętrznej stronie, za wyjątkiem ekranów przezroczystych, tunelowych oraz usytuowanych na obiektach mostowych.

Zaprojektowane urządzenia ochrony przed hałasem muszą spełniać wszystkie zasady bezpieczeństwa, m.in. nie mogą ograniczać widoczności na zatrzymanie w sposób wymuszający ograniczenie prędkości w projekcie stałej organizacji ruchu ani, znajdować się w trójkącie widoczności na włączeniach dróg podporządkowanych.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko należy przedstawić informacje dotyczące metodyki i przyjętych zasad modelowania propagacji hałasu, w tym m.in. zamieścić zestawienie receptorów obliczeniowych i wartości obliczonego natężenia dźwięku, informacje o przyjętych poprawkach korekcyjnych wraz z uzasadnieniem ich zastosowania. Nie należy stosować współczynnika korekcyjnego uwzględniającego poprawę parku samochodowego. Wykonawca jest odpowiedzialny za zaprojektowanie skutecznych urządzeń ochrony przed hałasem, których prawidłowe działanie zostanie sprawdzone w ramach analizy porealizacyjnej lub monitoringu porealizacyjnego. W przypadku stwierdzenia niewystarczającej skuteczności zrealizowanych zabezpieczeń, zastosowanie będą miały działania określone w Warunkach Kontraktu.

### **2.1.5 Inne drogi w tym drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne, dodatkowe jezdnie**

#### **2.1.5.1. Konstrukcja nawierzchni podatnych**

Konstrukcje nawierzchni podatnych innych dróg z wyłączeniem trasy głównej należy wykonać zgodnie z kategorią poszczególnych dróg podanych w niniejszym PFU oraz rozwiązaniami przedstawionymi w Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych dla określonej kategorii ruchu stanowiącym załącznik do Zarządzenia nr 31 z 2014 r. Generalnego Dyrektora DKiA [3.1.2 - 32] o ile zapisy PFU nie stanowią inaczej.

**Warstwę/warstwy** podbudowy asfaltowej i warstwę wiążącą należy wykonać z mieszanki typu beton asfaltowy AC.

Warstwę ścieralną należy wykonać z mieszanki SMA lub betonu asfaltowego AC w zależności od kategorii ruchu (KR1÷KR4 SMA lub AC, KR5÷KR7 SMA).

#### **2.1.5.2. Konstrukcja nawierzchni sztywnych**

Konstrukcje nawierzchni sztywnych innych dróg należy wykonać zgodnie z kategorią poszczególnych dróg podanych w niniejszym PFU oraz rozwiązaniami przedstawionymi w Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Sztywnych dla określonej kategorii ruchu stanowiącym załącznik do Zarządzenia nr 30 z 2014 Generalnego Dyrektora DKiA [3.1.2 - 31] o ile zapisy w PFU nie stanowią inaczej.

Warstwy podbudowy pomocniczej i zasadniczej należy wykonać o takiej szerokości, aby zapewniać stabilne poruszanie się zestawu rozkładającego warstwę ścieralną nawierzchni. Odcinki przejściowe wynikające z różnych grubości konstrukcji jezdni należy ustalić na etapie opracowania Projektu Budowlanego oraz uzgodnić ich lokalizację z Zamawiającym. Szczeliny dylatacyjne powinny być zbrojone dyblami i kotwami. Szczeliny dylatacyjne należy wypełnić elementem uszczelniającym (zalewą, uszczelką) zapobiegającym przenikaniu wody i środków odladzających w niższe warstwy konstrukcji nawierzchni zgodnie z wymaganiami przedstawionymi w Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Sztywnych [31].

Warstwę nawierzchniową z betonu cementowego należy wykonać dwuwarstwowo, przy jednym przejściu zestawu maszyn układających w tym samym czasie.

#### **2.1.6 Odwodnienie - Anulowano. Wymagania przeniesiono do punktu 2.1.9.**

#### **2.1.7 Zjazdy z dróg**

Zjazdy powinny zostać wykonane z dodatkowych jezdni lub innych dróg publicznych, o jakich mowa w § 8a rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Należy dokonać budowy lub przebudowy zjazdów do działek ewidencyjnych, które na skutek dokonanego podziału nie posiadają obecnie dostępu do drogi publicznej, a w stanie pierwotnym posiadały zjazd z drogi.

Zjazdy należy wykonać również w przypadku utrudnienia dostępu do działek ewidencyjnych w szczególności na skutek budowy rowu odwadniającego lub wysokiego nasypu.

Należy zróżnicować realizowane zjazdy na zjazdy indywidualne i publiczne - w zależności od rodzaju obiektu istniejącego na nieruchomości, tj. czy jest to obiekt użytkowany indywidualnie czy w celu prowadzenia działalności gospodarczej. Zjazdy należy wykonać w sposób odpowiadający wymaganiom wynikającym z ich usytuowania i przeznaczenia



(określonego w planie zagospodarowania przestrzennego lub w przypadku braku planu w warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu), o parametrach technicznych dostosowanych do wymagań bezpieczeństwa ruchu na drodze, wymiarów gabarytowych pojazdów, dla których będą przeznaczone oraz do wymagań ruchu pieszych, uwzględniając kategorię zjazdu (publiczny lub indywidualny). Konstrukcję zjazdów należy uzależnić w każdym indywidualnym przypadku od struktury rodzajowej ruchu (samochody ciężarowe, autobusy).

#### **2.1.8 Zatoki autobusowe**

Zatoki autobusowe należy zaprojektować i wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami. Kategorię ruchu dla zatok autobusowych należy przyjąć:

- a) jak do projektowania nawierzchni jezdni przyległej w obszarach pozamiejskich,
- b) indywidualnie w miastach, w oparciu o uzgodnienia z zarządcą drogi.

Konstrukcja nawierzchni dla zatok autobusowych – nawierzchnia sztywna, należy zaprojektować i wykonać zgodnie z KTKNS.

W zakres Zamówienia wchodzi zaprojektowanie miejsc pod budowę wiat przystankowych. Parametry i lokalizacje miejsc pod budowę wiat należy uzgodnić z właściwym zarządcą drogi lub organizatorem publicznego transportu zbiorowego.

#### **2.1.9 Odwodnienie**

Wody opadowe z **autostrady/drogi ekspresowej** powinny być odprowadzane poprzez zaprojektowane i wykonane elementy systemu odwodnienia do odbiornika wód opadowych.

Należy zaprojektować i wykonać system odwodnienia, zawierający m.in. przepusty, na podstawie wykonanej w ramach zamówienia dokumentacji hydrologiczno-hydraulicznej. System odwodnienia powinien spełniać wymagania wynikające z wydanych decyzji administracyjnych i przepisów prawa, w tym warunków wynikających z ponownej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko oraz zapewniać skuteczne odprowadzenie wody na etapie realizacji oraz eksploatacji.

System odwodnienia należy projektować dla docelowego przekroju poprzecznego.

Przed zaprojektowaniem systemu odwodnienia należy przeanalizować i uwzględnić, w dokumentacji projektowej, możliwości techniczne odbiorników oraz uzgodnić warunki odbioru wód z właścicielem odbiornika.

System odwodnienia powinien opierać się na rowach drogowych wzdłuż **autostrady/drogi ekspresowej**, a kanalizacja deszczowa powinna stanowić uzupełnienie głównie na



odcinkach biegnących w wysokich nasypach (dojazdach do obiektów mostowych), na łukach z przechyłkami poprzecznymi skierowanymi do pasa dzielącego.

Rowy drogowe nie mogą pełnić roli zbiorników retencyjnych, w związku z czym ich pojemność nie może być brana pod uwagę przy obliczaniu retencji.

Do oczyszczania wód opadowych i roztopowych powinny być wykorzystywane naturalne procesy. Ze względu na ochronę środowiska hydrogeologicznego, w przypadkach określonych w decyzji środowiskowej, należy zastosować wymagane uszczelnienia systemu odwodnienia. Zakres działań zabezpieczających powinien być dwójaki:

- 1) na obszarach wysokiego zagrożenia lub podwyższonego zagrożenia - pełne uszczelnienie zarówno rowów jak i zbiorników,
- 2) na obszarach średniego zagrożenia - uszczelnienie jedynie urządzeń służących do magazynowania wód opadowych (zbiorników retencyjnych).

System odwodnienia poza urządzeniami do powierzchniowego odbioru wód z jezdni powinien uwzględniać odwodnienie pasa dzielącego.

W przypadku przebiegu **autostrady/drogi ekspresowej** przez tereny zagrożone powodzią należy wykonać materiały do wniosku o wydanie decyzji zwalniającej z zakazów obowiązujących na tych terenach a następnie uzyskać stosowne decyzje i uzgodnienia wymagane przepisami prawa.

Cieki, obce przewody kanalizacji deszczowej, rowy melioracyjne, sieci drenarskie itp. napotkane podczas Robót, należy przeprowadzić przepustami przez korpus drogowy w sposób niezakłócający przepływu wody. Gdy będzie to niemożliwe, należy je włączyć do alternatywnego systemu odwodnienia. Nie dopuszcza się możliwości bezpośredniego włączenia ww. urządzeń do systemu odwodnienia drogi.

Żeliwne i stalowe elementy wchodzące w skład systemu odwodnienia drogi, tj. pokrywy studni powinny być trwale oznakowane zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku „Wytyczne oznaczania infrastruktury drogowej i elementów wyposażenia drogi trwałym znakiem firmowym GDDKiA” - załącznik nr 9.”

Wykonawca zobowiązany jest do:

- ustalenia stanu własnościowego nieruchomości zajętych pod wszystkie cieki wodne i urządzenia melioracji wodnych, które znajdują się na trasie lub w sąsiedztwie planowanej inwestycji drogowej. Wystąpienie Wykonawcy jedynie do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie nie jest wystarczające, gdyż Wody Polskie nie udzielą odpowiedzi w zakresie cieków wodnych Skarbu Państwa, którymi nie zarządzają,

- pozyskania wypisów z ewidencji gruntów i budynków prowadzonej przez właściwe Starostwa Powiatów/Urzędy Miasta, dla nieruchomości zajętych pod ww. ciekami wodnymi i urządzenia melioracji wodnych w przypadku, gdy są one zlokalizowane na wyodrębnionych działkach ewidencyjnych. W przypadku gdy ww. ciekami wodnymi i urządzenia melioracji wodnych nie znajdują się na działkach o wyodrębnionych granicach ewidencyjnych, Wykonawca pozyska wypisy z ewidencji gruntów i budynków dla działek przez które przepływają, aż do odbiornika będącego własnością Skarbu Państwa,
- pozyskania wypisów z ewidencji gruntów i budynków dla nieruchomości powinno nastąpić przed zaprojektowaniem odwodnienia drogi. Kserokopie ww. wypisów wraz z wykazem numerów działek zawierającym wskazanie ich właścicieli i zarządców, Wykonawca przekaże niezwłocznie Zamawiającemu i Inżynierowi Kontraktu w celu umożliwienia weryfikacji poprawności zaprojektowanego odwodnienia.

Wykonawca wykona analizę możliwości odprowadzenia wód opadowych i roztopowych z projektowanego układu drogowego na grunty Lasów Państwowych bezpośrednio przyległe do pasa drogowego. Wykonawca będzie działał w oparciu o wcześniejsze uzgodnienia (notatki, listy intencyjne, porozumienia) Zamawiającego. Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych m.in. z terenów bezodpływowych na tereny Lasów Państwowych wymaga akceptacji przez Zamawiającego Projektu odwodnienia uwzględniającego warunki Porozumienia z Nadleśniczym, zgodnie z Warunkami Kontraktu. Zastosowanie analogicznych rozwiązań w zakresie odprowadzenia wód na teren innych właścicieli lub zarządców jest możliwe za zgodą Zamawiającego w trybie przewidzianym w Warunkach Kontraktu.

Wykonawca wykona analizę kosztów budowy i 20 letniego utrzymania dla 2 rozwiązań odprowadzenia wód, w tym jednego bez zastosowania przepompowni oraz zarekomenduje rozwiązanie w oparciu o ww. analizy.

#### **2.1.10 Odwodnienie powierzchniowe**

Odprowadzenie wód opadowych z jezdni powinno być zaprojektowane i wykonane poprzez nadanie nawierzchni odpowiednich pochyłości podłużnych niwelety (min. 0,3%) i pochyłości poprzecznych (min. 2,5%), a na odcinkach łuków poziomych, krzywych przejściowych i prostych przejściowych w każdym miejscu poprzez zapewnienie pochylenia ukośnego nie mniejszego niż 0,7 %. Przyjęcie ww. pochyłości ma zapewnić sprawny spływ wody do rowów i urządzeń, bez powierzchni bezodpływowych, co dla fragmentów jezdni (dla których spływ wody jest utrudniony), powinno być udokumentowane odpowiednimi rysunkami np. z planem warstwicowym.

Na odcinkach ramp drogowych rozwiązania projektowe powinny zapewnić:

- 1) bezpieczeństwo użytkownika przy mokrym stanie nawierzchni,
- 2) płynność krawędzi jezdni bez widocznych załamania i estetykę,

Dla nasypów o wysokości  $h \geq 2$  m należy zastosować ścieki przy zewnętrznych krawędziach jezdni, z których woda poprzez wpusty wyposażone w osadniki zapewniające podczyszczenie wód i przykanaliki odprowadzana będzie do odbiornika.

#### **2.1.11 Odwodnienie wgłębne**

W przypadkach występowania wysokiego poziomu wód gruntowych oraz braku możliwości podniesienia niwelety należy zaprojektować i wybudować, oprócz odwodnienia powierzchniowego, odwodnienie wgłębne, pozwalające obniżyć poziom wody do 1,0 m poniżej spodu konstrukcji nawierzchni.

Niezależnie od powyższego należy odvodnić przyległy do **autostrady/drogi ekspresowej** teren w przypadku napływu wód gruntowych oraz ewentualności wystąpienia zjawisk osuwiskowych.

Należy odvodnić skarpy wykopów i nasypów drogowych włącznie z przesiąkami z drenażu drogi do systemu odwodnienia drogi. Systemy drenowania sączkowego drogi wyposażone będą w studnie rewizyjne, umożliwiające ich prawidłową konserwację.

Odwodnienie to należy projektować zgodnie z istniejącymi warunkami gruntowo-wodnymi, obowiązującymi warunkami techniczno-budowlanymi oraz wydaną decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach.

#### **2.1.12 Kanalizacja deszczowa**

Kanalizację deszczową należy zaprojektować i wybudować w miejscach, gdzie nie jest możliwe odwodnienie powierzchniowe, w szczególności:

- 1) na terenie obiektów: **OUA/OD** i MOP,
- 2) dla zabezpieczenia odbiorników zewnętrznych przed dopływem wód nieoczyszczonych (przy obiektach mostowych),
- 3) na odcinkach występowania wysokiego poziomu wód gruntowych, gdzie nie ma możliwości prawidłowego odprowadzenia wód opadowych rowami drogowymi,
- 4) w przypadku braku możliwości odprowadzenia wód opadowych rowami do odbiorników naturalnych,
- 5) na łukach z przechyłkami poprzecznymi skierowanymi do pasa dzielącego,
- 6) na terenach wrażliwych, wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub z Raportu wykonanego w ramach ponownej oceny

oddziaływania na środowisko w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

### **2.1.13 Urządzenia do podczyszczania wód opadowych**

Przed odpływem wód opadowych do odbiorników, w zależności od wielkości zlewni, warunków gruntowo-wodnych oraz potrzeb w tym zakresie należy zaprojektować i wykonać urządzenia do podczyszczania wód opadowych, zapewniające wymagany stopień redukcji zanieczyszczeń, tj. poniżej stężeń dopuszczalnych:

- 1) rowy trawiaste,
- 2) zbiorniki retencyjne i retencyjno-infiltracyjne,
- 3) grawitacyjne oddzielacze piasku, olejów i benzyn (piaskowniki i osadniki),  
oraz w uzasadnionych przypadkach
- 4) separatory związków ropopochodnych, z zamknięciem odpływu na wypadek awarii.

Do wszystkich urządzeń do podczyszczania wód opadowych należy zaprojektować i wykonać dojazd z dróg publicznych (poza **autostradą/drogą ekspresową**) dla sprzętu do obsługi. Jeżeli długość ww. dojazdu przekracza 50 m należy zaprojektować i wybudować dodatkową jezdnię i plac do zawracania zgodnie z przepisami ppoż.

Lokalizacja urządzeń do podczyszczania wód opadowych nie powinna kolidować ze szlakiem migracyjnym zwierząt.

Urządzenia do podczyszczania wód opadowych, określonych w pkt 2), 3), 4) należy lokalizować z uwzględnieniem docelowego przekroju drogi głównej.

### **2.1.14 Zbiorniki retencyjne i retencyjno-infiltracyjne**

Wszystkie zbiorniki służące odwodnieniu **autostrady/drogi ekspresowej** należy zaprojektować i wykonać w sposób zapewniający ich właściwe działanie.

Ilość zbiorników, pole powierzchni, głębokość oraz pozostałe parametry, rodzaj konstrukcji, usytuowanie oraz zapewnienie dojazdu do zbiorników należy odpowiednio dobrać i dostosować do rozwiązań przyjętych w Projekcie Budowlanym i Projekcie Wykonawczym, uwzględniając wymagania decyzji środowiskowej oraz Postanowienia uzgadniającego warunki realizacji przedsięwzięcia wydanego przez RDOŚ ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

Należy wykonać szczegółowe obliczenia hydrologiczne dla każdego zbiornika (z uwzględnieniem naturalnych, istniejących zlewni terenu) i zawrzeć je w treści projektu budowlanego i wykonawczego.

W zbiornikach należy zaprojektować i wykonać przelewy awaryjne umożliwiające przepływ nadmiaru wód opadowych.

W przypadku braku technicznych możliwości spełnienia wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w raporcie wykonywanym w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko, należy szczegółowo opisać przyjęte rozwiązania oraz uzasadnić dokonane zmiany. Zbiorniki retencyjne należy ogrodzić :

- wygradzeniem o wysokości min. 1,2 m - gdy zbiornik znajduje się wewnątrz ogrodzonego pasa drogowego (o ile decyzja środowiskowa nie wymaga ogrodzenia o wyższej wysokości),
- wygradzeniem o wysokości min. 2,2 m – gdy zbiornik znajduje się na zewnątrz ogrodzonego pasa drogowego (o ile decyzja środowiskowa nie wymaga ogrodzenia o wyższej wysokości),

w taki sposób aby zapewnić do nich dostęp zwierząt małych (w tym płazów), przy jednoczesnym zabezpieczeniu na tym odcinku jezdni drogi głównej przed dostępem tej grupy zwierząt, poprzez zastosowanie odpowiedniego ogrodzenia ochronnego na wysokości zbiornika oraz na odcinku 100 m przed i za zbiornikiem. Długość ww. wygradzenia ochronnego może być skrócona jeżeli ogrodzenie zostanie doprowadzone do innego elementu infrastruktury lub przeszkody, który pełnić będzie funkcję ochronną.

W przypadku lokalizacji zbiorników w rejonie przejść dla zwierząt, zbiorniki wraz z niezbędną infrastrukturą należy tak projektować by nie ograniczały funkcjonalności przejść rozumianej jako zapewnienie zwierzętom swobodnego dostępu i korzystania z przejść.

### **2.1.15 Przepusty**

Dla celów właściwego i sprawnego funkcjonowania odwodnienia należy zaprojektować i wykonać przepusty pod **autostradą/drogą ekspresową**, łącznicami, drogami bocznymi krzyżującymi się z **autostradą/drogą ekspresową**, drogami dojazdowymi, wjazdami awaryjnymi na **autostradę/drogą ekspresową**, dodatkowymi jezdniami oraz pod pasem **technologicznym/utwardzeniem terenu na potrzeby utrzymania**.

Pod **autostradą/drogą ekspresową** i łącznicami węzłów należy wykonać przepusty żelbetowe (z betonu monolitycznego lub elementów prefabrykowanych). Dopuszcza się także przepusty z rur wykonanych z żywic wzmocnianych włóknem szklanym (GRP) oraz z rur stalowych spiralnie karbowanych.

Nie precyzuje się wymogów dla konstrukcji przepustów pod pozostałymi drogami.

Ostateczne ustalenie danych dotyczących dokładnej lokalizacji oraz parametrów geometrycznych przepustów będą wynikać z obowiązujących przepisów techniczno-budowlanych (w tym decyzji o pozwoleniu wodno-prawnym), warunków technicznych wydanych przez właścicieli lub zarządców cieków wodnych, opracowanej dokumentacji

hydrologicznej oraz przyjętych przez Wykonawcę rozwiązań wynikających z decyzji środowiskowej, Postanowienia wydanego przez RDOŚ w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

Wszelka zmiana lokalizacji i parametrów przepustów w stosunku do decyzji środowiskowej wymaga uzasadnienia w raporcie wykonanym w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

### **2.1.16 Drogowe obiekty inżynierskie**

Obiekty inżynierskie (z wyłączeniem tuneli)

#### **2.1.16.1 Wymagania podstawowe**

Obiekty należy dostosować pod względem architektonicznym do otaczającej zabudowy, wkomponowując w otaczający krajobraz i w sposób współgrający z nim. Obiekty powinny nawiązywać swoją konstrukcją, formą, kształtem, architekturą lub jej elementami do innych obiektów architektonicznych znajdujących się w tej samej przestrzeni bądź w jej sąsiedztwie. Obiekty powinny charakteryzować się czytelnym (zrozumiałym) układem konstrukcyjnym, z jasnym podziałem na części składowe, odpowiadającym określonym zadaniom technicznym. Obiekt powinien mieć odpowiednio dobrane proporcje i uporządkowane linie.

Wszystkie elementy urządzeń obcych należy realizować w odległości min. 5,0 m od krawędzi obiektu przeprowadzające je przez przeszkody np. poprzez przewierty sterowane. Należy przyjąć właściwą lokalizację oraz dobrać optymalne parametry techniczne dla poszczególnych obiektów.

W przypadku obiektów inżynierskich pełniących funkcje przejść dla zwierząt wymaga się, żeby lokalizacja oraz parametry techniczne spełniały co najmniej wymagania określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a w szczególności parametrów dotyczących wysokości, szerokości oraz współczynnika ciasnoty względnej w zależności od rodzaju przejścia.

##### **2.1.16.1.1 Wymagania dotyczące schematów statycznych obiektów mostowych**

- 1) wymaga się aby obiekty jednoprzęsłowe projektowane były o schemacie statycznym belki swobodnie podparte lub ramownicowym;
- 2) obiekty wieloprzęsłowe należy projektować o schemacie statycznym belki ciągłej lub o schemacie ramownicowym z wyjątkiem obiektów wieloprzęsłowych na terenach górniczych,

- 3) uciąglenie ustrojów wieloprzęsłowych powinno być projektowane jako pełne. Nie dopuszcza się projektowania uciąglenia tzw. pozornego, tj. tylko poprzez płytę pomostową,
- 4) nie dopuszcza się stosowania konstrukcji wstęgowych,
- 5) nie dopuszcza się schematu statycznego obiektu z przegubami w przęśle,
- 6) obiekty mostowe zintegrowane powinny mieć długość mniejszą lub równą 50 m,
- 7) obiekty o konstrukcji gruntowo-powłokowej powinny być projektowane o schemacie statycznym łukowym lub ramownicowym. Obiekty o konstrukcji gruntowo-powłokowej, zlokalizowane w ciągu **autostrady/drogi ekspresowej**, należy zaprojektować jako jednoprzęsłowe (jednootworowe). **Wysokość naziomu konstrukcji z blachy falistej nie może być mniejsza niż minimalna wymagana przez producenta systemu.**

#### **2.1.16.1.2 Wymagania dotyczące doboru rozpiętości przęseł i sytuowania podpór obiektów nad **autostradą/drogą ekspresową****

- 1) skrajnie poziome powinny być zgodne z wymaganiami PFU dla dróg, z zastrzeżeniem, aby lica przyczółków **oraz podstawy skarp (stożków) przy przyczółkach** usytuowane były nie bliżej niż 6 m od krawędzi jej korony. Warunek odległości ściany czołowej przyczółku od korony drogi nie dotyczy obiektów **pełniących funkcję górnych przejść dla zwierząt.**
- 2) filar obiektu mostowego, sytuowany w pasie dzielącym autostrady/drogi ekspresowej należy lokalizować w środku pasa dzielącego, o ile nie spowoduje to ograniczenia widoczności. Pozostałe filary należy lokalizować w odległości nie mniejszej niż 1,0 m od krawędzi przeciwskarp rowu do lica filara.
- 3) obiekty nad **autostradą/drogą ekspresową** powinny być zaprojektowane dla docelowego przekroju **autostrady/drogi ekspresowej.**

#### **2.1.16.1.3 Wymagania dotyczące parametrów przekrojów ruchowych na drogowych obiektach**

Wymaga się aby drogowe obiekty posiadały:

- 1) jezdnie stanowiące kontynuację drogi przed i za obiektem z zastrzeżeniem przypadku, w którym przewiduje się rezerwę na trzeci pas w pasie dzielącym – konstrukcja obiektu powinna być dostosowana do stanu docelowego, tzn. szerokość odpowiednią dla docelowej liczby pasów ruchu w każdym kierunku ruchu;
- 2) pobocza w postaci:
  - a) pasa awaryjnego lub
  - b) pobocza utwardzonego lub

- c) opaski zewnętrznej lub
- d) pobocza technicznego wyniesionego;
- 3) w zależności od potrzeb - pas dzielący, chodniki, ścieżki rowerowe, ścieżki pieszo-rowerowe, pas wędrówki zwierząt – zgodnie z wymaganiami decyzji środowiskowej;
- 4) urządzenia zapewniające dostęp do obiektów inżynierskich w celach utrzymaniowych.

Nie dopuszcza się zmniejszenia parametrów jezdni, chodników, ścieżek rowerowych, ciągów pieszo-rowerowych na obiekcie w stosunku do parametrów jezdni, chodników, ścieżek rowerowych, ciągów pieszo-rowerowych na dojazdach. Określając rozpiętości przęseł obiektów nad **autostradą/drogą ekspresową** i szerokości jezdni pod nimi należy przeprowadzić analizę widoczności.

#### 2.1.16.1.4 Wymagania dotyczące nośności i trwałości drogowych obiektów

Wymaga się, aby drogowe obiekty inżynierskie:

- były zaprojektowane na obciążenia zgodnie z Polską Normą oraz rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie [4],
- w ciągu korytarza migracyjnego zwierząt (przejścia nad autostradą/drogą ekspresową) były zaprojektowane na obciążenie ruchome według modelu LM1, przyjmując wartości współczynników dostosowawczych;  $\alpha_{q1}=0,5$ ;  $\alpha_{qi}=0,5$  dla  $i \geq 2$ ;  $\alpha_{q1}=0,5$ ;  $\alpha_{qi}=0,8$  dla  $i \geq 2$  oraz  $\alpha_{qr}=0,8$ ,
- usytuowane nad jezdnią główną drogi ekspresowej/autostrady oraz drogami krajowymi i wojewódzkimi, pod którymi skrajnia pionowa będzie mniejsza niż 5,00 m, były zaprojektowane z uwzględnieniem obciążenia pochodzącego od uderzenia bocznego w dźwigar główny siłą poziomą o wielkości 500 kN w układzie wyjątkowym, przyłożoną w najbardziej niekorzystnym miejscu. Jeżeli skrajnia pionowa będzie większa lub równa 6,00 m wartość siły poziomej równa jest 0kN. Dla skrajni pionowej w zakresie 5-6 m - wartość siły poziomej należy interpolować liniowo. W przypadku dźwigarów belkowych siłę należy przyłożyć pojedynczo: do dźwigara skrajnego od strony najazdu oraz każdego dźwigara znajdującego się za nim o ile skrajnia pionowa pod tym dźwigarem będzie mniejsza niż skrajnia pionowa pod dźwigarem go poprzedzającym,
- posiadały wymaganą trwałość 100 lat, a poszczególne ich elementy posiadały trwałość zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie [4],



- nie dopuszcza się budowy obiektów inżynierskich o konstrukcji gruntowo-powłokowej (z wyjątkiem przepustów), w których powłoka przecina lub jest poniżej warstw wodonośnych w gruncie rodzimym,
- należy dążyć do zaprojektowania obiektów tak, aby wartość kąta mierzonego w rzucie poziomym pomiędzy osią podłużną konstrukcji przęsła i osią podparcia przęsła na podporach (tzw. kąt skosu przęsła) była kątem prostym,
- należy sytuować obiekty mostowe w planie tak, aby krzyżowały się z przeszkodą pod kątem prostym i znajdowały się na odcinkach prostoliniowych, jeżeli rozwiązania projektowe nie wymagają zmiany DŚU (szczególnie w przypadkach zmiany uwarunkowań terenowych względem DŚU).

*Każdorazowo wymagane jest przeanalizowanie przez Oddział czy nie ma szczególnej sytuacji, dla której nie można wykonać powyższego założenia (np. obiekty w ciągu łącznic).*

Ponadto:

Należy wyznaczyć wojskowe klasy MLC drogowych obiektów inżynierskich na drogach publicznych:

1) biorąc pod uwagę fakt, że:

- a) Mosty, wiadukty, estakady usytuowane w ciągach dróg krajowych oraz w ciągach dróg o znaczeniu obronnym niebędących drogami krajowymi, projektuje się na obciążenie pojazdami specjalnymi zgodnie z załącznikiem nr 3 do rozporządzenia [4].
- b) Tunele oraz przepusty usytuowane w ciągach dróg krajowych oraz w ciągach dróg o znaczeniu obronnym niebędących drogami krajowymi projektuje się na obciążenia pojazdami specjalnymi zgodnie z załącznikiem nr 3 do rozporządzenia [4] w przypadku gdy nad tunelem lub przepustem albo w ich pobliżu obciążenia o których mowa wyżej stanowią nie mniej niż 5% ich obciążenia stałego,

wyznaczoną wojskową klasą MLC dla ww. obiektów inżynierskich w pkt. 1) lit a) oraz lit b) jest klasa obciążeń MLC, na którą obiekt został zaprojektowany.

2) W przypadku mostów, wiaduktów, estakad, tuneli i przepustów znajdujących się poza siecią dróg krajowych i poza ciągami dróg o znaczeniu obronnym należy wyznaczyć klasę MLC ustawiając pojazdy specjalne, o schematach zgodnych z pkt 6 załącznika nr 3 do rozporządzenia [4], zgodnie z pkt. 5 załącznika nr 3 rozporządzenia [4] i przeprowadzając obliczenia statyczno-wytrzymałościowe stosując modele i metody obliczeń analogiczne jak były wykorzystywane do zaprojektowania obiektów.

Wynikiem przeprowadzonych sprawdzających obliczeń statyczno-wytrzymałościowych powinno być określenie maksymalnej klasy (MLC) dla następujących przypadków ruchu pojazdów wojskowych po obiekcie:

- 1) ruch jednokierunkowy kolumny pojazdów kołowych;
- 2) ruch dwukierunkowy kolumn pojazdów kołowych;
- 3) ruch jednokierunkowy kolumny pojazdów gąsienicowych;
- 4) ruch dwukierunkowy kolumn pojazdów gąsienicowych.

Wyznaczone klasy MLC obiektów inżynierskich należy zestawić w tabeli według wzoru jak niżej.

Tabela nr 2.14. Zestawienie maksymalnych klas MLC dla zaprojektowanych obiektów.

Lp.	Oznaczenie obiektu	Kilometraż	Najbliższa miejscowość	Wojskowa klasa obciążenia MLC			
				Pojazdy kołowe		Pojazdy gąsienicowe	
				↑ ↓	↑	↑ ↓	↑
1	2	3	4	5	6	7	8
1							
2							

### 2.1.16.2 Wymagania dotyczące rozwiązań konstrukcyjnych

Obiekty należy zaprojektować i wykonać zgodnie z ogólnym opisem przedmiotu zamówienia w sposób spełniający poniższe wymagania.

#### 2.1.16.2.1 Rozwiązania budowlano-konstrukcyjne

- a) Parametry obiektów takie jak długość i szerokość należy określić na podstawie zaprojektowanej części drogowej, traktując wymagania zawarte w Rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie [4], jako standardy minimalne, z uwzględnieniem wymagań decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dotyczących przejść dla zwierząt. Inne parametry obiektów określone w PFU i materiałach przywołanych w PFU (np. w decyzji środowiskowej) należy również traktować, jak wymagania minimalne. Pozostałe parametry są dowolne w zakresie obowiązującego prawa.
- b) Zastosowany beton powinien spełniać:
  - wymagania zawarte w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie [4],

- wymagania zawarte we wzorcowym dokumencie WWiORB M-13.01.00, „Beton Konstruktacyjny w drogowych obiektach inżynierskich”,
- minimalne wymagania w zakresie następujących klas ekspozycji:

Kapy i elementy gzymsowe	XC4, XD3, XF4
Płyta pomostu	XC4, XD1, XF2
Ustrój nośny	XC4, XD1, XF2
Ciosy podłożyskowe	XC4, XD1, XF2
Filary	XC4, XD2, XF2
Konstrukcje oporowe	XC4, XD1, XF2
Przyczółki	XC4, XD2, XF2
Fundamenty	XC2, XD2, XF2*
Pale	XC2, XD2, XF2*

Uwaga\* Wymaganie dotyczące odporności betonu na działanie mrozu w fundamentach i palach nie dotyczy elementów, które w całości są usytuowane poniżej głębokości przemarzania gruntu.

W sytuacji, gdy rzeczywiste warunki środowiskowe są bardziej niekorzystne od wyżej wymienionych w tabeli, beton należy zaprojektować na takie warunki środowiskowe, w których będzie on pracował.

- c) Minimalne skrajnie pionowe:
- dla **autostrady/drogi ekspresowej** i jej łącznic skrajnia powinna mieć min. 5m;
  - dla pozostałych dróg skrajnię należy zwiększyć o 20,0 cm w stosunku do skrajni wymaganej zgodnie z Rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie [3].

### 2.1.16.2.2 Konstrukcja nośna przęsła - wymagania ogólne

Obiekty należy projektować w jednej z poniższych konstrukcji:

- żelbetowej belkowej lub płytowej,
- kablobetonowej belkowej lub płytowej,
- strunobetonowej belkowej lub płytowej,
- zespolej (stalowo-betonowej) belkowej,
- gruntowo-powłokowej,
- innej - za zgodą Zamawiającego.

Konstrukcje gruntowo-powłokowe, zlokalizowane nad **autostradą/drogą ekspresową**, mogą być zastosowane jedynie dla obiektów przeprowadzających szlak wędrówek zwierząt dziko żyjących.

Rozwiązania konstrukcji przęsła powinny uwzględniać następujące minimalne wymagania dla zastosowanych podstawowych materiałów:

- 1) dla projektowanych konstrukcji żelbetowych:
  - a) klasa wytrzymałości betonu na ściskanie: C30/37,
  - b) stal zbrojeniowa o charakterystycznej granicy plastyczności  $f_{yk} = 500$  MPa oraz w klasie ciągliwości C;
- 2) dla projektowanych konstrukcji strunobetonowych:
  - a) klasa wytrzymałości betonu na ściskanie: C35/45,
  - b) stal zbrojeniowa o charakterystycznej granicy plastyczności  $f_{yk} = 500$  MPa oraz w klasie ciągliwości C,
  - c) sprężenie siedmiodrutowymi linami o średnicy od 15,2 mm do 15,7 mm wykonanymi ze stali o wytrzymałości charakterystycznej na rozciąganie 1860 MPa;
- 3) dla projektowanych konstrukcji kablobetonowych:
  - a) klasa wytrzymałości betonu na ściskanie: C35/45,
  - b) stal zbrojeniowa o charakterystycznej granicy plastyczności  $f_{yk} = 500$  MPa oraz w klasie ciągliwości C,
  - c) kable sprężające: z siedmiodrutowych lin o średnicy 15,7 mm wykonanych ze stali o wytrzymałości charakterystycznej na rozciąganie 1860 MPa;
- 4) dla projektowanych konstrukcji zespolonych (stalowo-betonowych):
  - a) klasa wytrzymałości betonu na ściskanie pomostu: C30/37,
  - b) stal zbrojeniowa o charakterystycznej granicy plastyczności  $f_{yk} = 500$  MPa oraz w klasie ciągliwości C,
  - c) stal konstrukcyjna dla elementów głównych (dźwigarów) o gatunku S355 oraz pracy łamania nie mniejszej niż 27J w temperaturze nie wyżej niż  $-20$  °C

Dla obiektów mostowych ze sprężeniem zewnętrznym usytuowanym poniżej poziomu pomostu Wykonawca opracuje projekt technologiczny wymiany każdego z kabli sprężenia zewnętrznego, przy założeniu utrzymania dotychczasowego ruchu na obiekcie. Jeżeli projekt będzie wymagał dodatkowych elementów konstrukcyjnych (np. dewiatory, bloki oporowe, przeloty/przepusty przez poprzecznicę podporowe, w tym również pod kable tymczasowe) elementy te muszą być wykonane w ramach niniejszego zadania.

Dla obiektów mostowych łukowych, podwieszonych, wiszących, belkowych typu ekstradosed, belkowych wzmocnionych łukiem, wykonawca opracuje projekt technologiczny wymiany pojedynczo każdego elementu podwieszenia/sprężenia zewnętrznego (pojedynczy wieszak, pojedynczy kabel sprężający – dot. obiektów

ekstradosed) przy założeniu utrzymania ruchu na min. jednym pasie. Jeżeli projekt będzie wymagał dodatkowych elementów konstrukcyjnych w celu realizacji przedmiotowej wymiany, np. w celu montażu elementów tymczasowo zastępujących ww. wieszaki czy kable, to elementy te muszą być wykonane w ramach niniejszego zadania.

#### **2.1.16.2.3 Konstrukcja nośna przęseł - wymagania szczegółowe**

- 1) Minimalne grubości monolitycznych płyt pomostów powinny wynosić:
  - a) 24 cm dla obiektów drogowych,
  - b) 30 cm dla obiektów kolejowych,
  - c) 21 cm dla obiektów dla pieszych.
- 2) Ustroje nośne wieloprzęsłowe należy projektować jako konstrukcje ciągłe bezprzegubowe, oparte na podporach na 1 rzędzie łożysk lub jako ramownice.
- 3) Konstrukcje belkowe należy projektować z poprzecznicami podporowymi umożliwiającymi rektyfikację i wymianę łożysk.

#### **2.1.16.2.4 Posadowienie. Wymagania ogólne**

Wybór sposobu posadowienia obiektu powinien wynikać z geotechnicznych warunków posadowienia, zgodnie z przepisami ustawy Prawo Budowlane [12] oraz Rozporządzenia w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych [113];

W przyjętych rozwiązaniach technicznych posadowienia należy uwzględnić minimalne wymagania dla zastosowanych podstawowych materiałów:

- 1) dla projektowanego posadowienia bezpośredniego na ławach lub płytach fundamentowych:
  - klasa wytrzymałości betonu na ściskanie: min. C30/37,
  - stal zbrojeniowa o charakterystycznej granicy plastyczności  $f_{yk} = 500$  MPa oraz w klasie ciągliwości C;
- 2) dla projektowanego posadowienia pośredniego na palach fundamentowych:
  - oczepty palowe:
    - klasa wytrzymałości betonu na ściskanie: min. C30/37,
    - stal zbrojeniowa o charakterystycznej granicy plastyczności  $f_{yk} = 500$  MPa oraz w klasie ciągliwości C;
  - pale przemieszczeniowe (z wyłączeniem pali prefabrykowanych żelbetowych i sprężonych), wiercone oraz barety:
    - klasa wytrzymałości betonu na ściskanie: min. C25/30,

- stal zbrojeniowa o charakterystycznej granicy plastyczności  $f_{yk} = 500$  MPa oraz w klasie ciągliwości C;
- pale przemieszczeniowe prefabrykowane żelbetowe i sprężone:
  - klasa wytrzymałości betonu na ściskanie: min. C40/50,
  - stal zbrojeniowa o charakterystycznej granicy plastyczności  $f_{yk} = 500$  MPa oraz w klasie ciągliwości C.

#### 2.1.16.2.5 Posadowienie - wymagania szczegółowe

- a) podpory mostów, zlokalizowane na terenie pokrytym wodą przy przepływie miarodajnym, powinny być posadowione na fundamentach pośrednich. Dno cieków wokół fundamentu podpory powinno być umocnione (np. materacem faszynowo-kamiennym) w sposób odpowiedni do przewidywanego zagrożenia,
- b) W przypadku wyboru posadowienia bezpośredniego obiektu, ławy lub płyty fundamentowej należy wykonać w gruncie rodzimym. W przypadku konieczności wzmocnienia podłoża gruntowego przy posadowieniu bezpośrednim technologia wykonania takiego wzmocnienia powinna uzyskać akceptację Inżyniera pod kątem zgodności z przepisami obowiązującego prawa i PFU.
- c) wierzch fundamentu, który znajduje się w obrysie jezdni nie może być usytuowany płycej niż 1,2 m od poziomu nawierzchni jezdni,
- d) wierzch fundamentu należy przykryć warstwą gruntu lub obrukowania o grubości co najmniej 15 cm.,
- e) wierzch fundamentu konstrukcji inżynierskiej należy ukształtować ze spadkiem minimum 3 %, w celu ułatwienia spływu wody z jego powierzchni,
- f) głowice pali formowanych w gruncie oraz pali prefabrykowanych po ich rozkuciu powinny znajdować się 5 - 6 cm nad spodem ławy fundamentowej,
- g) w przypadku wymiany gruntu pod fundamentami obiektów inżynierskich na grunt niespoisty - należy zastosować geowłókninę separacyjną, jeżeli podłoże jest z gruntów spoistych,
- h) spód fundamentu (spód stóp pali, spód kolumn wzmocniających grunt itp.) powinien znajdować się powyżej poziomu rozpoznania gruntu ustalonego według Zarządzenia Nr 22 Generalnego Dyrektora DKiA z dnia 27.06.2019r. w sprawie wprowadzenia „Wytycznych wykonywania badań podłoża gruntowego na potrzeby budownictwa drogowego” [1] ,
- i) w zasypkach wykopów fundamentowych wykonanych w gruntach spoistych należy wyeliminować niebezpieczeństwo gromadzenia się wody i rozmiękczenia gruntu rodzimego. Wymaganie to dotyczy fundamentów płaskich i wszystkich

fundamentów znajdujących się w pobliżu jezdni (np. fundamentów filarów umieszczonych w pasie dzielącym lub na skraju korony nasypu).

#### **2.1.16.2.6 Filary - wymagania ogólne**

Dla obiektów, których przynajmniej jeden filar znajduje się w korycie rzeki, wszystkie filary należy projektować jako żelbetowe pełnościenne, o przekroju eliptycznym lub owalnym. Filary obiektów nad **autostradą/drogą ekspresową** należy projektować o konstrukcji słupowej (słupy bez oczepów), palowej lub ramownicowej (warunek nie dotyczy obiektów o konstrukcji gruntowo - powłokowej). Pozostałe o konstrukcji słupowej lub ramownicowej (słupy z oczepem). Ławę podłożyskową należy ukształtować ze spadkiem minimum 5% (w celu ułatwienia spływu wody).

Konstrukcja strefy podparcia ustroju niosącego powinna zapewnić możliwość wymiany łożysk. Słupy filarów narażonych na uderzenia pojazdów mają mieć taki przekrój poziomy, którego żaden wymiar nie jest mniejszy od 60 cm. Wymaganie to obowiązuje niezależnie od zastosowanego w słupie materiału.

Rozwiązania te powinny uwzględniać następujące minimalne wymagania dla zastosowanych podstawowych materiałów:

- a) klasa wytrzymałości betonu na ściskanie: min. C30/37, przy czym dla filarów zlokalizowanych w pasie dzielącym i narażonych na ochlapywanie przez przejeżdżające samochody, klasa betonu nie może być niższa niż C35/45,
- b) stal zbrojeniowa o charakterystycznej granicy plastyczności  $f_{yk} = 500$  MPa oraz w klasie ciągliwości C,

#### **2.1.16.2.7 Przyczółki - wymagania ogólne**

I. Dla obiektów w ciągu **autostrady/drogi ekspresowej** należy projektować przyczółki masywne żelbetowe składające się z korpusu wykonanego jako ściana czołowa i ścian bocznych wykonanych jako wolnostojące ściany oporowe.

II. Dla obiektów mostowych nad drogą główną należy projektować przyczółki żelbetowe:

- a) masywne składające się z:
  - korpusu wykonanego jako ściana czołowa;
  - ścian bocznych wykonanych jako wolnostojące ściany oporowe z dylatacją na całej wysokości lub jako skrzydła w kształcie trójkątnych tarcz podwieszonych do korpusu lub
- b) ramownicowe składające się ze:
  - ściany czołowej w postaci oczepu (tarczy) zwiężczającego słupy osadzone w nasypie;

- skrzydeł w kształcie trójkątnych tarcz podwieszonych do oczepu.

Nie dopuszcza się ścian czołowych i bocznych przyczółków wykonanych w technologii gruntu zbrojonego.

Dla przyczółków, o których mowa w pkt. I i IIa należy stosować rozwiązania konstrukcyjne rekomendowane przez Ministerstwo Infrastruktury w Zeszyte Z8 „Przyczółki mostowe” w „Katalogu typowych konstrukcji drogowych obiektów mostowych i przepustów. Część I. Kształtowanie konstrukcji.”, opracowanym przez PROMOST CONSULTING, Rzeszów luty 2019r.

Za przyczółkami należy projektować płyty przejściowe, na całej szerokości obiektu między skrzydłami (z wyłączeniem obiektów nieprzeznaczonych dla ruchu pojazdów).

Rozwiązania te powinny uwzględniać następujące minimalne wymagania dla zastosowanych podstawowych materiałów:

- 1) klasa wytrzymałości betonu na ściskanie: min. C30/37; przy czym dla ścian czołowych przyczółków narażonych na ochlapywanie przez przejeżdżające samochody, klasa betonu nie może być niższa niż C35/45,
- 2) stal zbrojeniowa o charakterystycznej granicy plastyczności  $f_{yk} = 500$  MPa oraz w klasie ciągliwości C.

#### **2.1.16.2.8 Przyczółki -wymagania szczegółowe**

- a) kształt skrzydeł powinien zapewniać właściwe zagęszczenie zasypki w ich pobliżu,
- b) przyczółki obiektów o konstrukcji ramownicowej mogą mieć ściany boczne lub skrzydła podwieszane monolitycznie związane z korpusem pod warunkiem, że długość ścian/skrzydeł nie będzie większa od 3,0 m. W pozostałych przypadkach należy wykształcić pełną dylatację między ścianą boczną a korpusem, który może posiadać w razie potrzeby krótką ścianę boczną (długości do 2,0 m) monolitycznie z nim związaną,
- c) długość płyt przejściowych należy obliczyć zgodnie z Rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie [4], przyjmując rzędną niwelety drogi (w osi dylatacji), jako najwyższy punkt nasypu drogowego. Długość płyty przejściowej mierzona jest od zewnętrznej krawędzi elementu, na którym jest oparta.



- d) w przypadku dolnych przejść dla zwierząt betonowe powierzchnie przyczółków należy w możliwie największym stopniu osłonić warstwą ziemi/gleby (docelowo roślinnością osłonową).
- e) ławę podłożyskową należy ukształtować ze spadkiem minimum 5% (w celu ułatwienia spływu wody).

#### **2.1.16.2.9 Konstrukcje oporowe**

Projektując konstrukcje oporowe w technologii nasypów zbrojonych należy uwzględnić wyżej wymienione wymagania dla obiektów inżynierskich.

- a) nasypy zbrojone i konstrukcje oporowe z gruntu zbrojonego wystające co najmniej 0,75 m nad przylegający teren, których odchylenie od pionu jest mniejsze od 45° muszą być osłonięte elewacją z elementów polimerobetonowych, kamiennych, żelbetowych, betonowych lub siatkobetonowych. W takim przypadku elewacja musi być jednakowa na całej długości i wysokości omawianej konstrukcji.
- b) elementy elewacyjne, które obciążone są parciem gruntu, należy traktować jak elementy konstrukcyjne i jako takie muszą spełniać wymagania Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie [4].
- c) konstrukcje narażone na uderzenie pojazdu należy odpowiednio wzmocnić **lub odpowiednio zabezpieczyć przed możliwością uderzenia (np. poprzez montaż barier ochronnych)**. Wymaganie to dotyczy również konstrukcyjnych elementów elewacyjnych.
- d) wierzch elewacji z elementów prefabrykowanych należy zwieńczyć monolityczną belką spełniającą wymagania stawiane kapom,
- e) w przypadku osłonięcia konstrukcji oporowej barierą drogową należy zapewnić swobodną przestrzeń szerokości min. 90 cm między konstrukcją a osłaniającą ją barierą,

w przypadku konieczności wykonania studni służących do odwodnienia drogi w nasypach zbrojonych rozwiązanie nie powinno zagrażać konstrukcji systemu odwodnienia oraz stateczności nasypu zbrojonego. **Wyklucza się możliwość wykonania wodociągów oraz innych urządzeń obcych w nasypach zbrojonych.**

#### **2.1.16.3 Wyposażenie obiektów inżynierskich**

##### **2.1.16.3.1 Łożyska**

Łożyska należy osadzać na ciosach podłożyskowych. Obiekt inżynierski z łożyskami należy projektować tak, aby zapewniona była możliwość wymiany lub rektyfikacji łożysk bez konieczności budowy specjalnych podpór lub rusztowań pod siłowniki.

W projekcie wykonawczym obiektu inżynierskiego należy zamieścić informacje określające w sposób precyzyjny miejsca montażu, udźwig i gabaryty siłowników umożliwiającym rektyfikację lub wymianę łożysk. W doborze łożysk i sposobie ich montażu należy spełniać wymagania Załącznika do Zarządzenia Nr 10 z 2006 r. Generalnego Dyrektora DKiA w sprawie wprowadzenia zaleceń dotyczących łożyskowania obiektów mostowych oraz kontroli łożysk podczas eksploatacji [3.1.2 - 15];

Łożyska powinny być dostępne dla obsługi w celu wykonywania kontroli stanu technicznego i prac utrzymaniowych. Odległość dolnej powierzchni konstrukcji przęsła od górnej powierzchni podpory (nie licząc ciosów podłożyskowych) powinna wynosić nie mniej niż 30 cm.

Niedopuszczalne jest stosowanie łożysk docelowych, zespolonych z ustrojem nośnym, w fazach montażu konstrukcji z betonu monolitycznego sprężanego na budowie oraz przy montażu obiektów budowanych metodą nasuwania, z wyłączeniem mostów budowanych metodą wspornikową oraz podpór, na których znajduje się łożysko stałe. Ewentualne zespolenie łożysk docelowych z ustrojem nośnym należy wykonać po fazie montażu konstrukcji.

Wyprzedzenia na łożyskach docelowych powinny uwzględniać wartości końcowych przemieszczeń powstałych w wyniku działania reologii oraz temperatury konstrukcji i otoczenia w trakcie montażu łożysk.

Łożyska należy wykonać, jako kotwione.

Łożysko elastomerowe powinno posiadać zabezpieczenie uniemożliwiające wysunięcie bloku elastomerowego z ciosu podłożyskowego.

#### **2.1.16.3.2 Izolacje wodoszczelne**

- a) w przypadku, gdy izolacja wodoszczelna pomostu jest przewidziana w postaci izolacji arkuszowej z papy termozgrzewalnej, należy stosować „Zalecenia wykonywania izolacji z pap termozgrzewalnych i nawierzchni asfaltowych na drogowych obiektach inżynierskich”, zeszyt 68, IBDiM, Warszawa 2005,
- b) izolacja arkuszowa pomostu pod kapami i krawężnikami powinna być dwuwarstwowa, tj. powinny być zastosowane dwa wielowarstwowe arkusze izolacji,

- c) w przypadku gdy izolacja wodoszczelna pomostu jest przewidziana jako nakładana metodą natrysku powinna to być: izolacja bezszwowa/bezsopinowa typu MMA (dwuskładnikowa izolacja na bazie matakrylanu metylu) - rozwiązanie podstawowe dla izolacji natryskowych; lub izolacja bezszwowa/bezsopinowa i elastyczna wykonana na bazie polimocznika,
- d) w obiektach inżynierskich o konstrukcji gruntowo-powłokowej z blach falistych (z wyjątkiem przepustów), izolacja pozioma (geomembrana), znajdująca się w nadsypce, powinna być doprowadzona do krawędzi konstrukcji stalowej na wlocie i wylocie. Izolacja pozioma, wzdłuż nasypu drogowego, powinna kończyć się w odległości poziomej nie mniejszej niż wysokość konstrukcji stalowej i nie mniejszej niż 2 m, od punktów wyznaczających maksymalne światło poziome obiektu. Wodoszczelne warstwy geomembrany powinny być połączone w sposób zapewniający szczelność połączenia (np.: poprzez zgrzewanie, spawanie itp.);
- e) w obiektach inżynierskich o konstrukcji gruntowo-powłokowej z blach falistych, wymagane jest zapewnienie szczelności obiektu poprzez zastosowanie systemu uszczelniającego na każdej krawędzi połączenia poszczególnych arkuszy oraz łączników śrubowych.

### 2.1.16.3.3 Nawierzchnie

- a) warstwa ścieralna nawierzchni jezdni powinna zostać wykonana:
  - dla dróg o kategorii ruchu KR5-KR7 z mieszanki SMA,
  - dla dróg o kategorii ruchu KR1-KR4 z SMA lub z betonu asfaltowego AC.Właściwości materiałów określono w opracowaniu „Nawierzchnie asfaltowe na drogach krajowych” WT-2 2014 część I i WT-2 2016 część II.
- b) warstwa wiążąca (ochronna) powinna zostać wykonana z asfaltu lanego.
- c) warstwa wiążąca (ochronna) i warstwa ścieralna nawierzchni jezdni na obiekcie mostowym powinny zostać wykonane o grubości od 4 cm do 5 cm każda.
- d) warstwa ścieralna nawierzchni jezdni na dojazdach do obiektu powinna zostać wykonana z takiego materiału, jak warstwa ścieralna nawierzchni jezdni na obiekcie. Dojazdami, w rozumieniu tego punktu, są przylegające do obiektu odcinki drogi o długości nie mniejszej niż 30 m z każdej strony obiektu,
- e) jeżeli na obiekcie inżynierskim w ciągu **autostrady/drogi ekspresowej** projektowana jest konstrukcja nawierzchni dla docelowej liczby pasów ruchu, konstrukcję nawierzchni drogi na dojeździe do tego obiektu należy również wykonać dla docelowej liczby pasów ruchu, co najmniej na dwukrotności długości płyt przejściowych,

- f) nawierzchnia w strefach chodnikowych oraz w strefach wyniesionych poboczy technicznych powinna pełnić jednocześnie rolę izolacji przeciwwodnej. Strefami chodnikowymi w rozumieniu tego punktu są chodniki, ścieżki rowerowe, ścieżki pieszo-rowerowe oraz chodniki dla obsługi. Kolor nawierzchni powinien być zgodny z kolorem nawierzchni na dojeściach. Zarówno w przypadku stref chodnikowych jak i wyniesionych poboczy technicznych nawierzchnia powinna być chemoutwardzalna, co najmniej trzywarstwowa. Powinna posiadać grubość nie mniejszą niż 5 mm w przypadku kap chodnikowych i nie mniejszą niż 3 mm w przypadku kap wyniesionych poboczy technicznych oraz mieć zdolność mostkowania rys podłoża do 0,3 mm.

#### 2.1.16.3.4 Kapy i elementy gzymsowe

- a) kapy na konstrukcjach nośnych należy dylatować. Dylatacje mogą być pełne (przez całą grubość kapy) lub pozorne. Rozstaw dylatacji pełnych należy przyjąć ok. 12 m, rozstaw dylatacji pozornych co ok. 3m.
- b) lokalizacja dylatacji powinna współgrać ze stykami w krawężnikach i prefabrykatkach gzymsowych,
- c) w warstwie górnej i dolnej zbrojenia kapy, należy użyć prętów podłużnych w rozstawach nie większych niż 10 cm,
- d) wyodrębnione belki gzymsowe i kapy nieużytkowe (również na przyczółkach) mają mieć pochylenie poprzeczne przyjęte (w kierunku jezdni) w zależności od ich szerokości:
- dla elementów o szerokości do 40 cm - 6%,
  - dla pozostałych przypadków - 4÷6%,
- e) w drogowych obiektach nie należy stosować belek gzymsowych i kap integralnych, tj. monolitycznie związanych z konstrukcją pomostu. Należy stosować wyłącznie kapy „nakładane” na pomost,
- f) gzymsy powinny wystawać co najmniej 10 cm poniżej dolnej krawędzi wspornika, a w przypadku braku wsporników: 5 cm poniżej dolnej krawędzi powierzchni bocznej konstrukcji przęsłowej,
- g) prefabrykaty gzymsowe należy wykonać z polimerobetonu lub innych kompozytów na bazie polimerów,
- h) prefabrykaty gzymsowe powinny być kotwione w kapach za pomocą elementów ze stali zabezpieczonej antykorozyjnie poprzez ocynkowanie ogniowe, ze stali nierdzewnej lub kompozytów na bazie polimerów,
- i) styki prefabrykatów gzymsowych i szczeliny w kapach należy uszczelnić kitami trwale plastycznymi odpornymi na UV i środki zimowego utrzymania.

### 2.1.16.3.5 Krawężniki

- a) krawężniki należy stosować na wszystkich obiektach inżynierskich na których nawierzchnia układana jest bezpośrednio na ich konstrukcji,
- b) na wszystkich obiektach inżynierskich i na dojazdach w obrębie ścian bocznych/skrzydeł (z wyprowadzeniem po min. 5,0 m poza obrys ścian bocznych/skrzydeł w przypadku krawężnika zanikającego), na których wymagane jest stosowanie krawężników, należy stosować krawężniki kamienne klasy I, na obiekcie kotwione w kapie, a na dojazdach w obrębie ścian bocznych/skrzydeł kotwione w kapie/gzymisie ściany bocznej/skrzydła (w przypadku kap wyniesionych poboczy technicznych) lub ułożone na ławie betonowej z oporem (dotyczy sytuacji, w której konstrukcja chodnika na długości ściany bocznej/skrzydła wykonywana będzie w technologii innej niż monolityczna),
- c) w przypadku kotwienia krawężników za pomocą prętów należy zastosować pręty aluminiowe, kompozytowe lub ze stali nierdzewnej,
- d) krawężniki w miejscach poprzecznych dylatacji ustroju nośnego obiektów mostowych powinny być przerwane, a przerwy zabezpieczone. Długość pojedynczego elementu krawężnika przylegającego do dylatacji ustroju nośnego nie powinna być mniejsza niż 100 cm.,
- e) szczeliny poprzeczne między elementami krawężnika należy wypełnić materiałem trwale plastycznym, odpornym na UV, środki zimowego utrzymania i materiały ropopochodne;

### 2.1.16.3.6 Zabezpieczenia przerw dylatacyjnych

- a) urządzenia dylatacyjne należy dobierać zgodnie z Zarządzeniem nr 4 z 2007 r. Generalnego Dyrektora DKiA w sprawie wprowadzenia zaleceń dotyczących doboru mostowych urządzeń dylatacyjnych oraz ich wybudowania i odbioru [3.1.2 - 19] oraz Zarządzeniem nr 77 z 2008 r. Generalnego Dyrektora DKiA, a także Zarządzeniem nr 23 z 2014 r. Generalnego Dyrektora DKiA, zmieniającymi ww. Zarządzenie (4/2007), z następującymi zastrzeżeniami:
  - wyklucza się stosowanie blokowych urządzeń dylatacyjnych i bitumicznych przykryć dylatacyjnych na obiektach zlokalizowanych w ciągu **autostrady/drogi ekspresowej** i jej łącznic oraz w ciągu pozostałych dróg krajowych,
  - w przypadku, gdy przemieszczenie krawędzi przerwy dylatacyjnej, zlokalizowanej nad podporą z łożyskiem stałym, jest nie większe niż 5 mm, należy stosować zabezpieczenie przerwy dylatacyjnej w postaci uciąglenia nawierzchni,

- b) pionowe dylatacje pełne (szczelinowe lub stykowe) w konstrukcjach żelbetowych, takich jak ściany oporowe, powinny być stosowane w rozstawie maksymalnie co 15 m, a w konstrukcjach takich jak ściany przyczółków, ściany tuneli, filary ścianowe - powinny być w rozstawie max co 20 m,
- c) zabezpieczanie przerw dylatacyjnych konstrukcji oporowych należy wykonać za pomocą elastycznych materiałów z tworzyw sztucznych w postaci profilowanych taśm, zamocowanych wewnątrz dylatowanych elementów konstrukcji lub przy ich powierzchniach od strony materiału zasypowego,
- d) Przerwy dylatacyjne i pozorne przerwy dylatacyjne konstrukcji oporowych należy zabezpieczyć od strony dostępnej w czasie eksploatacji za pomocą profilowanych wkładek wciskanych w szczeliny dylatowanych elementów konstrukcji,
- e) Należy zapewnić dostęp do spodu urządzenia dylatacyjnego w postaci przejścia dla obsługi o szerokości min. 90 cm pomiędzy ścianką zapleczną przyczółka a krawędzią ustroju niosącego przęsła,
- f) Urządzenia wielomodułowe powinny posiadać elementy wyciszające na obiektach znajdujących się w sąsiedztwie obszarów chronionych akustycznie.
- g) Urządzenia dylatacyjne powinny być montowane po ustawieniu konstrukcji na łożyskach docelowych. Szerokość prześwitu pomiędzy skrajnymi profilami urządzenia dylatacyjnego powinna uwzględniać wielkość końcowych przemieszczeń powstałych w wyniku działania reologii, skrócenia konstrukcji od sił sprężających oraz temperatury konstrukcji i otoczenia w trakcie montażu urządzenia dylatacyjnego.
- h) Urządzenia dylatacyjne powinny być montowane w sposób umożliwiający ich wymianę na pojedynczych pasach ruchu, dla dróg o prognozowanym SDR > 30 tys. poj./dobę.

#### **2.1.16.3.7 Urządzenia odprowadzenia wód opadowych**

- a) W przypadku, gdy z obiektu mostowego woda spływa na dojazd do obiektu, należy możliwie blisko przed końcem pomostu (w odległości nie większej od 2 m) umieścić wpust mostowy (z wyłączeniem obiektów krótkich),
- b) w przypadku, gdy na dojeździe do obiektu inżynierskiego występuje krawężnik zanikający, woda opadowa spływająca od strony obiektu inżynierskiego w kierunku zakończenia krawężnika zanikającego powinna zostać ujęta do studzienki ściekowej odwodnienia drogi lub ścieku skarpowego (wyłącznie na drodze klasy G i drogach niższych klas) na zakończeniu krawężnika zanikającego,
- c) gzymsy, wsporniki, nadwieszania pomostów i podpór, dźwigary oraz inne miejsca (np. przy krawędziach pomostów wzdłuż dylatacji podłużnej) narażone na

powstawanie zacieków powinny mieć wykształcone kapinosy powodujące odrywanie się wody od ich zewnętrznej krawędzi. Gzymsy prefabrykowane, zamiast kapinosu, powinny mieć odpowiednio wykształconą dolną część gwarantującą odrywanie się wody,

- d) do odwodnienia izolacji pomostu należy zastosować drenaże podłużne w osi odwodnienia oraz poprzeczne spod zabudowy chodnikowej i krawężników. Powinny one mieć postać drenu z geostyntetyku umieszczonego w korycie uformowanym lub wyciętym w warstwie wiążącej (ochronnej) z asfaltu lanego o szerokości 8-10 cm i przykrytego grysem bazaltowym jednofrakcyjnym (4-6) otoczonym kompozytem epoksydowym. Wodę z drenażu należy odprowadzać do sączków odwadniających osadzonych w płycie lub do wpustów mostowych poprzez specjalne szczeliny wykształtowane w nich na poziomie izolacji. Sączki należy wykonać z materiałów odpornych na korozję, promieniowanie UV oraz na działanie podwyższonej temperatury do min +230 °C. Rurki odpływowe sączków należy wykonać z żywic poliestrowych, polipropylenu (PP) lub polietylenu o wysokiej gęstości (HDPE) albo ze stali nierdzewnej. Nie dopuszcza się stosowania rurek z PVC,
- e) na obiektach mostowych należy stosować wpusty żeliwne z osadnikiem wstępnym i z uchylną kratką na zawiasach,
- f) należy stosować przewody zbiorcze i rury spustowe wykonane z żywic poliestrowych, polipropylenu (PP) lub polietylenu o wysokiej gęstości (HDPE),
- g) przewody zbiorcze powinny być wykonane z rur o średnicy wewnętrznej nie mniejszej niż 200 mm. Średnica wewnętrzna rur 150 mm może być zastosowana wyłącznie w przypadku podłączenia do przewodu zbiorczego nie więcej niż trzech wpustów i gdy jego długość jest nie większa niż 40 m.,
- h) wszystkie stalowe elementy systemu odwodnienia powinny zostać zabezpieczone antykorozyjnie poprzez cynkowanie ogniowe z dodatkową malarską powłoką uszczelniającą lub powinny zostać wykonane ze stali nierdzewnej,
- i) mocowanie elementów systemu odwodnienia w elementach konstrukcji podpór i pomostów (monolitycznych lub prefabrykowanych) można wykonać przy użyciu szyn kotwiących,
- j) kolor rur powinien nawiązywać do kolorystyki elewacji obiektu. Nie dopuszcza się malowania rur, kolor powinien być uzyskany poprzez barwienie w masie,
- k) stosowanie rynien odwodnieniowych w postaci zagłębienia w konstrukcji nośnej przęsła jest niedopuszczalne,
- l) na obiektach krótkich należy stosować system odwodnienia powierzchniowego, jeżeli spełnione są inne warunki prawidłowego odwodnienia wynikające z przepisów ogólnych,

- m) odwodnienie wierzchu nasypu w rejonie przyczółku należy tak zaprojektować i wykonać, aby woda spływająca po skarpach nie powodowała erozji nasypu przy krawędziach zabezpieczenia skarp i stożków,
- n) przestrzenie zamknięte, w których znajdują się urządzenia obce, kolektory odwodnienia, przepusty kablowe itp. należy wyposażyć w otwory odprowadzające wodę z najniższych miejsc,
- o) w obiektach inżynierskich o konstrukcji gruntowo-powłokowej z blach falistych (z wyjątkiem przepustów) należy wykonać drenaż poziomy odwadniający na dwóch poziomach:
  - poziom 1: w zasypce na końcu izolacji poziomej,
  - poziom 2: w zasypce na poziomie styku blachy falistej z wierzchem ławy / ściany podporowej.

Drenaż poziomy należy wykonać z rur niepodatnych na odkształcenia spowodowane ciężarem zasypki z uwzględnieniem technologii jej zagęszczania a także obciążeniem ruchem drogowym;
- p) żeliwne i stalowe elementy wchodzące w skład systemu odwodnienia obiektu inżynierskiego, tj. pokrywy studni, kratki wpustów powinny być trwale oznakowane zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku „Wytyczne oznaczania infrastruktury drogowej i elementów wyposażenia drogi trwałym znakiem firmowym GDDKiA” - załącznik nr 9.

### 2.1.16.3.8 Bariery ochronne, balustrady i inne zabezpieczenia

W zależności od usytuowania w przekroju poprzecznym należy uwzględnić następujące rodzaje urządzeń bezpieczeństwa ruchu na obiektach mostowych:

- a) bariery uzupełnione poręczą oraz dodatkowymi elementami poziomymi, montowane przy krawędzi obiektu,
- b) bariery montowane dla oddzielenia ruchu pieszych i pojazdów,
- c) bariery montowane w pasie dzielącym,
- d) balustrady montowane przy krawędzi obiektu,
- e) bariery i bariery uzupełnione poręczą należy stosować zgodnie z Zarządzeniem Nr 31 z 2010 r. Generalnego Dyrektora DKiA w sprawie wytycznych stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych [3.1.2 - 23],
- f) w ciągu dróg dwujezdniowych należy przewidzieć dodatkowe zabezpieczenie, w postaci krat ażurowych, przeciw upadkowi osób z wysokości przez prześwit między krawędziami sąsiadujących pomostów (dotyczy prześwitów o szerokości większej niż 10 cm). Rozwiązanie musi spełniać następujące wymagania:
  - przenosić obciążenie 2,5 kN/m<sup>2</sup>(nie dotyczy osłon pionowych),,



- posiadać zabezpieczenie antykorozyjne,
- sposób jego montażu ma umożliwiać swobodę przemieszczeń sąsiadujących przęseł,
- sposób jego montażu ma zabezpieczać przed kradzieżą,
- musi być łatwe do demontażu, a elementy montażowe na stałe związane z obiektem (np. kotwy) powinny być wykonane z materiałów niekorodujących i nie mogą być montowane do prefabrykowanych desek gzymsowych.

Zabezpieczenia powyższego nie stosuje się na obiektach, na których są przewidziane w pasie dzielącym takie elementy jak np. osłony przeciwolśnieniowe dla zwierząt lub osłony przeciwporażeniowe, o ile są przewidziane na całej długości obiektu. Dla prześwitów o szerokości powyżej 2,5 m dopuszcza się inne rozwiązania (osłony, siatki ze stali nierdzewnej). Zaprojektowany sposób zabezpieczenia prześwitu należy uzgodnić z Zamawiającym.

- g) osłony przeciwporażeniowe należy stosować na każdym obiekcie mostowym usytuowanym nad linią kolejową lub linią tramwajową o trakcji elektrycznej.

Wymagania ogólne:

- a) wszystkie stalowe elementy barier ochronnych należy zabezpieczyć antykorozyjnie poprzez ocynkowanie ogniowe;
- b) balustrady stalowe należy zabezpieczyć antykorozyjnie co najmniej poprzez ocynkowanie ogniowe, **lecz z zapewnieniem okresu trwałości powłoki antykorozyjnej min. 15 lat.**
- c) w obiektach inżynierskich o konstrukcji gruntowo-powłokowej (z wyjątkiem przepustów) nie dopuszcza się wykonywania barier ochronnych ze słupkami wbijanymi w grunt mogącymi uszkodzić/przebić powłokę izolacji poziomej lub konstrukcję obiektu;

#### **2.1.16.3.9 Drogowe urządzenia przeciwhałasowe i osłony przeciwolśnieniowe**

- a) Osłony przeciwolśnieniowe dla zwierząt powinny mieć wysokość 2,40 m (odpowiadającą wysokości ogrodzenia głównego) i być wykonane:
  - na obiekcie pełniącym funkcję przejścia dolnego dla zwierząt oraz co najmniej 50 m, od początku i końca obiektu w każdym kierunku,
  - na obiekcie pełniącym funkcję przejścia górnego dla zwierząt oraz obszarach najść.

Przęsła osłon na obiektach, po których poruszają się zwierzęta, należy wykonać w konstrukcji drewnianej lub drewnopochodnej, słupki powinny być metalowe maskowane elementami drewnianymi lub drewnopochodnymi.

W przypadku występowania na obiekcie, stanowiącym dodatkowo przejście dla dużych lub średnich zwierząt, drogowego urządzenia przeciwhałasowego, będzie on pełnił dodatkowo funkcję osłony przeciwolśnieniowej. Urządzenie należy wówczas wykonać z materiałów nieprzeźroczystych co najmniej do wysokości 2,40 m.

Stosowanie osłon przeciwolśnieniowych dla zwierząt nie jest wymagane gdy Wykonawca wykona analizę i udowodni w ROŚ brak wpływu oświetlenia pojazdów na migrację zwierząt. W przypadku zastrzeżeń organu, wniesionego pisemnie w formie wezwania, Wykonawca jest zobowiązany zastosować rozwiązania zgodne z DŚU. Przywrócenie rozwiązań z DŚU stanowi ryzyko Wykonawcy i nie ma wpływu na ZKK i CnU.

- b) drogowe urządzenia przeciwhałasowe ograniczające dostęp do obiektu powinny być wyposażone w drzwi usytuowane w rejonie schodów roboczych. Światło przejścia nie powinno być mniejsze niż: 190 cm w pionie i 90 cm w poziomie,
- c) obiekty z drogowymi urządzeniami przeciwhałasowymi lub osłonami przeciwolśnieniowymi należy zaprojektować i wykonać w taki sposób, aby można było je czyścić mechanicznie - minimalna odległość między urządzeniem/osłoną a barierą, jeżeli jest ona ustawiona obok, wynosić powinna min. 90 cm.

#### **2.1.16.3.10 Zabezpieczenia betonu w gruncie i ochrona powierzchniowa betonu**

Sposób zabezpieczenia betonu powinien być zgodny z załącznikiem do Zarządzenia Nr 11 z 2003 r. Generalnego Dyrektora DKiA w sprawie wprowadzenia do stosowania „Katalogu Zabezpieczeń Powierzchniowych Drogowych Obiektów Inżynierskich. Część I – wymagania” [3.1.2 - 8] oraz z poniższymi wymaganiami:

- a) poprzez impregnację hydrofobową należy zabezpieczyć:
  - wszystkie odkryte zewnętrzne powierzchnie betonowe: przęsła (na całej długości tych przęsła) zlokalizowanych nad jezdniami dróg klasy A, S, GP, G oraz podpór, na których przedmiotowe przęsła są oparte, z wyłączeniem tych powierzchni które należy zabezpieczyć zgodnie z literą c);
  - boczne zewnętrzne odkryte powierzchnie betonowe konstrukcji nośnej przęsła innych niż wymienione powyżej;
- b) belki gzymsowe (części kap niepokryte nawierzchnią) należy zabezpieczyć powłoką specjalną, odporną na chlorki i z podwyższoną zdolnością pokrywania zarysowań

(grubość powłoki powyżej 1,0 mm). Wymaganie to nie dotyczy elementów polimerobetonowych i laminatów poliestrowych.

- c) powierzchnie betonowe narażone na ochlapywanie przez przejeżdżające samochody (np. części podpór do wysokości min. 2 m ponad poziom jezdni i znajdujących się w odległości do 4 m od krawędzi pasa ruchu) należy zabezpieczyć powłoką specjalną odporną na chlorki o podwyższonej zdolności pokrywania zarysowań i nie odróżniającej się barwą od pozostałej części powierzchni elementu;
- d) wszystkie powierzchnie betonowe bezpośrednio stykające się z gruntem należy zabezpieczać materiałami bitumicznymi, nakładanymi na zimno lub gumowo-lateksowymi. Dla powłok bitumicznych należy wykonać min. 3-krotne zabezpieczenie (R+2P);
- e) Kąty dwuścienne schodzących się powierzchni mniejsze od  $110^\circ$  należy zukosować fazą (zfazować) 2 cm x 2 cm. Wymaganie to nie dotyczy kapinosów.

#### **2.1.16.3.11 Zabezpieczenia antykorozyjne konstrukcji stalowych**

Sposób zabezpieczenia stali powinien być zgodny z Załącznikiem do Zarządzenia Nr 15 z 2006 r. Generalnego Dyrektora DKiA „Zalecenia do wykonania i odbioru antykorozyjnych zabezpieczeń konstrukcji stalowych drogowych obiektów inżynierskich – nowelizacja w 2006.” [3.1.2 – 16], z następującymi zastrzeżeniami:

- a) antykorozyjną powłokę ochronną w obszarze styków konstrukcji nośnej należy wykonać na budowie po montażu konstrukcji. Pozostałe powłoki powinny być wykonane w wytwórni,
- b) konstrukcja stalowa obiektów inżynierskich o konstrukcji gruntowo-powłokowej z blach falistych powinna być dwustronnie zabezpieczona powłoką cynkową oraz w przypadku przepustów dodatkową obustronną polimerową powłoką antykorozyjną o grubości min.  $250\mu\text{m}$ , a w przypadku pozostałych obiektów dodatkową obustronną malarską powłoką antykorozyjną,
- c) dla każdego obiektu należy opracować projekt zabezpieczenia antykorozyjnego.
- d) grubość powłoki metalizacyjnej nie powinna być mniejsza niż  $200\ \mu\text{m}$  przy zakładanej trwałości zabezpieczenia powyżej 20 lat.

#### **2.1.16.3.12 Znaki pomiarowe**

Znaki wysokościowe (repery) na podporach oraz pomiar zerowy do obliczenia przemieszczeń należy wykonać przed obciążeniem podpór konstrukcją ustroju nośnego.

**2.1.16.3.13 Urządzenia zapewniające dostęp do obiektu w celach utrzymaniowych**

- a) Dla obiektu mostowego, zlokalizowanego w ciągu drogi dwujezdniowej, należy wykonać schody dla obsługi, zabezpieczone poręczami lub balustradami, przy każdym z końców obiektu i po obu stronach drogi,
- b) Dla obiektu mostowego, zlokalizowanego w ciągu drogi jednojezdniowej, należy wykonać schody dla obsługi, zabezpieczone poręczami lub balustradami, przy każdym z końców obiektu i po jednej stronie drogi, tej po której na obiekcie mostowym występuje: chodnik dla obsługi, chodnik dla pieszych, ścieżka rowerowa, ścieżka pieszo-rowerowa lub pas awaryjny,
- c) W przypadku, gdy przy ścianie czołowej obiektu mostowego od strony przęsła znajduje się odsadzka zapewniająca dostęp do łożysk, należy wykonać schody dla obsługi, zabezpieczone poręczą lub balustradą, umożliwiające dostęp do odsadzki.
- d) Przy wlocie i wylocie przepustu, o świetle otworu większym lub równym 150 cm, należy wykonać schody dla obsługi zabezpieczone poręczami lub balustradami,
- e) Schody dla obsługi należy zabezpieczyć balustradą lub poręczą tylko z jednej strony. W przypadku, gdy schody dla obsługi zlokalizowane są wzdłuż ściany bocznej, należy zastosować poręcz zamocowaną w ścianie bocznej,
- f) Przestrzenie między słupkami balustrady oraz między schodami a podporą należy zabezpieczyć przed erozyjnym działaniem wody. Wyklucza się zabezpieczenie murawą (darnią),
- g) W przypadku, gdy u podnóża schodów dla obsługi znajduje się rów, należy zapewnić możliwość przejścia pracownikom obsługi przez przeszkodę, np. poprzez wykonanie przepustu w ciągu rowu lub kładki nad rowem. Szerokość przejścia powinna być nie mniejsza niż 0,9 m i zabezpieczona balustradą, o ile takiego zabezpieczenia wymagają przepisy,
- h) W przypadku, gdy urządzenia takie jak ogrodzenie drogi, ekrany przeciwhałasowe lub ekrany przeciwołnieniowe ograniczają możliwość przemieszczania się pracownikom obsługi po terenie pod obiektem lub z obiektu na teren pod obiektem, należy zapewnić możliwość przejścia dla obsługi przez takie urządzenia, np. poprzez furtkę lub drzwi. Przejście takie powinno być zlokalizowane w odległości nie większej niż 10 m od obiektu,
- i) Zamawiający nie wymaga wykonania schodów dla obsługi przy końcach obiektu, jeżeli w odległości do 10 m od obiektu znajdują się schody lub pochylnia chodnika, ścieżki pieszo-rowerowej lub ścieżki rowerowej. Odległość ta dotyczy zarówno górnego jak i dolnego końca schodów lub pochylni (mierzona w ich osiach).
- j) W celu umożliwienia bezpiecznego przeprowadzania inspekcji drogowych obiektów inżynierskich w przypadku, gdy na obiekcie mostowym nie występuje chodnik,

ścieżka rowerowa, ścieżka pieszo-rowerowa należy wykonać jednostronny chodnik dla obsługi zgodnie z rozwiązaniami rekomendowanymi przez Ministerstwo Infrastruktury w „Katalogu typowych konstrukcji drogowych obiektów mostowych i przepustów. Część I. Kształtowanie konstrukcji.”, opracowanym przez PROMOST CONSULTING, Rzeszów luty 2019r.

Warunek ten nie dotyczy obiektów mostowych prowadzących szlak wędrówek zwierząt dziko żyjących.

#### **2.1.16.3.14 Umocnienia skarp i stożków nasypu**

- a) Wokół słupów podpór przechodzących przez skarpy, stożki i teren, które są w pochyleniu większym od 1:4 powinny być wykształcone odsadzki (półki) szerokości min. 25 cm i pochyleniu 2 %,
- b) W przypadku przejść dla zwierząt i obiektów zespolonych z przejściem umocnienia stożków należy wykonać za pomocą darniowania, elementów ażurowych lub biodegradowalnych mat, z humusowaniem i obsianiem trawą,
- c) W przypadku obiektu innego niż przejście dla zwierząt lub zespolonego z przejściem, stożki i skarpy nasypu przylegające do obiektu należy umocnić za pomocą materiałów zapewniających stateczność zbocza i zabezpieczających go przed niszczącym działaniem wiatru i wody, z wyłączeniem obsiewu trawą,
- d) W przypadku umocnienia sztywnej skarpy pod przęsłem, np. za pomocą ażurowych płyt betonowych, umocnienie należy oprzeć na żelbetowych podwalinach. Podwaliny powinny być dylatowane co 4-6 m, a ich zagłębienie powinno uwzględniać przemarzanie gruntu.

#### **2.1.16.3.15 System monitoringu pracy konstrukcji obiektu mostowego.**

Duże obiekty mostowe (o rozpiętości najdłuższego przęsła nie mniejszej niż 100m) i o nietypowych rozwiązaniach konstrukcyjnych (niestosowanych powszechnie w naszym kraju jak np. konstrukcje wiszące, podwieszane, extradosed, łukowe, belkowe wzmocnione łukiem), wytypowane przez Zamawiającego należy wyposażyć w system monitorowania pracy konstrukcji.

System monitorowania ma zapewnić pomiar następujących wielkości fizycznych przez cały okres eksploatacji obiektu, m. in. tj:

- przemieszczenia kątowe i liniowe konstrukcji,
- kierunek i prędkość wiatru,
- temperatura konstrukcji,
- przyspieszenia /drgania,
- naprężenia w betonie,
- odkształcenia prętów zbrojeniowych,
- odkształcenia na powierzchni stali.

Pomiar ww. wielkości fizycznych powinien być prowadzony w wytypowanych na podstawie analiz obliczeniowych punktach pomiarowych.

System monitorowania musi mieć określone wartości progowe (minimalną i maksymalną) mierzonych wielkości fizycznych/parametrów eksploatacyjnych.

System monitorowania o architekturze modułowej musi zapewniać przesyłanie danych do jednostki centralnej, a następnie do centrum monitorowania za pomocą komunikacji bezprzewodowej. Moduły pomiarowe muszą być przewidziane do pracy z zasilaniem z sieci elektrycznej, jak również do zasilania z baterii.

Cały system powinien być przystosowany do pracy w szerokim zakresie temperatur od - 40 do 80° C.

System monitorowania powinien umożliwiać analizę konstrukcji w czasie rzeczywistym, co zapewnia bezpieczeństwo użytkownika oraz obniża koszty eksploatacji i konserwacji monitorowanej konstrukcji.\

*pkt. 2.1.16.3.15 usunąć jeżeli Zamawiający nie przewiduje budowy obiektów, które będą wymagały zainstalowania systemu monitorowania konstrukcji.*

#### **2.1.16.4 Drogowe obiekty inżynierskie pełniące funkcje przejść dla zwierząt**

- 1) Przejścia dla zwierząt wyszczególnione w decyzji środowiskowej muszą umożliwiać przejście przez wszystkie przeszkody zlokalizowane na szlaku migracji (o min. współczynniku ciasnoty względnej wymaganym dla danej grupy zwierząt) w celu bezpiecznego wyprowadzenia zwierząt poza pas drogowy. W przypadku przejść dla małych zwierząt i płazów dopuszcza się migrację zwierząt po powierzchni drogi równoległej pod warunkiem, że nasypy tej drogi nie będą wyższe niż 1,5 m i nachylenie skarp nie będzie bardziej strome niż 1:2, a natężenie ruchu odpowiednio niskie, umożliwiające przechodzenie zwierząt.
- 2) W przejściach dla zwierząt zespolonych z ciekami, koryta cieków należy zlokalizować w centralnej części przejścia, a po obu stronach cieku powinny znajdować się pasy przeznaczone do migracji zwierząt o szerokości określonej w decyzji środowiskowej. W przypadku konieczności umacniania brzegów koryt cieków należy wykonać je z wykorzystaniem naturalnych kruszyw lub faszyny,
- 3) Skarpy nasypów pełniących funkcję najść (naprowadzeń) na przejścia należy formować z zachowaniem wymagań dotyczących kąta nachylenia określonych w decyzji środowiskowej. Kształt przejścia górnego (w rzucie) powinien być obustronnie lejkowaty, rozszerzający się płynnie od środka obiektu w kierunku podstawy nasypów najść,

- 4) Przejścia dla małych zwierząt powinny zapewniać funkcjonalność i drożność szlaku migracji, a w szczególności nie powinny być kratowane. Ich profil podłużny powinien umożliwiać odpowiednie odwodnienie zapobiegające gromadzeniu się wody wewnątrz przejścia, („suche przejścia”),
- 5) Nawierzchnię na przejściach dla zwierząt należy wykonać zgodnie z warunkami decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w sposób zapewniający rozwój roślinności, której skład gatunkowy i struktura powinny być zbliżone do zbiorowisk roślinnych występujących w otoczeniu drogi,
- 6) W przejściach zespolonych z drogami konstrukcja drogi powinna posiadać nawierzchnię zgodną z wymaganiami decyzji środowiskowej. Zastosowanie innych rozwiązań jest dopuszczalne jedynie w przypadku ich akceptacji przez RDOŚ po przeprowadzeniu ponownej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko. W przypadku zastrzeżeń organu, wniesionych pisemnie w formie m.in. wezwania lub Postanowienia w ramach postępowania dotyczącego ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, Wykonawca jest zobowiązany przywrócić rozwiązania zgodne z DŚU. Przywrócenie rozwiązań z DŚU stanowi ryzyko Wykonawcy i nie ma wpływu na ZKK i CnU.
- 7) Na dojazdach do przejść dla zwierząt należy umieścić przeszkody uniemożliwiające swobodny wjazd pojazdów dwuśladowych.
- 8) Przepusty pełniące funkcje ekologiczne o długości większej lub równej 15,0 m, a także obiekty mostowe pełniące funkcje ekologiczne powinny umożliwiać przejście dla celów utrzymaniowych, szerokość przejścia nie powinna być mniejsza niż 0,9 m, a wysokość nie powinna być mniejsza niż 1,9 m (w przypadku przepustów wymagane jest aktualne o ile nie będzie to powodowało zmiany niwelety, w stosunku do niwelety jaka byłaby przy zastosowaniu minimalnych wymaganych parametrów ich światła).

#### **2.1.16.5 Próbnym obciążeniach obiektów**

Prace związane z próbnym obciążeniem, tj.:

- 1) przygotowanie projektu próbnego obciążenia;
- 2) prowadzone badania;
- 3) opracowanie raportu;

należy wykonać zgodnie z zaleceniami stanowiącymi Załącznik do Zarządzenia Nr 47 Generalnego Dyrektora DKiA z dnia 10 sierpnia 2011 r. dotyczącego wykonywania badań pod próbnym obciążeniem drogowych obiektów mostowych [3.1.2 – 29].

Próbnym obciążeniem należy wykonać w obecności Nadzoru i Zamawiającego.

### **2.1.16.6 Kolejowe obiekty inżynierskie**

Należy zaprojektować i wybudować kolejowe obiekty inżynierskie zgodnie ze stosownymi przepisami w tym zakresie, w szczególności zgodnie z Rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie [6] i w uzgodnieniu z zarządcą infrastruktury kolejowej.

Nie dopuszcza się by obiekt prowadzący ruch kolejowy pełnił jednocześnie inne funkcje nie związane z prowadzeniem ruchu kolejowego (np. funkcję górnego przejścia dla zwierząt).

### **2.1.17 Architektura i zagospodarowanie terenu**

#### **2.1.17.1 Zagospodarowanie terenu**

W ramach zagospodarowania terenu należy zaprojektować i wybudować sieci wraz z przyłączami, w zakresie sieci:

- 1) wodociągowych, odprowadzających ścieki, kanalizacji deszczowych, oczyszczalni ścieków ;
- 2) gazowych;
- 3) teletechnicznych;
- 4) energetycznych;
- 5) kontroli bezpieczeństwa wraz z monitoringiem;
- 6) i innych według potrzeb.

Wszystkie urządzenia ww. sieci, należy lokalizować w liniach rozgraniczających projektowanej **autostrady/drogi ekspresowej**, lecz wyłącznie po wewnętrznej stronie projektowanego ogrodzenia drogowego i linii podziałów wewnętrznych (tj. w docelowym pasie drogowym drogi krajowej), nie należy lokalizować przedmiotowej infrastruktury w pasie drogi, której przekazanie planowane jest innym zarządcom. Z jednoczesnym wyłączeniem elementów przyłączenia i zasilania infrastruktury drogowej i związanej z drogą, dla dróg które nie stanowią lub docelowo nie będą stanowić części **autostrady/drogi ekspresowej**.

Ponadto wszystkie budowane instalacje, urządzenia i sieci należy zaprojektować i wykonać w sposób:

- umożliwiający łatwy dostęp w celu konserwacji, utrzymania lub naprawy przy jednoczesnym uniemożliwieniu dostępu osób niepowołanych;
- dostosowany do miejscowych warunków atmosferycznych;



- zapewniający bezpieczne użytkowanie oraz minimalizujący akty wandalizmu i kradzieży, a także możliwość wykorzystania do innych celów niż do tych, do których są przewidziane;

Warunkiem przystąpienia do wykonywania robót związanych z budową sieci wraz z przyłączami konieczne jest między innymi uzyskanie przez Wykonawcę stosownych ostatecznych uzgodnień dokumentacji projektowej w niezbędnym zakresie, przez gestorów sieci.

Na etapie opracowywania Projektu Budowlanego i Wykonawczego, należy wystąpić z wnioskiem/wnioskami w imieniu Zamawiającego do Gestora sieci o wydanie technicznych warunków przyłączenia do sieci infrastruktury drogowej/związanej z drogą. Treść zapisów w ww. wnioskach wraz z załącznikami podlega uzgodnieniu i akceptacji przez Zamawiającego, przed ich złożeniem u Gestora sieci.

Uzyskane warunki techniczne należy, każdorazowo po ich przeanalizowaniu w aspekcie ich zasadności i zgodności z obowiązującymi przepisami prawa, przekazywać wraz z opinią projektanta w tej sprawie, Inżynierowi i Zamawiającemu do akceptacji. Po uzyskaniu przedmiotowej akceptacji, należy opracować dokumentację projektową niezbędną do uzyskania zezwoleń na realizację i do realizacji Robót.

W przypadku nałożenia przez właścicieli bądź zarządców infrastruktury technicznej (sieci) obowiązku zawarcia umów, regulujących wzajemne zobowiązania z Inwestorem (podmiot przyłączany), projekty umów na przyłączenie do sieci przesłane razem z technicznymi warunkami, Wykonawca, za pośrednictwem Inżyniera, przekaże Zamawiającemu.

Z chwilą przekazania przedmiotu zamówienia (bądź jego części), do użytkowania wszystkie przyłącza do urządzeń infrastruktury związanej z drogą powinny być zrealizowane docelowo.

#### **2.1.17.1.1 Budowa sieci wodociągowych, odprowadzających ścieki, kanalizacji deszczowej oraz oczyszczalni ścieków**

Zakres sieci wodociągowej obejmuje:

- 1) sieci wodociągowe zasilające;
- 2) przyłącza i urządzenia wewnętrzne do obiektów objętych zamówieniem.

Dla potrzeb obiektów przy **autostradzie/drodze ekspresowej** należy zaprojektować i wybudować wodociągi zasilające i rozdzielcze na terenie obiektów. Wodociągi zasilające należy podłączyć do istniejących lokalnych sieci wodociągowych. Na każdym przewodzie wodociągowym zasilającym należy wykonać studzienkę wodomierzową. Inne źródła zasilania w wodę (ujęcia lokalne) mogą być zastosowane wyłącznie po uzyskaniu od właściwego Zarządcy infrastruktury wodociągowej stanowiska o braku możliwości technicznych zaopatrzenia w wodę.

Zakres sieci kanalizacji obejmuje:

- 1) sieć kanalizacyjną odprowadzających ścieki i kanalizację deszczową;
- 2) przyłącza i urządzenia wewnętrzne do obiektów objętych zamówieniem;
- 3) oczyszczalnię ścieków.

Ścieki z obiektów zlokalizowanych przy **autostradzie/drodze ekspresowej** należy odprowadzić do oczyszczalni ścieków lub kanalizacji, zgodnie z decyzjami w tym zakresie. Na terenie poszczególnych obiektów zlokalizowanych przy **autostradach/drogach ekspresowych** (tam gdzie nie można odprowadzić ścieków do systemów kanalizacyjnych) należy wybudować biologiczno-chemiczne oczyszczalnie ścieków.

W projektowanych oczyszczalniach ścieków należy przewidzieć redukcję stężeń zanieczyszczeń poniżej dopuszczalnych wskaźników zanieczyszczeń ścieków wprowadzonych do odbiorników zgodnie Rozporządzeniem w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego [55]. Wydajność oczyszczalni ścieków powinna uwzględniać dodatkowy zrzut ścieków z autokarów.

Kanalizację deszczową należy zaprojektować w miejscach, gdzie nie jest możliwe zastosowanie odwodnienia powierzchniowego.

#### **2.1.17.1.2 Budowa sieci gazowej**

Na potrzeby grzewcze budynków na wszystkich obiektach należy zaprojektować i wykonać sieć oraz przyłącza gazu ziemnego lub zbiorniki i przyłącza gazu płynnego.

#### **2.1.17.1.3 Budowa sieci i urządzeń teletechnicznych**

Sieć i urządzenia teletechniczne związane z drogą należy zaprojektować i wybudować zgodnie z wymaganiami określonymi w „Wytycznych dla kanałów technologicznych” – załącznik nr 1 oraz w „Wytycznych stosowania Logo GDDKiA” – załącznik nr 8  
Sieć i urządzenia niezwiązane z drogą zgodnie z wymaganiami gestorów sieci.

#### 2.1.17.1.4 Budowa sieci i urządzeń elektroenergetycznych

Należy zaprojektować i wykonać zasilanie w energię elektryczną z istniejącej dystrybucyjnej sieci elektroenergetycznej w terenie wraz z instalacjami odbiorczymi, w tym linie kablowe niskiego napięcia od złączy kablowo-pomiarowych budowanych przez Gestora sieci lub od rozdzielnic abonenckich stacji transformatorowych zgodnie z warunkami przyłączenia do sieci elektroenergetycznej, w kierunku wszystkich obiektów infrastruktury drogowej/związanej z drogą wymagających zasilania w energię elektryczną:

- 1) urządzeń obsługi ruchu: MOP, MPO;
- 2) urządzeń utrzymania **autostrady/drogi ekspresowej**: OUA/OD;
- 3) urządzeń oświetlenia placów na terenie MOP, MPO, OUA/OD;
- 4) urządzeń oświetlenia **autostrady/drogi ekspresowej** wraz z obiektami mostowymi (w tym oświetlenia wewnętrznego obiektów skrzynkowych);
- 5) urządzeń zarządzania drogą i potrzeb BRD oraz innych urządzeń infrastruktury drogowej;
- 6) miejsc pod budowę urządzeń w pasie drogowym wg. koncepcji systemu zarządzania ruchem;
- 7) stacji ładowania pojazdów elektrycznych na terenie OUA/OD;
- 8) urządzeń sieciowych (teletransmisyjnych);
- 9) urządzeń systemu łączności drogowej;
- 10) urządzeń wyposażenia i utrzymania tuneli;
- 11) innych urządzeń infrastruktury drogowej i związanych z drogą.

Ponadto należy zaprojektować i wybudować abonenckie linie elektroenergetyczne SN wraz ze stacjami transformatorowymi SN/nn, jeśli taka konieczność wynikać będzie z technicznych warunków przyłączenia do sieci elektroenergetycznej określonych przez Gestora sieci. Abonenckie stacje transformatorowe SN/nN wraz z wyposażeniem należy zaprojektować i wykonać wyłącznie jako stacje tzw. prefabrykowane czyli kontenerowe lub kompaktowe. Stacje należy wykonać kolorze: ściany zewnętrzne w kolorze piaskowym, drzwi i dach w kolorze brązowym. Jednocześnie stacje transformatorowe dla potrzeb zasilania OUA/OD muszą być zaprojektowane i wykonane wyłącznie jako stacje kontenerowe z obsługą z wewnątrz. Wszystkie abonenckie linie średniego napięcia (SN) oraz tzw. zalicznikowe linie i instalacje niskiego napięcia (nN), należy zaprojektować i wykonać wyłącznie jako doziemnie linie kablowe.

Projektowana lokalizacja: abonenckich stacji transformatorowych, linii kablowych z wyłączeniem abonenckich linii SN na trasie przebiegu zlokalizowanym poza granicą pasa drogowego, szaf oświetleniowych, złączy kablowych zalicznikowych oraz innych szaf związanych z funkcjonowaniem infrastruktury drogowej oraz związanej z drogą, itp., jako

rozwiązanie podstawowe musi znajdować się po wewnętrznej stronie projektowanego ogrodzenia autostrady/drogi ekspresowej. Natomiast elementy infrastruktury drogowej oraz związanej z drogą wraz z instalacjami w zakresie ich zasilania i przyłączenia do sieci elektroenergetycznej dla dróg, które nie stanowią lub docelowo nie będą stanowić części **autostrady/drogi ekspresowej** (np. szafa oświetleniowa dla potrzeb oświetlenia drogi innej kategorii przechodzącej nad/pod drogą ekspresową, oświetlenie dodatkowych jezdni dla obsługi terenów przyległych do pasa drogowego, o których mowa w § 8a ust. 1 pkt. 2 [3],), należy lokalizować wyłącznie po zewnętrznej stronie projektowanego ogrodzenia **autostrady/drogi ekspresowej** oraz linii geodezyjnych podziałów wewnętrznych.

Dodatkowo lokalizacja projektowanej infrastruktury drogowej oraz związanej z drogą musi zapewniać łatwy, dojazd dla pojazdów samochodowych obsługi wykorzystywanych przez służby utrzymaniowe, bez konieczności pozostawiania pojazdów na pasie awaryjnym ciągu głównego **autostrady/drogi ekspresowej** lub pobocznej drogi innej kategorii. Proponowane rozwiązania w zakresie lokalizacji wymagają akceptacji Zamawiającego po uprzednim zaopiniowaniu przez Inżyniera kontraktu. Dla potrzeb użytkowania (przede wszystkim eksploatacji i utrzymania) elementów infrastruktury drogowej oraz związanej z drogą wraz z instalacjami w zakresie ich zasilania i przyłączenia do sieci elektroenergetycznej, odpowiednio przez jej właścicieli - zarządców dróg, gminy, oraz najemców MOP lub dzierżawców infrastruktury zlokalizowanej w obszarze MOP, dla:

- dróg, które nie stanowią lub docelowo nie będą stanowić części **autostrady/drogi ekspresowej** (np. oświetlenie drogi innej kategorii przechodzącej nad/pod drogą ekspresową, oświetlenie dodatkowych jezdni dla obsługi terenów przyległych do pasa drogowego, o których mowa w § 8a ust. 1 pkt. 2 [3],),
  - oświetlenia dróg krajowych, innych niż autostrady i drogi ekspresowe w rozumieniu ustawy [2] przebiegających w granicach terenu zabudowy,
  - infrastruktury zlokalizowanej w obszarze MOP (dla każdego z pary MOP oddzielnie),
- należy wykonać dodatkowe oddzielne egzemplarze kompletnej dokumentacji projektowej (projekt techniczny) zawierającej w szczególności wszystkie obliczenia elektryczne i oświetleniowe oraz dokumentacji powykonawczej wraz z pełną dokumentacją niezbędną do dokonania odbioru robót oraz przeprowadzenia odbioru końcowego, zgodnie z wymaganiami wskazanymi odpowiednio w WWiORB nr D.01.03.01; D.01.03.02D.07.07.01 i D.10.12.01.

**OUA/OD** oraz stacje pomp - przepompownie (w przypadku gdy awaria zasilania z sieci elektroenergetycznej przepompowni może spowodować zalanie jezdni uniemożliwiające prowadzenie ruchu drogowego) i tunele należy wyposażyć dodatkowo w rezerwowe źródła zasilania - zespoły prądotwórcze uruchamiane automatycznie. Jednocześnie cały teren każdej przepompowni wyposażonej w zespół prądotwórczy oraz plac manewrowy przyległy do jej ogrodzenia poza obszarem przepompowni należy oświetlić oraz objąć monitoringiem.

Należy zastosować zespoły prądowórcze zgodnie z wymaganiami określonymi w „Wytycznych dla agregatów (zespołów) prądowórczych”- załącznik nr 6.

W związku z powyższym na etapie opracowywania projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz Projektu architektoniczno-budowlanego (poprzednio budowlanego i wykonawczego), należy wystąpić z wnioskiem/wnioskami w imieniu Zamawiającego do Gestora sieci o wydanie technicznych warunków przyłączenia do sieci infrastruktury drogowej/związanej z drogą. Treść zapisów w ww. wnioskach wraz z załącznikami podlega uzgodnieniu i akceptacji przez Zamawiającego, przed ich złożeniem u Gestora sieci. . Należy każdorazowo dostosować wielkość zapotrzebowanej mocy i energii oraz układu jej dostarczania przede wszystkim do rodzaju projektowanej instalacji odbiorczej i wielkości mocy zainstalowanej projektowanych odbiorników, a także zapewnić selektywność i stopniowanie zabezpieczeń (nadmiarowo-prądowych). Jednocześnie w dokumentacji projektowej, w szczególności w projekcie technicznym, należy przedstawić bilans (zestawienie), przede wszystkim w zakresie wielkości mocy i zabezpieczeń nadmiarowo-prądowych dla instalacji odbiorczych (zainstalowanych odbiorników) w rozbiciu na poszczególne obwody w odniesieniu do wielkości mocy tzw. zapotrzebowanej oraz wartości zabezpieczenia wskazanego w technicznych warunkach przyłączenia do sieci elektroenergetycznej (WT). Jako wielkość odniesienia dla zabezpieczenia nadmiarowo-prądowego należy przyjmować odpowiednio wartość zabezpieczenia przedlicznikowego wskazanego odpowiednio w WT dla przyłączenia instalacji odbiorczej do sieci na poziomie nN lub wartości zabezpieczenia wskazaną w dokumentacji projektowej (w szczególności w projekcie technicznym) dla przyłączenia instalacji na poziomie SN. Bilans (zestawienie) przede wszystkim w zakresie wielkości mocy i zabezpieczeń nadmiarowo-prądowych, należy sporządzić każdorazowo osobno dla każdego z warunków technicznych przyłączenia do sieci elektroenergetycznej (WT) w oparciu, o które sporządzone zostały opracowania projektowe. Dla potrzeb zapewnienia prawidłowej i bezpiecznej eksploatacji, należy zaprojektować i wykonać zabezpieczenia nadmiarowo-prądowe w zakresie zwarciovym oraz przeciążeniowym dla wszystkich obwodów instalacji odbiorczych na całej ich długości, ze szczególnym uwzględnieniem odcinków linii kablowych niskiego napięcia od złączy kablowo-pomiarowych budowanych przez Gestora sieci lub od rozdzielnic abonenckich stacji transformatorowych w kierunku wszystkich złączy kablowych (tzw. zalicznikowych), szaf oświetleniowych oraz innych szaf związanych z funkcjonowaniem infrastruktury drogowej oraz związanej z drogą wymagających zasilania w energię elektryczną.

W miejscach zarezerwowanych pod instalację urządzeń [dotyczy wyłącznie stacji meteorologicznych (pogodowych) i stacji monitoringu przejść dla zwierząt\*], dopuszcza się zasilanie z odnawialnych źródeł energii elektrycznej tzw. hybrydowych (stacja solarna + generator wiatrowy) wyłącznie w przypadku braku dostępu do sieci niskiego napięcia lub

utrudnionego dostępu do sieci niskiego napięcia, powodującego poniesienie niewspółmiernych nakładów w stosunku do mocy zapotrzebowanej. Parametry (moce) każdego osobno z wymienionych powyżej odnawialnych źródeł energii muszą zapewniać 100% zaopatrzenia urządzenia w energię elektryczną w okresie całego roku.

Wszystkie nowo budowane urządzenia sieci elektroenergetycznej (szafy oświetleniowe, złącza kablowe, stacje transformatorowe, rozdzielnice, itp.) dla potrzeb związanych z zasilaniem urządzeń infrastruktury drogowej/związanych z drogą należy wyposażyć w tabliczki oznaczeniowe oraz tabliczki ostrzegawcze (opis i znaki ostrzegawcze). Zapisy w pkt. 2.1.20.6. stosuje się odpowiednio.

Dla ochrony stanowisk pojazdów z materiałami niebezpiecznymi przed wyładowaniami atmosferycznymi na terenie MOP należy zamontować urządzenia ochrony odgromowej, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.

W celach projektowych należy założyć wykorzystanie energii elektrycznej do zasilania oświetlenia, elektronarzędzi, sprzętów AGD, zaplecza kuchennego, odbiorów technologicznych, stacji ładowania pojazdów elektrycznych zlokalizowanej w obrębie **OUA/OD**, itd. W szacowaniu zapotrzebowania należy uwzględnić udział klimatyzacji. Przyjąć należy, że energia elektryczna nie będzie wykorzystywana do ogrzewania pomieszczeń za wyjątkiem sanitariatów na MOP rodzaju I.

Wszystkie zaprojektowane i wykonane sieci, linie, instalacje odbiorcze oraz rozwiązania materiałowe (maszyny i urządzenia elektryczne), a także wszelkie układy sterowania i rozruchowe dla potrzeb Zamawiającego, muszą zapewniać pobór energii elektrycznej przez instalacje odbiorcze przy odpowiednim współczynniku mocy. Współczynnik mocy określający kąt ( $\varphi$ ) pomiędzy wektorem napięcia elektrycznego i natężenia pobieranego prądu elektrycznego nie może przekraczać określonej wartości. Wymaga się, aby wartość funkcji  $\text{tg}\varphi$  nie przekraczała wartości 0,4 lub wartości niższej określonej przez gestora sieci do której instalacja odbiorcza została/będzie przyłączona oraz wartość współczynnika THD nie przekraczała 20 %. Dla każdej instalacji odbiorczej, należy dokonać pomiarów wielkości charakteryzujących pracę odbiorczych instalacji zasilających, tj. minimum: wartości oraz przebiegu napięcia i natężenia prądu, wartości mocy czynnej i biernej oraz wyznaczyć współczynnik mocy (tylko i wyłącznie jako wartość funkcji  $\text{tg}\varphi$  lub  $\text{cos}\varphi$ ). Jednocześnie Protokół z wykonanych pomiarów wraz z ich opracowaniem należy przekazać Inżynierowi kontraktu i Zamawiającemu. Wyniki pomiarów i obliczeń wykonanych na ich podstawie (protokół) podlegają akceptacji przez Zamawiającego po uprzednim wydaniu opinii/uzgodnienia przez Inżyniera kontraktu. Rozwiązania niekompensujące odpowiednio mocy biernej nie będą akceptowane przez Inżyniera Kontraktu i Zamawiającego.

Nieosiągnięcie w trakcie badań (pomiarów) sprawdzających parametrów elektrycznych, zakładanych (przyjętych) w dokumentacji projektowej, będzie podstawą do nieodebrania instalacji i układów odbiorczych.

W instalacjach odbiorczych, w których przewiduje się montaż układów napędowych, wyposażonych w silniki elektryczne o mocy czynnej  $P \geq 5,0$  kW, należy projektować wykonywać je wyłącznie jako wyposażone w urządzenia falownikowe (rozruch i praca ciągła).

Dla potrzeb napędu układów pompowych (stacje pomp, przepompownie, itp.), należy stosować zasilanie za pośrednictwem układów falownikowych bez względu na moc czynną (P) zastosowanych silników elektrycznych.

Wszystkie instalacje odbiorcze tj. zakres od złączy kablowo-pomiarowych budowanych przez Gestora sieci lub od rozdzielnic abonenckich stacji transformatorowych oraz linie elektroenergetyczne średniego napięcia i abonenckie stacje transformatorowe SN/nN wraz z uzgodnioną i zatwierdzoną instrukcją współpracy ruchowej, w celu umożliwienia Zamawiającemu zawarcia umowy na świadczenie usług dystrybucji energii elektrycznej i zakup energii elektrycznej oraz przeprowadzenia wymaganych pomiarów, badań, prób, rozruchów, odbiorów, itp. powinny zostać wykonane i potwierdzone przez Inżyniera minimum 10 tygodni przed przekazaniem przedmiotu zamówienia (lub jego części) do użytkowania.

W trakcie realizacji kontraktu Wykonawca, na polecenie Zamawiającego/Inżyniera jednoznacznie określi termin wykonania instalacji odbiorczej tzn. gotowości instalacji odbiorczej do przyłączenia do sieci elektroenergetycznej, oddzielnie dla każdego z technicznych warunków przyłączenia do sieci elektroenergetycznej. Termin wskazany przez Wykonawcę i potwierdzony przez Inżyniera stanowi podstawę do zawarcia przez Zamawiającego umowy o przyłączenie do sieci elektroenergetycznej z właściwym miejscowo Operatorem sieci dystrybucyjnej. Jednocześnie Zamawiający w terminie określonym w umowie o przyłączenie do sieci elektroenergetycznej zobowiązany jest do zawarcia umowy na świadczenie usług dystrybucji energii elektrycznej i zakup energii elektrycznej, co determinowane jest zrealizowaniem przez Wykonawcę instalacji odbiorczych tzn. gotowością instalacji do przyłączenia do sieci elektroenergetycznej wraz z dostarczeniem wymaganych i uzgodnionych przez podmiot świadczący usługi z zakresu dystrybucji energii elektrycznej dokumentów wymaganych dla danej grupy przyłączeniowej. Natomiast nie dotrzymanie tego obowiązku powoduje naliczenie Zamawiającemu kar umownych za każdy dzień zwłoki przez Gestora sieci. W związku z powyższym w sytuacji niedotrzymania deklarowanego przez Wykonawcę terminu wykonania instalacji odbiorczej, bądź dostarczenia przez wykonawcę wymaganych dokumentów, Zamawiający obciąży kwotą kary umownej Wykonawcę poprzez wystawienie stosownej noty księgowej z terminem płatności wynikającym z noty wystawionej przez Operatora.

*\*jeśli zakres wynika z zapisów w DŚU – decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska lub zmiany dokonanej Decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, albo z warunków lokalizacji przejścia dla zwierząt wydanych przez Park Narodowy lub inny podmiot.*



## 2.1.17.2 Architektura obiektów kubaturowych

### 2.1.17.2.1 Obwód **Utrzymania/Drogowy (OUA/OD)**

Przy projektowaniu **OUA/OD** należy przyjąć zasadę podziału terenu działki **OUA/OD** na następujące strefy:

- 1) strefa zarządzania położona w pasie najbliższego wjazdu na działkę, w której należy zlokalizować budynek administracyjno-socjalny oraz parkingi dla pracowników i klientów;
- 2) strefa techniczna, w której należy umieścić parkingi, garaże a także składy wyposażenia;
- 3) strefa magazynowania, w której należy zlokalizować magazyny materiałów zarówno do letniego jak i zimowego utrzymania w formie boksów, wolnego składowania oraz magazynu na sól; strefa magazynowania powinna być zlokalizowana na krańcu działki.

Należy zaprojektować i zagospodarować teren **OUA/OD**, zapewniając swobodną komunikację wewnętrzną i zlokalizowanie wszystkich wymienionych niżej obiektów oraz wyposażenia obwodu. Architekturę obiektów kubaturowych należy zaprojektować z uwzględnieniem uwarunkowań terenowych i krajobrazowych.

#### 2.1.17.2.1.1 Obiekty kubaturowe

##### **Budynek biurowo-socjalny**

Należy zaprojektować i wykonać budynek biurowo-socjalny według załączonych typowych rozwiązań projektowych.

Wskazane jest zlokalizowanie budynku w pobliżu wjazdu na teren **OUA/OD**.

##### **Budynek warsztatowo-garażowy z myjnią**

Należy zaprojektować i wykonać budynek warsztatowo-garażowy z myjnią według załączonych typowych rozwiązań projektowych.

Wskazane jest zlokalizowanie budynku w pobliżu budynku biurowo-socjalnego.

##### **Magazyn soli**

Należy zaprojektować i wykonać magazyn soli wyposażony w wytwornice chlorku sodu i chlorku wapnia/magnezu zainstalowane w pomieszczeniu z instalacją grzewczą oraz 2 zbiorniki na gromadzenie roztworów.

Opis obiektu:

- 1) całkowita wysokość min. 13 m;
- 2) powierzchnia użytkowa (składowania soli) min. 500 m<sup>2</sup>;
- 3) powierzchnia zabudowy min. 650 m<sup>2</sup>;



- 4) pojemność magazynu (przy gęstości soli 1,4 t/m<sup>3</sup> i wysokości składowania 5 m) min. 2 800 t.

Podstawowe wyposażenie magazynu soli:

- 1) system wentylacji magazynu;
- 2) brama wjazdowa;
- 3) instalacje wodno-kanalizacyjne;
- 4) kanalizacja deszczowa;
- 5) instalacja elektryczna i odgromowa;
- 6) ochrona od porażeń i ppoż.;
- 7) oświetlenie magazynu;
- 8) podłoże utwardzone odporne na negatywne oddziaływanie soli.

Wymagania:

- 1) konstrukcja magazynu powinna być trwale (co najmniej 25 lat) odporna na korozyjne oddziaływanie środowiska solnego. Ścianę oporową należy wykonać w technologii pozwalającej na przenoszenie nacisków pochodzących z obciążenia zmagazynowanym materiałem oraz obciążeń udarowych sprzętem ciężkim. Wysokość ściany oporowej – min. 3m. Ścianę oporową należy wykonać z materiału odpornego na korozyjne oddziaływanie zgromadzonego materiału lub zabezpieczyć antykorozyjnie;
- 2) konstrukcję magazynu należy wykonać w sposób zapewniający wjazd i rozładunek wewnątrz magazynu wysokotonażowych ciężarówek (min. wymiary bram wjazdowych: szerokość 5 m, wysokość 10 m);
- 3) należy wykonać szczelne podłoże, aby uniemożliwić przenikanie soli do środowiska gruntowo-wodnego, podczas prowadzenia wszystkich operacji związanych z rozładunkiem soli, produkcją solanki i załadunkiem solarek pod zadaszeniem;
- 4) magazyn należy wyposażyć w oświetlenie miejsca pracy i wjazdów do magazynu oraz w wentylację grawitacyjną i mechaniczną;
- 5) zastosowane rozwiązanie powinno spełniać wszystkie wymagania techniczne dla tego typu obiektów z zakresu ppoż., BHP i SANEPID;
- 6) magazyn należy wyposażyć w wyizolowane termicznie i ogrzewane pomieszczenie techniczne do zainstalowania wytwornicy i roztworu chlorku sodu i chlorku wapnia/magnezu;
- 7) stacja wytwarzania roztworu chlorku sodu powinna zapewniać: możliwość mechanicznego załadunku ładowarką czołową pod zadaszeniem, bez konieczności wyjazdu jej z magazynu (wydajność produkcji solanki, co najmniej 5 000 l/godz.), możliwość równoczesnej produkcji i pobierania roztworu chlorku sodu do dwóch solarek. Wytwornica roztworu chlorku sodu powinna pracować w cyklu zamkniętym,

tzn. całość pobieranej wody powinna być wykorzystana do produkcji roztworu chlorku sodu. Urządzenie to należy wyposażyć w system samoczynnego wyłączania przy niewłaściwym zadziałaniu. Sterowanie napełnianiem roztworem chlorku sodu zbiorników solarki powinno być zapewnione przy użyciu dwóch niezależnych agregatów wyposażonych w system automatycznego sterowania;

- 8) stacja wytwarzania roztworu chlorku wapnia/magnezu; Wytwornicę roztworu chlorku wapnia/magnezu należy tak zaprojektować, aby nie było barier wysokościowych przy transporcie (przenoszeniu) chlorku wapnia/magnezu. Pomieszczenie do wytwarzania roztworu chlorku wapnia/magnezu należy wyposażyć w system wentylacji grawitacyjnej i mechanicznej. Wydajność produkcji roztworu chlorku wapnia/magnezu min. 5 000 l/godz.

Minimalne parametry w stosunku do wyposażenia magazynu soli:

- 1) możliwość magazynowania 2 800 – 4 000 t soli drogowej;
- 2) możliwość magazynowania min. 15 t workowanego chlorku wapnia i 5 t chlorku magnezu (materiały higroskopijne);
- 3) 2 wielkometryrowe bramy wjazdowe;
- 4) wyposażenie:
  - a) wytwornica chlorku sodu o wydajności min. 5 000 l/h,
  - b) wytwornica roztworu chlorku wapnia/magnezu o wydajności min. 5 000 l/h,
  - c) zbiorniki magazynowe o pojemności 30 000 l (roztwór chlorku sodu),
  - d) zbiorniki magazynowe o pojemności 10 000 l (roztwór chlorku wapnia),
  - e) zbiorniki magazynowe o pojemności 5 000 l (roztwór chlorku magnezu),
  - f) systemy pomp umożliwiające tankowanie 2 solarek jednocześnie niezależnie od stosowanego roztworu.

Pomieszczenia, w których następować będzie produkcja roztworów, należy ocieplić w sposób umożliwiający utrzymanie temperatury min. 10°C

Pomieszczenia produkcyjne należy wyposażyć w systemy wentylacyjne.

W przyjętych rozwiązaniach technicznych należy zapewniać możliwość równoczesnego załadunku solarek solą oraz roztworami chlorku sodu i chlorku wapnia/magnezu tak, aby w ciągu 30 minut możliwy był kompletny załadunek 4 solarek.

### **Boksy na wolny skład materiałów**

Należy zaprojektować i wykonać boksy na wolny skład materiałów do bieżącego utrzymania dróg, takich jak: drogowe bariery ochronne, znaki, pachołki, kruszywo itp. o powierzchni maks. 36 m<sup>2</sup> w ilości 10 szt. Szerokość boksów - min. 5 m, wysokość ścian 1,5 m.

### **Wiata na sprzęt**

Należy zaprojektować i wykonać wiatę wolnostojącą na sprzęt do zimowego i letniego utrzymania dróg o powierzchni min. 200 m<sup>2</sup> oraz wysokości min. 4,5 m. Posadzkę należy wykonać z materiału uniemożliwiającego przenikanie zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego. Wiata na słupach stalowych, konstrukcja dachu stalowa, pokrycie dachu z materiału odpornego na korozję. Wiatę należy wyposażyć w odwodnienie liniowe. Należy zaprojektować i wykonać oświetlenie wiaty i instalację odgromową.

### **2.1.17.2.1.2 Jezdnie manewrowe, miejsca postojowe i chodniki**

Należy zaprojektować i wykonać jezdnie manewrowe, miejsca postojowe dla samochodów osobowych i ciężarowych o nawierzchni według wymagań KTKN PiP oraz chodniki o nawierzchni z kostki brukowej. Jezdnie manewrowe powinny zapewniać swobodną komunikację pomiędzy budynkami zlokalizowanymi na terenie **OUD/OD**.

Należy przyjąć parametry:

- 1) prędkość projektowa: 30 km/h;
- 2) kategoria ruchu: KR 3;
- 3) szerokość jezdni drogi manewrowej: 4 m – 7,5 m (uzależnione od strefy ruchu, przeznaczenia, promienia);
- 4) szerokość chodników: min. 1,5 m (2,0 m jeśli chodnik przylega do jezdni, zatoce postojowej);
- 5) szerokość pobocza ziemnego: 1 m – 2 m;
- 6) spadek poprzeczny jezdni dróg manewrowych i chodników: 2 % (z wyłączeniem łuków i krzywych przejściowych);
- 7) spadek poprzeczny chodników: 1-3 %.

Nawierzchnia na miejscach postojowych powinna posiadać zwiększoną odporność na obciążenia statyczne.

Jezdnie manewrowe należy zaprojektować i wykonać w sposób zapewniający ruch dwukierunkowy. Powinny one posiadać sprawny system odwodnienia.

Przed budynkiem biurowym należy zaprojektować i wybudować min. 15 miejsc parkingowych dla samochodów osobowych.

W okolicach części garażowo-magazynowej należy zaprojektować i wybudować min. 4 miejsca parkingowe dla samochodów ciężarowych.

Należy zaprojektować i wybudować 2 miejsca postojowe dla samochodów przewożących ładunki niebezpieczne, zgodnie z Rozporządzeniem jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie [3].

### 2.1.17.2.1.3 Pozostałe wyposażenie

#### a) Miejsce do przechowania odpadów (śmietnik)

Należy zaprojektować i wykonać miejsce o posadzce wykonanej z materiału uniemożliwiającego przenikanie zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego o powierzchni min. 12 m<sup>2</sup>, z zadaszeniem, pozwalające na postawienie min. 2 kontenerów na odpady o pojemności 1 100 l oraz pojemników do segregacji odpadów. Miejsce do przechowywania odpadów powinno posiadać dogodny dojazd, umożliwiający łatwy załadunek kontenerów na samochód.

Miejsce to powinno być osłonięte ogrodzeniem i zadaszeniem, które stanowiłoby ekran oddzielający je wizualnie i zapobiegało oddziaływaniu czynników atmosferycznych (parcie wiatru, opady deszczu).

#### b) Urządzenia techniczne

Należy zaprojektować, uzyskać zatwierdzenie zarządcy terenu (podmiotu zarządzającego drogą wewnętrzną) i wykonać oznakowanie poziome cienkowarstwowe i pionowe dróg manewrowych na terenie OUA/OD.

#### c) Przenośna stacja paliw

Należy zaprojektować i wykonać miejsce pod przenośną stację paliw przygotowane dla zbiornika o pojemności min 2 500 l wyposażone w instalację elektryczną 230/400 V w systemie TN-S. Należy zachować wszystkie wymogi w zakresie ochrony ppoż. i ochrony środowiska. Miejsce powinno być wyniesione ponad jezdnię min. 10 cm, a miejsce pod zbiornik przenośnej stacji paliw zabezpieczone przed ewentualnym uderzeniem. Należy zaprojektować i wykonać instalację uziemienia ochronnego, umożliwiającą łatwe i wielokrotne połączenia z przenośną stacją paliw (przede wszystkim zbiornika).

#### d) Maszt antenowy CB

Należy zaprojektować i wykonać bazowy maszt antenowy CB, zapewniający zasięg na całym OUA/OD i całym obsługiwanym przez OUA/OD odcinku drogi. Jego wysokość uzależniona jest od ukształtowania terenu. OUA/OD należy wyposażać w CB radio z możliwością nagrywania i automatycznego odtwarzania komunikatów.

#### e) Ogrodzenie całego OUA/OD wraz z bramą

Należy zaprojektować i wykonać trwałe ogrodzenie siatką w systemie panelowym ocynkowaną malowaną w kolorze RAL ..., o wysokości całkowitej min. 2 m na podmurówce betonowej. Brama w systemie ogrodzenia panelowego powinna być ocynkowana, malowana, otwierana automatycznie o szerokości min. 6 m. Furtka w systemie panelowym powinna być ocynkowana, malowana, otwierana automatycznie o szerokości min. 1,2 m. Należy zaprojektować i wykonać sterowanie bramą wjazdową i furtką z portierni zlokalizowanej w budynku socjalno-biurowym oraz dodatkowo sterowanie bramą drogą radiową za pomocą pilota.

W przypadku braku zasilania napęd wyposażony będzie w awaryjne otwieranie, które pozwoli na swobodny wyjazd z OUA/OD nie czekając na przyjazd serwisu w celu usunięcia usterki (awarii). Urządzenie powinno współpracować z dwoma liniami fotokomórek. Dodatkowa linia fotokomórek daje pewność, że zbyt płytko zaparkowany samochód i jego tylny zderzak podczas zamykania lub otwierania bramy nie ulegnie zniszczeniu.

#### **2.1.17.2.1.4 Infrastruktura techniczna i przyłącza**

##### **Sieć wodno-kanalizacyjna**

- 1) sieć wodociągowa wraz z przyłączem lub własne ujęcie wody. Należy zaprojektować i wykonać sieć wodociągową wraz z przyłączami. Zaprojektowanie i wykonanie własnego ujęcia wody dla OUA/OD, może być zastosowane wyłącznie po uzyskaniu od właściwego Zarządcy infrastruktury wodociągowej stanowiska o braku możliwości technicznych zaopatrzenia w wodę z sieci wodociągowej. OUA/OD powinien być zasilany wodą pitną oraz wodą przemysłową stosowaną do produkcji roztworów chlorku wapnia i sodu w sposób nieprzerwany;
- 2) Należy zaprojektować i wykonać sieć kanalizacji deszczowej i odprowadzającej ścieki,, w tym zaprojektować i wykonać oczyszczalnię ścieków (lub inne racjonalne rozwiązanie dopuszczone prawem do realizacji na danym terenie, z wyłączeniem zbiorników bezodpływowych). W projektowanej oczyszczalni ścieków należy zapewnić redukcję stężeń zanieczyszczeń poniżej dopuszczalnych wskaźników zanieczyszczeń wprowadzonych do odbiorników zgodnie z obowiązującymi przepisami. Należy zapewnić prawidłowe odwodnienie jezdni manewrowych i stanowisk postojowych przez wykonanie sieci kanalizacji deszczowej odwadniającej powierzchnie utwardzone OUA/OD. Należy zaprojektować odprowadzenie wód opadowych z utwardzonych powierzchni poprzez odpowiednie spadki poprzeczne i podłużne jezdni manewrowej, stanowisk postojowych i chodników – do wpustów ulicznych.

##### **Instalacja energetyczna wraz z przyłączami**

Należy zaprojektować i wykonać instalację elektryczną odbiorczą na całym obszarze OUA/OD oraz przyłącze, jeśli konieczność taka wynikać będzie z technicznych warunków przyłączenia do sieci elektroenergetycznej określonych przez Gestora sieci lub uwarunkowań techniczno-terminowych. OUA/OD należy zabezpieczyć w nieprzerwaną dostawę energii. Należy zaprojektować i zainstalować zespół prądotwórczy, włączany automatycznie z chwilą przerwania dostaw z sieci elektroenergetycznej, zapewniający dostawę energii elektrycznej do min.:

- 1) magazyn soli;
- 2) pokoje administracyjne;

- 3) stanowisko kierowania;
- 4) ciągi komunikacyjne budynku;
- 5) serwerownię;
- 6) kotłownię;
- 7) oświetlenie terenu OUA/OD stanowiące jednocześnie oświetlenie miejsc pracy na zewnątrz wraz z zasilaniem systemu kontroli bezpieczeństwa, monitoringu i łączności oraz bramy wjazdowej;
- 8) stacje pogodowe, jeśli nie są zasilane z odnawialnych źródeł energii;
- 9) stację ładowania pojazdów elektrycznych o mocy nie mniejszej niż 50 kW z 2 punktami ładowania.

We wszystkich budynkach OUA/OD należy zaprojektować i wykonać oświetlenie wyłącznie z wykorzystaniem opraw oświetleniowych wykonanych w technologii LED, a w toaletach dodatkowo z czujnikami ruchu.

Ponadto należy zaprojektować i wybudować abonenckie linie elektroenergetyczne SN wraz z abonenckimi stacjami transformatorowymi SN/nn, jeśli taka konieczność wynikać będzie z technicznych warunków przyłączenia do sieci elektroenergetycznej określonych przez Gestora sieci.

### **Oświetlenie terenu OUA/OD**

Należy zaprojektować i wykonać oświetlenie całego terenu OUA/OD spełniające wszystkie wymagania normy PN-EN 12464-2:2014-05 w zakresie terenu stanowiącego miejsca pracy na zewnątrz oraz dla dróg komunikacyjnych, a także pozostałego terenu w obszarze OUA/OD jako spełniające wszystkie wymagania określone w zeszytach normy: PKN CEN/TR 13201-1:2016-02; PN-EN 13201-2:2016-03; PN-EN 13201-3:2016-03; PN-EN 13201-4:2016-03 i PN-EN 13201-5:2016-03. W przypadku lokalizacji OUA/OD w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego należy zaprojektować i wykonać oświetlenie dojazdów z OUA/OD do węzła w oparciu o normy wskazane w ppkt 1) w pkt. 2.1.20.3. PFU

### **Sieć teletechniczna wraz z przyłączami**

Należy zaprojektować i wykonać sieć teletechniczną służącą do transmisji danych oraz realizowania połączeń telefonicznych i internetowych, zapewniając łączność z min. 2 numerów telefonów oraz Internetu. Należy zaprojektować i wykonać przyłącza dla niezbędnych do celów prowadzenia prac utrzymaniowych systemów autostradowych, w tym połączenie z właściwym CZR.

**Sieć gazowa wraz z przyłączami**

Należy zaprojektować i wykonać sieć gazową wraz z przyłączami na potrzeby eksploatacyjne OUA/OD. Zaprojektowanie i wykonanie zbiorników gazu płynnego, może być zastosowane wyłącznie po uzyskaniu od właściwego Zarządcy infrastruktury gazowej stanowiska o braku możliwości technicznych zaopatrzenia w gaz z sieci gazowej.

**Mała stacja pogodowa rejestrująca temperatury gruntu, powietrza oraz prędkości wiatru.**

Należy wykonać małą stację pogodową umieszczoną w budce meteorologicznej na wysokości 2 m nad ziemią. Stacja pogodowa powinna być wyposażona w elektroniczny termometr i higrometr. Dane: temperatura powietrza, temperatura nawierzchni drogi i wilgotność powietrza powinny być zapisywane w pamięci elektronicznej urządzenia na okres min. 1 roku z częstotliwością zapisu, co 1 godzinę. Ww. dane powinny być wyświetlane na wyświetlaczu montowanym wewnątrz OUA/OD w ogólnodostępnym pomieszczeniu części służb utrzymania. Urządzenie ma umożliwiać odczyt danych w dowolnej chwili. Urządzenie powinno być wyposażone w wyświetlacz alfanumeryczny o wysokości cyfr ok. 10 mm, na którym wyświetlane są jednocześnie: temperatura powietrza, temperatura nawierzchni drogi, wilgotność powietrza oraz aktualna data i godzina. Urządzenie powinno analizować zebrane dane i posiadać funkcję automatycznego sygnalizatora gołoledzi, sygnalizując dźwiękiem i światłem sytuację zagrożenia gołoledzią oraz przekroczenia alarmowych temperatur i wilgotności. Ustawianie wartości krytycznych powinno być realizowane za pomocą klawiatury lub z komputera PC. Dane ze stacji pogodowej muszą być przesyłane Zamawiającemu w formacie przez niego udostępnionym.

Wymagania:

- 1) Zakres mierzonych temperatur: -od -40 °C do +85 °C, rozdzielczość 0,1 °C, dla zakresu -10 °C ÷ +10 °C dokładność do 0,1 °C;
- 2) Pomiar wilgotności: 0% ÷ 100% w zakresie -40 °C ÷ +60 °C, dokładność pomiaru 2% w zakresie do 90%, poza zakresem od 3% do 4 %;
- 3) Pomiar prędkości i kierunku wiatru – od 0 m/s do 60 m/s, dokładność pomiaru 1%, zakres pomiarowy dot. pomiaru kierunku wiatru 0 ° ÷ 360 °;
- 4) Prognozowanie temperatury zamarzania;
- 5) Zasilanie 220-230 V, 50Hz”.
- 6) Miernik kierunku i prędkości wiatru oraz moduł mierzący wielkość opadów oraz czujnik prognozujący temperaturę zamarzania,
- 7) Czujnik przejrzystości powietrza.

Urządzenie w zakresie powyższych, mierzonych parametrów powinno działać równoważnie do norm PN-EN 15518-1:2011, PN-EN 15518-2:2011, PN-EN 15518-3:2011, PN-EN 15518-4:2011. Urządzenie powinno być wyposażone w jednostkę komunikacyjną, umożliwiającą transmisję danych do innych miejsc. Jednostka komunikacyjna powinna posiadać oprogramowanie komunikacyjne, umożliwiające pakietyzację danych oraz implementację protokołu TCP/IP. Jednostka komunikacyjna powinna posiadać możliwość podłączenia zewnętrznej anteny GSM. Numery portów komunikacyjnych, poprzez które będzie odbywała się transmisja danych zostaną wskazane przez Zamawiającego. Jednostka komunikacyjna powinna wspierać IPsec (ang. Internet Protocol Security, IP Security) - zbiór protokołów służących implementacji bezpiecznych połączeń oraz wymiany kluczy szyfrowania pomiędzy komputerami. Należy zapewnić możliwość podłączenia poszczególnych urządzeń do sieci przewodowej LAN za pomocą skrętki, albo światłowodu. Forma przekazywania danych to struktura xml opracowana przez Wykonawcę pozwalająca przesłać komplet danych pozyskiwanych przez stację meteorologiczną oraz jej dotyczących: wyniki pomiarów oraz podstawowe informacje identyfikujące daną stację meteorologiczną, alarmy o zdarzeniach mogących skutkować pogorszeniem poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Należy przekazać pełną dokumentację przedstawiającą strukturę xml dla przepływu danych. Należy zapewnić konfigurację sieciową urządzenia, ustanowienie połączeń do wskazanych przez Zamawiającego urządzeń (w całym okresie trwania umowy).

### **System kontroli bezpieczeństwa i monitoringu**

Należy zaprojektować i wykonać system kontroli bezpieczeństwa wraz ze zdalnym otwieraniem bramy i monitoringiem wizyjnym całego terenu OUA/OD wyposażonym w komunikator głosowy (przy bramie). Należy przewidzieć ciągły obraz z kamer wraz z możliwością rejestracji i archiwizacji na okres min. 30 dni. Należy zastosować kamery o parametrach: min. 4 klatki na sekundę w rozdzielczości D1 czyli 704/576.

#### **2.1.17.2.2 Miejsce Obsługi Podróżnych (MOP)**

Należy przyjąć zasadę podziału terenu działki pod MOP na następujące strefy:

- 1) strefa parkingowo-techniczna położona w pasie najbliższej autostrady/drogi ekspresowej;
- 2) strefa wypoczynku położona w głębi działki.

Podłączenie miejsc obsługi podróżnych do autostrady/drogi ekspresowej należy wykonać za pomocą oświetlonych pasów włączania i wyłączania. Długość pasów włączania i wyłączania zostanie ustalona na podstawie zaleceń Zarządcy drogi wynikające z



odniesienia się do Audytu BRD, nie będzie jednak mniejsza niż wynika to z obowiązujących przepisów prawa. Na terenie MOP należy przyjąć zasadę jednokierunkowej organizacji ruchu, za wyjątkiem odcinka łączącego MOP z drogą innej kategorii lub dodatkową jezdnią obsługującą przyległy teren. Należy zapewnić aby układ jezdni obsługujących teren MOP rodzaju II i III był tak zaprojektowany, aby była możliwość powrotu dla każdego typu pojazdów do miejsca, w którym będzie zlokalizowana stacja paliw. Stanowiska postojowe dla pojazdów ciężarowych zlokalizowane w pierwszej ukośnej linii postojowej należy projektować tak, aby kabiny pojazdów usytuowane były tyłem do jezdni głównej **autostrady/drogi ekspresowej**.

Oprócz opisanych parkingów i obiektów kubaturowych, dla każdego MOP należy zapewnić, w tym zaprojektować i wybudować:

- 1) zadane miejsca piknikowe wraz z elementami służącymi do wypoczynku (np. ławki, stoły) w liczbie 6 niezależnych wiat piknikowych, każda dla min. 4 osób. Zadanie miejsc piknikowych powinno zapewniać ochronę przed warunkami atmosferycznymi (ochrona przed słońcem oraz przed zacinającym deszczem). Słupy nośne zadania powinny być ceglane, natomiast elementy nośne konstrukcji ławek betonowe, ceglane lub żelazne. Siedziska ławek powinny być drewniane;
- 2) miejsce zabaw dla dzieci w postaci ogrodzonego placu zabaw zawierającego co najmniej 4 niezależne urządzenia do zabawy oraz bezpieczną nawierzchnię z tworzywa sztucznego. Urządzenia i nawierzchnia powinny spełniać wymogi norm PN-EN 1176 oraz PN-EN 1177. Na terenie ogrodzony należy dodatkowo umieścić dwie niezależne ławki dla opiekunów oraz uzgodniony z Zamawiającym regulamin korzystania z placu zabaw;
- 3) punkty czerpania wody pitnej;
- 4) miejsce na kontenery na odpady;
- 5) abonencką stację transformatorową SN/nn oraz abonencką linię elektroenergetyczną SN, jeśli taka konieczność wynikać będzie z technicznych warunków przyłączenia do sieci elektroenergetycznej określonych przez Gestora sieci.

### **MOP rodzaju I**

Należy wykonać docelowe zagospodarowanie MOP rodzaju I.

Należy na każdym MOP rodzaju I zaprojektować i wykonać:

- 1) jezdnie manewrowe o nawierzchni podatnej i miejsca postojowe o nawierzchni sztywnej, chodniki o nawierzchni z kostki betonowej brukowej oraz granitowe krawężniki, w tym:
  - a) stanowiska postojowe dla samochodów osobowych;

- b) stanowiska postojowe dla samochodów ciężarowych;
- c) stanowiska postojowe dla autokarów;
- d) stanowiska postojowe dla samochodów z ładunkiem niebezpiecznym (dla ochrony stanowisk pojazdów z materiałami niebezpiecznymi przed wyładowaniami atmosferycznymi na terenie MOP należy zamontować urządzenia ochrony odgromowej, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami);
- e) stanowiska dla służb pełniących obowiązki kontrolne, tj. wydzielone stanowisko do kontroli i ważenia pojazdów ciężarowych zlokalizowane przy wlocie na teren MOP;
- f) miejsce pod budowę ogólnodostępnej stacji ładowania pojazdów elektrycznych o mocy nie mniejszej niż 100 kW z minimum 2 punktami ładowania;

Ponadto dla każdego MOP rodzaju I należy zaprojektować:

- a) linię kablową niskiego napięcia od złącza kablowo-pomiarowego budowanego przez Gestora sieci lub od rozdzielnicy abonenckiej stacji transformatorowej SN/nn zgodnie z warunkami przyłączenia do sieci elektroenergetycznej, dla potrzeb zasilania w energię elektryczną ogólnodostępnej stacji ładowania pojazdów elektrycznych. Linię kablową niskiego napięcia należy doprowadzić do miejsca przeznaczonego pod budowę ww. stacji ładowania, którą należy zakończyć złączem kablowym;
- b) abonencką linię elektroenergetyczną SN wraz ze stacją transformatorową SN/nn, jeśli taka konieczność wynikać będzie z technicznych warunków przyłączenia do sieci elektroenergetycznej określonych przez Gestora sieci;

Zasilanie ogólnodostępnej stacji ładowania pojazdów elektrycznych o mocy nie mniejszej niż 100 kW musi wynikać z oddzielnych warunków przyłączenia do sieci elektroenergetycznej.

Należy przyjąć parametry:

- prędkość projektowa: 30 km/h;
- kategoria ruchu jezdni manewrowych: KR 4, w poniższej konstrukcji:
  - Warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej z zastosowaniem PMB 45/80-65, grubość 4 cm,
  - Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego, grubość 6 cm,
  - Warstwa podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego, grubość 10 cm,

- Warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C<sub>90/3</sub>, grubość 20 cm, oraz dolne warstwy konstrukcyjne zgodne z Tab. 8.3 KTKNPiP.
  - kategoria ruchu dla parkingów KR 5, konstrukcja nawierzchni sztywna, wykonana zgodnie z Tab. 9.4 KTKNS dla górnych warstw konstrukcji nawierzchni oraz zgodnie z Tab. 8.2 KTKNS dla dolnych warstw konstrukcyjnych;
  - szerokość jezdni manewrowej: 4m – 7.5 m (uzależnione od strefy ruchu, przeznaczenia, usytuowania stanowiska postojowego w stosunku do krawędzi jezdni, promienia łuku);
  - szerokość chodników: min. 2,0m;
  - szerokość pobocza ziemnego: 1m – 2m;
  - spadek poprzeczny jezdni manewrowych 2 % (z wyłączeniem łuków i prostych przejściowych);
  - spadek poprzeczny chodników 1-3 %.
- 2) wolnostojący budynek toalety zaprojektowany według załączonego typowego projektu architektoniczno-budowlanego. W budynkach należy zaprojektować i wykonać oświetlenie wyłącznie z wykorzystaniem opraw oświetleniowych wykonanych w technologii LED z czujnikami ruchu. Ponadto należy zaprojektować i wykonać armaturę bezdotykową (np. pisuary, baterie);
  - 3) elementy małej architektury;
  - 4) hydranty dla potrzeb Straży Pożarnej;
  - 5) zbiornik ppoż.;
  - 6) oczyszczalnię ścieków socjalno-bytowych, dostosowaną do zrzutów ścieków z autokarów;
  - 7) 2 stanowiska dla zrzutu ścieków z autokarów, z 5% pochyleniem płyty zlewnej w kierunku kratki ściekowej;
  - 8) 3 zestawy śmietników pozwalających na segregację odpadów, rozmieszczone w każdej ze stref oraz przy toalecie;
  - 9) kolumnę alarmową na MOP rodzaju I (dla autostrady);
  - 10) telewizję przemysłową;
  - 11) instalację elektryczną odbiorczą na całym obszarze MOP rodzaju I oraz przyłączy jeśli taka konieczność wynikać będzie z technicznych warunków przyłączenia do sieci elektroenergetycznej określonych przez Gestora sieci lub uwarunkowań techniczno-terminowych;
  - 12) oświetlenie terenu MOP rodzaju I w oparciu o wszystkie wymagania normy PN-EN 12464-2:2014-05 w zakresie terenu stanowiącego miejsca pracy na zewnątrz oraz dla dróg komunikacyjnych, a także pozostałego terenu w obszarze MOP jako spełniające

wszystkie wymagania określone w zeszytach normy: PKN CEN/TR 13201-1:2016-02; PN-EN 13201-2:2016-03; PN-EN 13201-3:2016:03; PN-EN 13201-4:2016-03 i PN-EN 13201-5:2016-03 lub rozwiązania równoważnego, za które uważać się będzie spełniające wszystkie wymagania przywołanych norm w przedmiotowym zakresie.

Ze względu na ograniczenia w prędkości poruszania się pojazdów na terenie MOP, nieznaczny ruch pieszych w porze od zmrzchu do świtu oraz wymóg oświetlenia całego terenu MOP, nie należy stosować dodatkowego dedykowanego oświetlenia przejść dla pieszych zlokalizowanych w obrębie MOP.

Przyjąć należy, że energia elektryczna nie będzie wykorzystywana do ogrzewania pomieszczeń za wyjątkiem sanitariatu na MOP rodzaju I.

Jezdnie manewrowe i miejsca postojowe należy zaprojektować i wykonać wraz z włączeniem do projektowanego systemu odprowadzenia wód deszczowych.

### **MOP rodzaju II i III**

W ramach inwestycji należy wykonać zagospodarowanie MOP-u zgodnie z opisanym powyżej standardem dla MOP rodzaju I (z wyłączeniem punktu f ) z uwzględnieniem rezerwy terenu pod rozbudowę o elementy zagospodarowania właściwe dla docelowego rodzaju MOP (MOP II lub MOP III). Koncepcję docelowego kształtu MOP, w tym przyjęta rezerwę terenu należy uzgodnić z Zamawiającym.

Roboty ziemne, odwodnienie oraz zasilanie w media, należy zaprojektować i wykonać, jak dla MOP rodzaju docelowego.

#### **2.1.17.3 Sieci i infrastruktura niezwiązana z drogą (np. teletechniczne, wodno-kanalizacyjne, elektroenergetyczne, gazowe, ciepłociągi, ujęcia wody, urządzenia kolejowe, itp.)**

Należy zaprojektować i wykonać przebudowę - usunięcie wszystkich kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną istniejącej sieci uzbrojenia terenu. W związku z tym należy opracować materiały do wniosków o wydanie technicznych warunków usunięcia kolizji (przebudowy) z istniejącą infrastrukturą techniczną sieci uzbrojenia terenu i na etapie wykonywania projektu architektoniczno-budowlanego (poprzednio budowlanego) i technicznego (poprzednio wykonawczego), należy wystąpić w imieniu i na rzecz Zamawiającego o wydanie odpowiednio nowych lub aktualizację warunków technicznych na budowę, przebudowę, zabezpieczenie i likwidację sieci oraz przyłączy do wszystkich właścicieli, gestorów sieci oraz podmiotów zarządzających kolidującą infrastrukturą

techniczną , a następnie o uzgodnienie ostatecznych rozwiązań projektowych w tym zakresie.

Uzyskane warunki techniczne należy, każdorazowo po ich przeanalizowaniu w aspekcie ich zasadności i zgodności z obowiązującymi przepisami prawa, ze szczególnym uwzględnieniem dyspozycji wynikających z treści art. 39 ust. 5 oraz ust. 5a Ustawy drogach publicznych [2], przekazywać wraz z opinią projektanta w tej sprawie, Inżynierowi i Zamawiającemu do akceptacji. Po uzyskaniu przedmiotowej akceptacji, należy opracować dokumentację projektową niezbędną do uzyskania zezwoleń na realizację i do realizacji Robót.

Warunkiem przystąpienia do wykonywania robót związanych z usunięciem kolizji konieczne jest między innymi uzyskanie przez Wykonawcę stosownych ostatecznych uzgodnień dokumentacji projektowej w niezbędnym zakresie oraz akceptacji wykonawcy robót branżowych, przez gestorów sieci.

Występując o wydanie technicznych warunków usunięcia kolizji, ostatecznych rozwiązań projektowych oraz podobnych uzgodnień Wykonawca zobowiązany jest uzyskać informację od właściciela lub zarządcy infrastruktury technicznej sieci uzbrojenia terenu planowanej do przebudowy w ramach usunięcia kolizji, o współfinansowaniu ich budowy, modernizacji, itp. ze środków pochodzących z funduszy UE lub braku takiego współfinansowania, w związku z zakazem podwójnego finansowania wydatków dla tej samej infrastruktury. Obowiązek ten ma zastosowanie również dla przebudowy odcinków dróg, kolei, chodników, ścieżek rowerowych, ścieżek pieszo-rowerowych i innych w związku z budową przedmiotowego odcinka **autostrady/drogi ekspresowej.**

W przypadku nałożenia przez właścicieli bądź zarządców infrastruktury technicznej obowiązku zawarcia umów, regulujących wzajemne zobowiązania z Inwestorem, a zarazem warunkujące udostępnienie infrastruktury w celu wykonania usunięcia kolizji, należy projekty umów na przebudowę sieci przesłać razem z technicznymi warunkami usunięcia kolizji wraz z informacją dotyczącą współfinansowania lub braku współfinansowania ze środków pochodzących z funduszy UE infrastruktury przeznaczonej do przebudowy, za pośrednictwem Inżyniera przekazać Zamawiającemu.

Należy uzyskać wszystkie opinie, uzgodnienia, pozwolenia i inne dokumenty wymagane przepisami szczególnymi oraz wymogami gestorów sieci, które są niezbędne do uzyskania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (ZRID) oraz zrealizowania Kontraktu. Jednocześnie Wykonawca zobowiązany jest do terminowego wykonania zobowiązań, które są indywidualnie określone między innymi w technicznych warunkach przebudowy, o które występuje Wykonawca w imieniu i na rzecz Zamawiającego lub w umowach, porozumieniach itp. zawieranych na podstawie wydanych technicznych warunków przebudowy pomiędzy właścicielami (gestorami sieci), a Zamawiającym dla potrzeb przebudowy istniejącej infrastruktury sieci uzbrojenia terenu w ramach usunięcia kolizji z

wyłączeniem postanowień dotyczących wpisów do ksiąg wieczystych ograniczeń w sposobie korzystania z nieruchomości lub ustanowienia służebności przesyłu.

Infrastrukturę techniczną liniową niezwiązaną z budowanym odcinkiem drogi krajowej co do zasady, należy lokalizować poza pasem drogowym (szczegółowe wymagania zostały określone w WWiORB nr D. 07.07.01.). Jednakże w przypadkach związanych z usunięciem kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną sieci uzbrojenia terenu w ramach realizacji niniejszej inwestycji drogowej, za zgodą Zamawiającego (Zarządcy drogi krajowej), wyrażoną poprzez uzgodnienie technicznej dokumentacji usunięcia kolizji, dopuszcza się jej lokalizację w pasie drogowym.

Dla potrzeb związanych z usunięciem kolizji z istniejącą siecią uzbrojenia terenu, należy wyznaczyć pasy technologiczne (ochronne) dla przebudowywanych urządzeń np. liniowych, których szerokość musi być zgodna między innymi z wymaganiami określonymi przez gestorów sieci w wydanych technicznych warunkach usunięcia kolizji, uzgodnieniach, itp. albo w DŚU. W sytuacji wystąpienia różnicy w zakresie szerokości pasa technologicznego (ochronnego) dla przebudowywanej infrastruktury pomiędzy wymaganiami określonymi w DŚU, a wymaganiami ustalonymi przez gestora sieci, należy przyjąć szerokość większą.

Dla każdej linii NN (napięcie  $\geq 220$  kV) w zakresie objętym przebudową w ramach usunięcia kolizji, Wykonawca robót uzyska pozwolenie na ich użytkowanie. Termin dostarczenia Zamawiającemu ww. pozwolenia nie może przekraczać 90 dni, licząc od dnia odbioru częściowego albo sprawdzenia technicznego linii (załączenia linii pod napięcie po usunięciu kolizji).

Jednocześnie Zamawiający informuje, że Gestorzy sieci (przede wszystkim dla linii WN i NN oraz gazociągów wysokiego ciśnienia i ropociągów) mogą stosować wymagania szczególne w zakresie podmiotu wykonującego prace projektowe oraz podmiotu wykonującego roboty dla potrzeb usunięcia kolizji, które są indywidualnie określane między innymi w technicznych warunkach przebudowy, o które występuje Wykonawca w imieniu Zamawiającego lub w umowach, porozumieniach, itp. zawieranych na podstawie wydanych technicznych warunków przebudowy pomiędzy właścicielami (gestorami sieci), a Zamawiającym w związku z przebudową istniejącej infrastruktury sieci uzbrojenia terenu w ramach usunięcia kolizji.

Wszelkie wymagania szczególne Gestorów sieci w zakresie przebudowy sieci w stosunku do podmiotu wykonującego dokumentację projektową oraz wykonawcy robót w ramach usunięcia kolizji nie będą powodowały zwiększenia Zaakceptowanej Kwoty Kontraktowej oraz przedłużenia Czasu na Ukończenie.

#### **2.1.17.4 Sieci i urządzenia melioracyjne**

Należy zaprojektować i wykonać budowę, przebudowę sieci i urządzeń melioracyjnych, które dotyczą dostosowania istniejących urządzeń melioracyjnych do projektowanej **autostrady/drogi ekspresowej**. W efekcie powinien powstać spójny sprawny system melioracyjny. Zakres projektu i Robót obejmuje:

- wykonanie nowych odcinków rowów melioracyjnych oraz przepustów i innych obiektów melioracyjnych zapewniających ciągłość istniejących dróg na trasie tych rowów;
- udroźnienie rowów istniejących (w tym usunięcie namułu z dna, usunięcie pni i korzeni, wycięcie i usunięcie krzewów itp.);
- wykonanie umocnienia rowów;
- wykonanie nowych zbieraczy drenarskich przejmujących wody z odcinanych istniejących sączków;
- konserwację rowów zgodnie z decyzją o pozwoleniu wodno-prawnym;
- uzyskanie prawa do terenu lub zgody zarządcy lub właściciela urządzeń melioracyjnych lub cieków oraz zgodę właściciela nieruchomości w celu wykonania wszelkich Robót budowlanych wynikających z udroźnienia systemu melioracji.

Przy rozwiązaniach projektowych w tym zakresie, należy przeanalizować i uwzględnić ewentualne zagrożenie powodziowe. Należy wykonać wymaganą dokumentację w przedmiotowym zakresie, a w przypadku zaistnienia potrzeby, należy zaprojektować i wykonać wymagane zabezpieczenia.

#### **2.1.18 Zieleń**

Wszystkie przewidziane do nasadzeń gatunki zieleni powinny cechować niewielkie wymagania środowiskowe, w tym wysoka tolerancja na mróz i suszę, zanieczyszczenia powietrza i gleby, w szczególności na zasolenie, przy założeniu niskich kosztów utrzymania. Lokalizację, sposób rozmieszczenia oraz skład gatunkowy zieleni izolacyjno-osłonowej należy zaprojektować i zrealizować w taki sposób, aby stanowiła ona skuteczną izolację przed emisjami komunikacyjnymi oraz pełniła funkcję przeciwośnieniową. Nasadzenia nie powinny ograniczać widoczności użytkownikom drogi i nie powinny stwarzać dodatkowych zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Na obszarze MOP należy dokonać nasadzeń zieleni ozdobnej, stanowiącej element kształtowania przestrzeni krajobrazowej, przy uwzględnieniu jej funkcji rekreacyjno-wypoczynkowej. Nie należy stosować zieleni o trujących właściwościach.

Strukturę zieleni na przejściach dla zwierząt należy zaprojektować odpowiednio do wymagań siedliskowych gatunków zwierząt, dla migracji których przeznaczone jest



dane przejście. Odpowiednim rozmieszczeniem roślinności, polegającym na osłonięciu widocznych na powierzchni terenu elementów konstrukcji obiektu i infrastruktury towarzyszącej, należy zmniejszyć barierę behawioralną powodującą odstraszenie zwierząt od przejścia. Na pozostałej powierzchni przejścia zaleca się umożliwienie naturalnej sukcesji zieleni poprzez zapewnienie min. 30 cm warstwy ziemi urodzajnej.

W doborze zieleni dla przejść górnych należy uwzględnić ograniczenia w postaci silnego nasłonecznienia i przesychnania gleby. W tym celu należy zapewnić wystarczającą miąższość warstwy urodzajnej ziemi na obiekcie oraz wprowadzić gatunki drzew i krzewów o funkcjach fitomelioracyjnych, dobrze rozwinięte. Aby zapobiec uszkodzeniu elementów konstrukcji przez systemy korzeniowe, należy stosować gatunki płytko ukorzenione, a także niezbyt wysokie, aby zapobiec wywrotom mającym wpływ na BRD. W doborze roślinności dla przejść dolnych należy uwzględnić brak wystarczającej ilości światła słonecznego wewnątrz przejścia. W celu skutecznego wabienia zwierząt w kierunku przejścia dobór gatunkowy musi uwzględniać atrakcyjną bazę żerową jego użytkowników. Przy naprowadzaniu zwierząt na przejścia należy zastosować gęste, co najmniej 2-rzędowe nasadzenia krzewów średnio i wysokopiennych, w wieźbie nieregularnej, tworzące nieprzerwane pasy zorientowane pod kątem ostrym względem osi środkowej przejścia oraz łączące się z naturalnymi pasami zadrzewień w otoczeniu drogi. Roślinność tę należy prowadzić wzdłuż ogrodzeń ochronnych (w obu kierunkach od obiektu) na długości wskazanej w decyzji środowiskowej.

Nasadzeń zieleni uzupełniającej i dogęszczającej w linii brzegowej lasu, pełniących funkcje strefy ekotonowej, należy dokonać przy uwzględnieniu uwarunkowań siedliskowych, architektury krajobrazu, ochrony zabytków, wymogów bezpieczeństwa ruchu oraz warunków technicznych. W wyżej wymienionej zieleni dobór gatunków powinien zapewnić zwartą i wielopiętrową strukturę roślinności z podsadzeniami krzewów od strony drogi. Do nasadzeń należy używać gatunków rodzimych, naturalnie występujących w rejonie projektowanej drogi. Dopuszcza się sukcesję naturalną zieleni.

### **2.1.19 Ogrodzenia i bramy wjazdowe**

W celu zwiększenia bezpieczeństwa oraz ograniczenia dostępności osób i zwierząt do drogi, ogrodzenia należy zaprojektować i wykonać na całej długości **autostrady/drogi ekspresowej**, po obu stronach korpusu **autostrady/drogi ekspresowej** po zewnętrznych stronach **pasa technologicznego/utwardzenia terenu**, w sposób umożliwiający obsługę przyległego terenu. Ogrodzenia dla autostrady i dla drogi ekspresowej należy lokalizować zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Zamykane bramy wjazdowe należy zlokalizować w miejscach występowania:

- 1) wjazdów awaryjnych dla służb ratowniczych na **autostradę/drogę ekspresową**;



- 2) wjazdów pojazdów obsługi na **pas technologiczny/utwardzenie terenu na potrzeby utrzymania**;
- 3) dojazdu do obsługi urządzeń infrastruktury **autostrady/drogi ekspresowej**;
- 4) dojazdów zewnętrznych do MOP.

Wykonawca ma zaprojektować i wykonać w miejscach lokalizacji urządzeń ITS (telematyki drogowej) rozwiązania technologiczno-konstrukcyjne (np. bramki/furtki w ogrodzeniach) które będą umożliwiały sprawny i bezpieczny dostęp oraz serwis urządzeń zamontowanych w ramach SZR również z innych dróg oraz dodatkowych jezdni obsługujących przyległy teren wraz z zapewnieniem dojścia do urządzeń.

Konieczna jest właściwa lokalizacja linii ogrodzenia oraz odpowiednie, szczelne połączenie ogrodzenia z krawędziami przyczółków lub czołem przepustu. W przypadku przepustów możliwe jest poprowadzenie ogrodzenia ochronno-naprowadzającego powyżej czoła przepustu.

Dla zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego wzdłuż całej **autostrady/drogi ekspresowej** po obu jej stronach należy wykonać ciągłe ogrodzenie o wysokości min. 2,40m (chyba, że decyzja środowiskowa wymaga ogrodzenia o wyższej wysokości).

W przypadku zastosowania siatki, ogrodzenie powinno być wykonane z siatki o zmiennej wielkości oczek, zmniejszających się ku dołowi oraz wkopane pod powierzchnię ziemi na głębokość, co najmniej 30 cm.

W celu nakierowania zwierząt do przejść dla ssaków oraz przepustów dla płazów należy zastosować ogrodzenia ochronno-naprowadzające, spełniające szczegółowe wymagania decyzji środowiskowej. Zastosowany materiał (siatka odpowiedniego rodzaju, prefabrykaty betonowe, stalowe, polimerowe, itp.) oraz wymiary ogrodzeń (wysokość, rozstaw słupków, wielkość oczek siatki i ich rozkład pionowy, sposób kotwienia w gruncie, ukształtowanie górnej krawędzi siatki, itd.) należy dobierać odpowiednio do gatunków zwierząt korzystających z przejścia, biorąc pod uwagę zagrożenia związane z przeskakiwaniem, podkopywaniem, wspinaniem, taranowaniem przeszkody. Ogrodzenia ochronno-naprowadzające należy prowadzić wzdłuż linii prostych z ewentualnymi łagodnymi łukami oraz łączyć się w sposób szczelny z innymi elementami stanowiącymi kontynuację ogrodzenia (czoło dolnych przejść, ogrodzenie na najściach górnych przejść, czoło przepustu) tak, aby wykluczyć możliwość przedostania się zwierząt na drogę, ze szczególnym uwzględnieniem przekraczania otwartych rowów. W przypadku przepustów możliwe jest też bezpośrednie przejście ponad wlotem/wygotem przepustu. Ogrodzenie ochronno-naprowadzające o wysokości 50 cm powinny łączyć się szczelnie z czołem przepustów

Ogrodzenia przy przepustach dla płazów mogą być wykonane z pełnych płyt lub siatki o średnicy oczek  $\leq 0,5$  cm o wysokości min. 50 cm nad powierzchnią gruntu, z przewieszka odchylną w kierunku "na zewnątrz" drogi. Płyty lub siatka powinny być stabilnie

zakotwione i szczelnie przylegać do powierzchni gruntu. Należy zakopać ich dolne krawędzie pod powierzchnię ziemi na głębokość co najmniej 10 cm, o ile decyzja środowiskowa nie wymaga głębszego zakopania ogrodzenia.

## **2.1.20 Budowa oświetlenia i zasilania urządzeń**

### **2.1.20.1 Zakres realizacji oświetlenia drogowego**

Należy zaprojektować i wykonać jako rozwiązanie podstawowe oświetlenie drogowe zgodnie z Rozporządzeniami: w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie [3] i w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie [4] oraz:

- 1) w obszarze każdego węzła,
- 2) projektowanych wszystkich przejść dla pieszych,
- 3) w obrębie MOP tzn. odcinków drogi głównej w tym pasów włączenia i wyłączenia;
- 4) .....

wraz z jego zasilaniem liniami kablowymi od złączy kablowo-pomiarowych wykonywanych przez Gestora sieci lub od rozdzielnic abonenckich stacji transformatorowych zgodnie z warunkami przyłączenia do sieci elektroenergetycznej oraz szafami oświetleniowymi. Zamawiający dopuszcza jako wyjątek od rozwiązania podstawowego możliwość nie wykonywania oświetlenia określonego w 2.1.20.1. pkt. 3) tylko i wyłącznie w sytuacji, gdy parę MOP zlokalizowanych przy każdej z jezdni stanowią MOP rodzaju I.

W celu realizacji oświetlenia drogowego w powyżej wskazanych lokalizacjach należy opracować dokumentację projektową zawierającą rozwiązania techniczne spełniające wszystkie wymagania norm: PKN CEN/TR 13201-1:2016-02; PN-EN 13201-2:2016-03; PN-EN 13201-3:2016-03 oraz PN-EN 13201-5:2016-03.

Oświetlenie przejść dla pieszych należy zaprojektować i wykonać zgodnie z wymaganiami określonymi w „Wytycznych oświetlania przejść dla pieszych” – załącznik nr 7.

Rozwiązania projektowe należy dostosować przede wszystkim do parametrów projektowanej drogi, projektowego układu drogowego i do wymagań Zamawiającego oraz prognozy ruchu przekazanej przez Zamawiającego, dla horyzontu min. 20 lat od oddania drogi do użytkowania. Obliczenia fotometryczne projektowanego oświetlenia drogowego należy przeprowadzić dla każdej klasy oświetleniowej, na ustawienie której pozwala system sterowania oświetleniem drogowym dla opraw typu LED tj. odpowiednio dla klasy podstawowej (projektowej) oraz przynajmniej 2 klasy w dół od podstawowej.

W związku z powyższym na etapie opracowywania projektu zagospodarowania działki lub terenu oraz projektu architektoniczno-budowlanego (poprzednio budowlanego i wykonawczego), należy wystąpić w imieniu Zamawiającego z wnioskami do Gestorów sieci

o wydanie technicznych warunków przyłączenia do sieci infrastruktury drogowej/związanej z drogą. Treść zapisów w ww. wnioskach wraz z załącznikami podlega uzgodnieniu i akceptacji przez Zamawiającego, przed ich złożeniem u Gestora sieci.

Między odcinkami drogi, na których zaprojektowano oświetlenie o wymaganym natężeniu światła, a odcinkami drogi nieoświetlonymi należy wykonać strefy przejściowe o zmniejszającym się natężeniu światła i długości nie mniejszej niż:

- 200 metrów – na drodze klasy A lub S;
- 100 metrów – na drodze klasy GP i drogach niższych klas,

licząc odpowiednio od punktu kolizji (strefa konfliktowa) tj.: początku i końca pasa wyłączania/włączania, początku wyspy segregującej/kanalizującej oraz odgięcia pasa dzielącego/wyspy stosowanego w celu zmiany trajektorii jazdy (spowolnienia) na wlocie i wylocie na rondo, a także od początku zmiany/przejścia pasa awaryjnego na opaskę, początku/końca obiektu inżynierskiego, itp. do punktu-miejsca posadowienia pierwszej/ostatniej latarni od strony kierunku jazdy.

Jako rozwiązanie podstawowe należy zaprojektować i wykonać oświetlenie po zewnętrznej stronie każdej z jezdni, a zlokalizowanie oświetlenia w pasie dzielącym zostanie dopuszczone jedynie w przypadku uwarunkowań terenowych uniemożliwiających zastosowanie rozwiązania podstawowego.

Lokalizacje słupów oświetleniowych należy projektować z uwzględnieniem Zarządzenia Nr 31 z 2010 r. Generalnego Dyrektora DKiA [23] w sprawie wytycznych stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych. Zamawiający nie dopuszcza możliwości lokalizacji fundamentów konstrukcji wsporczych oświetlenia drogowego na skarpach nasypów oraz na krawężniach poboczy. Wszystkie fundamenty oprócz swojej podstawowej funkcji muszą stanowić zabezpieczenie lub posiadać zabezpieczenie uniemożliwiające dostęp osób nieupoważnionych do doziemnych kabli zasilających odbiorcze instalacje elektroenergetyczne np. oświetlenia drogowego.

Oświetlenie drogi powinno być zlokalizowane w taki sposób, aby nie oświetlało strefy przejść dla zwierząt dużych oraz przejść dla zwierząt średnich.

Wykonawca poinformuje gminę, lecz tylko w zakresie określonym w Ustawie Prawo energetyczne [111] (określonych w art. 18 ust.1 pkt. 3), o proponowanych rozwiązaniach w zakresie infrastruktury oświetleniowej oraz rozpatrzy i uwzględni uwagi i postulaty gminy o ile nie stoją one w sprzeczności z warunkami technicznymi określonymi w przepisach technicznych oraz przyjętymi liniowo warunkami technicznymi. Informacja ta zostanie przekazana wyłącznie w sytuacji finansowania przez gminę oświetlenia znajdującego się na terenie gminy, w zakresie określonym w art. 18 ust.1 pkt. 3 Ustawy Prawo energetyczne [111].

Rozstaw stanowisk słupowych nie mniejszy niż 45m, Zamawiający dopuszcza zmniejszenie rozstawu słupów, wyłącznie na odcinkach krzywoliniowych węzłów tzn. łącznicach, lecz na odległość nie mniejszą niż 30m.

Należy opracować system konserwacji z podaniem cząstkowych współczynników utrzymania (między innymi spadku skuteczności świetlnej źródeł światła – paneli LED, zabrudzeniem opraw oświetleniowych), a także podania czasookresu czyszczenia paneli soczewkowych czy też kloszy ochraniających komorę optyczną w zależności od technologii wykonania opraw oświetleniowych, itp. Opracowany system musi być spójny z minimalnymi wymaganiami dotyczącymi parametrów oświetleniowych określonymi w pkt. 2.1.20.3. oraz opraw oświetleniowych określonymi w pkt. 2.1.20.4., a Wykonawca jednoznacznie wskaże w opracowanym systemie konserwacji jaki przyjęto czasokres czyszczenia. Opis systemu będzie stanowił załącznik do dokumentacji projektowej - projektu technicznego (poprzednio wykonawczego) pn. Instrukcja obsługi i konserwacji urządzeń oświetleniowych.

Zamawiający nie dopuszcza realizacji zasilania oświetlenia drogowego (zakres za układem pomiarowo-rozliczeniowym) w obszarze węzłów drogowych, dużych skrzyżowań (np. z przesuniętymi wlotami) oraz terenu MOP-ów wraz z oświetleniem drogi w obrębie MOP tzn. odcinków drogi głównej w tym pasów włączenia i wyłączenia) przy użyciu tylko jednej szafy oświetleniowej. W obszarze węzłów zasilanie oświetlenia **drogi ekspresowej/autostrady**, łącznic oraz dróg krzyżujących się lub łączących się z drogą główną w obszarze węzła (dotyczy zarówno dróg krajowych jak również dróg innych kategorii), należy realizować z wykorzystaniem oddzielnych szaf oświetleniowych. Wymagana jest numeracja szaf oświetleniowych zwanych dalej „SO” na każdym z obiektów osobno (nie narastająco na całym odcinku projektowanej **drogi ekspresowej/autostrady**) rozpoczynając od cyfry rzymskiej I poprzedzonej symbolem SO, w konsekwencji tak przyjętej numeracji czytelne są nr latarni wg zasady wraz z ukośnikami: nr SO/nr obwodu/nr latarni/nr fazy(ewentualnie). Zatem w części opisowej i graficznej dokumentacji projektowej należy stosować numerację projektowanych szafek oświetleniowych oraz latarni zgodną z powyżej wskazaną zasadą.

Projektowane oświetlenie w obszarze MOP-ów nie może powodować efektu olśnienia i oślepiania dla kierujących pojazdami poruszającymi się **drogą ekspresową/autostradą**.

Zamawiający wymaga zaprojektowania i wykonania oświetlenia drogowego skrzyżowań typu rondo wyłącznie z posadowieniem konstrukcji wsporczych oświetlenia (stanowiska słupowe i maszty) na ich wyspach środkowych. Jeśli wyspa środkowa ronda nie została przystosowana do przejazdów pojazdów ponadnormatywnych (ponadgabarytowych), to należy zaprojektować i wykonać zgodnie z zasadami BRD dwa wjazdy techniczne na wyspę środkową ronda wielkością dostosowane do pracy pojazdów technicznych wyposażonych w podnośnik koszowy.

### 2.1.20.2 Rozliczenie kosztów energii elektrycznej

Układy pomiarowo-rozliczeniowe zużycia energii elektrycznej zgodnie z technicznymi warunkami przyłączenia do sieci instaluje się w złączach kablowo-pomiarowych gestor sieci albo montowane są przez gestora sieci lub Wykonawcę inwestycji drogowej w rozdzielnicach abonenckich stacji transformatorowych.

Dla potrzeb oświetlenia drogowego każdego: węzła (szczegółowe wymagania zostały określone w WWiORB nr D. 07.07.01.), odcinka **drogi ekspresowej/autostrady**, (w tym również w obrębie MOP tzn. odcinków drogi głównej wraz z pasami włączenia i wyłączenia), dróg innych kategorii, dróg krajowych innych niż klasa A i S przebiegających w granicach terenu zabudowy oraz potrzeb zasilania odpowiednio pozostałej innej infrastruktury drogowej i związanej z drogą (w tym między innymi **OUA/OD**, MOP, stacji pomp), należy stosować oddzielne układy pomiarowo-rozliczeniowe, które muszą wynikać z oddzielnych warunków przyłączenia do sieci elektroenergetycznej dla każdego z zasilanych elementów. Należy uzgodnić rozwiązania z Zamawiającym oraz ewentualnie dodatkowo z Gestorami sieci, lecz wyłącznie w sytuacji jeśli zostało to wskazane w warunkach przyłączenia do sieci. W związku z powyższym na etapie opracowywania Projektu Budowlanego i Wykonawczego, należy wystąpić w imieniu Zamawiającego z wnioskiem/wnioskami do Gestora sieci o wydanie technicznych warunków przyłączenia do sieci infrastruktury drogowej/związanej z drogą. Treść zapisów w ww. wnioskach wraz z załącznikami podlega uzgodnieniu i akceptacji przez Zamawiającego, przed ich złożeniem u Gestora sieci.

W przypadku przebiegu drogi z oświetleniem drogowym przez kilka gmin, układy pomiarowo-rozliczeniowe zużycia energii elektrycznej przez oświetlenie drogowe zlokalizowane w pasie/pasach drogowych zlokalizowanych w różnych gminach muszą być oddzielne dla każdej z gmin dla drogi krajowej (z wyłączeniem autostrad i dróg ekspresowych) przebiegającej w granicach terenu zabudowy i oddzielnie dla dróg o innej kategorii niż krajowa (wojewódzka, powiatowa, gminna) oraz dodatkowych jezdni obsługujących teren przyległy do **drogi ekspresowej/autostrady**. Tym samym należy stosować oddzielne układy pomiarowo-rozliczeniowe, które muszą wynikać z oddzielnych warunków przyłączenia do sieci elektroenergetycznej, przede wszystkim w sytuacji finansowania przez gminę oświetlenia drogowego znajdującego się na terenie gminy, w zakresie określonym w art. 18 ust.1 pkt. 3 Ustawy Prawo energetyczne [111].

### 2.1.20.3 Wymagania dotyczące parametrów oświetleniowych

#### 1) Wymagania formalne

Oświetlenie drogowe należy zaprojektować i wykonać jako spełniające wszystkie wymagania określone w zeszytach normy: PKN CEN/TR 13201-1:2016-02; PN-EN 13201-2:2016-03; PN-EN 13201-3:2016-03; PN-EN 13201-4:2016-03 i PN-EN 13201-5:2016-

03. Jednocześnie oprócz powyżej wskazanych wymagań dla potrzeb oświetlenia obszarów stanowiących miejsca pracy na zewnątrz, które zostaną zlokalizowane między innymi na terenie MOP (np. miejsc do kontroli i ważenia pojazdów), OUA/OD oraz MPO a także samoistnych (samodzielnych) miejsc do kontroli i ważenia pojazdów zlokalizowanych poza obszarem MOP, należy zaprojektować i wykonać jako spełniające, także wszystkie wymagania określone w normie PN-EN 12464-2:2014-05.

Natomiast dla wszystkich miejsc pracy we wnętrzach zlokalizowanych między innymi w obszarze OUA/OD, należy zaprojektować i wykonać oświetlenie jako spełniające minimum wszystkie wymagania określone w normie PN-EN 12464-1:2012.

Projektowane przejścia dla pieszych muszą posiadać dodatkowe dedykowane oświetlenie zgodnie z wymaganiami i wytycznymi w tym zakresie. Oświetlenie przejść dla pieszych należy zaprojektować i wykonać zgodnie z wymaganiami określonymi w „Wytycznych oświetlania przejść dla pieszych” – załącznik nr 7.

## 2) Sterowanie

Należy zastosować rozwiązania techniczne umożliwiające efektywne sterowanie oświetleniem drogowym przede wszystkim przy zmniejszonym natężeniu ruchu pojazdów i zmianie jasności otoczenia.

Do systemu sterowania należy dostarczyć odpowiednie programy konfiguracyjne, monitorujące i diagnostyczne.

Układ sterowania oświetleniem obejmuje zakres oświetlenia odcinka autostrady/drogi ekspresowej objęty utrzymaniem przez OUA/OD.

Wszelkie koszty związane z funkcjonowaniem systemu, a w szczególności wynikające z transmisji sygnałów (nadawanie, przesyłanie, odbiór, itp.) do i z OUA/OD..... (docelowo w SZR), opłat licencyjnych, itp. w zakresie sterowania oświetleniem, w okresie gwarancji, ponosi wyłącznie Wykonawca.

## 3) Wymagania dotyczące pomiarów odbiorczych oświetlenia i sterowania

- a) Przed zainstalowaniem jakiegokolwiek typu opraw oświetleniowych Wykonawca jest zobowiązany do przekazania Zamawiającemu protokołu z weryfikacji parametrów fotometrycznych, kolorymetrycznych i elektrycznych (z partii materiału dostarczonego na budowę) wykonanego przez Państwową Jednostkę Naukową lub Państwową Jednostkę Badawczo-Rozwojową działającą w obszarze oświetlenia na terenie Polski, wskazaną przez Zamawiającego w WWiORB. Dla każdego z ustawień odbłyśnika, źródła światła, rodzaju soczewki, itp. należy przedstawić oddzielne krzywe rozsyłu światłości, co oznacza, że dla każdego z ustawień tzn. konfiguracji optycznych, należy wyznaczyć bryłę fotometryczną, a pliki fotometryczne zawierające krzywe fotometryczne (wartości parametrów) uzyskane na zasadzie ekstrapolacji (z jednej lub kilku wyznaczonych brył, dla danej oprawy drogowej) nie

będą akceptowane. Wszystkie dane fotometryczne oprawy muszą być umieszczone w ogólnodostępnej elektronicznej bazie danych fotometrycznych (pliki typu LDT, ILS i ULD) umożliwiającymi na ich podstawie dokonanie wyliczeń parametrów oświetleniowych drogi w ogólnodostępnym i darmowym programie komputerowym do wspomagania obliczeń, który uniemożliwia wprowadzenie przez operatora/użytkownika programu zmiany siatki kalkulacyjnej innej niż zgodna z aktualnie obowiązującą normą, o której mowa w ppkt.1 w pkt 2.1.20.3. PFU, typu np. DIALUX. Jednocześnie Zamawiający informuje, że w szczególności intranet oraz dyski wewnętrzne producenta opraw nie stanowią ogólnodostępnej bazy danych. Tym samym pliki fotometryczne krzywych rozsyłu światłości, dla danej oprawy drogowej wraz z jej poszczególnymi konfiguracjami optycznymi zapewniającymi różne krzywe fotometryczne, do których nie będzie możliwy bezpośredni dostęp poprzez przeglądarkę internetową lub zostaną określone dodatkowe warunki dostępu (np. wymóg rejestracji lub logowania się, itp. ), nie będą akceptowane.

Ww. weryfikacja odbędzie się na koszt Wykonawcy.

Zamawiający dopuszcza możliwość odstąpienia od przeprowadzania badań dla partii materiału dostarczonego na budowę, jeśli oprawy są typowymi rozwiązaniami z rodziny opraw danego producenta, dla których:

- przeprowadzono badania fotometryczne, kolorymetryczne i elektryczne,
- wszystkie dane fotometryczne oprawy muszą być umieszczone w ogólnodostępnej elektronicznej bazie danych fotometrycznych (pliki typu LDT, ILS i ULD),
- oprawy posiadają oznaczenia umożliwiające jednoznaczne potwierdzenie, że oprawy z partii materiału dostarczonego na plac budowy są tożsame z oprawami dla których zostały przeprowadzone ww. badania.

Pozostałe zapisy w pkt. nr 2.1.20.3 ppkt. a) oraz zapisy w pkt. nr 2.1.20.3 ppkt. 3d) stosuje się odpowiednio.

Każdy tego typu wyjątek wymaga przedstawienia przez Wykonawcę robót stosownej analizy wraz z właściwymi dokumentami i uzyskania zgody Zamawiającego po uprzednim wydaniu opinii/uzgodnienia przez Inżyniera kontraktu;

- b) Przed oddaniem do użytkowania każdej nowobudowanej lub zmodernizowanej instalacji oświetleniowej należy przeprowadzić odbiorcze pomiary fotometryczne - podstawowe pomiary weryfikacyjne w oświetleniu drogowym tj. pomiar natężenia oświetlenia na nawierzchni jezdni, pomiar luminancji nawierzchni jezdni oraz pomiar współczynnika oświetlenia pobocza ( $R_{EI}$ ) i pomiar przyrostu progowego ( $f_{\pi}$ ), przez Państwową Jednostkę Naukową lub Państwową Jednostkę Badawczo-Rozwojową działającą w obszarze oświetlenia, wskazaną przez Zamawiającego. Pomiary oraz



ich opracowanie należy wykonać w oparciu o normę PN-EN 13032-1+A1:2012, PN-EN 13032-2:2018-02, PN-EN 13032-5:2019-01, PN-EN 13032-4+A1:2019-09 i PN-EN 13201-4:2016-03 oraz pozostałe części przedmiotowej normy wraz z uwzględnieniem „Wytycznych dotyczących oświetlenia przejść dla pieszych” - załącznik nr 7. Pomiary w oświetleniu drogowym można przeprowadzić nie wcześniej niż po czasie wyświecenia źródeł światła zainstalowanych w oprawach, czas ten nie może być krótszy niż opisany w normie PN-EN 13032-1 + A:2012 oraz w zgodności z wymaganiami normy PN-EN 13032-2:2018-02, PN-EN 13032-5:2019-01 i PN-EN 13032-4+A1:2019-09. Rozpoczęcie procedury pomiarowej (po wymaganym wyświeceniu źródeł) powinno nastąpić po upływie co najmniej 0,5 godziny od włączenia lamp. Przed przystąpieniem do pomiarów właściwych należy wykonać pomiary potwierdzające stabilizację strumienia świetlnego zgodnie z normą PN-EN 13032-1+A1:2012 oraz w zgodności z wymaganiami normy PN-EN 13032-2:2018-02, PN-EN 13032-5:2019-01 i PN-EN 13032-4+A1:2019-09. Zakres pomiarów musi obejmować całą długość instalacji oświetleniowej i wszystkie jego warunki pracy, który należy przeprowadzić dla każdej zaprojektowanej klasy oświetleniowej, na ustawienie której pozwala system sterowania oświetleniem drogowym dla opraw typu LED tj. odpowiednio dla klasy podstawowej (projektowej) oraz przynajmniej 2 klasy w dół od podstawowej. Dodatkowo należy dokonać pomiarów wielkości charakteryzujących pracę obwodów oświetleniowych, tj. minimum: wartości oraz przebiegu napięcia i natężenia prądu, wartości mocy czynnej i biernej oraz wyznaczyć/obliczyć współczynnik mocy (tylko i wyłącznie jako wartość funkcji  $\cos\varphi$  lub  $\operatorname{tg}\varphi$ ) dla każdej klasy oświetleniowej, na ustawienie której pozwala system sterowania, przy których będzie pracowała instalacja oświetleniowa, jak określono powyżej. Protokoły z wykonanych pomiarów wraz z ich opracowaniem łącznie z wyznaczeniem wymaganych parametrów, należy przekazać Inżynierowi kontraktu i Zamawiającemu.. Współczynnik mocy określający kąt ( $\varphi$ ) pomiędzy wektorem napięcia elektrycznego i natężenia pobieranego prądu elektrycznego nie może przekraczać określonej wartości. Wymaga się, aby wartość funkcji  $\operatorname{tg}\varphi$  nie przekraczała wartości 0,4 lub wartości niższej określonej przez gestora sieci do której instalacja oświetleniowa została/będzie przyłączona oraz wartość współczynnika THD nie przekraczała wielkości 20 %, dla każdej klasy oświetleniowej, na ustawienie której pozwala system sterowania oświetleniem drogowym dla opraw typu LED tj. odpowiednio dla klasy podstawowej (projektowej) oraz przynajmniej 2 klasy w dół od podstawowej. Wyniki pomiarów fotometrycznych - podstawowe pomiary weryfikacyjne w oświetleniu drogowym oraz pomiarów parametrów elektrycznych - wielkości charakteryzujących pracę obwodów oświetleniowych, a także obliczeń wykonanych



na ich podstawie, podlegają akceptacji przez Zamawiającego po uprzednim wydaniu opinii/uzgodnienia przez Inżyniera kontraktu. Rozwiązania niekompensujące odpowiednio mocy biernej nie będą akceptowane;

- c) Podstawą weryfikacji uzyskanych parametrów oświetlenia będą dane zawarte w projekcie oświetlenia i wynikające z obliczeń fotometrycznych dla każdej klasy oświetleniowej, na ustawienie której pozwala system sterowania oświetleniem drogowym dla opraw typu LED tj. odpowiednio dla klasy podstawowej (projektowej) oraz przynajmniej 2 klasy w dół od podstawowej. Ww. weryfikacja odbędzie się na koszt Wykonawcy, a jej pozytywne wyniki będą stanowić podstawę do odbioru instalacji oświetlenia. Nieosiągnięcie w trakcie badań sprawdzających parametrów fotometrycznych oraz elektrycznych, zakładanych w projekcie oświetlenia, będzie podstawą do nieodebrania instalacji oświetleniowej;
- d) Docelowe wprowadzenie wszystkich zadanych parametrów sterowania oraz pełne uruchomienie układu sterującego należy poprzedzić wykonaniem odpowiednich pomiarów i obserwacji występujących sytuacji na drodze (dopuszczonej do eksploatacji i użytkowanej w reprezentatywnym okresie jej użytkowania tj. po upływie minimum 6 lecz nie później niż 12 miesięcy od momentu uzyskania pozwolenia na użytkowanie) przez Państwową Jednostkę Naukową lub Państwową Jednostkę Badawczo-Rozwojową działającą w obszarze oświetlenia lub sterowania oświetleniem, wskazaną przez Zamawiającego w WWiORB. Pomiary, badania i obserwacje oraz ich opracowanie należy wykonać w oparciu o normę PN-EN 13032-1+A1:2012, PN-EN 13032-2:2018-02, PN-EN 13032-5:2019-01, PN-EN 13032-4+A1:2019-09 i PN-EN 13201-4:2016-03 oraz pozostałe części przedmiotowej normy wraz z uwzględnieniem „Wytucznych dotyczących oświetlania przejść dla pieszych” - załącznik nr 7. Każdorazowo we wskazanym powyżej terminie, należy przeprowadzić pomiary parametrów elektrycznych - wielkości charakteryzujących pracę obwodów oświetleniowych, a także wykonać na ich podstawie obliczenia, o których mowa w pkt. nr 2.1.20.3 ppkt. 3 c). Ponadto należy przeprowadzić analizę poboru energii elektrycznej przez instalacje oświetleniowe na podstawie faktur za zakup energii elektrycznej i faktur za świadczenie usług dystrybucji albo informacji (wskazań) układów pomiarowo-rozliczeniowych zużycia energii elektrycznej, jeśli w ww. fakturach wyszczególniono wielkości energii biernej lub zainstalowane układy pomiarowo-rozliczeniowe zużycia energii pomiarowej dokonują pomiarów energii biernej. Przedmiotowa analiza musi jednoznacznie wskazywać, czy pobór energii elektrycznej przez instalacje oświetleniowe odbywa się zgodnie z wymaganym współczynnikiem mocy, aby wartość funkcji  $\text{tg}\varphi$  nie przekraczała wartości 0,4 lub wartości niższej określonej przez gestora sieci do której instalacja oświetleniowa została przyłączona. Natomiast w przypadku braku w instalacji oświetleniowej

układu sterowania umożliwiającego efektywne sterowanie oświetleniem drogowym przede wszystkim przy zmniejszonym natężeniu ruchu pojazdów i zmianie jasności otoczenia, powyżej wskazane pomiary, obliczenia i analizy należy przeprowadzić po upływie minimum 6, lecz nie później niż 8 miesięcy od momentu uzyskania pozwolenia na użytkowanie. Jeśli w wyniku analizy zostanie stwierdzone, że wykonane instalacje oświetleniowe są rozwiązaniami niekompensującymi odpowiednio mocy biernej (wartość współczynnika mocy tj. wartość funkcji  $\text{tg}\varphi$  przekracza wymaganą wartość), Wykonawca przedstawi dokumentację projektową zawierającą zamiennie rozwiązania techniczne zapewniające pobór energii elektrycznej przy wymaganym współczynniku mocy. Proponowane rozwiązania wymagają akceptacji przez Inżyniera kontraktu oraz Zamawiającego. Po upływie 6 miesięcy od wprowadzenia przez Wykonawcę zaakceptowanych rozwiązań zamiennych należy ponownie przeprowadzić pomiary, obliczenia oraz analizę poboru energii elektrycznej. Do czasu uzyskania stanu w którym instalacje oświetleniowe zapewnią pobór energii elektrycznej przy wymaganym współczynniku mocy (odpowiednio skompensowana moc bierna), Wykonawca poniesie wszelkie koszty i opłaty wykraczające poza pobór energii czynnej, koszty dokumentacji oraz koszty opracowania dokumentacji projektowej i wprowadzenia zamiennych rozwiązań technicznych. Natomiast w przypadku braku w instalacji oświetleniowej układu sterowania umożliwiającego efektywne sterowanie oświetleniem drogowym przede wszystkim przy zmniejszonym natężeniu ruchu pojazdów i zmianie jasności otoczenia, powyżej wskazane pomiary, obliczenia i analizy należy przeprowadzić po upływie minimum 6, lecz nie później niż 8 miesięcy od momentu uzyskania pozwolenia na użytkowanie. Ww. docelowe wprowadzenie zadanych parametrów oraz uruchomienie układu sterującego wraz ze wszystkimi pomiarami, badaniami i obserwacjami, itp. odbędzie się na koszt Wykonawcy.;

- e) Przed upływem gwarancji dla instalacji i oprav oświetleniowych Zamawiający może przekazać Wykonawcy protokół z weryfikacji parametrów fotometrycznych, kolorymetrycznych i elektrycznych (z materiału eksploatowanego na drodze) wykonanego przez Państwową Jednostkę Naukową lub Państwową Jednostkę Badawczo-Rozwojową działającą w obszarze oświetlenia wskazaną w WWiORB. Ww. weryfikacja odbędzie się na koszt Zamawiającego, gdy jej wyniki będą pozytywne i będą stanowić podstawę do odbioru gwarancyjnego oświetlenia. Nieosiągnięcie w trakcie badań sprawdzających parametrów fotometrycznych i elektrycznych, zakładanych w projekcie oświetlenia będzie podstawą do wymiany gwarancyjnej instalacji i oprav oświetleniowych niespełniających wymaganych parametrów oraz zrefundowania kosztów weryfikacji ww. parametrów. Na czas weryfikacji

parametrów Wykonawca zapewni materiały zastępujące materiały pobrane do weryfikacji;

- f) Dla potrzeb weryfikacji parametrów zaprojektowanego i wykonanego światlenia obszarów stanowiących miejsca pracy na zewnątrz przed oddaniem do użytkowania każdej nowobudowanej lub zmodernizowanej instalacji oświetleniowej, należy przeprowadzić odbiorcze pomiary fotometryczne - podstawowe pomiary weryfikacyjne w oświetleniu miejsc pracy na zewnątrz przez Państwową Jednostkę Naukową lub Państwową Jednostkę Badawczo-Rozwojową działającą w obszarze oświetlenia, wskazaną przez Zamawiającego. Pomiary oraz ich opracowanie należy wykonać w oparciu o normę PN-EN 13032-1+A1:2012, PN-EN 13032-2:2018-02, PN-EN 13032-5:2019-01, PN-EN 13032-4+A1:2019-09, PN-EN 12464-2:2014-05 i PN-EN 13201-4:2016-03. Ponadto zapisy określone w punktach od nr 2.1.20.3 ppkt. 3a) do nr 2.1.20.3 ppkt. 3e) stosuje się odpowiednio.
- g) Dla potrzeb weryfikacji parametrów zaprojektowanego i wykonanego światlenia obszarów stanowiących miejsca pracy we wnętrzach oraz oświetlenia wewnętrznego obiektów inżynierskich tzw. skrzynkowych, przed oddaniem do użytkowania każdej nowobudowanej lub zmodernizowanej instalacji oświetleniowej, należy przeprowadzić odbiorcze pomiary fotometryczne - podstawowe pomiary weryfikacyjne w oświetleniu miejsc pracy we wnętrzach oraz oświetlenia obiektów tzw. skrzynkowych przez Państwową Jednostkę Naukową lub Państwową Jednostkę Badawczo-Rozwojową działającą w obszarze oświetlenia, wskazaną przez Zamawiającego. Pomiary oraz ich opracowanie należy wykonać w oparciu o normę PN-EN 13032-1+A1:2012, PN-EN 13032-2:2018-02, PN-EN 13032-5:2019-01, PN-EN 13032-4+A1:2019-09 i PN-EN 12464-1:2012. Ponadto zapisy określone w punktach od nr 2.1.20.3 ppkt. 3a) do nr 2.1.20.3 ppkt. 3e) stosuje się odpowiednio.

#### **2.1.20.4 Oprawy i źródła światła**

Dla potrzeb opracowania dokumentacji projektowej i wykonania oświetlenia drogowego należy stosować drogowe oprawy oświetleniowe wykonane w technologii LED (dalej: oprawy typu LED).

Ponadto oświetlenie:

- całego terenu OUA/OD;
- całego terenu MOP;
- całego terenu MPO;
- kładek i przejść podziemnych;
- przejść dla pieszych;

- chodników;
- kładek i przejść podziemnych pomiędzy MOP;
- tuneli wykorzystywanego zarówno w porze dziennej jak i nocnej;
- ścieżek i ciągów rowerowych, pieszo-rowerowych oraz dla pieszych;
- iluminację obiektów inżynierskich tj.: .....
- całego terenu przepompowni wyposażonej w zespół prądotwórczy wraz z przyległym placem manewrowym;
- .....

a także oświetlenie awaryjne oraz oświetlenie wewnętrzne obiektów inżynierskich tzw. skrzynkowych, należy zaprojektować i wykonać, tylko i wyłącznie z wykorzystaniem drogowych opraw oświetleniowych oraz naświetlaczy i opraw (dla potrzeb iluminacji) wykonanymi w technologii LED.

Projekt iluminacji obiektów inżynierskich należy przedstawić przynajmniej w dwóch wariantach wraz z ich wizualizacją celem dokonania wyboru wariantu przez Zamawiającego. Szczegółowe wymagania zostały określone we WWIORB nr D. 07.07.01. Cały osprzęt oświetleniowy [źródło światła, oprawa oświetleniowa, urządzenie kontrolno-sterujące i zasilające] musi spełniać wymogi między innymi ustawy o efektywności energetycznej [103] i Rozporządzenia Komisji (WE) nr 245/2009 z dnia 18 marca 2009 r. w sprawie wykonania Dyrektywy nr 2005/32/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz Rozporządzenia w sprawie wymagań dla sprzętu elektrycznego [126] i posiadać ważną deklarację zgodności CE. Sprzęt oświetleniowy (oprawy wraz z układem kontrolno-sterującym i źródłami światła) musi również spełniać minimum wymagania zdefiniowane w normach: PN-EN 60598-1:2015-04; PN-EN 60598-2-3:2006 wraz z PN-EN 60598-2-3:2006/A1:2012; PN-EN 55015:2013-10 wraz z PN-EN 55015:2013-10/A1:2015-08 oraz PN-EN 61547:2009.

Ponadto sprzęt oświetleniowy podlega przepisom ustawy o kompatybilności elektromagnetycznej [125] i musi spełniać postanowienia norm nr:PN IEC 61000-3-2:2019-04 oraz PN-EN 61000-3-3:2013-10 w zakresie dopuszczalnych poziomów emisji do sieci elektroenergetycznej wyższych harmoniczych.

Nie dopuszcza się stosowania różnych typów opraw (np. wysokoprężnych i LED) na 1 obwodzie oświetleniowym. Natomiast oprawy i naświetlacze oraz projektory iluminacyjne stosowane dla potrzeb wykonania iluminacji obiektów inżynierskich muszą spełniać odpowiednio, w zależności od przyjętego wariantu iluminacji minimum wymagania określone w normach: PN-EN 60598-2-13:2007 wraz z PN-EN 60598-2-13:2007/A1:2012 i PN-EN 60598-2-13:2007/A2:2017-02 oraz PN-EN 60598-2-5:2016-02.

W miejscach szczególnie narażonych na dewastacje i kradzieże tj. w miejscach do których będą mieli dostęp przede wszystkim piesi i rowerzyści, czyli między innymi na projektowanych ciągachrowerowych ipieszorowerowych oraz dla pieszych,

przejeźciachpodziemnych, kładkach, chodnikach, w przejściach podziemnych, itp. oraz iluminacji obiektów, należy zastosować do budowy oświetlenia ww. miejsc oraz iluminacji obiektów inżynierskich wyłącznie oprawy oświetleniowe wyposażone w zabezpieczenia antywandalowe i posiadające odporność na uderzenia, na poziomie co najmniej IK-10 zgodnie z PN-EN 50102:2001 wraz z PN-EN 50102/AC:2011 z uwzględnieniem najnowszych rozwiązań technicznych dostępnych na etapie opracowania rozwiązań w tym zakresie.

Wszystkie oprawy oświetleniowe proponowane przez Wykonawcę do realizacji inwestycji, muszą być wykonane wyłącznie jako typowe rozwiązania katalogowe, tym samym nie będą akceptowane przez Inżyniera kontraktu i Zamawiającego oprawy wykonane jako rozwiązania: specjalne, na zamówienie, itp..

Dla potrzeb związanych z ww. oświetleniem nie należy stosować opraw tzw. parkowych.

Drogowe oprawy oświetleniowe wykonane w technologii LED (dalej: oprawy typu LED).

Oprawy oświetleniowe powinny charakteryzować się między innymi: minimalizacją kosztów w zakresie eksploatacji i utrzymania, trwałością korpusu i układów zasilających, odpornością na czynniki atmosferyczne i być odporne na stłuczenie, pokrywa oprawy wykonana z aluminium, korpus oprawy (rama) wykonany z niekorodującego odlewu aluminiowego. Oprawy powinny być wykonane w II lub I klasie ochronności.

Oprawy muszą być wyposażone w dedykowany do źródła typu LED układ optyczny wykonany z wykorzystaniem technologii soczewkowej lub odbłyśnikowej albo mieszanej.

W przypadku zastosowania opraw typu LED wykonanych w technologii odbłyśnikowej lub mieszanej tj. soczewkowo-odbłyśnikowej, odbłyśnik oprawy musi być wykonany z aluminium o wysokiej czystości albo innego szlachetnego metalu, także o wysokiej czystości.

Ze względów eksploatacyjnych stosować należy oprawy:

- o konstrukcji zamkniętej,
- o stopniu zabezpieczenia przed wpływami zewnętrznymi komory optycznej (układu optycznego) co najmniej IP 65 oraz co najmniej IP 54 dla komory osprzętu elektrycznego,
- ograniczające światło emitowane ponad horyzont (ULOR),
- posiadające układ kompensacji mocy biernej,
- posiadające elektroniczne urządzenie kontrolno-sterujące,
- z możliwością regulacji strumienia świetlnego w zakresie umożliwiającym sterowanie oświetleniem drogowym odpowiednio dla klasy podstawowej (projektowej) oraz przynajmniej 2 klasy w dół od podstawowej,
- wykonane wyłącznie jako typowe rozwiązania katalogowe).

Cała oprawa łącznie z panelem albo panelami LED czy też kloszem ochraniającym komorę optyczną w zależności od technologii wykonania, musi być wykonana jako posiadająca odporność na uderzenia, na poziomie co najmniej IK-08 zgodnie z PN-EN 50102:2001 wraz z PN-EN 50102/AC:2011.

Współczynnik mocy określający kąt ( $\varphi$ ) pomiędzy wektorem napięcia elektrycznego i natężenia pobieranego prądu elektrycznego nie może przekraczać określonej wielkości. Wymaga się, aby wartość funkcji  $\text{tg}\varphi$  nie przekraczała wartości 0,4 lub wartości niższej określonej przez gestora sieci elektroenergetycznej do której instalacja oświetleniowa będzie przyłączona. Jednocześnie wartość współczynnika THD nie może przekraczać wielkości 20 %, dla każdej klasy oświetleniowej, na ustawienie której pozwala system sterowania oświetleniem drogowym dla opraw typu LED tj. odpowiednio dla klasy podstawowej (projektowej) oraz przynajmniej 2 klasy w dół od podstawowej.

Dla opraw typu LED należy podać szczegółową procedurę wymiany pojedynczego modułu świetlnego LED.

Drogowe oprawy oświetleniowe muszą spełniać, w szczególności:

- skuteczność świetlna oprawy > 140 lm/W (rozumianej jako iloraz strumienia świetlnego emitowanego na zewnątrz oprawy i mocy czynnej oprawy),
- ULOR dla kompletnej oprawy optymalnie zamontowanej na stanowisku słupowym, na poziomie nie większym niż wskazano w „Rozporządzeniu Komisji (WE) nr 245/2009 z dnia 18 marca 2009 r. ...”,
- temperatura barwowa światła emitowanego ze źródła LED maksymalnie 4000°K (neutralny biały) na zewnątrz oprawy,
- trwałość minimum 100 000 h świecenia przy spadku strumienia maksymalnie 10% dla przynajmniej 90% populacji diod w panelu (**L90B10**),
- maksymalny prąd wysterowania oprawy  $\leq 850$  mA ,
- wyposażone w złącze w standardzie ZHAGA,

Wszystkie oprawy oświetleniowe przeznaczone do wyposażenia tuneli drogowych muszą spełniać wszystkie pozostałe wymagania określone w warunkach technicznych dla tuneli drogowych wskazanych w pkt. 2.1.16.

Jednocześnie limit maksymalnej temperatury barwowej światła emitowanego na zewnątrz naświetlaczy i opraw wykonanych w technologii LED stosowanych dla potrzeb iluminacji obiektów nie ma zastosowania.

W celu wzmocnienia kontrastu jasnej sylwetki pieszego z oświetloną drogą na przejściu dla pieszych, Zamawiający jako wyjątek od wymagania podstawowego dopuszcza, możliwość zastosowania wyłącznie dla drogowych opraw oświetleniowych dedykowanych dla potrzeb oświetlenia przejść dla pieszych, aby temperatura barwowa światła emitowanego na zewnątrz tego typu oprawy, wynosiła maksymalnie 6000°K.

Ponadto dla opraw oświetleniowych posiadających odporność na uderzenia, na poziomie co najmniej IK-10 zgodnie z przywołanymi powyżej wymaganiami, lecz przeznaczonych wyłącznie do instalacji w miejscach szczególnie narażonych na dewastacje i kradzieże we wskazanych powyżej lokalizacjach, Zamawiający jako wyjątek od wymagania podstawowego dopuszcza, aby skuteczność świetlna oprawy była  $\geq 110$  lm/W (rozumianej jako iloraz strumienia świetlnego emitowanego na zewnątrz oprawy i mocy czynnej oprawy).

Wykonawca zobowiązany jest złożyć do składanej dokumentacji projektowej:

1. Kartę katalogową dla każdego z proponowanych rozwiązań materiałowych dla drogowych opraw oświetleniowych,
2. Certyfikat potwierdzający przyznanie proponowanym przez Wykonawcę oprawom oświetleniowym znaku ENEC oraz ENEC PLUS (ENEC+) przez sygnatariusza porozumienia ENEC,
3. Certyfikat bezpieczeństwa fotobiologicznego wystawiony przez producenta proponowanych opraw oświetleniowych zgodnie z PN-EN 62471:2010,
4. Deklarację zgodności, wystawioną przez producenta proponowanych opraw, stwierdzającą zgodność wyrobu z wymaganiami zasadniczymi, krajową ocenę techniczną, europejską ocenę techniczną, deklarację stałości i właściwości technicznych (użytkowych).
5. Oprawy oświetleniowe proponowane przez Wykonawcę, po jednej z każdego typu dla każdego przedziału mocy całkowitej:
  - do 100W,
  - od 100 do 150W,
  - od 150 do 200W,
  - powyżej 200W.

Zamawiający wymaga dostarczenia plików fotometrycznych krzywych rozsyłów światłości opraw oświetleniowych przyjętych jako rozwiązania projektowe (do obliczeń) w formie elektronicznej bazy danych (pliki typu LDT, ILS i ULD), umożliwiających na ich podstawie dokonanie wyliczeń parametrów oświetleniowych drogi w ogólnodostępnym i darmowym programie komputerowym do wspomaganie obliczeń, który uniemożliwia wprowadzenie przez operatora/użytkownika programu zmiany siatki kalkulacyjnej innej niż zgodna z aktualnie obowiązującą normą, o której mowa w ppkt.1 w pkt 2.1.20.3. PFU, typu np. DIALUX, DIALUX EVO oraz plik z obliczeniami fotometrycznymi projektowanego oświetlenia drogowego dla każdej klasy oświetleniowej, na ustawienie której pozwala system sterowania oświetleniem drogowym dla opraw typu LED tj. odpowiednio dla klasy



podstawowej (projektowej) oraz przynajmniej 2 klasy w dół od podstawowej, w jednym z popularnych formatów tzn. darmowego programu np. DIALUX, DIALUX EVO.

Przedmiotowe pliki należy dostarczyć na nośniku wraz z dokumentacją projektową zawierającą obliczenia oświetleniowe (fotometryczne) przedkładać Inżynierowi i Zamawiającemu do uzgodnienia i akceptacji. Jednocześnie Zamawiający informuje, że weryfikacja obliczeń fotometrycznych nastąpi wyłącznie w oparciu o ogólnodostępny i darmowy program komputerowy do wspomaganie obliczeń DIALUX, DIALUX EVO.

#### **2.1.20.5 Konstrukcje wsporcze oświetlenia drogowego**

Dla wykonania oświetlenia drogowego należy stosować typowe bezpieczne konstrukcje wsporcze zgodne z pkt. 2.1.22.1.3. niniejszego PFU. Słupy i maszty oświetleniowe wykonane ze stali oraz z aluminium i ze stopów aluminium, które będą lokalizowane poza obiektami inżynierskimi (mostowymi), należy montować wyłącznie na fundamentach prefabrykowanych lub wykonywanych na placu budowy.

Długość wysięgników oświetlenia drogowego należy dobrać w taki sposób, aby linia opraw nie była uzależniona od zmiany odległości poszczególnych słupów od krawędzi jezdni, w celu prowadzenia kierowców niezakłóconą linią świetlną.

#### **2.1.20.6 Szafy i złącza kablowe**

Lokalizacja szaf oświetleniowych, złączy kablowych (tzw. zalicznikowych) oraz innych szaf związanych z funkcjonowaniem infrastruktury drogowej oraz związanej z drogą, powinna zapewnić bezpieczne funkcjonowanie w okresie użytkowania. W związku tym nie należy ich posadawiać bezpośrednio przy: projektowanych ścieżkach pieszo-rowerowych, przejściach podziemnych, ścieżkach rowerowych, chodnikach, w przejściach podziemnych, itp., czyli w miejscach szczególnie narażonych na dewastacje i kradzieże. Jednocześnie lokalizację wszystkich szaf i złączy kablowych należy projektować oraz posadawiać z uwzględnieniem Zarządzenia Nr 31 z 2010 r. Generalnego Dyrektora DKiA [23] w sprawie wytycznych stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych. Ponadto złącza oraz szafy, w szczególności przeznaczone dla potrzeb związanych z zasilaniem urządzeń BRD nie mogą zostać zlokalizowane jako wolnostojące na wyspach (za wyjątkiem wysp środkowych skrzyżowania typu rondo) oraz w poboczu dróg. W sytuacji gdy lokalizacja, a zarazem dostęp do szaf i złączy wymaga przekroczenia rowów lub innych przeszkód, należy zaprojektować i wykonać niezbędną infrastrukturę, która to umożliwi. Jednocześnie lokalizację wszystkich szaf i złączy, należy projektować i posadawiać w miejscach uniemożliwiających ich zalewanie oraz zaleganie śniegu w warunkach zimowych.



Szafy oświetleniowe, złącza kablowe oraz inne szafy związane z funkcjonowaniem infrastruktury drogowej oraz związanej z drogą, należy wykonać jako konstrukcje wolnostojące z tworzyw termoutwardzalnych lub ze stopu aluminium na typowym fundamencie i stopniu szczelności min. IP 54. Szafy i złącza powinny być przystosowane do przyłączenia do sieci kablowej od strony zasilania i odbioru oraz wykonane na napięcie znamionowe 400/230 V, 50 Hz. Wszystkie szafy oświetleniowe i złącza kablowe (tzw. zalicznikowe) oraz inne szafy, należy wyposażyć w tabliczki oznaczeniowe oraz tabliczki ostrzegawcze (opis i znaki ostrzegawcze). Szczegółowe wymagania zostały określone we WWiORB nr D. 07.07.01.

### **2.1.21 Budowa linii kablowych i przepustów kablowych**

Linie kablowe (doziemne) należy wykonać zgodnie z normą N SEP - E - 004:2014 wraz z N SEP-E-004:2014/A1:2019. W doziemnych liniach kablowych niskiego napięcia należy stosować kable o napięciu znamionowym 0,6/1kV, odpowiednio dla instalacji jednofazowych trzyżyłowe oraz dla instalacji trójfazowych czteryżyłowe lub o większej ilości żył w zależności od potrzeb wynikających z założeń projektowych i jako rozwiązanie podstawowe o żyłach miedzianych w izolacji z polietylenu usieciowanego i zewnętrznej powłoce z polwinitu.

Zamawiający dopuszcza ewentualne zastosowanie w ww. liniach niskiego napięcia tzw. zalicznikowych, kabli o żyłach aluminiowych. Tego typu wyjątek nie dotyczy zalicznikowych linii i instalacji niskiego napięcia na całej ich długości, zasilających oświetlenie drogowe, wyposażenie techniczne oraz wszystkie instalacje w tunelach drogowych, urządzenia dla potrzeb systemu zarządzania drogą i ruchem (SZR) oraz potrzeb BRD, a także infrastruktury technicznej dla potrzeb funkcjonowania obszarów stanowiących miejsca pracy na zewnątrz oraz Obwodów Drogowych. . Linie kablowe zasilające wyposażenie oraz instalacje wewnątrz tuneli drogowych muszą spełniać wszystkie pozostałe wymagania określone w warunkach technicznych dla tuneli drogowych wskazanych w pkt. 2.1.16. Połączenie tabliczki zaciskowo-bezpiecznikowej w słupie lub maszcie oświetleniowym z drogową oprawą oświetleniową, należy wykonać przewodami o napięciu znamionowym izolacji 450/750V w Euroklasie minimum E<sub>ca</sub>, jako jednawiązka posiadająca odpowiednio łącznie minimum 4 żyły (dla opraw wykonanych w II klasie ochronności), z żyłami miedzianymi o przekroju żył minimum 1,5 mm<sup>2</sup> i izolacji wykonanej z polietylenu usieciowanego i zewnętrznej powłoce z polwinitu.

Dla zalicznikowych linii niskiego napięcia przejście z układu pracy instalacji „TN-C” na „TN-S” lub „TN-C-S” należy zrealizować w złączach tzw. zalicznikowych zlokalizowanych za złączem kablowym zintegrowanym z układem pomiarowo-rozliczeniowym (dla IV, V I VI grupy przyłączeniowej) oraz za rozdzielnicą abonenckiej stacji transformatorowej SN/nn

(dla III grupy przyłączeniowej) Niedopuszczalne jest wykorzystywanie w tym celu uziomów złączy kablowych zintegrowanych z układami pomiarowo-rozliczeniowymi (należących do gestora sieci) oraz uziomów stacji transformatorowych SN/nn zarówno abonenckich jak i należących do gestora sieci. Zamawiający dla potrzeb zasilania instalacji oświetleniowych, jako wyjątek od rozwiązania podstawowego dopuszcza przejście z układu pracy instalacji „TN-C” na „TN-S” lub „TN-C-S”, w złączach tzw. słupowych.

Bezpośrednie końcowe zasilanie urządzeń dla potrzeb BRD typu: aktywne znaki drogowe oraz przyciski przywołania na przejściach dla pieszych, itp., należy wykonać z wykorzystaniem środka ochrony przeciwporażeniowej: bardzo niskie napięcie zasilania (SELV i PELV) w zakresie nie przekraczających wartości, odpowiednio 25 V dla prądu przemiennego oraz 60V dla prądu stałego. Doziemne linie kablowe niskiego i średniego napięcia o długości do 500m włącznie, realizowane dla potrzeb zasilania wszystkich obiektów infrastruktury drogowej/związanej z drogą wymagających zasilania energią elektryczną, należy wykonywać w sposób ciągły, bez możliwości stosowania muf kablowych, zarówno jako rozwiązania projektowe oraz jako rozwiązania naprawcze linii kablowych SN oraz nn powstałych w trakcie wykonywania robót budowlanych oraz w okresie gwarancji.

Dla doziemnych linii kablowych średniego napięcia należy stosować kable z istniejącego typoszeregu o żyłach aluminiowych w izolacji z polietylenu usieciowanego i zewnętrznej powłoce z polietylenu odpornego na promieniowanie UV oraz posiadające uszczelnienie wzdłużne i promieniowe przeciwko wnikaniu wilgoci.

Przekrój żył kablowych należy dobrać w zależności od dopuszczalnego spadku napięcia, dopuszczalnej temperatury nagrzania kabla przez prądy robocze i zwarciowe oraz skuteczności ochrony przeciwporażeniowej. W sytuacji przejścia liniami kablowymi (przepustami kablowymi) pod drogami wymagana jest taka minimalna głębokość ich posadowienia, aby górna powierzchnia rury ochronnej znajdowała się minimum 0,5m pod warstwą konstrukcyjną drogi określonej klasy, lecz nie mniej niż 1,2m poniżej projektowanej docelowej/istniejącej niwelety jezdni **autostrad/dróg ekspresowych** i nie mniej niż 1,0m poniżej projektowanej docelowej/istniejącej niwelety jezdni innych dróg niższych klas.

Natomiast na pozostałym terenie wymagana głębokość ułożenia/posadowienia linii kablowej SN i nn nie może być mniejsza niż:

- a) na terenach zielonych i polach uprawnych – 1,0m,
- b) w poboczu dróg – 1,0m,
- c) na pozostałym terenie pasa drogowego – 1,0m,
- d) pod dnem rowu – 0,8m,

mierzone jako odległość pomiędzy odpowiednio górną powierzchnią rur ochronnych, a odpowiednio: istniejącą lub docelową rzędną terenów zielonych i pól uprawnych,

projektowaną docelową lub istniejącą rzędną pobocza dróg i pozostałego terenu objętego pasem drogowym oraz projektowaną rzędną docelową dna rowu lub istniejącą rzędną. Przepusty kablowe należy wykonać z materiałów niepalnych (z tworzyw sztucznych lub stali), wytrzymałych mechanicznie, chemicznie i odpornych na działanie łuku elektrycznego. Rury używane do wykonania przepustów powinny być dostatecznie wytrzymałe na działające na nie obciążenia transportowe. Wnętrza ścianek powinny być gładkie lub powleczone warstwą wygładzającą ich powierzchnie dla ułatwienia przesuwania się kabli. Wymaga się stosowania na przepusty kablowe grubościennych rur z tworzyw sztucznych o średnicy wewnętrznej nie mniejszej niż 75 mm, w zależności od długości przepustu.

Szczegółowe wymagania zostały określone w WWiORB nr D. 01.03.02.

### **2.1.22 Organizacja ruchu**

Wymagania zarządcy drogi wynikające z Audytu BRD przeprowadzonego na etapie projektowania, na etapie przed oddaniem do ruchu i zapisach decyzji pozwolenia na użytkowanie (warunki w nich zawarte) wynikające z obowiązujących przepisów Prawa, norm bądź Umowy są zobowiązaniami Wykonawcy i zawierają się w Zaakceptowanej Kwocie Kontraktowej. Zmiany wykraczające poza powyższe będą rozpatrywane zgodnie z Warunkami Kontraktu.

Należy zastosować znaki i sygnały drogowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, które spełniają warunki techniczne zawarte w Rozporządzeniu w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach [72]. Stała organizacja ruchu ma podlegać procedurze audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego sporządzonego zgodnie z Zarządzeniem Generalnego Dyrektora w sprawie przeprowadzania oceny wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego i audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego [3.1.2 – 34].

#### **2.1.22.1 Stała organizacja ruchu**

Stała organizacja ruchu wymaga przeprowadzenia procedury audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Audyt BRD winien być przeprowadzony wyłącznie na podstawie zatwierdzonego projektu stałej organizacji ruchu.

### 2.1.22.1.1 Znaki poziome

Oznakowanie poziome **autostrady/drogi ekspresowej** oraz odcinków planowanych do przebudowy dróg krajowych, należy wykonać jako grubowarstwowe:

- 1) linie krawędziowe i segregacyjne na ciągu głównym w technologii grubowarstwowej strukturalnej, gdzie najechanie na linie krawędziowe powinno powodować powstanie efektu akustycznego i wibracji;
- 2) pozostałe linie oznakowania poziomego w technologii profilowanej lub strukturalnej.

Oznakowanie poziome powinno charakteryzować się:

- 1) dobrą widocznością w ciągu całej doby;
- 2) wysokim współczynnikiem odbłaskowości, również w warunkach dużej wilgotności;
- 3) odpowiednią szorstkością, zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której zostanie naniesione;
- 4) trwałością w okresie gwarancyjnym;
- 5) odpornością na ścieranie i zabrudzenie.

Sposób oznakowania dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych należy uzgodnić z odpowiednimi zarządcami tych dróg.

### 2.1.22.1.2 Znaki pionowe

Parametry lic znaków:

- 1) lica znaków drogowych usytuowanych na **autostradzie/drodze ekspresowej** obok jezdni należy wykonać z folii odbłaskowej typu 2;
- 2) lica znaków drogowych usytuowanych na **autostradzie/drodze ekspresowej** nad jezdnią na konstrukcjach wsporczych należy wykonać z folii odbłaskowej pryzmatycznej o minimalnych parametrach jak dla folii typu 2;
- 3) znaki pionowe jezdni głównej **autostrady/drogi ekspresowej** - znaki wielkie/duże (W/D) zgodnie z ww. Rozporządzeniem w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach [72];
- 4) na jednojezdniowych drogach krajowych - grupa średnia (S) - należy wykonać z folii odbłaskowej typu 2;
- 5) wojewódzkich i powiatowych: znaki - grupa średnia (S) - należy wykonać z folii odbłaskowej uzgodnionej z właściwym zarządcą drogi (W przypadku znaków A-7, B-2, B-20, D-6, D-6a, D-6b obowiązuje stosowanie folii odbłaskowych typu 2);
- 6) na drogach gminnych: znaki - grupa mała (M) - należy wykonać z folii odbłaskowej typu 1 (W przypadku znaków A-7, B-2, B-20, D-6, D-6a, D-6b obowiązuje stosowanie folii odbłaskowych typu 2), znaki A-7, B-20 powinny mieć taką samą grupę wielkości

jak znaki na drodze z pierwszeństwem przejazdu, jednak nie mniejszą niż grupa wielkości znaków średnich.

Oznakowanie pionowe na węzłach (umieszczone na wysepkach i w miejscach potencjalnie narażonych na uderzenie pojazdów w tym narażone na kolizje z pojazdami nienormatywnymi) należy wyposażyć w gniazda uniwersalne. Typ (rodzaj) przyjętych rozwiązań oraz ich lokalizację należy uzgodnić z Zamawiającym.

Tarcze znaków pionowych wzdłuż trasy głównej oraz oznakowanie węzłów należy:

- 1) wykonać w technologii ograniczającej występowanie zjawiska rosznienia w przypadku zmiany temperatury powietrza lub
- 2) zabezpieczyć folią antyroszeniową.

Znaki pionowe, a w szczególności duże tablice drogowskazowe typu E powinny uwzględniać zastosowanie skutecznych technologii przeciwdziałających zjawiskom rosznienia i mostków termicznych, które ograniczają czytelność znaków w okresie niskich temperatur. Działania powinny dotyczyć wszystkich elementów mających wpływ na utratę czytelności znaku, takich jak: rodzaj stosowanych materiałów, częstotliwość połączeń folii odblaskowych, ilość i częstotliwość połączeń poszczególnych elementów konstrukcyjnych tablic i konstrukcji wsporczych. W efekcie treść tablic drogowskazowych powinna być czytelna przez cały rok, niezależnie od występujących warunków temperaturowych.

Tablice drogowskazowe i przeddrogowskazowe należy umieszczać nad jezdnią na tradycyjnych konstrukcjach wsporczych (bramowych) zabezpieczonych drogowymi barierami ochronnymi.

Jeżeli lokalizacja innych znaków będzie kolidowała z ekranem akustycznym lub innym elementem utrudniającym zapewnienie widoczności dla tych znaków należy je umieścić na wysięgnikach.

Konstrukcje wsporcze wysięgników, konstrukcji bramowych ze znakami lub urządzeniami umieszczonymi nad jezdnią powinny być traktowane jako przeszkody i w zależności od ich odległości od pasa ruchu zabezpieczone odpowiednimi barierami ochronnymi, niezależnie od technologii wykonania tych konstrukcji.

Zaleca się stosowanie konstrukcji wsporczych spełniających standardy bezpieczeństwa biernego dla tablic i znaków drogowych umieszczonych na poboczu drogi i niezabezpieczonych drogowymi barierami ochronnymi.

Na projektowanym odcinku **autostrady/drogi ekspresowej** należy ponadto zastosować m.in.: urządzenia optycznego prowadzenia ruchu, w tym słupki prowadzące (uchylne) z

naniesionymi znakami wskazującymi kilometraż i numer drogi wraz z symbolem słuchawki telefonicznej i strzałką wskazującą kierunek do najbliższego telefonu alarmowego (dla autostrad).

### 2.1.22.1.3 Konstrukcje wsporcze

Należy stosować bezpieczne konstrukcje wsporcze stanowiące wyrób budowlany w rozumieniu ustawy o wyrobach budowlanych [28], spełniających minimalne wymagania określone zgodnie z poniższą tabelą:

Lp.	Kategoria drogi	Wymagania właściwości wg PN-EN 12767 „Bierne bezpieczeństwo konstrukcji wsporczych dla urządzeń drogowych Wymagania i metody badań”		
		Klasa prędkości	Kategoria pochłaniania energii	Poziom bezpieczeństwa użytkowników pojazdu
1.	Autostrada/droga ekspresowa	100	NE	3
2.	Drogi krajowe inne niż autostrada oraz droga ekspresowa, a także drogi wojewódzkie	70	NE	2,3
3.	Drogi powiatowe i gminne	50	LE,NE	1,2,3

W przypadku gdy konstrukcja wsporcza jest osłonięta drogową barierą ochronną tj. znajduje się w odległości nie bliższej niż  $W$  [m], gdzie „ $W$ ” stanowi szerokość pracującą barierę, dopuszcza się zastosowanie konstrukcji pochłaniającej energię w wysokim stopniu (HE).

Konstrukcje wsporcze (m.in. maszty, słupy, fundamenty i wysięgniki) muszą spełniać wszelkie postanowienia obowiązujących norm w zakresie wymaganej wytrzymałości ze względu na występującą w danym terenie strefę wiatrową.

Stalowe słupy, maszty, wysięgniki oraz wysięgniki opuszczane (korony mobilne) należy pokryć powłoką antykorozyjną tzn. cynkować od zewnątrz i środka (wewnątrz). Powłoka ochronna musi posiadać grubość minimum 80 mikronów (grubość średnia powłoki) oraz spełniać pozostałe wymagania zgodnie z normą PN-EN ISO 1461. Natomiast słupy, maszty i wysięgniki oraz wysięgniki opuszczane (korony mobilne) wykonane z aluminium oraz ze stopów aluminium należy zabezpieczyć antykorozyjnie poprzez anodowanie. Grubość powłoki anodowej słupów i masztów oświetleniowych oraz wysięgników musi wynosić nie mniej niż 20  $\mu\text{m}$ . Dodatkowo podstawę słupa wraz z otworami na śruby mocujące oraz części walcowanej słupa do wysokości minimum dolnej krawędzi wnęki słupowej, lecz nie mniej niż 0,50 m (mierzone od górnej powierzchni fundamentu do której montowana jest stopa słupa lub masztu oświetleniowego), należy zabezpieczyć ściśle przylegającą do zewnętrznej powierzchni słupa powłoką wykonaną z tworzywa sztucznego odpornego na

promieniowanie UV o grubości minimum 0,8 mm. Za zgodą Zamawiającego dopuszcza się zastosowanie dodatkowej powłoki ochronnej wykonanej z tworzywa sztucznego nieodpornego na promieniowanie UV. W takim przypadku należy nanieść powłokę wykonaną farbą przeznaczoną do użycia na zastosowaną powłokę z tworzywa sztucznego, jednocześnie odporną na działanie promieni UV w kolorze odpowiadającym kolorowi anodowanego słupa, o grubości nie mniejszej niż 80  $\mu\text{m}$ . Ponadto konstrukcje wsporcze z uwagi na ochronę antykorozyjną powinny zostać zabezpieczone dodatkową powłoką malarską, chemiczną lub równoważną w celu zwiększenia trwałości na obszarze bezpośredniego oddziaływania środków wykorzystywanych do utrzymania dróg. Wszystkie konstrukcje wsporcze oświetlenia drogowego należy wyposażyć w tabliczki oznaczeniowe oraz tabliczki ostrzegawcze (opis i znaki ostrzegawcze). Szczegółowe wymagania zostały określone w WWiORB nr D. 07.07.01.

#### **2.1.22.1.4 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego**

Na projektowanym odcinku autostrady/drogi ekspresowej ponadto należy zastosować m.in.:

1) osłony energochłonne:

a) na szpicu wyspy rozdzielającej (przed rozgałęzieniem drogi głównej i łącznicy), gdy miejsce zagrożenia znajduje się w odległości mniejszej niż odległość graniczna dla „Przeszkody” lub „Obszaru zagrożonego” (w pierwszej kolejności należy dążyć do uniknięcia konieczności stosowania osłon energochłonnych projektowania pobocza wybaczonego błędy, bez „Przeszkód” lub „Obszaru zagrożonego”),

b) na początku środkowego lub bocznego pasa dzielącego, gdy miejsce zagrożenia znajduje się w odległości mniejszej niż odległość krytyczna dla „Przeszkody” lub „Obszaru zagrożonego” i nie można zapewnić wymaganych długości barier ochronnych wystających poza miejsce zagrożenia,

c) na szpicu wyspy rozdzielającej przed obiektami inżynierskimi lub na nich, gdy za wyspą jest dużo niżej położony obszar i istnieje możliwość spadnięcia pojazdów z dużej wysokości, pod warunkiem, że ten niżej położony obszar nie jest „Obszarem zagrożonym”, który trzeba z tej racji zabezpieczyć także przed możliwością spadnięcia samochodu ciężarowego,

d) w przypadku występowania ramy portalowej, czoła konstrukcji oporowej lub poprzecznej do kierunku ruchu ściany będącej zakończeniem niszy np. w tunelu.

2) osłony przeciwolśnieniowe, system barier ochronnych i zamontowanych na nich osłon przeciwolśnieniowych powinien posiadać jeden wspólny certyfikat;

oraz w uzasadnionych przypadkach punktowe elementy odblaskowe typu „kocie oczka” - wielokierunkowe punktowe elementy odblaskowe o skuteczności odblaskowej w zakresie 360°.

#### **2.1.22.1.4.1 Drogowe bariery ochronne, poduszki zderzeniowe i terminale**

Takie urządzenia BRD jak drogowe bariery ochronne, poduszki zderzeniowe i terminale na drogach krajowych (w tym na autostradach i drogach ekspresowych oraz węzłach i łącznicach) oraz na odcinkach dróg nie będących drogami krajowymi, których budowa lub przebudowa jest realizowana przez GDDKiA należy projektować i stosować, zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami, to jest z:

- 1) Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie szczegółowych warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie [3],
- 2) Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach [72],
- 3) Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych [9],
- 4) Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie [4],
- 5) aktualnie obowiązującym Zarządzeniem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie wytycznych stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych. (W dniu wydania niniejszego dokumentu jest to Zarządzenia Nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dn. 23 kwietnia 2010 r. – w sprawie wytycznych stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych. [3.1.2 - 23])

Wyżej wymienione zarządzenie określa zasady ustalania:

- miejsc zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu na drogach,
- konieczności zastosowania drogowych barier ochronnych
- ustalania doboru cech użytkowych drogowych barier ochronnych.

Warunki dopuszczalności stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych:



a) Na drogach krajowych dopuszcza się stosowanie wyłącznie drogowych barier ochronnych, które spełniają wymagania normy PN-EN 1317, co musi być potwierdzone sprawozdaniami z badań zderzeniowych.

b) Bariery ochronne zastosowane na drogach krajowych powinny być identyczne w każdym aspekcie z tymi, które przeszły pomyślnie badania zderzeniowe i są oznakowane „CE” albo znakiem budowlanym.

c) Bariery ochronne należy stosować przy krawężniach dróg na tych odcinkach, na których występują miejsca zagrożeń wymagające zabezpieczenia barierami ochronnymi. W pasach dzielących bariery ochronne należy stosować na całej długości pasów dzielących.

d) W miejscach przejazdów awaryjnych należy zastosować bariery ochronne o poziomie powstrzymywania nie niższym niż na sąsiednich odcinkach drogi, o łatwo rozbieralnej konstrukcji, nie utrudniającej w stanie złożonym ruchu na drodze.

e) Wjazdy awaryjne na **autostradę/drogę ekspresową** należy projektować i wykonywać w sposób bezpieczny bez potrzeby montażu barier ochronnych. W sytuacji gdy warunki terenowe uniemożliwiają takie zaprojektowanie wjazdu awaryjnego należy zastosować bariery ochronne o poziomie powstrzymywania nie niższym niż na sąsiednich odcinkach drogi, o łatwo rozbieralnej konstrukcji, nie utrudniającej w stanie złożonym ruchu na drodze.

W szczególnie niebezpiecznych miejscach, wymagających zastosowania poduszek zderzeniowych (osłon energochłonnych) Wykonawca powinien przewidzieć w projekcie miejsce na ich umieszczenie w sposób zgodny z zasadami określonymi w dokumentacji technicznej poduszek zderzeniowych.

Drogowe bariery ochronne na drodze głównej i łącznicach należy zaprojektować w miejscach lokalizacji konstrukcji wsporczych dla elementów Systemu Zarządzania Ruchem, stacji meteorologicznych oraz słupów oświetleniowych i bramownic.

Krótkie przerwy w ciągach barier ochronnych należy uzupełnić, eliminując w ten sposób dodatkowe miejsca zagrożeń oraz unikając konieczności uzupełniania odcinka końcowego i początkowego:

- dla odcinków dróg o prędkości dopuszczalnej do 60 km/h – do długości 20 m,
- dla odcinków dróg o prędkości dopuszczalnej do 90 km/h – do długości 40 m,
- dla odcinków dróg o prędkości dopuszczalnej powyżej 90 km/h – do długości 60 m.

Barierę w pasie dzielącym należy wykonać na całym odcinku autostrady/drogi ekspresowej. W miejscach przejazdów awaryjnych należy wykonać bariery o łatworozbieralnej

konstrukcji. Po zdemontowaniu bariery, elementy mocujące barier nie mogą wystawać ponad nawierzchnię.

Wysokie przeszkody (w szczególności podpory obiektów inżynierskich, ekrany akustyczne) powinny być usytuowane w odległości niepowodującej zagrożenia BRD lub zabezpieczone barierami ochronnymi w sposób ograniczający ryzyko uderzenia przez wysokie pojazdy, a w szczególności autobusy. W tym celu wysokie przeszkody powinny być zabezpieczone barierami osłonowymi lub spełniającymi warunek w zakresie parametru „VI” (wtargnięcie pojazdu).

Lokalizacja barier, ekranów przeciwolśnieniowych i ekranów akustycznych nie może ograniczać widoczności na zatrzymanie w sposób wymuszający zastosowanie ograniczenia prędkości w projekcie stałej organizacji ruchu. Nie mogą również znajdować się w trójkącie widoczności na włączaniach dróg podporządkowanych.

Barierki powinny być wyposażone w punktowe elementy odblaskowe U-1c w odstępach określonych w szczegółowych warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

#### **2.1.22.1.4.2 Osłony przeciwolśnieniowe**

Osłony przeciwolśnieniowe należy przewidzieć w następujących miejscach:

- 1) w rejonie wyjazdów z MOP-ów;
- 2) w rejonie węzłów;
- 3) na barierach dzielących na łukach poziomych o małym promieniu w ciągu **autostrady/drogi ekspresowej**;
- 4) na barierach skrajnych wzdłuż dróg/linii kolejowych biegnących równoległe do projektowanej **autostrady/drogi ekspresowej**;
- 5) w rejonie, gdzie może wystąpić zagrożenie olśnieniem.

Zastosowanie osłon przeciwolśnieniowych na barierach ochronnych wymaga przedstawienia udokumentowanego testu zderzeniowego dla takiego systemu (bariera ochronna z osłoną przeciwolśnieniową).

#### **2.1.22.2 Projekty organizacji ruchu na czas wykonywania Robót**

Wymagania dla zmian w organizacji ruchu na czas prowadzenia Robót związanych z budową **autostrady/drogi ekspresowej**.

Należy:

- 1) zabezpieczyć prowadzenie Robót w obrębie skrzyżowań **autostrady/drogi ekspresowej** z innymi drogami; prowadzić Roboty na skrzyżowaniach z innymi

drogami, uwzględniając prowadzenie ruchu, co najmniej po jednym pasie ruchu w każdym kierunku. W przypadku konieczności (sytuacje wyjątkowe) zastosowania ruchu wahadłowego, należy zastosować sterowanie sygnalizacją świetlną akomodacyjną i sterowanie ruchem przez przeszkolonych pracowników posiadających uprawnienia do kierowania ruchem. Dla ruchu wahadłowego maksymalna długość odcinka wynosi 500 m. Należy zapewnić obsługę sygnalizacji przez 24 godziny na dobę – pracownicy obsługujący sygnalizację świetlną powinni posiadać uprawnienia do kierowania ruchem. Sygnalizacja przeznaczona do sterowania ruchem wahadłowym – średnica soczewki 300 mm – sygnalizacja trzykomorowa;

- 2) zastosować do oznakowania Robót, prowadzonych w pasie drogowym, znaki drogowe o jedną grupę wielkości wyższą niż stosowane na danym odcinku drogi, (w przypadku autostrad znaki wielkie), z licem wykonanym z folii odblaskowej typu 2;
- 3) na początkowych odcinkach prowadzenia Robót i w miejscach zmiany toru jazdy należy zastosować tablice prowadzące wraz ze światłami ostrzegawczymi koloru żółtego z efektem fali świetlnej;
- 4) geometria przejazdu drogą główną powinna być kształtowana w sposób zapewniający bezpieczny przejazd z prędkością min. 50 km/h.
- 5) na odcinkach zmiany toru jazdy w ciągu drogi głównej, wymagających zastosowania urządzeń BRD (np. tablice kierujące, fala świetlna) nie powinny być lokalizowane skrzyżowania i wyjazdy z budowy;
- 6) w przypadku wykonywania wykopów o głębokości większej niż 0,5 m, do wyгородzenia należy zastosować bariery drogowe U-14. W pozostałych przypadkach należy zastosować zapory drogowe U-20, wyposażone w elementy odblaskowe oraz lampy ostrzegawcze. Przy wyгородzeniu wzdłuż jezdni nie dopuszcza się występowania przerw w ciągu zapór bądź barier. Przy prowadzeniu Robót związanych z układaniem nawierzchni wzdłuż strefy robót można zastosować tablice kierujące U-21, zamiast zapór drogowych U-20. W każdym przypadku (zastosowanie U-14, U-20, brak tych urządzeń) jako elementy prowadzące należy stosować tablice kierujące U-21;
- 7) do oznaczania krawędzi oraz zwężeń jezdni należy zastosować tablice kierujące U-21 wraz ze światłami ostrzegawczymi w zakresie wynikającym z zatwierdzonego projektu organizacji ruchu;
- 8) wykonać oznakowanie poziome zgodne z Rozporządzeniem w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach [72];

- 9) oznakowanie i urządzenia BRD utrzymywać w stanie niezmienionym w całym okresie realizacji (czytelność, czystość, estetyka), co wymaga nadzorowania i odnawiania wszystkich elementów organizacji ruchu i zabezpieczenia robót z dostosowaną do tego wymogu częstotliwością
- 10) wykonać projekty dla poszczególnych etapów robót oraz uzyskać niezbędne opinie dla czasowej organizacji ruchu, zgodnie z Rozporządzeniem w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem [72];
- 11) w przypadku wystąpienia przekrojów 2+1 i więcej, zastosować trwałe wygrozdzenie kierunków ruchu;
- 12) proponowane objazdy drogami niższych kategorii uzgodnić (przed złożeniem czasowej organizacji ruchu do zatwierdzenia) z zarządcami tych dróg. W przypadku zniszczeń wynikłych z użytkowania tych dróg przez pojazdy budowy lub zniszczeń wynikających z wykorzystywania dróg jako objazdy, koszty a także prace związane z naprawą lub odtworzeniem nawierzchni, leżą po stronie Wykonawcy;
- 13) w przypadku, gdy niemożliwe jest wykorzystanie istniejącej sieci drogowej jako objazdu, wykonać nawierzchnie tymczasowe lub drogi technologiczne. Organizacja Robót na przebudowywanych ciągach dróg najbardziej obciążonych ruchem, tj. drogach wojewódzkich i krajowych, nie może obniżyć komfortu użytkowania drogi;
- 14) uwzględnić konieczne zmiany w funkcjonowaniu ruchu lokalnego, w tym w zakresie komunikacji zbiorowej i ruchu pieszego oraz dojazdów do działek wynikające z uzgodnień z właściwymi gminami;
- 15) w projektach organizacji ruchu, stosować zasady zawarte w Zarządzeniu Generalnego Dyrektora nr 34 Generalnego Dyrektora DKiA z dn. 30 lipca 2014 r. [3.1.2 – 35]

Projekt organizacji ruchu na czas Robót Budowlanych powinien uwzględniać założenia wynikające z Programu Robót. Projekt organizacji ruchu, przed przedłożeniem do zatwierdzenia, należy uzgodnić z Inżynierem Kontraktu w ww. zakresie.

### **2.1.22.3 System Zarządzania Ruchem**

Wykonawca zobowiązany jest:

- 1) Wykonać Koncepcję Systemu Zarządzania Ruchem i uzgodnić z Zamawiającym.
- 2) Wykonać projektu Systemu Zarządzania Ruchem zgodnie z uzgodnioną Koncepcją Systemu Zarządzania Ruchem.
- 3) Zrealizować System Zarządzania Ruchem zgodnie z projektem Systemu Zarządzania Ruchem.

Zamawiający wskazuje klasy modułów wdrożeniowych rozproszonych, które mają zostać zrealizowane w ramach Systemu Zarządzania Ruchem, i ich liczbę.

*Poszczególne klasy w Tabeli wypełnia właściwy Oddział, we współpracy z komórką Centrali właściwą do spraw SZR.*

Moduły wdrożeniowe rozproszone i ich klasy	Realizowane w ramach zamówienia		Liczba modułów wdrożeniowych rozproszonych danej klasy
	TAK	NIE	
<b>Moduł 101. Informowanie podróżujących</b>			
Klasa 101.A Informowanie o utrudnieniach na drodze klasy A/S			
Klasa 101.B Informowanie o utrudnieniach na drodze klasy S/GP/G			
Klasa 101.C Zarządzanie objazdami			
Klasa 101.D Informowanie o czasie przejazdu			
Klasa 101.E Informowanie o czasie oczekiwania na przejściu granicznym			
Klasa 101.F Informowanie o warunkach pogodowych			
Klasa 101.G Informowanie poprzez komunikaty radiowe CB			
Klasa 101.H Informowanie poprzez przewoźne znaki o zmiennej treści			
<b>Moduł 102. Sterowanie prędkością i pasami ruchu</b>			
Klasa 102.A Sterowanie pasami ruchu			
Klasa 102.D Zarządzanie prędkością i innymi ograniczeniami			
Klasa 102.E Przewoźne sterowanie prędkością, pasami ruchu i innymi ograniczeniami ruchu			
<b>Moduł 103. Pozyskiwanie danych o pojazdach</b>			
Klasa 103.A Ważenie pojazdów w ruchu			
Klasa 103.B Pomiar czasu przejazdu z wysoką dokładnością			
Klasa 103.C Pomiar czasu przejazdu z niską dokładnością			
Klasa 103.E Badanie doraźne ruchu			
<b>Moduł 104. Lokalne wykrywanie zdarzeń ze zgromadzonych danych</b>			
Klasa 104.A Wykrywanie zdarzeń na skrzyżowaniach i drogach klasy G/GP			
Klasa 104.B Wykrywanie zdarzeń z dostępnych zasobów danych			
Klasa 104.C Wykrywanie zdarzeń na drogach klasy A i S z niskim poziomem detekcji			
Klasa 104.D Wykrywanie zdarzeń na drogach klasy A i S z wysokim poziomem detekcji			
<b>Moduł 105. Wykrywanie zdarzeń poprzez łączność alarmową</b>			
Klasa 105.A Autostradowa telefonia alarmowa			
Klasa 105.B Łączność CB			
<b>Moduł 106. Pozyskiwanie danych wizyjnych</b>			
Klasa 106.A Pozyskiwanie obrazu na węzłach i innych miejscach drogowych			

Klasa 106.B Pozyskiwanie obrazu z wysoką rozdzielczością na drodze głównej lub trasie objazdu			
Klasa 106.C Pozyskiwanie obrazu ze standardową rozdzielczością na drodze głównej lub trasie objazdu			
Klasa 106.D Doraźna wideorejestracja			
Moduł 107. Pozyskiwanie informacji o zajętości MOP / parkingów			
Klasa 107.A Pozyskiwanie danych z wysoką dokładnością			
Moduł 108. Przekazywanie informacji o zajętości MOP / parkingów			
Klasa 108.A Przekazywanie informacji za pomocą znaków o zmiennej treści			
Moduł 110. Dozowanie wjazdu			
Klasa 110.A Dozowane wjazdu na jednej łącznicy			
Moduł 111. Sterowanie ruchem poprzez sygnalizację świetlną			
Klasa 111.A Sterowanie pojedynczą sygnalizacją świetlną			
Klasa 111.B Sterowanie koordynowanymi sygnalizacjami świetlnymi			
Moduł 112. Pozyskiwanie danych pogodowych			
Klasa 112.A Pozyskiwanie kompleksowych danych pogodowych			
Klasa 112.B Pozyskiwanie danych o stanie nawierzchni			
Klasa 112.C Pozyskiwanie danych na potrzeby automatycznego przeciwdziałania lokalnej śliskości			
Klasa 112.D Pozyskiwanie danych o widoczności			
Klasa 112.E Pozyskiwanie danych o zalaniu jezdnii			
Klasa 112.F Pozyskiwanie danych o zbiornikach, ciekach wodnych			
Klasa 112.G Mobilne zbieranie danych pogodowych			
Moduł 114. Pozyskiwanie danych o ruchu			
Klasa 114.A Pozyskiwanie danych o ruchu pojazdów z dokładnością E2			
Klasa 114.B Pozyskiwanie danych o ruchu pojazdów z dokładnością A2			
Klasa 114.C Pomiar nacisków osi i masy pojazdów w celach statystycznych			
Moduł 115. Pozyskiwanie i przesyłanie informacji za pomocą I2V/V2I			
Klasa 115.A Przekazywanie danych I2V			
Klasa 115.B Pozyskiwanie danych V2I			

Moduł wdrożeniowy rozproszony należy rozumieć jako „Urządzenie lub grupa urządzeń wraz z oprogramowaniem lub oprogramowanie, wspólnie realizujące określone funkcje, przeznaczone do operacyjnego działania w pasie drogowym”.

Klasę modułu wdrożeniowego rozproszonego należy rozumieć jako „Poziom zakresu wymagań funkcjonalnych i parametrów technicznych, jakimi ograniczony jest dany Moduł wdrożeniowy. Jest uszczegółowieniem Modułu wdrożeniowego o opis związany z lokalizacją i funkcjonalnością. Klasa Modułu wdrożeniowego zawiera parametry dla realizowanych funkcji, m.in. parametry związane z dokładnością, rozdzielczością, zakresem, rodzajami zbieranych, przetwarzanych i przesyłanych danych oraz informacji”.

SZR należy wykonać zgodnie z wymaganiami określonymi w niniejszym PFU oraz zgodnie z następującymi dokumentami:

- 1) „Wymagania dla wykonawców do koncepcji Systemu Zarządzania Ruchem” – załącznik nr 4
- 2) „Instrukcja rozmieszczenia klas modułów wdrożeniowych w pasie drogowym” – załącznik nr 3
- 3) „Wzorcowe komunikaty na znaki o zmiennej treści” – załącznik nr 5
- 4) „Wytyczne dla kanałów technologicznych” – załącznik nr 1
- 5) Ogólna specyfikacja techniczna dla klas modułów wdrożeniowych rozproszonych (OST\_SZR) – załącznik nr 10
- 6) Szczegółowe specyfikacje techniczne dla klas modułów wdrożeniowych rozproszonych (SST\_SZR) – załącznik nr 11

W koncepcji Systemu Zarządzania Ruchem należy uwzględnić scenariusze realizujące poniższe cele zarządzania ruchem:

- 1) bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- 2) upłynnienie ruchu,
- 3) poprawa komfortu podróżowania,
- 4) minimalizacja zatorów drogowych,
- 5) redukcja czasów przejazdu,

wynikające w szczególności z występowania:

- zmian poziomu swobody ruchu,
- zdarzeń drogowych (np. śliskość nawierzchni, prace drogowe, ograniczona widoczność, niespodziewany koniec kolejki, trudne warunki pogodowe, zamknięcie drogi, zamknięcia poszczególnych pasów ruchu a także całej jezdni, pojazdy jadące „pod prąd”).

Wykonawca określi w koncepcji Systemu Zarządzania Ruchem dokładną lokalizację każdego z modułów wdrożeniowej danej klasy, sposób jego zasilania, zamocowania, zabezpieczenia, przyłączenia do sieci teletechnicznej SZR.

Koncepcja SZR ma być wykorzystana w ramach opracowania Projektu Budowlanego i Wykonawczego w celu zapewnienia właściwych warunków instalacji i uruchomienia urządzeń SZR (zaplanowanych do wdrożenia klas modułów wdrożeniowych rozproszonych) wraz z zapewnieniem ich zasilania i komunikacji.

Wykonawca ma zaprojektować i wykonać w miejscach lokalizacji modułów wdrożeniowych rozproszonych rozwiązania (np. bramki, furtki w ogrodzeniach), które będą umożliwiały sprawny i bezpieczny dostęp oraz serwis urządzeń zamontowanych w ramach SZR również

z innej drogi lub dodatkowej jezdni obsługującej teren przyległy wraz z zapewnieniem dojścia do urzędzeń.

W przypadku braku możliwości dostępu do urzędzeń z innej drogi lub dodatkowej jezdni obsługującej teren przyległy Zamawiający dopuszcza zaprojektowanie zatok postojowych umożliwiających bezpieczną obsługę serwisową planowanych urzędzeń Systemu Zarządzania Ruchem oraz zaprojektowanie i wykonanie bezpiecznych dojazdów do projektowanych zatok.

Wykonawca ma zapewnić możliwość obsługi i wykorzystania SZR wraz ze wszystkimi jego komponentami. Obsługa funkcjonalności SZR poprzez oprogramowanie systemu musi zostać zapewniona co najmniej jako aplikacja internetowa.

Wykonawca jest zobowiązany do budowy fizycznej sieci światłowodowej VPN. Fizyczna sieć VPN ma łączyć wszystkie punkty dostępne dla poszczególnych klas modułów rozproszonych w danym kontrakcie z lokalnym centrum zarządzania ruchem drogowym. Topologia sieci musi być tak zaprojektowana, że awaria w jednym punkcie (np. w wyniku zerwania światłowodu przy pracach ziemnych) nie może spowodować braku funkcjonowania całej sieci. Przepływność sieci w relacji punkt dostępowy lokalnego centrum zarządzania ruchem, a danym punktem dostępowym klasy modułu wdrożeniowego rozproszonego musi być co najmniej 2-krotnie wyższa niż założono w minimalnych wymaganiach na transfer danych dla danej klasy (danego urzędzenia).

Zamawiający może uzgodnić realizację komunikacji urzędzeń SZR bez wykorzystania sieci światłowodowej, wówczas nie jest wymagana budowa fizycznej sieci światłowodowej.

System Zarządzania Ruchem będzie obsługiwany w następującej lokalizacji (lokalne centrum zarządzania ruchem): ...

Wykonawca zapewni stacje robocze dla operatorów SZR (o parametrach uzgodnionych z Zamawiającym) w liczbie: ...

Wykonawca prześle Zamawiającemu inwentaryzację wykonanych i zainstalowanych urzędzeń. Wykonawca prześle Zamawiającemu pełną dokumentację systemów telekomunikacyjnych oraz informatycznych wraz z pełnym opisem zastosowanych protokołów komunikacyjnych w zakresie umożliwiającym ich dalszą skuteczną integrację z innymi systemami zarządzania ruchem posiadanymi przez Zamawiającego zgodnie z wymaganiami określonymi w OST\_SZR

Wykonawca na etapie realizacji zamówienia oraz w okresie gwarancyjnym, jeżeli zaistnieje taka potrzeba, będzie współdziałał przy udziale Zamawiającego ze wskazanym przez Zamawiającego podmiotem na zasadach określonych w Warunkach Kontraktu.



Współdziałanie będzie dotyczyć integracji SZR z innymi systemami zarządzania ruchem posiadanymi przez Zamawiającego.

Jeżeli w wyniku opracowania koncepcji Systemu Zarządzania Ruchem znajdzie konieczność umieszczenia przez Wykonawcę, elementów/instalacji Systemu Zarządzania Ruchem poza odcinkiem będącym przedmiotem niniejszego PFU, w takim przypadku zakres wykraczający poza powyższe będzie rozpatrywany zgodnie z Warunkami Kontraktu

Klasy modułów wdrożeniowych rozproszonych należy zrealizować zgodnie z następującymi dokumentami:

- 1) Ogólna specyfikacja techniczna dla klas modułów rozproszonych,
- 2) Szczegółowe specyfikacje techniczne dla klas modułów wdrożeniowych rozproszonych nr...

Testy klas modułów wdrożeniowych rozproszonych:

Szczegółowe scenariusze testowe (przypadki testowe) oraz kryteria zaliczenia testów modułów wdrożeniowych są opisane w poszczególnych dokumentach: szczegółowe specyfikacje techniczne dla klas modułów wdrożeniowych.

Testy dla oprogramowania obsługi SZR np. aplikacji internetowej /Testy Ai/:

Głównym celem przeprowadzenia Testów Ai jest ewaluacja poprawności działania SZR i jego zgodności z wymogami kontraktowymi. Wykonawca przeprowadza testy w celu wykrycia rozbieżności i niezgodności oraz określenia działań, które powinny być wdrożone po otrzymaniu wyników testów.

Testy Ai przeprowadzone są po zainstalowaniu elementów systemu w docelowych lokalizacjach, przy czym Zamawiający ma prawo uczestnictwa w tych testach. Celem tych testów jest dokonanie końcowej akceptacji SZR.

Wykonawca jest zobowiązany przedłożyć Zamawiającemu plan wykonania testów zawierający co najmniej:

- a) Harmonogram testów,
- b) Scenariusze testowe,
- c) szablony raportów z testów.

Po zaakceptowaniu Planu Wykonania Testów Ai przez Zamawiającego, Wykonawca zawiadomi Zamawiającego o zamiarze przeprowadzenia testów. Zawiadomienie o zamiarze przeprowadzenia testów powinno zostać przesłane do Zamawiającego przynajmniej 14 dni przed przystąpieniem do procesu testowania.

Testy Ai będą zawierały, m.in.:

- d) wstęp opisujący proces testowania,
- e) wytyczne i standardy, na podstawie których przeprowadzana jest procedura,
- f) testy funkcjonalne, wydajności oraz bezpieczeństwa,
- g) weryfikacja wymogów kontraktowych w stosunku do dokumentacji testowej,
- h) sprawdzenie jakości oraz dostępności dokumentacji, m.in. raporty, protokoły,
- i) postępowanie w wypadku wykrycia nieprawidłowości bądź braków.

Każdy test powinien w sposób przejrzysty przedstawiać obszary poddane procedurze testowej wraz z kryteriami akceptacji. Wyniki wszystkich testów będą udokumentowane z jednoznacznym określeniem akceptacji bądź odrzucenia nieprawidłowych wyników. Po zakończonych testach wykonawca dostarczy Zamawiającemu Raport Końcowy z Testów Ai w terminie 14 dni po zakończeniu testów.

#### **2.1.22.4 Krajowy System Poboru Opłat**

*(Dla inwestycji z istniejącą infrastrukturą przydrożną systemu KSPO należy uwzględnić dodanie w PFU zapisu o następującej treści:)*

Zamawiający informuje, że na odcinku drogi będącym przedmiotem niniejszej inwestycji funkcjonuje Krajowy System Poboru Opłat (KSPO) oraz istnieje obowiązek utrzymania ciągłości funkcjonowania KSPO, także w okresie realizacji na danym odcinku drogi, inwestycji drogowej skutkującej zmianą układu drogowego. Realizacją budowy, eksploatacji i modyfikacji KSPO na odcinku drogi będącym przedmiotem danej inwestycji, zajmuje się Operator KSPO. Wyłącznie Operator KSPO ma prawo dokonywać ingerencji w istniejącą infrastrukturę KSPO.

Biorąc pod uwagę powyższe, z uwagi na fakt, iż podczas realizacji przedmiotowej inwestycji drogowej możliwe jest wystąpienie kolizji zakresu realizowanej inwestycji drogowej w nowym układzie drogowym z infrastrukturą KSPO, Wykonawca inwestycji drogowej jest zobowiązany do współpracy z Operatorem KSPO oraz wskazanymi przez niego podwykonawcami. Współpraca obejmuje zakres wszelkich prac, które mogą wpłynąć na poprawność funkcjonowania KSPO na przedmiotowym odcinku.

W celu przeciwdziałania wystąpieniu ww. kolizji, w przypadku jej wystąpienia – w celu zminimalizowania i ograniczenia jej negatywnych skutków, współpraca w szczególności obejmuje:

- w fazie przygotowawczej przed przystąpieniem do prac, weryfikację i ustalenie, w porozumieniu z Zamawiającym, z Operatorem KSPO, czy planowane prace związane z realizacją inwestycji będą miały wpływ na działanie KSPO funkcjonującego w układzie drogowym związanym z realizacją inwestycji, w tym na wystąpienie kolizji zakresu realizowanej inwestycji drogowej w nowym układzie drogowym z infrastrukturą KSPO,

- realizację projektowania w zakresie wykonywania inwestycji w taki sposób, aby zakres realizowanej inwestycji drogowej w nowym układzie drogowym w jak najmniejszym stopniu ingerował w istniejącą infrastrukturę KSPO,
- bezzwłoczne i każdorazowe zgłaszanie do Operatora KSPO oraz Zamawiającego na każdym etapie realizacji inwestycji drogowej, w tym przygotowania inwestycji, projektowania i budowy, wszelkich przewidywanych do pojawienia się kolizji zakresu realizowanej inwestycji drogowej z istniejącą infrastrukturą KSPO na co najmniej 7 miesięcy przed planowanym terminem konieczności zmiany lokalizacji danej infrastruktury KSPO,
- zapewnienie bezzwłocznego dostępu do terenu realizowanej przez Wykonawcę inwestycji drogowej na potrzeby przeprowadzenia wizji lokalnej i dokonania ewentualnych pomiarów przez Operatora KSPO na każdy wniosek Zamawiającego lub wniosek Operatora KSPO,
- określenie przez Wykonawcę drogi, czy w miejscu wskazanym przez Operatora KSPO nie występuje kolizja z infrastrukturą podziemną, np. umocnienia terenu, kanalizacja teletechniczna, itp., która może wpływać na możliwość dokonania odwiertów przez Operatora KSPO, pod przyszłą infrastrukturę KSPO oraz na możliwość budowy infrastruktury KSPO, w tym przyłączy energetycznych,
- zapewnienie każdorazowego i bezzwłocznego dostępu Operatorowi KSPO do terenu realizowanej przez Wykonawcę inwestycji drogowej w celu umożliwienia Operatorowi KSPO wykonania przyłączy energetycznych oraz posadowienie nowej infrastruktury KSPO i demontażu starej infrastruktury KSPO,
- zgłaszanie Operatorowi KSPO oraz Zamawiającemu wszelkich zmian w organizacji ruchu (stałej lub tymczasowej) w miejscach występowania infrastruktury KSPO, w tym bezpośrednio pod istniejącymi bramownicami KSPO, z podaniem dokładnej daty planowanej zmiany organizacji ruchu, na co najmniej 45 dni przed koniecznością wprowadzenia zmiany organizacji ruchu, w celu możliwości dokonania w KSPO niezbędnych zmian i modyfikacji,
- nieingerowanie w funkcjonowanie lokalizacji infrastruktury przydrożnej KSPO (nowa lokalizacja) i trasy przyłącza energetycznego.

Jakakolwiek samodzielna, tj. bez zgody Operatora KSPO oraz Zamawiającego, ingerencja ze strony Wykonawcy, która spowoduje zakłócenie funkcjonowania KSPO, w tym przerwę w zasilaniu infrastruktury KSPO lub mająca wpływ na utratę przychodów przez Skarb Państwa z tytułu poboru opłat lub roszczeń Operatora KSPO, będzie skutkowałą obciążeniem Wykonawcy drogi wszelkimi kosztami wynikającymi z powstałych uszkodzeń infrastruktury KSPO, przerw w naliczaniu opłat i utraty przychodów.

Prace wykonane przez Operatora KSPO bądź jego podwykonawcę nie spowodują zmian warunków Gwarancji Jakości udzielonej przez Wykonawcę inwestycji drogowej, jeżeli

działania Operatora KSPO lub jego podwykonawcy nie będą miały wpływu na zmniejszenie funkcjonalności przedmiotu zamówienia. Ewentualna utrata uprawnień Zamawiającego z tytułu Gwarancji Jakości, spowodowana realizacją prac przez Operatora KSPO związanych z budową, zmianą lub modyfikacją KSPO (w tym infrastruktury przydrożnej KSPO, w szczególności bramownic i przyłączy energetycznych), będzie mieć wyłącznie charakter częściowy, tj. ograniczony do konkretnych uszkodzeń spowodowanych bezpośrednio lub pośrednio przez Operatora KSPO bądź jego podwykonawcę. Wykonawca inwestycji drogowej w celu ewentualnego (częściowego) zwolnienia się od odpowiedzialności z tytułu Gwarancji Jakości będzie zobowiązany do wykazania, iż ewentualne wady nie wynikają z przyczyny tkwiącej w rzeczy lub nastąpiły na skutek działania Operatora KSPO bądź jego podwykonawcy.

*(Dla inwestycji, w obszarach w których w chwili obecnej nie funkcjonuje system poboru opłat oraz nie są znane wytyczne Ministerstwa właściwego ds. transportu, kiedy system na nich powstanie, należy uwzględnić poniższe zapisy)*

Realizacją projektu, budowy, eksploatacji i modyfikacji Krajowego Systemu Poboru Opłat (dalej jako KSPO) na odcinku drogi będącym przedmiotem inwestycji zajmuje się Operator KSPO. W przypadku podjęcia przez Operatora KSPO decyzji o wprowadzeniu poboru opłat na odcinku drogi, będącym przedmiotem inwestycji, co będzie skutkowało budową KSPO jeszcze w trakcie trwania realizacji inwestycji, Wykonawca drogi zostanie o tym fakcie poinformowany przez Zamawiającego. Wykonawca inwestycji drogowej jest zobowiązany do współpracowania z Operatorem KSPO w szczególności w zakresie:

- zapewnienia bezzwłocznego dostępu do terenu realizowanej przez Wykonawcę inwestycji drogowej na potrzeby przeprowadzenia wizji lokalnej i dokonania ewentualnych pomiarów przez Operatora KSPO na każdy wniosek Operatora KSPO lub wniosek Zamawiającego,
- określenia, czy w miejscu wskazanym przez Operatora KSPO nie występuje kolizji z infrastrukturą podziemną, np. umocnienia terenu, kanalizacja teletechniczna, itp., która może wpływać na możliwość dokonania przez Operatora KSPO odwiertów pod przyszłą infrastrukturę KSPO oraz na możliwość budowy infrastruktury KSPO, w tym przyłączy energetycznych,
- zapewnienia każdorazowego i bezzwłocznego dostępu Operatorowi KSPO do terenu realizowanej przez Wykonawcę inwestycji drogowej w celu umożliwienia Operatorowi KSPO wykonania przyłączy energetycznych oraz posadowienia infrastruktury KSPO.

Prace wykonane przez Operatora KSPO, bądź jego podwykonawcę, nie spowodują zmian warunków Gwarancji Jakości udzielonej przez Wykonawcę inwestycji drogowej, jeżeli działania Operatora KSPO lub jego podwykonawcy nie będą miały wpływu na zmniejszenie

funkcjonalności przedmiotu zamówienia. Ewentualna utrata uprawnień Zamawiającego z tytułu Gwarancji Jakości, spowodowana realizacją prac przez Operatora KSPO związanych z budową KSPO (w tym infrastruktury przydrożnej KSPO, w szczególności, bramownic i przyłączy energetycznych), będzie mieć wyłącznie charakter częściowy, tj. ograniczony do konkretnych uszkodzeń spowodowanych bezpośrednio lub pośrednio przez Operatora KSPO bądź jego podwykonawcę. Wykonawca inwestycji drogowej, w celu ewentualnego (częściowego) zwolnienia się od odpowiedzialności z tytułu Gwarancji Jakości, będzie zobowiązany do wykazania, że ewentualne wady nie wynikają z przyczyny tkwiącej w rzeczy lub że nastąpiły na skutek działania Operatora KSPO bądź jego podwykonawcy.

### **2.1.23 Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD)**

Wykonawca jest zobowiązany do uczestniczenia we wszystkich działaniach niezbędnych dla przeprowadzenia audytów BRD i zrealizowania uwzględnionych przez Zarządcę Drogi zaleceń audytorów BRD zawartych w wynikach audytów BRD. Kolejność działań związanych z przeprowadzaniem audytów BRD powinna przedstawiać się następująco:

- a. Po opracowaniu przez Wykonawcę Dokumentacji Projektowej, dla której uzyskano pisemną akceptację Zarządcy drogi (Zamawiającego) w zakresie proponowanych rozwiązań technicznych, środowiskowych i bezpieczeństwa ruchu drogowego, Wykonawca zobowiązany jest do opracowania i przekazania Zamawiającemu Materiałów do przeprowadzenia Audytu BRD;
- b. Zarządca drogi ustala skład zespołu audytującego, zleca przeprowadzenie Audytu BRD i przekazuje Materiały do jego przeprowadzenia przygotowane przez Wykonawcę,
- c. Zespół audytujący podejmuje czynności przeprowadzania Audytu BRD oraz opracowuje Wynik Audytu BRD, na który składają się sprawozdanie oraz sformułowane na jego podstawie zalecenia dla zarządcy drogi. Zespół audytujący przekazuje Wynik Audytu BRD Zarządcy drogi.
- d. Zarządca drogi może zorganizować spotkanie z Wykonawcą w celu omówienia i wyjaśnienia treści zapisów zawartych w Wyniku Audytu BRD oraz ustosunkowania się do nich przez Wykonawcę.
- e. Zarządca drogi podejmuje decyzję o zakresie, sposobie i terminie uwzględnienia Wyniku Audytu BRD oraz o realizacji przez Wykonawcę zaleceń Audytorów BRD polegających na wprowadzeniu zmian do Dokumentacji Projektowej lub do realizowanych lub do już zrealizowanych robót.
- f. W przypadku, w którym Zarządca drogi w całości lub w części nie uwzględnia Wyniku Audytu BRD i opracowuje uzasadnienie, które stanowi załącznik do Wyniku Audytu BRD. Uzasadnienie powinno jednoznacznie określać, które zalecenia dla Zarządcy drogi nie zostaną uwzględnione i jaki jest powód nieuwzględnienia zaleceń. Wynik Audytu

BRD oraz uzasadnienie Zarządcy drogi stanowią integralną część Dokumentacji Projektowej drogi. Załącza się je do wniosków o uzyskanie określonych decyzji administracyjnych.

Decyzja Zarządcy drogi o sposobie zakresie i terminie uwzględnienia Wyniku Audytu BRD kończy procedurę Audytu BRD na danym etapie Audytu BRD.

Do zadań Wykonawcy należy w szczególności:

- a. Przygotowanie i udostępnienie materiałów niezbędnych dla przeprowadzenia Audytu BRD w celu dokonania oceny cech projektowanej drogi pod względem bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego w zakresie właściwym dla danego etapu Audytu BRD,
- b. Uczestniczenie w spotkaniach mających na celu wyjaśnienie treści zapisów Wyniku Audytu BRD oraz okoliczności związanych z wprowadzeniem zmian w rozwiązaniach projektowych i realizacyjnych,
- c. Wprowadzenie zmian wynikających z uwzględnienia przez Zarządcę drogi Wyniku Audytu BRD w Dokumentacji Projektowej i realizacja inwestycji zgodnie ze zmienioną Dokumentacją Projektową lub dokonanie ewentualnych zmian wynikających z uwzględnienia przez Zarządcę drogi Wyniku Audytu BRD w zakresie realizowanych lub już zrealizowanych robót.

## **2.2 Dokumenty Wykonawcy**

### **2.2.1 Skład Dokumentów Wykonawcy**

W ramach Zaakceptowanej Kwoty Kontraktowej zgodnie z Subklauzulą 5.2 Warunków Kontraktu [Dokumenty Wykonawcy] należy opracować wszelkie opracowania jakie mogą okazać się niezbędne dla zaprojektowania, budowy i użytkowania obiektów wchodzących w skład przedmiotu zamówienia.

W szczególności należy opracować niżej wymienione projekty i dokumenty:

- 1) Mapę sytuacyjno-wysokościową do celów projektowych;
- 2) Geotechniczne warunki posadowienia obiektów budowlanych;
- 3) Uzupełniającą Dokumentację geologiczno-inżynierską i hydrogeologiczną (w razie potrzeby, w formie dodatków do dokumentów przekazanych przez Zamawiającego)
- 4) Materiały projektowe do uzyskania opinii, uzgodnień i pozwoleń wymaganych przepisami szczególnymi;
- 5) Raport w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko, wraz ze wszystkimi niezbędnymi materiałami badawczymi, technicznymi i formalno-prawnymi;

- 6) W razie potrzeby materiały do wniosku o zmianę decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;
- 7) Koncepcje docelowych rozwiązań MOP rodzaju II i III;
- 8) Projekt budowlany (uwzględniający w sposób szczególny podanie kategorii projektowanych, w ramach inwestycji, dróg stosownie do ich funkcji) wraz ze wszystkimi opracowaniami towarzyszącymi;
- 9) Dokumentację projektową instalacji i urządzeń towarzyszących (obcych);
- 10) Kompletne materiały umożliwiające prawidłowe przeprowadzenie audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 11) Projekt stałej organizacji ruchu dla odcinka **autostrady/drogi ekspresowej**, oraz pozostałych dróg nowoprojektowanych i podlegających przebudowie/rozbudowie uwzględniający docelowe rozwiązania związane z budową urządzeń łączności drogowej;
- 12) Projekty podziału nieruchomości z wykazem zmian gruntowych, wykazami współrzędnych oraz protokoły przyjęcia granic nieruchomości;
- 13) Dokumentacja z utrwalenia punktów granicznych wraz z protokołem i szkicem przebiegu granic oraz Dokumentacja niezbędna do wznowienia/ustalenia/wydzielenia granic pasów drogowych znajdujących się liniach rozgraniczających ustalonych w decyzji ZRID, z uwzględnieniem ich projektowanych kategorii;
- 14) Informacje i Plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia;
- 15) Plan Działań Ratowniczych;
- 16) Wniosek o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej;
- 17) Projekt wykonawczy wraz z wszystkimi opracowaniami towarzyszącymi w tym m.in. dla obiektów inżynierskich opisy techniczne z kompletnymi i uporządkowanymi obliczeniami statyczno-wytrzymałościowymi dla ustrojów nośnych przęseł, podpór oraz posadowienia zawierające:
  - przyjęte założenia do obliczeń, dane wyjściowe - tj. klasy obciążeń, współczynniki dostosowawcze itp.
  - schematy statyczne (rysunki i szkice) przyjęte do obliczeń statycznych i wytrzymałościowych głównych elementów,
  - wielkości sił wewnętrznych od obciążeń i oddziaływań stałych i użytkowych dla SGN i SGU,
  - wielkości naprężeń w skrajnych włóknach przekrojów elementów nośnych w fazie użytkowej i bezużytkowej,
  - maksymalne dopuszczalne ugięcia dźwigarów i osiadania podpór,;
- 18) Projekty organizacji ruchu na czas budowy;



- 19) Specyfikacje Techniczne Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych odpowiadające rozwiązaniom Projektu Budowlanego i Projektu Wykonawczego;
- 20) Przedmiary Robót;
- 21) Programy Zapewnienia Jakości;
- 22) Dokumentację powykonawczą;
- 23) „Zaktualizowana” stała organizacja ruchu po zrealizowaniu robót;
- 24) Instrukcje eksploatacji i utrzymania;
- 25) Dokumentacja formalno-prawna dla nabycia praw do korzystania z nieruchomości znajdujących się poza projektowanymi liniami rozgraniczającymi drogę, a niezbędna do zrealizowania niniejszej inwestycji;
- 26) Koncepcja Systemu Zarządzania Ruchem;
- 27) Projekt Systemu Zarządzania Ruchem zawierający co najmniej:
  - instrukcję obsługi urządzeń;
  - instrukcję obsługi oprogramowania;
  - kopię certyfikatów zgodności lub równoważne dokumenty;
  - wyniki testów fabrycznych FAT;
  - wyniki testów powykonawczych SAT;
  - książki serwisowe;
  - szczegółową dokumentację sposobu komunikacji urządzeń (protokoły, porty, klucze szyfrowania itp.);
- 28) Dokumentacja powykonawcza Systemu Zarządzania Ruchem zawierająca co najmniej:
  - instrukcję obsługi urządzeń;
  - instrukcję obsługi oprogramowania;
  - kopię certyfikatów zgodności lub równoważne dokumenty;
  - wyniki testów fabrycznych FAT;
  - wyniki testów powykonawczych SAT;
  - książki serwisowe;
  - szczegółową dokumentację sposobu komunikacji urządzeń (protokoły, porty, klucze szyfrowania itp.);
- 29) Dokumenty ewidencyjne obiektów inżynierskich:
  - książki obiektów mostowych oraz tuneli,
  - karty obiektów mostowych,
  - wykazy obiektów mostowych, tuneli, przepustów (również dla przepustów o świetle mniejszym niż 150 cm) zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom.
- 30) Program monitoringu geotechnicznego *Do decyzji Oddziału zawarcie przedmiotowego punktu w PFU w zależności od specyfiki zadania (szkody górnicze, osuwiska itp.). Zasadność zastosowania koordynuje DTB*



31) Opisy topograficzne wyniesionych punktów referencyjnych.

### 2.2.2 Ogólne wymagania w stosunku do Dokumentów Wykonawcy

Należy współpracować z organami administracyjnymi w celu uzyskania stosownych decyzji, a w szczególności uczestniczyć w konsultacjach społecznych, udzielać wyjaśnień na żądanie organu, przedkładać wnioski i dokumenty bezzwłocznie w stosunku do obowiązujących terminów.

Poniższy wykaz nie ogranicza obowiązku przygotowania innych Dokumentów Wykonawcy niezbędnych dla zaprojektowania, budowy i użytkowania obiektów wchodzących w skład przedmiotu zamówienia.

W opracowywanych Dokumentach należy uwzględnić w szczególności wymagania zawarte w Zarządzeniu Nr 58 Generalnego Dyrektora DKiA z dnia 23 listopada 2015 r. w sprawie w sprawie dokumentacji do realizacji [3.1.2 – 33] oraz przepisy prawa, wytyczne, instrukcje i standardy wymienione w Części Informacyjnej niniejszego Programu funkcjonalno-użytkowego.

Tabela nr 2.17. Wymagania dotyczące ilości egzemplarzy dokumentów (wykaz nie obejmuje egzemplarzy wymaganych przepisami, składanych do zewnętrznych Instytucji) Odpowiednie miejsce określenia wymagań oraz finalną ilość egzemplarzy opracowań *(Oddział powinien zweryfikować podane ilości. Ewentualna zmiana ilości egzemplarzy nie stanowi odstępstwa od wzorca, nie ma konieczności uzgadniania,)*

L.p.	Nazwa Dokumentu	Wymagania	Ilość Zamawiający	Ilość Inżynier
1	Programy Zapewnienia Jakości	Warunki Kontraktu Subklauzulą 4.9 [Zapewnienie jakości], Specyfikacja D-M-00.00.00	1 (C)	1 (A)
2	Dokumentacja geodezyjno-kartograficzna do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej	Specyfikacja SP. 30.10.00 Mapa do celów projektowania dróg Specyfikacja SP.30.20.00 Dokumentacja geodezyjna i formalno-prawna związana z nabywaniem nieruchomości oraz z ograniczeniem w korzystaniu z nieruchomości SP.30.30.00 Wznowienie, wyznaczenie i ustalenie granic SP.30.40.00 Mapa z pomiaru wykonawczego dróg wraz z odtworzeniem granic pasa drogowego	<b>Zgodnie z SP.30.20.00</b>	

L.p.	Nazwa Dokumentu	Wymagania	Ilość Zamawiający	Ilość Inżynier
3	Dokumentacja formalno-prawna dotycząca nabycia praw do nieruchomości znajdujących się w projektowanym pasie drogowym oraz poza nim.	Specyfikacja SP. 30.10.00 Mapa do celów projektowania dróg, Zapisy niniejszego PFU oraz w sprawach nieuregulowanych w PFU: Specyfikacja SP.00.00.00 Wymagania ogólne dla Dokumentów Wykonawcy, Specyfikacja SP.30.20.00 Dokumentacja geodezyjna i formalno-prawna związana z nabywaniem nieruchomości oraz z ograniczeniem w korzystaniu z nieruchomości  SP.30.30.00 Wznowienie, wyznaczenie i ustalenie granic  SP.30.40.00 Mapa z pomiaru wykonawczego dróg wraz z odtworzeniem granic pasa drogowego	<b>Zgodnie z SP.30.20.00</b>	
4	anulowano	anulowano	anulowano	anulowano
5	anulowano	anulowano	anulowano	anulowano
6	Raport w ramach ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko (w razie potrzeby)	Specyfikacja SP.10.30.10 Opracowania Środowiskowe	<b>2 (A)</b>	<b>1 (C)</b>
7	Projekt budowlany łącznie z materiałami i opracowaniami towarzyszącymi	Specyfikacja SP.10.30.00 Projekt budowlany, Projekt wykonawczy, Instrukcja obsługi i konserwacji	<b>1 (A)</b>	<b>1 (C)</b>
8	Wniosek/wnioski o zatwierdzenie projektu budowlanego i wydanie decyzji ZRID		<b>1 (A)</b>	<b>1 (B)</b>
9	Plan Działań Ratowniczych	Zarządzenie Nr 27 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z 31 maja 2013 r. w sprawie opracowania planu działań ratowniczych dla autostrad płatnych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (tekst ujednolicony w Zarządzeniu nr 44 z dnia 26 września 2014 r.)	<b>2 (A)</b> <b>6 (B)</b> kopii zgodnie z Zarządzeniem nr 44	<b>1 (C)</b>
10	Projekty organizacji ruchu na czas budowy	Specyfikacja SP.10.30.00 Projekt budowlany, Projekt wykonawczy, Instrukcja obsługi i konserwacji	<b>1 (A)</b> <b>1 (B)</b> <b>1 (C)</b>	<b>1 (A)</b> <b>1 (B)</b> <b>1 (C)</b>
11	Projekt wykonawczy wraz z wszystkimi opracowaniami towarzyszącymi	Specyfikacja SP.10.30.00 Projekt budowlany, Projekt wykonawczy, Instrukcja obsługi i konserwacji	<b>1 (A)</b>	<b>1 (B)</b>
12	Specyfikacje Techniczne Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych odpowiadające rozwiązaniom projektu wykonawczego	Warunki Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych D-M-00.00.00 Wymagania ogólne dla Robót oraz odpowiednie do rodzaju Robót, Warunki wykonania i odbioru Robót budowlanych, zawarte w punkcie 2.4 niniejszego Programu funkcjonalno-użytkowego z uwzględnieniem cech obiektów budowlanych dotyczących rozwiązań budowlano-konstrukcyjnych zawartych w punkcie 2.1.	<b>1 (A)</b>	<b>1 (A)</b>
13	Dokumentacja Powykonawcza, w tym dokumentacja geodezyjna	Specyfikacja D-M-00.00.00 Specyfikacja SP.10.30.00 Projekt budowlany, Projekt wykonawczy, Instrukcja obsługi i konserwacji	<b>Zgodnie z D-M.00.00.00</b>	
14	Instrukcje eksploatacji i utrzymania	Specyfikacja SP.10.30.00 Projekt budowlany, Projekt wykonawczy, Instrukcja obsługi i konserwacji	<b>2 (A)</b>	<b>1 (C)</b>

L.p.	Nazwa Dokumentu	Wymagania	Ilość Zamawiający	Ilość Inżynier
15	Projekt stałej organizacji ruchu i urządzeń bezpieczeństwa ruchu dla odcinka drogi krajowej, oraz pozostałych dróg nowoprojektowanych i podlegających przebudowie uwzględniający docelowe rozwiązania związane z budową urządzeń łączności drogowej.	Specyfikacja SP.10.30.00 Projekt budowlany, Projekt wykonawczy, Instrukcja obsługi i konserwacji	1 (C)	1 (C)
16	Koncepcja Systemu Zarządzania Ruchem	Specyfikacja SP.10.30.00 Projekt budowlany, Projekt wykonawczy, Instrukcja obsługi i konserwacji	3 (A)	1 (C)
17	Dokumentacja Systemu Zarządzania Ruchem w postaci: projektu, instrukcji serwisowej, wyniku testów powykonawczych, pełnej dokumentacji sposobu komunikacji urządzeń z innymi urządzeniami, umożliwiającą wykorzystanie danych z systemów przez innych wykonawców	Specyfikacja SP.10.30.00 Projekt budowlany, Projekt wykonawczy, Instrukcja obsługi i konserwacji	3 (A)	1 (C)

- (A) Komplet - oznacza dokumentację oryginalną w wersji papierowej finalnej i zatwierdzonej, opatrzoną wszystkimi stosownymi podpisami i pieczęciami. Każdy komplet należy przekazać również w tożsamej wersji cyfrowej zgodnie z określeniem z (C).
- (B) Kopia - oznacza kolorową kopię papierową finalnej wersji zatwierdzonej dokumentacji, opatrzoną wszystkimi stosownymi podpisami i pieczęciami.
- (C) Wersja cyfrowa – oznacza komplet plików wersji cyfrowej:
- edytowalnej (część tekstowa w formacie \*.doc, \*.xls, rysunki w formacie \*.dxf, \*.shporaz \*.dwg / \*.dgn);
  - w formacie plików \*.pdf wynikowych z wersji edytowalnej;
  - w formacie plików \*.pdf będącej skanem opieczętowanej (zatwierdzonej przez Inżyniera Kontraktu oraz zatwierdzonej przez właściwy Organ) dokumentacji.

Przystępując do opracowania każdego z wyżej wymienionych Dokumentów Wykonawcy a także wszelkich innych dokumentów niezbędnych dla wykonania przedmiotu zamówienia, należy uzgodnić z Inżynierem sposób przeprowadzenia przeglądów i uzyskać akceptację Zamawiającego w zakresie sposobu postępowania w związku z przeglądami i akceptacją tych dokumentów.

W szczególności należy uwzględnić w Programie prac projektowych terminy niezbędne na przeprowadzenie przeglądów i akceptacji a w tym na procedury audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, procedury zatwierdzenia Projektu budowlanego oraz uzgadniania raportu oddziaływania na środowisko obowiązujące w ramach procedur GDDKiA oraz terminy na uzyskanie uzgodnień, zezwoleń i zatwierdzeń wydawanych przez organy uzgadniające dokumenty i właściwe decyzyjne organy administracyjne.

Należy wykonać również wznowienie/ustalenie pozostałych granic pasa drogowego (poza odcinkami ustalonymi w wyniku podziałów nieruchomości) i opracować szkic przebiegu granic całego pasa drogowego.

Na etapie opracowywania Projektu Budowlanego Wykonawca przygotuje opracowania zawierające robocze linie granic pasów drogowych i przekaże je Zamawiającemu do akceptacji. Przez robocze linie granic pasów drogowych należy rozumieć zaprojektowane linie przyszłych podziałów nieruchomości, nie stanowiące linii rozgraniczających teren inwestycji drogowej, wskazujące projektowane granice pasów dodatkowych jezdni obsługujących przyległy teren (budowanych w ramach zapewnienia skomunikowania nieruchomości z drogami publicznymi i przewidzianych do przekazania w ramach porozumienia innym zarządcom) oraz dróg innych kategorii, przebudowywanych w związku z realizacją inwestycji.

Wykonawca opracuje projekt porozumienia z właściwymi jednostkami samorządu terytorialnego lub działającymi w ich imieniu właściwymi zarządcami dróg, (dalej jst) określający warunki przejęcia dodatkowych jezdni obsługujących przyległy teren (zakres, termin i tryb), który przedłoży Zamawiającemu do zaakceptowania. Wykonawca jest zobowiązany do przedłożenia jst ww. opracowań i zatwierdzonego przez Zamawiającego projektu porozumienia w trakcie przeprowadzania uzgodnień dokumentacji projektowej. W przypadku akceptacji przez jst warunków przejęcia ww. dróg Wykonawca przekaże Zamawiającemu podpisane przez jst ww. porozumienie.

W przypadku braku zawarcia porozumienia Zamawiającego z jst na etapie projektowania do złożenia wniosku o ZRID dodatkowe jezdnie należy zaprojektować i wykonać na minimalnych parametrach zgodnych z PFU i przepisami prawa.

Instrukcje eksploatacji w zakresie obsługi i utrzymania należy opracować dla elementów wyposażenia drogi wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, uruchamianych mechanicznie, elektrycznie, za pomocą fotowoltaiki, urządzeń elektronicznych oraz wymagających specjalistycznych kwalifikacji do obsługi.

Instrukcja powinna składać się z części dotyczącej obsługi i części dotyczącej utrzymania. Część dotycząca obsługi powinna zawierać informacje odnoszące się do czynności związanych z prawidłowym użytkowaniem urządzenia.

Część dotycząca utrzymania powinna zawierać informacje odnoszące się do zapewnienia stanu technicznego urządzenia na wymaganym poziomie sprawności technicznej.

Instrukcja powinna być:

1. sporządzona w języku polskim,
2. napisana językiem nietechnicznym, w sposób zwięzły, prosty i zrozumiały,

Powinna:

3. mieć formę bezosobową,
4. podawać konkretne wskazówki, nie pozostawiające wątpliwości, co należy robić, kiedy i jak,
5. wyjaśniać i opisywać kolejne czynności w porządku chronologicznym,
6. mieć formę punktową (punkty, podpunkty) lub inną ułatwiającą zrozumienie tekstu,
7. w przypadku złożonym/ skomplikowanym zawierać schematy i rysunki,

Każda z części powinna również mieć formę możliwą do umieszczenia na stanowisku pracy, wykonaną w sposób zapewniający jej czytelność, trwałość.

Jeśli jest to konieczne instrukcja powinna zawierać wykaz sprzętu i narzędzi oraz ochrony indywidualnej wymaganej do przeprowadzenia czynności obsługi i utrzymania.

Instrukcje, jeśli obejmują zagadnienia zawarte w Zarządzeniu Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie wytycznych bieżącego utrzymania oraz prowadzenia czynności utrzymaniowych na drogach krajowych, w tym na drogowych obiektach inżynierskich [36] oraz Zarządzeniu Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie wprowadzenia „Wytycznych zimowego utrzymania dróg” [37], muszą być z nimi zgodne.

Instrukcję obsługi i utrzymania oraz przewidywane koszty eksploatacji danego elementu należy przedstawić Zamawiającemu przed zatwierdzeniem Projektu Budowlanego.

Wymagania w stosunku do odbioru wyżej wymienionych Dokumentów Wykonawcy są określone w Specyfikacji SP.00.00.00 Wymagania ogólne dla Dokumentów Wykonawcy oraz w odpowiednich specyfikacjach na prace projektowe.

Wynagrodzenie Wykonawcy za wykonanie Dokumentów Wykonawcy objętych powyższym wykazem i innych dokumentów niezbędnych dla wykonania przedmiotu zamówienia, zawierające koszty uzyskania wymaganych uzgodnień oraz stanowisk, postanowień i decyzji administracyjnych związanych z opracowaniem i zatwierdzeniem dokumentacji, realizacją i przekazaniem do użytkowania jest ujęte w ramach Zaakceptowanej Kwoty Kontraktowej.

## **2.3 Specyfikacje na projektowanie Przeznaczenie i ogólne zasady zastosowania**

Poniższe specyfikacje na projektowanie stanowiące część niniejszego PFU, określają wymagania minimalne dotyczące wykonania i odbioru Dokumentów Wykonawcy przewidzianych do wykonania w ramach niniejszej Umowy.

- SP. 00.00.00 - Wymagania ogólne dla Dokumentów Wykonawcy
- SP. 10.30.00 - Projekt budowlany, Materiały projektowe do uzyskania opinii, uzgodnień i pozwoleń wymaganych przepisami szczególnymi, Projekt wykonawczy, Instrukcja obsługi i konserwacji
- SP. 10.30.10 - Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko
- SP. 30.10.00 - Mapa do celów projektowania dróg.
- SP. 30.20.00 - Dokumentacja geodezyjna i formalno-prawna związana z nabywaniem nieruchomości oraz z ograniczeniem w korzystaniu z nieruchomości
- SP. 40.20.00 - Projekt Robót geologicznych
- SP. 40.30.00 - Dokumentacja geologiczno-inżynierska
- SP. 40.40.00 - Dokumentacja hydrogeologiczna
- SP. 40.50.00 - Geotechniczne warunki posadowienia obiektów budowlanych

## **2.4 Warunki wykonania i odbioru Robót budowlanych odpowiadające zawartości specyfikacji technicznych wykonania i odbioru Robót budowlanych - Przeznaczenie i ogólne zasady zastosowania**

Warunki Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (WWiORB) stanowiące część niniejszego PFU, określają minimalne wymagania Zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia zgodnie z Rozporządzeniem w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru Robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego [25];

Warunki Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych/ OST uzupełniają opis przedmiotu zamówienia w zakresie wymagań technicznych a zawarte w nich wymagania w zakresie materiałów i ich jakości, sprzętu, środków transportowych, warunków wykonania Robót, badań i kontroli jakości należy traktować jako minimalne w stosunku do wymagań jakie będą zawarte w opracowywanych przez Wykonawcę Specyfikacjach Technicznych Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (STWiORB)/ ST.

Specyfikacje Techniczne Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych zostaną sporządzone dla każdego rodzaju Robót budowlanych wynikających z Projektu Budowlanego i Projektu Wykonawczego, opracowanych przez Wykonawcę w ramach niniejszej Umowy i po zatwierdzeniu przez Inżyniera będą stanowiły podstawę do oceny wykonania i odbioru Robót niezbędnych dla zrealizowania przedmiotu zamówienia.

Jeżeli po opracowaniu Projektu Budowlanego i Projektu Wykonawczego wyniknie potrzeba wykonania Robót budowlanych, na które w niniejszym PFU nie załączono odpowiednich WWiORB, to należy również opracować i przedstawić do przeglądu i akceptacji Inżynierowi dodatkowe, niezbędne SST na te Roboty oraz wykonać te Roboty w ramach Zaakceptowanej Kwoty Kontraktowej.

## ROZDZIAŁ II – CZĘŚĆ INFORMACYJNA

### 3. DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE ZGODNOŚĆ ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO Z WYMAGANIAMI WYNIKAJĄCYMI Z ODRĘBNYCH PRZEPISÓW

#### 3.1. Przepisy prawa

##### 3.1.1 Wykaz aktów prawnych

Realizacja zamówienia podlega prawu polskiemu. Wykonawca zobowiązany jest do realizacji zamówienia zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

Przedstawiony wykaz aktów prawnych ma charakter otwarty, nie stanowi katalogu zamkniętego. Wykaz aktów prawa nie wyłącza konieczności przestrzegania innych nie wymienionych poniżej przepisów, o ile w trakcie realizacji zamówienia będą one miały zastosowanie. Poniższy wykaz nie wyłącza konieczności przestrzegania przepisów, które wejdą w życie po dniu składania ofert.

Należy wykonywać obowiązki wynikające z norm prawnych warunkujących i określających realizację przedmiotu zamówienia, zgodnie z wymaganiami Zamawiającego.

1. Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 136) ;
2. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t. j. Dz. U. z 2020 r., poz. 470 z późn. zm.);
3. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124, z późn. zm.);
4. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. z 2000 r., Nr 63, poz. 735, z późn. zm.);
5. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki z dnia 10 września 1998 r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowlom kolejowym i ich usytuowanie (Dz. U. z 1998 r., Nr 151, poz. 987, z późn. zm.);
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r., poz. 1744, z późn. zm.);



7. Ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 72 z późn. zm.);
8. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (t.j. Dz. U. z 2018 r., poz. 741) ;
9. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. z 2002 r., Nr 12, poz. 116, z późn. zm.);
10. Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 4 stycznia 2005 r. w sprawie ogólnych kierunków współpracy spółki z administracją drogową, Policją, pogotowiem ratunkowym oraz jednostkami systemu ratowniczo-gaśniczego (Dz. U. z 2005 r., Nr 6, poz. 35);
11. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 października 2008 r. w sprawie dokumentacji bezpieczeństwa tunelu (Dz. U. z 2008 r., Nr 193, poz.1192);
12. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo Budowlane (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 1333 z późn. zm.) ;
13. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1609);
14. Rozporządzenie Ministra Inwestycji i Rozwoju z dnia 29 kwietnia 2019 r. w sprawie przygotowania zawodowego do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (t.j. Dz.U. 2019 poz. 831);
15. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1065);
16. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 października 2005 r.w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać telekomunikacyjne obiekty budowlane i ich usytuowanie (Dz. U. z 2005 r., Nr 219, poz. 1864, z późn. zm.);
17. Rozporządzenie Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21 kwietnia 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne (Dz. U. z 2015 r., poz. 680);
18. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 27 lutego 2015 r. w sprawie metodologii wyznaczania charakterystyki energetycznej budynku lub części budynku oraz świadectw charakterystyki energetycznej (Dz. U. z 2015 r. poz. 376 ze zm.);
19. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1247);

20. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 czerwca 2002 r. w sprawie dziennika budowy, montażu i rozbiórki, tablicy informacyjnej oraz ogłoszenia zawierającego dane dotyczące bezpieczeństwa pracy i ochrony zdrowia (t.j. Dz. U. z 2018 r., poz. 963) ;
21. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. z 2003 r., Nr 47, poz. 401);
22. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. z 2003 r., Nr 120, poz. 1126);
23. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno – użytkowym (Dz. U. z 2004 r., Nr 130, poz. 1389);
24. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom (Dz. U. z 2005 r., Nr 67, poz. 582);
25. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. z 2013 r. poz. 1129);
26. Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 26 kwietnia 2013 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać sieci gazowe i ich usytuowanie (Dz. U. z 2013 r., poz. 640);
27. Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 28 grudnia 2009 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy budowie i eksploatacji sieci gazowych oraz uruchamianiu instalacji gazowych gazu ziemnego (Dz. U. z 2010 r. Nr 2, poz. 6);
28. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 215, z późn zm.);
29. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 listopada 2016 roku w sprawie sposobu deklarowania właściwości użytkowych wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym (Dz. U. z 2016 roku, poz. 1966 z późn. zm.);
30. Ustawa z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 276 z późn. zm.);
31. anulowano;

32. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 października 2012 r. w sprawie państwowego systemu odniesień przestrzennych (Dz. U. z 2012 r., poz. 1247);
33. Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 18 sierpnia 2020 r. w sprawie standardów technicznych wykonywania geodezyjnych pomiarów sytuacyjnych i wysokościowych oraz opracowywania i przekazywania wyników tych pomiarów do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego ( Dz.U. z 2020 r. poz. 1429);
34. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 1219, z późn. zm.) ;
35. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839);
36. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz. U. z 2014 r. poz. 112);
37. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. Nr 140, poz. 824, z późn. zm.);
38. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2012 r., poz. 1031 z późn. zm.);
39. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia z dnia 13 września 2012 r. w sprawie dokonywania oceny poziomów substancji w powietrzu (Dz. U. z 2018 r., poz. 1119);
40. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r., Nr 16, poz. 87);
41. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 września 2016 r. w sprawie sposobu prowadzenia oceny zanieczyszczenia powierzchni ziemi (Dz. U. z 2016 r., poz. 1359, z późn. zm.);
42. Ustawa z dnia 27 lipca 2001 r. o wprowadzeniu ustawy – Prawo ochrony środowiska, ustawy o odpadach oraz o zmianie niektórych ustaw (Dz. U. z 2001 r., Nr 100, poz. 1085, z późn. zm.);
43. Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 283 z późn. zm.);
44. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 30 marca 2010 r. w sprawie szczegółowych sposobów i form składania informacji o kompensacji przyrodniczej (Dz. U. z 2010 r., Nr 64, poz. 402);
45. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r., poz. 1409);

46. Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 11 października 2019 r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu jednolitych części wód podziemnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2148);
47. Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 65 z późn. zm.);
48. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 2004 r. w sprawie sposobu i trybu dokonywania podziałów nieruchomości (Dz. U. z 2004 r., Nr 268, poz. 2663);
49. Ustawa z dnia 9 czerwca 2011 r. – Prawo geologiczne i górnicze (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1064, z późn. zm.) ;
50. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2016 roku w sprawie dokumentacji hydrogeologicznej i dokumentacji geologiczno – inżynierskiej (Dz. U. z 2016 r., poz. 2033);
51. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie szczegółowych wymagań dotyczących projektów robót geologicznych, w tym robót, których wykonanie wymaga uzyskania koncesji (Dz. U. z 2011 r., Nr 288, poz. 1696, z późn. zm.);
52. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 19 grudnia 2001 r. w sprawie sposobu i zakresu wykonywania obowiązku udostępniania i przekazywania informacji oraz próbek organom administracji geologicznej przez wykonawcę prac geologicznych (Dz. U. z 2001 r., Nr 153, poz. 1781);
53. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. U. z 2012 r., poz. 463);
54. Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2020 roku, poz. 310, z późn. zm.);
55. Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz.U. 2019 poz. 1311);
56. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 55 z późn. zm.);
57. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (Dz. U. z 2014 r. poz. 1713);
58. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r., poz. 1409);

59. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. z 2014 r., poz. 1408);
60. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 roku, w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2016 r., poz. 2183);
61. Ustawa z dnia 28 września 1991 r. o lasach (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 1463);
62. Ustawa z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (Dz. U. z 2017 r., poz. 1161 z późn. zm.);
63. Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 797 z późn. zm.);
64. Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r. poz. 10);
65. Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 24 grudnia 2019 r. w sprawie warunków uznania odpadów za posiadające właściwości zakaźne oraz sposobu ustalania tych właściwości (Dz. U. z 2020 r., poz. 3);
66. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2015 r. w sprawie listy rodzajów odpadów, które osoby fizyczne lub jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami mogą poddawać odzyskowi na potrzeby własne, oraz dopuszczalnych metod ich odzysku (Dz. U. z 2016 r., poz. 93);
67. Ustawa z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1862, z późn. zm.);
68. ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2067, z późn. zm.) ;
69. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 110 z późn. zm.);
70. Rozporządzenie 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);
71. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r., poz. 2310);
72. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2019 r., poz. 2311 z późn. zm.);
73. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 grudnia 1998 r. w sprawie szczegółowych zasad prowadzenia, stosowania i udostępniania krajowego rejestru urzędowego podziału terytorialnego kraju oraz związanych z tym obowiązków organów

- administracji rządowej i jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 1998 r., Nr 157, poz. 1031, z późn. zm.);
74. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 1043, z późn. zm.);
  75. Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (t.j. Dz. U. z 2019 roku, poz. 2169 z późn. zm.);
  76. Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 620961 z późn. zm.);
  77. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 4 lipca 1992 r. w sprawie zakresu i trybu korzystania z praw kierującego działaniem ratowniczym (Dz. U. z 1992 r., Nr 54, poz. 259);
  78. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów (Dz. U. z 2010 r., Nr 109, poz. 719);
  79. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 3 lipca 2017 roku, w sprawie szczegółowej organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego (Dz. U. z 2017 r., poz. 1319 z późn. zm.);
  80. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 2 grudnia 2015 r. w sprawie uzgadniania projektu budowlanego pod względem ochrony przeciwpożarowej (Dz. U. z 2015 r., poz. 2117);
  81. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 lipca 2009 r. w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę oraz dróg pożarowych (Dz. U. z 2009 r., Nr 124, poz. 1030);
  82. Ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 882, z późn. zm.);
  83. Ustawa z dnia 14 marca 1985 r. o Państwowej Inspekcji Sanitarnej (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 59 z późn. zm.);
  84. Ustawa z dnia 28 lipca 2005 r. o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz o gminach uzdrowiskowych (Dz. U. z 2020 r., poz. 1662);
  85. Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 1580 z późn. zm.);
  86. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. 2019 r., poz. 1843 z późn. zm.);
  87. Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 293 z późn. zm.);
  88. Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 256 z późn. zm.);

89. Ustawa z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (t.j. Dz.U.z 2019 r., poz. 1295 z późn. zm.);
90. Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 869, z późn. zm.);
91. Ustawa z dnia 7 czerwca 2001 r. o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzaniu ścieków (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 1437 z późn. zm.);
92. Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1320 z późn. zm.);
93. Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 14 marca 2000 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy ręcznych pracach transportowych (t.j. Dz. U. z 2018 r., poz. 1139) ;
94. Rozporządzenie Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 14 stycznia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy czyszczeniu powierzchni, malowaniu natryskowym i natryskiwaniu cieplnym (Dz. U. z 2004 r., Nr 16, poz. 156);
95. Ustawa z dnia 12 września 2002 r. o normalizacji (Dz. U. z 2015 r. poz. 1483);
96. Ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1781 z późn. zm.) ;
97. anulowano;
98. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 1429 z późn. zm.);
99. Ustawa z dnia 5 sierpnia 2010 r. o ochronie informacji niejawnych (t.j. Dz. U. z 2019 r, poz. 742 z późn. zm.);
100. Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 lipca 2011 r. w sprawie podstawowych wymagań bezpieczeństwa teleinformatycznego (Dz. U. 2011 r. Nr 159, poz. 948);
101. Ustawa z dnia 27 lipca 2001 r. o ochronie baz danych (Dz. U. z 2019 r., poz. 2134, z późn zm.);
102. Ustawa z dnia 18 lipca 2002 r. o świadczeniu usług drogą elektroniczną (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 344 z późn. zm.);
103. Ustawa z dnia 20 maja 2016 r. o efektywności energetycznej (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 264);
104. Ustawa z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (t.j. Dz. U.z 2019 r., poz. 1231 z późn. zm.);
105. Ustawa z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie niektórych ustaw w związku z wdrażaniem funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności (Dz. U. z 2008 roku, Nr 216, poz. 1370);



106. Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. z 2003 r. Nr 169, poz. 1650, z późn. zm.);
107. Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie (Dz. U. z 2014 r. poz. 1853 z późn. zm.);
108. Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 31 stycznia 2020 r. w sprawie wojewódzkich sztabów wojskowych i wojskowych komend uzupełnień (Dz. U. z 2020 r., poz. 208 z późn. zm.);
109. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 3 lutego 2004 r. w sprawie warunków i sposobu przygotowania i wykorzystania transportu na potrzeby obronne państwa, a także jego ochrony w czasie wojny, oraz właściwości organów w tych sprawach (Dz. U. z 2004 r., Nr 34, poz. 294);
110. Ustawa z dnia 7 maja 2010 r. o wspieraniu usług i sieci telekomunikacyjnych (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 2410 z późn. zm.);
111. Ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 833 z późn. zm.);
112. Rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z dnia 29 marca 2001 r. w sprawie ewidencji gruntów i budynków (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 393, z późn. zm.);
113. anulowano;
114. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa (Dz. U. z 2010 roku, Nr 238, poz. 1579);
115. Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1828/2006 z dnia 8 grudnia 2006 r. ustanawiające szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 1083/2006 ustanawiającego przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności oraz rozporządzenia (WE) nr 1080/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (Dz. U. UE L 371 z 27.12.2006);
116. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu



- Spółecznego, Funduszu Spójności Rady (WE) nr 1083/2006 (Dz. U. UE L 320 z 20.12.2013);
117. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1301/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i przepisów szczególnych dotyczących celii „Inwestycje na rzecz wzrostu UE L 347 z 20.12.2013);
  118. Ustawa z dnia 7 listopada 2008 r. o europejskim ugrupowaniu współpracy terytorialnej (Dz. U. z 2008 roku, Nr 218, poz. 1390, z późn. zm.);
  119. Konwencja o obszarach wodno-błotnych mających znaczenie międzynarodowe, zwłaszcza jako środowisko życiowe ptactwa wodnego, sporządzona w Ramsarze dnia 2 lutego 1971 r. (Dz. U. z 1978 r. Nr 7, poz. 24, z późn. zm.);
  120. Konwencja o ochronie wędrownych gatunków dzikich zwierząt, sporządzona w Bonn dnia 23 czerwca 1979 r. (Dz. U. z 2003 r. Nr 2, poz. 17);
  121. Konwencja o ochronie gatunków dzikiej flory i fauny europejskiej oraz ich siedlisk, sporządzona w Bernie dnia 19 września 1979 r. (Dz. U. z 1996 r. Nr 58, poz. 263);
  122. Dyrektywa 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej (Dz. U. UE L 167 z 30.04.2004);
  123. Zarządzenie Nr 38 Ministra Infrastruktury z dnia 26 października 2010 r. w sprawie wyznaczania wojskowej klasyfikacji obciążenia obiektów mostowych usytuowanych w ciągach dróg publicznych (Dz. Urz. MI z 2010 r. Nr 13, poz. 37);
  124. Zarządzenie Ministra Infrastruktury Nr 2 z dnia 17 stycznia 2017 roku w sprawie wdrażania wymagań techniczno-obronnych w zakresie projektowania i użytkowania dróg i obiektów inżynierskich (Dz. Urz. Urz. MIiB z 2017 roku, poz. 3);
  125. Ustawa z dnia 13 kwietnia 2007 r. o kompatybilności elektromagnetycznej (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 2388);
  126. Rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 2 czerwca 2016 roku w sprawie zasadniczych wymagań dla sprzętu elektrycznego (Dz. U. z 2016 roku, poz. 806);
  127. Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. z 2020r. poz. 908 z późn. zm.);
  128. Rozporządzenie Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego z dnia 22 sierpnia 2018 r w sprawie prowadzenia prac konserwatorskich, prac restauratorskich i badań konserwatorskich przy zabytku wpisanym do rejestru zabytków albo na Listę Skarbów Dziedzictwa oraz robót budowlanych, badań architektonicznych i innych działań przy zabytku wpisanym do rejestru zabytków, a także badań archeologicznych i poszukiwań zabytków. (Dz. U. z 2018 r. poz. 1609 z późn. zm.);
  129. Ustawa z dnia 31 stycznia 1959 r. o cmentarzach i chowaniu zmarłych (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1473 z późn. zm.);

130. Ustawa z dnia 28 marca 1933 r o grobach i cmentarzach wojennych (t.j. Dz. U. z 2018 poz. 2337),
131. Ustawa z dnia 13 czerwca 2019 r. o wykonywaniu działalności gospodarczej w zakresie wytwarzania i obrotu materiałami wybuchowymi, bronią, amunicją oraz wyrobami i technologią o przeznaczeniu wojskowym lub policyjnym (t.j. Dz. U. z 2020r. poz. 1545).

### **3.1.2 Zarządzenia Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad**

Wykonawca zobowiązany jest do realizacji zamówienia zgodnie z Zarządzeniami Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (lub Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych) obowiązującymi na dzień podpisania umowy.

Przedstawiony wykaz Zarządzeń Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad określa obowiązujące Wykonawcę uwarunkowania oraz wymagania dotyczące zakresu zamówienia. Wykonawca jest zobowiązany wypełnić wszelkie wymagania określone w poniższych aktach, a w szczególności wymagania dotyczące projektowania i wykonywania inwestycji.

1. Zarządzenia Nr 22 Generalnego Dyrektora DKiA z dnia 27.06.2019r. w sprawie wprowadzenia „Wytycznych wykonywania badań podłoża gruntowego na potrzeby budownictwa drogowego”;
2. anulowano;
3. Zarządzenie Nr 10 Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych z dnia 27 listopada 1998 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania „Zaleceń do wykonywania oraz odbioru napraw i ochrony powierzchniowej betonu w konstrukcjach mostowych”;
4. Zarządzenie nr 11 Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych z dnia 3 grudnia 1998 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania „Zaleceń dotyczących oceny jakości betonu „in-situ” w konstrukcjach obiektów mostowych”;
5. Zarządzenie nr 10 Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych z dnia 12 czerwca 2001 r. w sprawie wprowadzenia zasad technicznych w zakresie projektowania skrzyżowań drogowych – *w zakresie zasad projektowania z uwzględnieniem zmian i aktualizacji przepisów prawnych*;
6. Zarządzenie Nr 8 Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych z dnia 25 lutego 2002 r. w sprawie wprowadzenia wytycznych wzmacniania podłoża gruntowego w budownictwie drogowym;

7. Zarządzenie Nr 5 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 11 marca 2003 r. w sprawie ustalania zasad wyodrębniania elementów drogi na drogowym obiekcie mostowym;
8. Zarządzenie Nr 11 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 19 września 2003 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania „Katalogu Zabezpieczeń Powierzchniowych Drogowych Obiektów Inżynierskich. Część I – wymagania”;
9. Zarządzenie Nr 18 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 01 czerwca 2012 r. w sprawie zasad ustalania i prowadzenia kilometrażu dróg krajowych;
10. Zarządzenie Nr 9 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 18 marca 2004 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania „Zaleceń projektowych i technologicznych dla podatnych konstrukcji inżynierskich z blach falistych”;
11. Zarządzenie Nr 17 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 1 czerwca 2004 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania „Instrukcji do określania nośności użytkowej drogowych obiektów mostowych”;
12. Zarządzenie Nr 20 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 23 lipca 2004 r. w sprawie wprowadzenia zasad i metod obliczania przepustowości skrzyżowań drogowych;
13. Zarządzenie Nr 14 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 7 lipca 2005 r. w sprawie wprowadzenia instrukcji przeprowadzania przeglądów drogowych obiektów inżynierskich (zmienione Zarządzeniem Nr 5 z dnia 4 lutego 2011 r. oraz Nr 27 z dnia 13 kwietnia 2011 r.);
14. Zarządzenie Nr 20 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 22 sierpnia 2005 r. w sprawie zasad projektowania dodatkowych pasów ruchu na dwupasowych drogach dwukierunkowych;
15. Zarządzenie Nr 10 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 8 lutego 2006 r. w sprawie wprowadzenia zaleceń dotyczących łożyskowania obiektów mostowych oraz kontroli łożysk podczas eksploatacji;
16. Zarządzenie Nr 15 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 8 marca 2006 r. w sprawie wprowadzenia „Zaleceń do wykonywania i odbioru antykorozyjnych zabezpieczeń konstrukcji stalowych drogowych obiektów mostowych - nowelizacja w 2006;
17. Zarządzenie Nr 26 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 5 października 2006 r. w sprawie wprowadzenia zaleceń dotyczących wzmacniania konstrukcji mostowych za pomocą przyklejanego zbrojenia zewnętrznego;
18. Zarządzenie Nr 30 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie wprowadzenia „Zaleceń projektowych i technologicznych dla podatnych drogowych konstrukcji inżynierskich z tworzyw sztucznych”;

19. Zarządzenie Nr 4 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 24 stycznia 2007 r. w sprawie wprowadzenia zaleceń dotyczących doboru mostowych urządzeń dylatacyjnych oraz ich wybudowania i odbioru (zmienione Zarządzeniem Nr 77 z dnia 12 grudnia 2008 r. oraz Nr 23 z dnia 7 maja 2014 r.);
20. Zarządzenie nr 1 Generalnego Dyrektora dróg Krajowych i Autostrad z dnia 30 stycznia 2019 r. w sprawie zasad stosowania skali ocen punktowych stanu technicznego i przydatności do użytkowania drogowych obiektów inżynierskich.
21. Zarządzenie Nr 7 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 23 marca 2009 r. w sprawie badań archeologicznych w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (zmienione Zarządzeniem Nr 76 z dnia 9 grudnia 2011 r. oraz Nr 19 z dnia 16 lutego 2015 r.);
22. Zarządzenie Nr 30 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 21 kwietnia 2010 r. w sprawie zasad i sposobu uwzględniania potrzeb obronności i bezpieczeństwa państwa podczas przygotowania do realizacji inwestycji drogowych;
23. Zarządzenie Nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 23 kwietnia 2010 r. w sprawie wytycznych stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych;
24. Zarządzenie Nr 69 z dnia 9 lipca 2010 r. w sprawie wzorcowej legendy dla dokumentacji projektowej organizacji ruchu.
25. Zarządzenie Nr 70 z 9 lipca 2010 r. w sprawie ujednoczenia oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych;
26. Zarządzenie Nr 79 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 9 sierpnia 2010 r. w sprawie zasad opisu węzłów drogowych i kilometrowania łącznic;
27. anulowano
28. Zarządzenie Nr 34 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 3 czerwca 2011 r. zmieniające Zarządzenie w sprawie stadiów i składu dokumentacji projektowej dla dróg i mostów w fazie przygotowania zadania;
29. Zarządzenie Nr 47 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 10 sierpnia 2011 r. zmieniające Zarządzenie w sprawie wprowadzenia zaleceń dotyczących wykonywania badań pod próbnym obciążeniem drogowych obiektów mostowych;
30. Zarządzenie Nr 27 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 31 maja 2013 r. w sprawie opracowania planu działań ratowniczych dla autostrad płatnych zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (zmienione Zarządzeniem Nr 44 z dnia 26 września 2014 r.);
31. Zarządzenie Nr 30 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16 czerwca 2014 r. w sprawie Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni sztywnych;

32. Zarządzenie Nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16 czerwca 2014 r. w sprawie Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych;
33. Zarządzenie Nr 58 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 23 listopada 2015 r. w sprawie dokumentacji do realizacji inwestycji;
34. Zarządzenie nr 13 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 27 marca 2019 r. w sprawie przeprowadzania oceny wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego i audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego;
35. Zarządzenie nr 34 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 30 lipca 2014 r. w sprawie typowych schematów oznakowania robót oraz pomiarów diagnostycznych prowadzonych w pasie drogowym.
36. Zarządzenie Nr 7 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 19 stycznia 2018 r. w sprawie wytycznych bieżącego utrzymania oraz prowadzenia czynności utrzymaniowych na drogach krajowych, w tym na drogowych obiektach inżynierskich.
37. Zarządzenie Nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 5 września 2017 r. w sprawie wprowadzenia „Wytycznych zimowego utrzymania dróg”.
38. Zarządzenie Nr 44 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 22 października 2020 r. w sprawie ustalenia systemu referencyjnego dla dróg krajowych.

### 3.1.3 Wykaz załączników do PFU

- *„Wytyczne dla kanałów technologicznych”* – załącznik nr 1
- *„Wytyczne dla infrastruktury pieszej i rowerowej”* - załącznik nr 2
- *„Instrukcja rozmieszczenia klas modułów wdrożeniowych w pasie drogowym”* - załącznik nr 3
- *„Wymagania dla wykonawców do koncepcji Systemu Zarządzania Ruchem”* - załącznik nr 4
- *„Wzorcowe komunikaty na znaki o zmiennej treści”* - załącznik nr 5
- *„Wytyczne dla agregatów (zespołów) prądotwórczych”* - załącznik nr 6
- *„Wytyczne oświetlania przejść dla pieszych”* - załącznik nr 7
- *„Wytyczne stosowania Logo GDDKiA”* - załącznik nr 8
- *„Wytyczne oznaczania infrastruktury drogowej i elementów wyposażenia drogi trwałym znakiem firmowym GDDKiA”* - załącznik nr 9
- Ogólna specyfikacja techniczna dla klas modułów wdrożeniowych rozproszonych (OST\_SZR). - załącznik nr 10
- Szczegółowe specyfikacje techniczne dla klas modułów wdrożeniowych rozproszonych (SST\_SZR). - załącznik nr 11

- *Wytyczne BHP roboty drogowe: roboty ziemne i prace pod ruchem* – załącznik nr 12
- *Wytyczne BHP roboty mostowe: fundamenty* – załącznik nr 13
- *Wytyczne BHP roboty mostowe: prace na wysokości* – załącznik nr 14

#### **3.1.4 Inne**

Wykonawca zobowiązany jest do realizacji zamówienia zgodnie z powyższym wykazem. Przedstawiony wykaz opracowań określa obowiązujące Wykonawcę uwarunkowania oraz wymagania dotyczące zakresu zamówienia. Wykonawca jest zobowiązany wypełnić wszelkie wymagania określone w powyższych dokumentach, a w szczególności wymagania dotyczące projektowania i wykonywania inwestycji.