

WYTYCZNE

(WARUNKI WYKONYWANIA ROBÓT)

dla WYKONANIA BIEŻĄCYCH NAPRAW EKRANU AKUSTYCZNEGO NR 31
ZLOKALIZOWANEGO W CIĄGU PASA DROGOWEGO AUTOSTRADY A4 KATOWICE –
KRAKÓW w 2016 r.

1. Zakres Robót jest zgodny z pkt 2.1 zapytania ofertowego – pismo SAM S.A. z dnia 11.10.2016 r. L.dz. 8318/2016 (Zapytanie) według wykazu wskazanego w pkt. 2.1. Zapytania.

2. Warunki techniczne realizacji Robót :

1/ Przygotowanie terenu pod wykonanie renowacji ekranu akustycznego, w tym wykoszenie trawy, przycięcie winobluszczu do wys. 1,00 m licząc od wysokości istniejącego terenu,

2/ Wypełnienia – panele akustyczne ECO-3.

Okładzinę paneli ECO-3 od strony pasów ruchu w postaci zamontowanych półwałków z drzewa sosnowego na siatce polietylenowej należy zdemontować bez konieczności demontażu poszczególnych sekcji paneli. Wykończenie paneli ECO-3 od strony zewnętrznej w postaci deszczułek wykonanych na zakład , należy dokładnie oczyścić (sposób oraz technologię czyszczenia należy ustalić z Inspektorem Nadzoru) oraz wymienić uszkodzone lub brakujące elementy. Wszystkie materiały z demontażu nie nadające się do ponownego użycia należy zutylizować zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

Zdemontowane drewniane półwałki nadające się do ponownego wykorzystania po wcześniejszym oczyszczeniu i impregnacji należy przygotować do ponownego montażu. Przed przystąpieniem do montażu siatki należy zinwentaryzować powierzchnie każdego panelu pod kątem ewentualnych lokalnych braków wygłuszenia wewnętrznego. W przypadku wystąpienia takiej sytuacji Wykonawca uzupełni braki. W miejscu zdemontowanej siatki należy zamontować nową siatkę z polietylenu HDPE w kolorze KHAKI odpornej na uderzenia kamieni oraz działanie skrajnych temperatur (zarówno niskich, jak i wysokich), opadów (grad, deszcz, śnieg), wiatru, promieni UV.

Pomiędzy sekcjami paneli akustycznych usunąć stare uszczelki, a w ich miejsce zamontować nowe elementy uszczelniające celem zachowania szczelności akustycznej. Półwałki od strony pasów ruchu oraz deski od strony zewnętrznej nie nadające się do ponownego wykorzystania należy zastąpić nowymi elementami z drewna sosnowego

uprzednio zaimpregnowanymi ciśnieniowo oraz pomalowanymi impregnatem ochronnym w kolorze Palisander.

Wszystkie elementy kotwiące elementów drewnianych powinny być wykonane ze stali nierdzewnej lub stopów odpornych na oddziaływanie czynników atmosferycznych, w tym środowiska roztworów solnych.

Wykonawca przed przystąpieniem do ponownego montażu elementów okładzin zewnętrznych panelu ECO-3 od strony jezdni autostrady przedstawi Inspektorowi Nadzoru do akceptacji szkic konstrukcji (drewnianej lub stalowej) zapewniającej ochronę zamontowanych drewnianych półwałków, przed odrywaniem w wyniku obciążeń dynamicznych wynikających w trakcie odśnieżania jezdni autostrady A4.

Wszystkie materiały niezbędne do prawidłowego wykonania robót należy uprzedni zaakceptować u Inspektora Nadzoru.

3/ Obróbki blacharskie.

Istniejące obróbki blacharskie wykonane na wskazanym odcinku ekranu przeznaczonego do renowacji należy zdemontować na czas prowadzenia prac w zakresie naprawy powierzchni paneli akustycznych. Podczas ponownego montażu należy zastosować nowe elementy kotwiące ze stali nierdzewnej lub stopów odpornych na oddziaływanie czynników atmosferycznych, w tym środowiska roztworów solnych. W miejscach gdzie będą występowały lokalne ogniska korozji należy wykonać punktowe zaprawki wraz z wierzchnią warstwą malarską dobraną do istniejącego odcienia istniejącej powłoki malarskiej.

W przypadku uszkodzenia obróbek blacharskich ekranów akustycznych podczas ich demontażu Wykonawca na własny koszt odtworzy docelowy element (elementy).

Wszystkie materiały niezbędne do prawidłowego wykonania robót należy uprzedni zaakceptować u Inspektora Nadzoru.

4/ Słupy ekranów - mocowane na palach.

Półki słupów (stalowe HEA 160) należy oczyścić oraz usunąć lokalne ogniska korozji obejmujące powłokę metalizacyjną do stopnia St 2. Technologia oraz dobór sprzętu do czyszczenia do wcześniejszego uzgodnienia z Inspektorem Nadzoru. Wszystkie prace w zakresie renowacji słupów stalowych należy przeprowadzić bez konieczności demontażu paneli akustycznych.

Podczas Robót, w zakresie odtworzenia powłok malarskich należy przestrzegać następujących zasad przy renowacji słupów stalowych:

- z powierzchni stali należy usunąć bardzo starannie pył, kurz, pleśń, tłuszcz, rdzę, zgorzelinę, ew. stara, łuszcząca się farbę i inne zabrudzenia, zmniejszające przyczepność farby do podłoża; przez zmywanie, usuwanie przy użyciu szczotek stalowych, odrdzewiaczy chemicznych, materiałów ściernych, piaskowanie, odpalanie, ługowanie lub przy zastosowaniu innych środków,

- przed malowaniem należy wypełnić wgłębienia i rysy na powierzchniach za pomocą kitów lub szpachlówek ogólnego stosowania, a następnie - wygładzić i zeszlifować podłoże pod farbę,

- do malowania należy stosować farby ogólnego stosowania przeznaczone do użytku zewnętrznego i rozpuszczalniki dobrej, jakości, z nieprzekroczonym okresem gwarancji, jako:

a) farby do gruntowania przeciwrdzewnego (farby i lakiery przeciwkorozyjne),

b) farby nawierzchniowe (np. lakiery, emalie, wyroby ftalowe, ftalowo-styrenowe, akrylowe itp.),

c) rozcieńczalniki, zalecone przez producenta stosowanej farby.

Malowanie można przeprowadzać pędzlami, wałkami malarskimi lub ew. metoda natryskowa (pistoletami elektrycznymi, urządzeniami kompresorowymi itp.). Malowanie należy wykonać w 3-ch warstwach: pokrycie farba antykorozyjna, farba podkładowa, farba nawierzchniowa.

Jako kolorystykę renowacji stalowych elementów HEA 160 należy przyjąć RAL 5022.

Wszystkie materiały niezbędne do prawidłowego wykonania robót należy uprzednio zaakceptować u Inspektora Nadzoru.

5/ Belki podwalinowe , głowice pali.

Na istniejących żelbetowych belkach podwalinowych wys. 70 cm występują lokalne uszkodzenia powierzchni betonowych, głównie o charakterze uszkodzeń mechanicznych. W miejscach osadzenia podwalin, w głowicach pali, uszkodzeniu uległy również wypełnienia szczelin montażowych wykonane w postaci zapraw, skutkujące powstawaniem szczelin pomiędzy podwaliną, a głowicą pala.

Wszystkie belki podwalinowe oraz głowice pali należy dokładnie odczyścić, w tym szczeliny montażowe (technologia czyszczenia do wcześniejszego uzgodnienia z Inspektorem Nadzoru) z obydwóch stron celem przygotowania powierzchni do wykonania lokalnych napraw zaprawami naprawczymi w miejscach gdzie wystąpienia ubytków. Na łączeniu podwaliny z głowicą pala należy wykonać nowe polewki z wykonaniem warstwy poślizgowej (z papy lub folii). Po wykonaniu renowacji belek oraz głowic należy całą powierzchnie, zabezpieczyć powłokami antykorozyjnymi do betonu wraz z wykonaniem wierzchniej warstwy malarskiej odpornej na oddziaływanie soli.

Wszystkie materiały niezbędne do prawidłowego wykonania robót należy uprzednio zaakceptować u Inspektora Nadzoru.

Odpady powstałe po wykonywaniu w/w czynności należy zutylizować zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

6/ Roboty wykończeniowe.

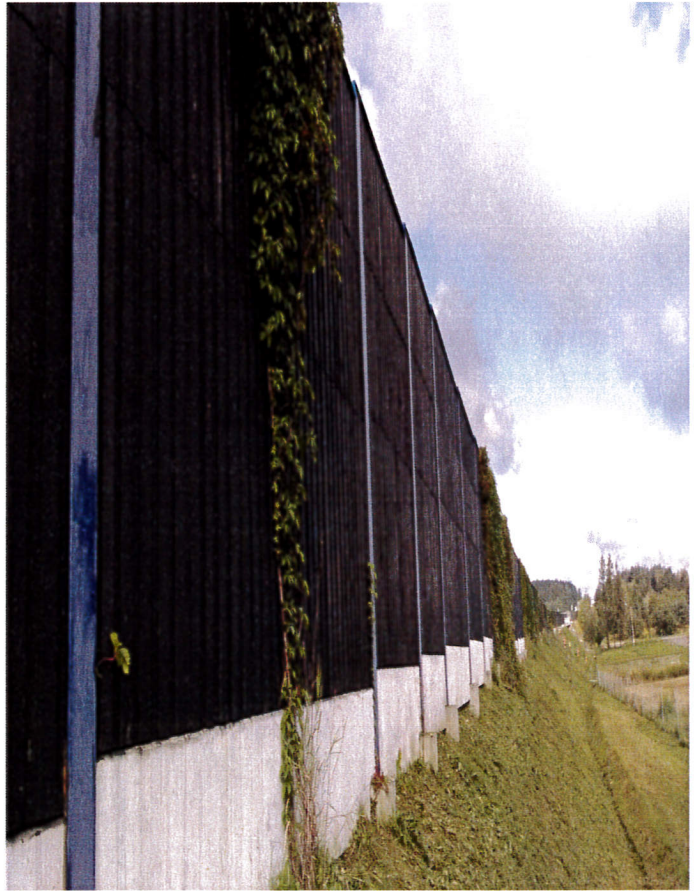
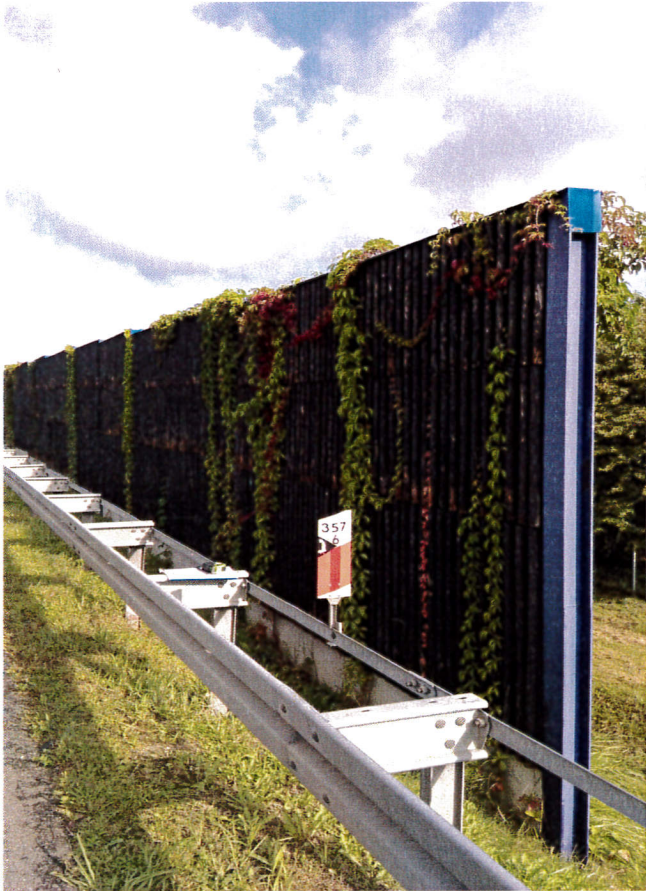
Po zakończeniu robót zasadniczych obszar, w którym prowadzone były prace zostanie uporządkowany. Wzdłuż pasa terenu przyległego bezpośrednio do ekranów akustycznych zostanie nawieziona wierzchnia warstwa gruntu o grubości około 10 cm - humus urodzajny, który zostanie obsiany trawą.

W przypadku zniszczenia istniejących nasadzeń w lokalizacji gdzie były prowadzone roboty (ekran na wale ziemnym) zostaną wykonane nasadzenia zastępcze roślin pnących. Nasadzenia należy wykonać sadzonkami co najmniej dwuletnimi o wysokości co najmniej 50 cm, posiadającymi co najmniej 3 pnącza. Sadzonki należy sadzić w dołach wypełnionych ziemią urodzajną zgodnie z wymaganiami danego gatunku.

Właściwymi do wykonania nasadzeń są następujące gatunki:

- Winobluszcz pięciolistkowy (Parthenocissus quinquefolia);
- Winobluszcz trojklapowy (Parthenocissus tricuspidata);
- Dławisz okrągłolistny (Celastrus orbiculatus);
- Rdestowka Auberta, rdest Auberta (Fallopia aubertii).

3. Roboty będą wykonywane przy normalnym obciążeniu ruchem koncesyjnego odcinka autostrady A4 Katowice - Kraków. Zasadniczo roboty powinny odbywać się bez zajmowania jezdni autostrady (w tym również pasa awaryjnego), z wykorzystaniem dróg dojazdowych za ogrodzeniem. W wyjątkowych sytuacjach (np. brak możliwości dojazdu za ogrodzeniem) dopuszcza się wykorzystanie pasa awaryjnego autostrady pod warunkiem oznakowania miejsc prowadzenia robót zgodnie z Zarządzeniem Nr 34 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 30 lipca 2014 r. lub innego tymczasowego projektu oznakowania robót w pasie drogowym autostrady aktualnego i zatwierdzonego przez właściwego terenowo Dyrektora Oddziału GDDKiA. Jednocześnie Zamawiający zastrzega, że może nie wyrazić zgody na wykonywanie robót w obrębie pasa awaryjnego, w sytuacji, gdy natężenie ruchu na autostradzie będzie tak duże, iż prowadzenie takich robót będzie zagrażało bezpieczeństwu lub płynności ruchu.
4. Dokumentacja zdjęciowa uszkodzeń ekranu akustycznego nr 31 przeznaczonego do naprawy na dł. 32 m.



A handwritten signature or mark in blue ink.



A



A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized letter 'A'.

