

D-01.02.04. ROBOTY ROZBIÓRKOWE

1. WSTĘP

1.1. Przedmiot SST

Przedmiotem niniejszej szczegółowej specyfikacji technicznej są wymagania dotyczące wykonania i odbioru robót związanych z rozbiórką elementów konstrukcji obiektu mostowego i dojazdów.

1.2. Zakres stosowania SST

Specyfikacja techniczna jest stosowana jako dokument przetargowy i kontraktowy przy zlecaniu i realizacji robót p.n. :

remont wiaduktu nad torami kolejowymi w ciągu ul. Krasickiego
w Gdańsku

1.3. Zakres robót objętych SST

Ustalenia zawarte w niniejszej specyfikacji mają zastosowanie przy wykonywaniu i odbiorze robót rozbiórkowych następujących elementów:

- Nawierzchnia bitumiczna na jezdni wiaduktu i na przyległych dojazdach przez frezowanie, grub. średnio 10-15 cm
- Nawierzchnia z asfaltu lanego na chodnikach wiaduktu i skrzydłach przyczółków, grub. średnio 3 cm
- Nawierzchnia z żywicy syntetycznych na kapie torowiska tramwajowego
- Żelbetowe wsporniki podchodnikowe na długości przęsła wiaduktu
- Otulina betonowa górnej siatki zbrojeniowej konstrukcji przęsła, grub. średnio 3,0÷3,5 cm
- Zdegradowany beton na spodzie konstrukcji przęsła wiaduktu - śr. 50 % powierzchni o grub. 4 cm
- Skrzydła przyczółków wraz z istniejącymi elementami ścianek żwirowych
- Izolacja bitumiczna grub. ok. 1 cm na długości wiaduktu
- Krawężnik kamienny wraz z podbudową na długości wiaduktu - **odzysk 80%**
- Krawężnik betonowy wraz z podbudową - na długości dojazdów
- Nawierzchnia ciągu pieszo-rowerowego na dojeździe od strony Brzeźna i ścieżki rowerowej od strony Nowego Portu - asfalt lany grub. średnio 3 cm
- Nawierzchnia chodnika od strony Nowego Portu - płyty betonowe wraz z podbudową
- Nawierzchnia chodnika wzdłuż torowiska tramwaj. - asfalt lany grub. 3 cm
- Żelbetowe płyty przejściowe za przyczółkami wraz z końcami konstrukcji przęsła stanowiącymi podparcie płyt przejściowych
- Konstrukcja jezdni grub. śr. 40 cm - na dojazdach w obrębie wykopów za przyczółkami pod płyty przejściowe
- Stalowe balustrady na długości wiaduktu i przyległych dojazdów
- Stalowa bariera ochronna na długości wiaduktu i przyległych dojazdów
- Beton wypełnienia kap chodnikowych
- Umocnienie skarp i stożków nasypu wokół przyczółków: beton grub. śr. 20 cm
- Żelbetowe osłony przeciwporażeniowe

1.4. Określenia podstawowe

Określenia podane w niniejszej Specyfikacji Technicznej są zgodne z obowiązującymi polskimi normami.

1.4.1. Frezowanie nawierzchni asfaltowej na zimno - kontrolowany proces skrawania górnej warstwy nawierzchni asfaltowej, bez jej ogrzania, na określonej głębokość.

1.4.2. Frezarka drogowa - maszyna do frezowania nawierzchni na zimno.

1.5. Ogólne wymagania dotyczące robót

Ogólne wymagania dotyczące robót podano w SST DM-00.00.00 "Wymagania ogólne".

Wykonawca robót jest odpowiedzialny za jakość ich wykonania oraz za zgodność z PW, ST i poleceniami Inżyniera.

2. MATERIAŁY

Nie występują.

3. SPRZĘT

Sprzęt powinien odpowiadać pod względem typów i ilości wskazaniom zawartym w projekcie organizacji robót wykonanym przez Wykonawcę i zaakceptowanym przez Inżyniera.

Jakikolwiek sprzęt, maszyny, urządzenia i narzędzia nie gwarantujące zachowania wymagań jakościowych zostaną przez Inżyniera zdyskwalifikowane i niedopuszczone do robót.

Do frezowania nawierzchni na zimno należy stosować frezarki drogowe umożliwiające frezowanie nawierzchni asfaltowej na zimno na określonej głębokość, z dokładnością określoną w pkt. 5 niniejszej ST.

Frezarka powinna być sterowana elektronicznie i zapewniać zachowanie wymaganej równości oraz pochyłeń poprzecznych i podłużnych powierzchni po frezowaniu. Wymaganą równość określoną w pkt. 5 niniejszej ST.

Szerokość bębna frezującego powinna być dobrana zależnie od zakresu robót. Przy lokalnych naprawach szerokość bębna można dostosować do szerokości skrawanych elementów nawierzchni.

Przy dużych robotach frezarki muszą być wyposażone w przenośnik sfrezowanego materiału, podającego go z jezdni na samochody.

Przy pracach prowadzonych na terenie zabudowanym frezarki muszą być zaopatrzone w systemy odpylania.

Sprzęt użyty do frezowania nawierzchni powinien odpowiadać pod względem typu i ilości wymaganiom PZJ i być zaakceptowany przez Inspektora.

Wydajność frezarek powinna zapewniać sprawne wykonanie robót przy jak najmniejszych utrudnieniach ruchu.

Do czyszczenia sfrezowanej powierzchni należy stosować szczotki mechaniczne z wyposażeniem pozwalającym na odbiór odpadu.

4. TRANSPORT

Gruz i elementy pochodzące z rozbiórki można przewozić środkami transportu, odpowiadającymi przepisom ruchu drogowego i zaakceptowanymi przez Inżyniera. Środki transportu nie mogą powodować uszkodzeń elementów z rozbiórki przeznaczonych do ponownego wykorzystania. Miejsce wywozu wskaże Inżynier.

5. WYKONYWANIE ROBÓT

Ogólne warunki wykonania robót podano w SST DM-00.00.00. „Wymagania ogólne”.

Elementy do ponownego wykorzystania

Wykonawca robót jest zobowiązany do stosowania takiego sposobu prowadzenia prac rozbiórkowych, aby nie powodować uszkodzeń elementów przeznaczonych do ponownego wykorzystania (m. in. **krawężniki kamienne**, bariery ochronne, wiórki z frezowania nawierzchni). Wymienione elementy należy oczyścić i posegregować oraz przetransportować na teren bazy depozytowej GZDiZ, w miejsce wskazane przez Zamawiającego.

Projekt przewiduje max wykorzystanie krawężników kamiennych z rozbiórki, na poziomie 80 %.

Warunki wykonania frezowania nawierzchni

Przed przystąpieniem do wykonania robót Wykonawca zobowiązany jest do sporządzenia we własnym zakresie i na własny koszt projektu roboczego zawierającego naniesienie w przekrojach co 10 m rzędnych grubości warstw nawierzchni, które podlegać będą frezowaniu.

Zakres wykonania robót i wymagania szczegółowe dla frezowania

Nawierzchnia powinna być frezowana do głębokości i szerokości oraz w pochyleniach zgodnych z dokumentacją projektową z dokładnością ± 5 mm.

Nierówności sfrezowanej powierzchni mierzone łatą 4-metrową (zgodnie z BN-68/8931-04) przy użyciu klina pomiarowego o szerokości 40 mm powinny wynosić 8 mm.

Nawierzchnia powinna być frezowana na całkowitą głębokość i szerokość jezdni.

Z uwagi na przewidywaną głębokość frezowania na obiekcie mostowym i dojazdach, operację frezowania należy przeprowadzić kilkakrotnie warstwami grubości 2-4 cm.

Materiał odzyskany z frezowania nawierzchni (wiórki) powinien być składowany w miejscu zaakceptowanym przez Inżyniera. W przypadku składowania, materiał odzyskany z frezowania powinien być składowany w pryzmach o wysokości nie przekraczającej 3 m w czasie nie dłuższym niż 3 miesiące.

Wykonawca robót przedstawi Inżynierowi do akceptacji projekt organizacji i technologii wraz z harmonogram robót uwzględniających wszystkie warunki w jakich będą wykonywane roboty rozbiórkowe.

Bezużyteczne elementy i materiały rozbiórkowe oraz gruz powinny być wywiezione w miejsce wskazane przez Inżyniera.

6. KONTROLA ROBÓT

Ogólne wymagania dotyczące kontroli robót podano w SST DM-00.00.00. *Wymagania ogólne*.

Kontrola jakości robót polega na sprawdzeniu kompletności wykonanych robót rozbiórkowych oraz stopnia uszkodzenia elementów przewidzianych do powtórnego wykorzystania.

Kontrola jakości materiałów podczas frezowania nawierzchni na zimno

Kontrola jakości podczas frezowania nawierzchni obejmuje pomiary określone w tablicy poniżej.

Zakres częstotliwości badań kontrolnych przy frezowaniu nawierzchni na zimno

L.p.	Właściwości	Częstotliwość badań kontrolnych
1.	Równość podłużna	łątą 4-metrową co 10 m
2.	Równość poprzeczna	łątą 4-metrową co 10 m
3.	Spadki poprzeczne	co 10 m
4.	Szerokość frezowania	co 10 m
5.	Głębokość frezowania	na bieżąco

Dopuszczalne tolerancje

Sfrezowana powierzchnia nawierzchni powinna być zgodna z dokumentacją projektową z następującymi tolerancjami :

- równość podłużna i poprzeczna jak w pkt. 5
- spadek poprzeczny $\pm 0,5\%$
- szerokość frezowania ± 5 cm
- głębokość frezowania ± 5 mm .

7. OBMIAR

Jednostką obmiaru jest : m, m² i m³ - rozebranych elementów konstrukcji obiektu mostowego i dojazdów.

Grubość frezowanej warstwy podana w przedmiarze jest szacunkowa i podlega uściśleniu w czasie prowadzenia robót na podstawie szczegółowych pomiarów grubości warstw nawierzchni i otuliny betonowej.

Obmiar nie powinien obejmować jakichkolwiek dodatkowych sfrezowanych powierzchni nie wykazanych w dokumentacji projektowej , z wyjątkiem powierzchni zaakceptowanych przez Inżyniera .

Nadmierna głębokość sfrezowania warstwy lub nadmierna powierzchnia w stosunku do dokumentacji projektowej, wykonane bez pisemnego upoważnienia Inżyniera, nie mogą stanowić podstawy do roszczeń o dodatkową zapłatę.

8. ODBIÓR ROBÓT

Ogólne zasady odbioru podano w ST DM-00.00.00. *Wymagania ogólne*.

Odbioru robót dokonuje Inżynier. Gotowość danej części robót rozbiórkowych zgłasza Wykonawca wpisem do Dziennika Budowy i jednoczesnym powiadomieniem Inżyniera.

9. PODSTAWA PŁATNOŚCI

Ogólne wymagania dotyczące płatności podano w ST DM-00.00.00. *Wymagania ogólne. pkt. 9*.

Płatność - za ilość: m, m² i m³ - rozebranych elementów zgodnie z PW oraz ewentualnymi zmianami wprowadzonymi w czasie budowy i udokumentowanymi zapisami w Dzienniku Budowy.

Cena jednostkowa obejmuje :

- zapewnienie wszystkich niezbędnych czynników produkcji,
- rozbiórkę betonowych i żelbetowych elementów konstrukcji,
- rozbiórkę warstw nawierzchni jezdni i chodników, konstrukcji jezdni za przyczółkami,
- demontaż stalowych barier ochronnych i balustrad,
- rozbiórkę krawężników, wypełnienia kap chodnikowych,
- rozbiórkę osłon przeciwporażeniowych,
- rozbiórkę izolacji wraz z warstwami ochronnymi,
- rozbiórkę umocnień skarp nasypu drogowego,
- rozbiórkę otuliny zbrojenia i skorodowanych warstw betonu,
- demontaż rusztowań i zabezpieczeń (deskowań),
- oczyszczenie, segregację i transport elementów z rozbiórki przeznaczonych do ponownego wykorzystania w miejsce wskazane przez Zamawiającego,
- transport i utylizację elementów z rozbiórki,
- uporządkowanie terenu.

Cena jednostkowa sfrezowanej nawierzchni jezdni i otuliny betonowej o rzeczywistej grubości, stwierdzonej obmiarem dokonanym w trakcie prowadzenia robót, obejmuje:

- prace pomiarowe,
- oznakowanie robót,
- opracowanie projektu roboczego (planu rzędnych),
- frezowanie jednym lub kilkoma przejściami zależnie od grubości frezowanej warstwy nawierzchni lub otuliny betonowej,
- wywiezienie sfrezowanego materiału (wiórek) w uzgodnione z Zamawiającym miejsce,
- oczyszczenie miejsca robót,
- przeprowadzenie pomiarów nawierzchni po sfrezowaniu.

10. PRZEPISY ZWIĄZANE

1. BN-68/8931-04 Drogi samochodowe . Pomiar równości nawierzchni planografem i łatą .

Ta strona jest pusta.