

Szczegółowa Specyfikacja Techniczna (SST)

do przetargu nieograniczonego na zamówienie pn.:

„Wymiana i montaż barier ochronnych w ciągu dróg wojewódzkich Województwa Małopolskiego – droga nr 969”

Wspólny słownik zamówień (CPV): **45.23.32.80-5**

I. Przedmiot zamówienia.

Przedmiotem zamówienia jest wymiana i montaż barier ochronnych na odcinku drogi wojewódzkiej nr 969 Nowy Targ - Dębno.

II. Lokalizacja wymiany i montażu barier ochronnych obejmuje rozbiórkę barier żelbetowych i barier stalowych oraz montaż barier stalowych jednostronnych :

- rozbiórka barier żelbetowych - 793 mb
- rozbiórka barier stalowych - 78 mb
- montaż barier stalowych - 1 064 mb

Szczegółową lokalizację zakresu robót określają **zał. nr 1** do niniejszej specyfikacji, natomiast rodzaj robót objętych zamówieniem określa Przedmiar robót **zał. nr 2 SST**.

III. Typ bariery.

Bariera ochronna stalowa skrajna przekładkowa typ SP-09 typ B na słupku Sigma, z rozstawem słupków co 4 metry oraz pasem napinającym, odcinkami początkowymi i końcowymi ukośnymi o długości 4,0 m oraz zakończeniami barier na pełnej wysokości nasadką zwrotną.

IV. Materiały.

Dopuszcza się do stosowania tylko takie bariery, które posiadają aprobatę techniczną. Elementy do wykonania barier winny być zgodne z ustaleniami producenta. Do elementów barier należą: prowadnica, słupki sigma, pas profilowy, przekładki, śruby, podkładki, światła odblaskowe.

Wszystkie elementy bariery winny być zabezpieczone antykorozyjnie poprzez ocynkowanie zapewniające powłokę antykorozyjną przez okres min. 3 lat. Gwarancja nie obejmuje uszkodzeń mechanicznych.

Prowadnice barier winny być wyposażone w otwory i zakończenia odcinków montażowych. Powierzchnia prowadnicy winna być gładka i wolna od widocznych wad, bez ubytków powłoki antykorozyjnej.

Słupki bariery o przekroju sigma o długości 1900 mm, mają posiadać ważną aprobatę techniczną.

Elementy odblaskowe bariery U-1c winny być zgodne z załącznikiem 1 - 4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku i montowane co 20 metrów oraz dodatkowo na początku i końcu każdego odcinka barier.

Inne elementy bariery powinny być zgodne z ofertą producenta barier w zakresie wymiarów, odchyłek wymiarów, rozmieszczenia otworów, rodzaju materiału. Wszystkie elementy i łączniki winny być zabezpieczone przed korozją przez ocynkowanie oraz nie powinny posiadać wad. Powinny być czyste, gładkie, bez pęknięć, naderwań, rozwarstwień i wypukłych garbów.

V. Sprzęt.

Wykonawca przystępujący do wykonywania stalowych barier ochronnych powinien wykazać się możliwością korzystania z następującego sprzętu: koparki kołowej, żurawia samochodowego o udźwigu do 4 ton, wiertnic do wykonywania otworów pod słupki, urządzeń wbijających lub wibromłotów do pograżania słupków w grunt, urządzeń ochraniających główkę słupka przed uszkodzeniem mechanicznym w przypadku wbijania ręcznego, przewoźnej beczki na wodę.

VI. Wykonywanie robót.

Przed wykonywaniem właściwych robót należy na podstawie SST i wskazań Inspektora nadzoru: wytyczyć trasę bariery, ustalić lokalizację słupków, określić wysokość prowadnicy bariery, określić miejsca odcinków początkowych i końcowych bariery, ustalić ew. miejsca przerw, przejść i przejazdów w barierze itp.

Następnie należy przystąpić do rozbiórki istniejących barier żelbetowych i barier stalowych. Roboty rozbiórkowe można wykonywać mechanicznie poprzez wyciąganie słupków z ziemi koparką. Elementy z rozbiórki barier żelbetowych Wykonawca winien usunąć z placu budowy i zagospodarować we własnym zakresie.

Natomiast elementy z rozbiórki barier stalowych Wykonawca winien przewieźć z drogi wojewódzkiej nr 969 do Obwodu Drogowego w Lasku.

Materiał z rozbiórki można przewozić dowolnym środkiem transportu. Doły powstałe po rozbiórce barier żelbetowych powinny być zasypane do poziomu terenu i zagęszczone.

Po rozbiórce elementów betonowych przystępujemy do wykonywania dołów pod słupki. Przy wykonywaniu otworów wiertnicą średnica otworu winna być większa o około 20 cm od wymiaru poprzecznego słupka, a głębokość otworu dostosować do długości słupka (1,25-1,45m), przy wykonywaniu otworów ręcznie wymiary otworów powinny wynosić 0,30x0,30 m.

Jeżeli Wykonawca ustali z Inspektorem nadzoru wbijanie słupków lub wibrowywanie bezpośrednio w grunt: to winien przedstawić sposób wykonania zapewniający zachowanie słupka w pionie i nie powodujący odkształceń uszkodzeń słupka, rodzaj sprzętu wraz z jego charakterystyką techniczną, dotyczący urządzeń wbijających (młotów, bab, kafarów) ręcznych lub mechanicznych względnie wibromłotów pogrążających słupki w gruncie przez wibrację lub działanie udarowe.

Tolerancje osadzenia słupka: dopuszczalne technologicznie odchyłki odległości między słupkami, wynikająca z wydłużonych otworów w prowadnicy służących do zamocowania słupków wynosi 11mm. Dopuszczalna różnica wysokości słupków decydująca czy prowadnica będzie zamocowana równolegle do nawierzchni jezdni, jest wyznaczona kształtem i wymiarami otworów w słupkach do mocowania przekładek i wynosi 6mm.

Montaż bariery:

Bariera powinna być zamontowana zgodnie z zasadami ustalonymi przez producenta bariery. Montaż bariery w ramach dopuszczalnych odchyłek umożliwionych wielkością otworów w elementach bariery, powinien doprowadzić do zapewnienia równej i płynnej linii prowadnic w planie i profilu. Przy montażu bariery niedopuszczalne są jakiegokolwiek przeróbki poszczególnych elementów bariery. Przy montażu prowadnicy typu B należy łączyć sąsiednie odcinki taśmy profilowej, nakładając następny odcinek na wyłoczenie odcinka poprzedniego, zgodnie z ruchem ruchu pojazdów tak, aby końce taśmy przylegały płasko do siebie i pojazd przesuwający się po barierze nie zaczepiał o krawędzie złączy. Montaż przekładek ze słupkami i prowadnicą powinien być wykonany z zastosowaniem właściwych śrub i podkładek. Przy montażu odcinków początkowych i końcowych barier należy zastosować oryginalne łączniki skośne i osłonowe barier. Elementy odblaskowe umieszczane na barierach winny posiadać kolor czerwony po prawej a biały po lewej stronie bariery. Elementy odblaskowe należy umieścić w sposób trwały.

Linia barier winna przebiegać na krawędzi pobocza i skarpy rowu drogowego lub nasypu korpusu drogi w odległości nie mniejszej niż 1,0 metra od krawędzi jezdni, a wysokość powinna wynosić 0,75 m.

Przed przystąpieniem do wykonywania robót Wykonawca przedstawi Inspektorowi robót: atest na konstrukcję drogowej bariery ochronnej.

VII. Odbiór robót.

Roboty uznaje się za wykonane zgodnie z wymaganiami Zamawiającego, jeżeli zostały wykonane zgodnie z wymaganiami producenta barier i niniejszą SST.

Wykonawca udziela 36-cio miesięcznej gwarancji na wykonane roboty, licząc od dnia odbioru robót.

Gwarancja nie obejmuje uszkodzeń mechanicznych powstałych z winy użytkowników drogi.

Odbiór końcowy zostanie wykonany w terenie po zakończeniu całości robót i ich zgłoszeniu przez Wykonawcę do odbioru.

VIII. Podstawa płatności.

Wyliczenie kosztów wykonania zamówienia obejmuje:

- prace pomiarowe i roboty przygotowawcze;
- wykonanie, zaopiniowanie i zatwierdzenie projektu organizacji ruchu na czas prowadzonych robót

- oznakowanie i zabezpieczenia robót;
- rozbiórka barier żelbetowych
- wywóz materiału z rozbiórki (do zagospodarowanie we własnym zakresie przez Wykonawcę)
- rozbiórka barier stalowych
- transport elementów stalowych na plac składowy Obwodu drogowego w Lasku
- zasypanie dołów po słupkach wraz z zagęszczeniem
- dostarczenia materiałów;
- osadzenie słupków bariery;
- zamontowanie bariery z zainstalowaniem wszystkich elementów bariery i odblasków;
- przeprowadzenie badań kontrolnych i pomiarów;
- uporządkowanie terenu.

Rozliczenie zamówienia będzie kosztorysem powykonawczym wg rzeczywiście wykonanych o odebranych jakościowo robót , po cenach jednostkowych z kosztorysu ofertowego.

Płatność za wykonane roboty dokonana będzie przelewem na podstawie faktury końcowej potwierdzonej przez Inspektora Nadzoru, przelewem w ciągu 30 dni od daty jej otrzymania.

Zatwierdził: **inż. Agata Mężyk**
p.o. Kierownik Rejonu