

WYMAGANIA TECHNICZNE DLA URZĄDZEŃ BRD

1. Roboty będą wykonane przy użyciu materiałów nowych, dostarczonych przez Wykonawcę, dopuszczonych do stosowania w budownictwie.
2. Urządzenia brd dostarczone przez Wykonawcę i sposób ich montażu winny być zgodne z:
 - Załącznikiem nr 4 do Rozporządzenia 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 2003 r. nr 220, poz. 2181 ze zm.),
 - Rozporządzeniem 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.),
 - Wytycznymi stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych – załącznik do Zarządzenia nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 23 kwietnia 2010 r.
3. Dopuszcza się do stosowania tylko takie konstrukcje drogowych barier ochronnych, na które wydano aprobatę techniczną. Bariery winny spełniać wymagania normy PN-EN 1317, być oznakowane „CE” albo znakiem budowlanym. Elementy do wykonania barier ochronnych stalowych określone są w schemacie montażowym bariery H1/W5/A zawartym w Dokumentacji Producenta. Do elementów tych należą:
 - prowadnica,
 - słupki,
 - pas profilowy,
 - wysięgniki,
 - przekładki, wsporniki, śruby, podkładki, światła odblaskowe,
 - łączniki ukośne,
 - obejmę słupka, itp.

Ponadto przy ustawianiu barier ochronnych stalowych mogą wystąpić materiały do wykonania elementów betonowych jak fundamenty, kotwy wraz z ich deskowaniem.

Materiały do wykonania barier powinny być takie same jakie wykorzystano do przeprowadzenia testów bariery na zgodność z PN-EN 1317-2:2001 Systemy ograniczające drogę. Część 2: Klasy działania, kryteria przyjęcia badań zderzeniowych i metody badań barier ochronnych i balustrad. Niedopuszczalne jest stosowanie barier wykonanych z materiałów innych, niż testowane rozwiązanie.

Elementy montażowe barier - powinny być zgodne z ofertą producenta barier w zakresie wymiarów, odchyłek wymiarów, rozmieszczenia otworów, rodzaju materiałów i powinny być zabezpieczone przed korozją.

4. Wszystkie elementy barier oraz wystające części zakotwień powinny być zabezpieczone antykorozyjnie przez metalizację ogniową cynkiem, zgodnie z wymogami normy PN EN ISO 1461.
5. Należy stosować prowadnice zgodnie z wymaganiami producenta. Typ prowadnicy B powinien odpowiadać PN-H-93461-15. Profilowana taśma stalowa prowadnicy typu B ocynkowana ogniowo $g \geq 70 \mu\text{m}$ wg. PN-EN ISO 1461. Powierzchnia prowadnicy powinna być gładka i wolna od widocznych wad, bez ubytków powłoki antykorozyjnej.
6. Kształtowniki powinny odpowiadać wymaganiom PN-EN 10163-1:2005. Powierzchnia kształtownika walcowanego powinna być charakterystyczna dla procesu walcowania i wolna od wad, jak widoczne łuski, pęknięcia, zawalcowania i naderwania. Dopuszczalne są usunięte wady przez szlifowanie lub dłutowanie z tym, że obrobiona powierzchnia powinna mieć łagodne wycięcia i zaokrąglone brzegi, a grubość kształtownika nie może zmniejszyć się poza dopuszczalną dolną odchyłką wymiarową dla kształtownika. Kształtowniki powinny być obcięte prostopadłe do osi wzdłużnej kształtownika. Powierzchnia końców kształtownika nie powinna wykazywać rzadziżn, rozwarstwień, pęknięć i śladów jamy skurczowej widocznych nie uzbrojonym okiem. Kształtowniki

powinny mieć własności mechaniczne według PN-EN 10025:2002 lub innej uzgodnionej stali i normy.

7. Inne elementy bariery, jak wysięgniki, łączniki ukośne, obejmę słupka, wsporniki, podkładki, przekładki, śruby, światła odblaskowe itp. powinny odpowiadać wymaganiom dokumentacji projektowej i być zgodne z ofertą producenta barier w zakresie wymiarów, odchyłek wymiarów, rozmieszczenia otworów, rodzaju materiału, ew. zabezpieczenia antykorozyjnego itp. Wszystkie ocynkowane elementy i łączniki przewidziane do mocowania między sobą elementów bariery powinny być czyste, gładkie, bez pęknięć, naderwań, rozwarstwień i wypukłych karbów.
8. Sposób zabezpieczenia antykorozyjnego elementów bariery ustala producent. W przypadku braku wystarczających danych minimalna grubość powłoki cynkowej powinna wynosić $\geq 70\mu\text{m}$.
9. Fundamenty i kotwy wykonane na miejscu budowy mają być zgodne z dokumentacją techniczną barier producenta, które mogą być wykonywane, jako:
 - prefabrykaty betonowe,
 - z betonu wykonywanego „na mokro”,
 - inne rozwiązania producenta systemu barier.

Fundamenty do posadowienia konstrukcji powinny być wykonane zgodnie z wymaganiami producenta systemu barier i zgodnie z aprobatą techniczną.

10. Kształt i wymiary przekroju poprzecznego betonowych elementów prefabrykowanych (fundamentów, kotew) powinny być zgodne z dokumentacją projektową producenta. Powierzchnie elementów powinny być bez rys, pęknięć i ubytków betonu. Krawędzie elementów powinny być równe i proste. Dopuszczalne wady oraz uszkodzenia powierzchni i krawędzi elementów nie powinny przekraczać wartości podanych w BN-80/6775-03.01.
11. Drogowa bariera ochronna – o ile nie stanowi dowiązania do istniejących barier, musi być wyposażona w odcinki początkowe i końcowe.
12. Istniejące bariery do których należy dowiązać bariery projektowane charakteryzują się różnym typem konstrukcji (przekładkowe/wysięgnikowe). Wykonawca przedstawi Niezależnemu Inżynierowi do akceptacji pozyskany od producenta barier projekt techniczny rodzaju bariery wraz z rozwiązaniami sposobów połączenia poszczególnych typów bariery (odcinki przejściowe).
13. Długości nowych barier podane w załączniku nr 1 mają charakter orientacyjny. Rzeczywista długość nowych barier może ulec zmianie z uwagi na miejsce dowiązania się do istniejącej bariery. Dlatego też wymaga się wykonania szczegółowych pomiarów w terenie. Wskazane w załączniku nr 1 długości barier nie uwzględniają odcinków początkowych/końcowych istniejących barier, do których nawiązują bariery projektowane i z którymi mają tworzyć barierę o ciągłym przebiegu.
14. W rejonie przebiegu kabli podziemnych Wykonawca wykona przekopy kontrolne. Wykonawca zachowa szczególną ostrożność przy zabijaniu słupków barier, mając na uwadze istniejące uzbrojenie podziemne.
15. Bariera powinna być montowana zgodnie z instrukcją montażową producenta bariery.
16. Przy montażu prowadnicy typu B należy łączyć sąsiednie odcinki taśmy profilowej, nakładając następny odcinek na wytłoczenie odcinka poprzedniego, zgodnie z kierunkiem ruchu pojazdów, tak aby końce odcinków taśmy przylegały płasko do siebie i pojazd przesuwający się po barierze, nie zaczepiał o krawędzie złączy. Sąsiednie odcinki taśmy są łączone ze sobą zwykle przy użyciu śrub noskowych specjalnych, zwykle po sześć na każde połączenie. Montaż wysięgników i przekładek ze słupkami i prowadnicą powinien być wykonany ściśle według zaleceń producenta bariery z zastosowaniem przewidzianych do tego celu elementów (obejm, wsporników itp.) oraz właściwych śrub i podkładek.
17. Nowe elementy oznakowania dostarczone przez Wykonawcę oraz sposób ich montażu powinny być zgodne z załącznikiem nr 4 do Rozporządzenia 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 2003 r. nr 220, poz. 2181 ze zm.).

18. Stalowe materiały pochodzące z demontażu (odcinki początkowe oraz końcowe istniejących barier) należy odwieźć do punktu skupu złomu (z zastrzeżeniem pkt 19 poniżej). Pozostałe elementy pochodzące z demontażu należy odpowiednio zutylizować. Dochód uzyskany ze sprzedaży materiału podlega rozliczeniu z Zamawiającym.
19. Odcinek początkowy istniejącej bariery zlokalizowanej w km 373+757 (jezdni w kierunku Krakowa, bariera przy bramownicy VMS) po skorygowaniu jego położenia należy wykorzystać w montażu dalszej części bariery.. Odcinek końcowy istniejącej bariery zlokalizowanej w km 373+793 (jezdni w kierunku Katowic, bariera przy bramownicy VMS) po skorygowaniu jego położenia należy wykorzystać w montażu dalszej części bariery.
20. Po zamontowaniu barier, w miejsce istniejących słupków prowadzących U-1a umieszczonych w pełnych hektometrach, samodzielnie na poboczu, Wykonawca zamontuje nowe słupki prowadzące U-1b (montowane nad barierą). Na słupkach należy umieścić elementy odblaskowe równoległoboczne o szerokości 4 cm, wysokości 20 cm barwy czerwonej. Na słupkach należy umieścić informację o kilometrażu i hektometrażu autostrady oraz kierunku do najbliższego telefonu alarmowego (U-1d lub U-1e). Niezależnie od tego, w zagłębieniu prowadnicy barier ochronnych należy umieścić elementy odblaskowe U-1c barwy czerwonej, o parametrach podanych w punkcie 22 poniżej.
21. Istniejące elementy odblaskowe U-1c w kolorze białym zlokalizowane na lewostronnych barierach łącznic węzłów autostradowych: Mysłowice, Brzęczkowice, Jeleń, Byczyna, Balin, Rudno podlegają demontażowi oraz utylizacji. Na łącznicach tych należy zamontować elementy odblaskowe U-1c w kolorze białym, o parametrach zgodnie z punktem 22 poniżej.
22. Elementy odblaskowe U-1c winny być trapezowe, o wymiarach dostosowanych do profilu zagłębienia bariery metalowej i minimalnej powierzchni odblaskowej 20 cm². Barwa:
- Biała na lewostronnych barierach łącznic węzłów autostradowych: Mysłowice, Brzęczkowice, Jeleń, Byczyna, Balin, Chrzanów, Rudno,
 - Czerwona na nowych odcinkach prawostronnych barier ochronnych.
- Folia odblaskowa II generacji z obydwóch stron elementu odblaskowego. Elementy winne być wykonane na podkładzie z blachy aluminiowej gr. min 3.0 mm lub z blachy stalowej ocynkowanej ogniowo gr. Min. 1,5 mm. W przypadku braku możliwości montażu elementu odblaskowego w danej lokalizacji w związku z zaśniedziałymi śrubami montażowymi istniejącego systemu barier ochronnych, Wykonawca wymieni element mocujący bariery ochronnej (np. śruba „podkładka, nakrętka) tak, aby możliwe było właściwie zamontowanie punktowego elementu odblaskowego w zagłębieniu taśmy profilowanej.
23. Separator parkingowy należy zamontować w obrębie 4 miejsc parkingowych zlokalizowanych na parkingu OUA Brzęczkowice, ul. Piaskowa 20, w sąsiedztwie których zlokalizowany jest słup oświetlenia. Separator pełnił będzie funkcję zabezpieczającą.
24. Przy montażu osłon zabezpieczających U-15b należy uwzględnić przełożenie istniejących tablic rozdzielających U-4a na nowe (dłuższe) słupki w sposób zapewniający właściwą widoczność tablic dla kierujących.