

Szczegółowe Specyfikacje Techniczne	Przebudowa skrzyżowania drogi krajowej Nr 8 Warszawa – Białystok z ul. Mickiewicza w Choroszczy	219
-------------------------------------	--	-----

## **SZCZEGÓŁOWE SPECYFIKACJE TECHNICZNE**

### **D-10.10.01**

#### **USTAWIENIE WIAT PRZYSTANKOWYCH**

**Przebudowa skrzyżowania drogi krajowej Nr 8 Warszawa – Białystok  
z ul. Mickiewicza w Choroszczy  
na działce o nr geodezyjnym 220; Gm. Choroszcz**

Szczegółowe Specyfikacje Techniczne	Przebudowa skrzyżowania drogi krajowej Nr 8 Warszawa – Białystok z ul. Mickiewicza w Choroszczy	220
-------------------------------------	---	-----

Szczegółowe Specyfikacje Techniczne	Przebudowa skrzyżowania drogi krajowej Nr 8 Warszawa – Białystok z ul. Mickiewicza w Choroszczy	221
-------------------------------------	---	-----

## 1. WSTĘP

### 1.1. Przedmiot SST

Przedmiotem niniejszej szczegółowej specyfikacji technicznej (SST) są wymagania ogólne dotyczące wykonania i odbioru robót związanych z ustawieniem wiat przystankowych w ramach przebudowy skrzyżowania drogi krajowej Nr 8 Warszawa – Białystok z ul. Mickiewicza w Choroszczy na działce o nr geodezyjnym 220; Gm. Choroszcz.

### 1.2. Zakres stosowania SST

Szczegółowa specyfikacja techniczna jest stosowana jako dokument przetargowy i kontraktowy przy zleceniu i realizacji robót wymienionych w pkt. 1.1.

### 1.3. Zakres robót objętych SST

Ustalenia zawarte w niniejszej specyfikacji dotyczą zasad prowadzenia robót związanych z ustawieniem wiat przystankowych w ramach przebudowy skrzyżowania drogi krajowej Nr 8 Warszawa – Białystok z ul. Mickiewicza w Choroszczy na działce o nr geodezyjnym 220; Gm. Choroszcz i obejmuje:

- **Ustawienie wiaty przystankowej o konstrukcji stalowej modułowej (moduł 1,0 m) z wypełnieniem dachu poliwęglanem komorowym przezroczystym, z wypełnieniem ścian bocznych i tylnej panelami drewnianymi o gr. 2 cm osadzonymi w kątownikach stalowych – 1 szt.**

### 1.4. Określenia podstawowe

**1.4.1.** Wiata przystankowa - konstrukcja zaprojektowana jako osłona dla pasażerów przebywających na przystankach autobusowych, tramwajowych czy peronach kolejowych. Wiaty przystankowe zalicza się do zbioru obiektów małej architektury miejskiej, czyli do tak zwanych mebli miejskich.

**1.4.2.** Moduł (sztuka) - jednostka miary służąca do wyznaczania proporcji. Gotowe elementy wiaty przystankowej są produkowane o wymiarach dostosowanych do tego modułu.

**1.4.3.** Pozostałe określenia podstawowe są zgodne z obowiązującymi, odpowiednimi polskimi normami i z definicjami podanymi w SST D-00.00.00 „Wymagania ogólne” pkt 1.4.

### 1.5. Ogólne wymagania dotyczące robót

Ogólne wymagania dotyczące robót podano w SST D-00.00.00 „Wymagania ogólne” pkt 1.5.

## 2. MATERIAŁY

### 2.1. Ogólne wymagania dotyczące materiałów

Ogólne wymagania dotyczące materiałów, ich pozyskiwania i składowania, podano w SST D-00.00.00 „Wymagania ogólne” pkt 2.

### 2.2. Rodzaje materiałów

Obecnie najpowszechniej występują wiaty przystankowe wykonane ze stali (standardem stało się stosowanie stali ocynkowanej, zabezpieczonej przed korozją) i szkła (tu obowiązującym standardem jest szkło hartowane o grubości 8mm), o dachu krytym tworzywem sztucznym (z reguły przyciemnianym poliwęglanem komorowym). Konstrukcje starsze często wykonywano w całości z blachy, tworzyw sztucznych lub betonu. Z racji niskich walorów estetycznych i stosunkowo wysokiego wieku zainstalowanych wiat tego typu stopniowo znikają one z ulic polskich miast, miasteczek i wsi. Nowym, dopiero pojawiającym się w konstrukcjach wiat przystankowych materiałem jest aluminium. Jest to materiał zapewniający wyższą niż stal jakość, efektowny wygląd, dokładne krycie warstwą lakieru, wysoką odporność na warunki zewnętrzne przy stosunkowo niewielkim ciężarze. W chwili obecnej wiaty aluminiowe są spotykane rzadko. Najczęściej nabywane są przez ośrodki miejskie wykorzystujące meble miejskie do kształtowania wizerunku miasta i traktowane są prestiżowo. Zjawisko to jest pochodną wyższej ceny aluminium w stosunku do stali.

Konstrukcje wiat przystankowych najczęściej nie są zamknięte, czyli nie posiadają czterech ścian (zazwyczaj posiadają trzy ściany, ale mogą również występować wersje bez ścian, z jedną, lub dwoma ścianami). Ściany nie spełniają wymogów izolacji termicznej, a ich zadanie sprowadza się do osłony podrózników przed opadami atmosferycznymi i podmuchami wiatru. Ściany wiat bywają również wykorzystywane jako podstawa dla nośników treści informacyjnych i reklamowych. Obecnie najpowszechniej spotyka się wiaty przystankowe składające się ze ścianki tylnej i dwóch ścianek bocznych. Ścianki boczne mogą być pełne (o szerokości zbliżonej do bocznej wymiaru dachu, patrząc z boku różnice pomiędzy tymi wymiarami są symetryczne po obu stronach), cofnięte (ścianka jest węższa niż szerokość dachu, patrząc z boku widać asymetrię różnic szerokości dachu i szerokości ścianki), trójdzielne (ścianka jest podzielona na trzy części), przystosowane do połączenia z kioskiem (powstaje wówczas tak zwany zestaw kioskoprzystanku), lub przystosowane do umieszczenia w niej gabloty o charakterze reklamowym. Gabloty reklamowe można umieszczać w konstrukcji wiat zarówno w ściankach bocznych, jak i tylnych. Aluminiowe gabloty umieszczone w wiatach pozwalają właścicielom wiat na uzyskanie dochodu z odsprzedaży powierzchni reklamowej. Jest to coraz częściej spotykana forma refinansowania kosztów związanych zakupem, utrzymaniem i obsługą wiat.

Wiaty przystankowe wymagają posadowienia. Część producentów ustawia wiaty bezpośrednio na nawierzchni chodnika, co może okazać się rozwiązaniem niewystarczającym przy niekorzystnych warunkach atmosferycznych (szczególnie przy pojawiających się coraz częściej gwałtownych wichurach). Bezpieczne i zgodne z obowiązującymi

Szczegółowe Specyfikacje Techniczne	Przebudowa skrzyżowania drogi krajowej Nr 8 Warszawa – Białystok z ul. Mickiewicza w Choroszczy	222
-------------------------------------	---	-----

normami posadowienie wiat wymaga zastosowania betonowych fundamentów punktowych, stop fundamentowych. Elementy kotwiące powinny zostać zagłębione w ziemi na głębokość przemarzania. Stabilność wiaty powinna zostać potwierdzona obliczeniami statycznymi. Niektóre konstrukcje, zwłaszcza te pozbawione ścian bocznych, wymagają zastosowania płyt fundamentowych. W procesie wyboru najodpowiedniejszej formy posadowienia może być wymagana informacja na temat strefy wiatrowej, do której przyporządkowana jest dana lokalizacja.

Na wyposażenie wiaty mogą składać się:

- ramka na rozkład jazdy - ramka o formacie A2, A3, A4 lub innych, najczęściej wykonana z blachy powlekanej, przeszklona, naklejana bezpośrednio na szybę wiaty
- ramki aluklik - ramki wykonane z aluminiowych profili otwieranych, o formatach A2, A3, A4 lub innych, naklejane bezpośrednio na szybę
- tabliczka z nazwą przystanku - nazwa przystanku bywa też umieszczana bezpośrednio na konstrukcji
- znak przystanku (znak D-15 dla przystanków autobusowych, D-16 dla trolejbusowych lub D-17 dla przystanków tramwajowych. Ponadto przepisy dotyczące znaków informacyjnych stwierdzają, że znak znak D-15 stosuje się również w przypadku oznaczania miejsc przeznaczonych do zatrzymywania się innych niż autobus pojazdów samochodowych wykonujących odpłatny przewóz osób na regularnych liniach i pojazdów przeznaczonych do przewozu dzieci do szkół i przedszkoli)
- gabloty o charakterze reklamowym - wykonane z aluminium, najczęściej podświetlane, o standardowych formatach widocznych SD (1,2x1,8m) i MV (0,7x1,0m) lub innych. Gabloty reklamowe mogą być wykorzystywane do finansowania utrzymania wiaty, lub na potrzeby informacyjne właściciela wiaty. Wykorzystane do ekspozycji rozkładów jazdy, map komunikacyjnych, map i informacji turystycznych stanowią element Systemu Informacji Miejskiej  
Instalacje elektryczne wykorzystywane przy produkcji gablot powinny spełniać normy pozwalające na oznakowanie ich symbolem CE
- gabloty o charakterze informacyjnym - przeznaczone ekspozycji informacji o charakterze wymiennym, stałym lub częściowo stałym. Najczęściej umieszcza się na nich informacje dotyczące rozkładu jazdy
- ławka - najczęściej wykonana z drewna iglastego, liściastego, stali, laminatu białego, lub kolorowego (również w formie krzesielek)
- słupek przystankowy - wolnostojący, stalowy, najczęściej ocynkowany, wykonany z jednego, dwóch lub wielu profili słupków, na którym można umieścić znak przystanku, rozkład jazdy, kosz itp.
- kosz na śmieci- wykonany z blachy, może zostać zamocowany do słupka przystankowego lub wiaty

### 3. SPRZĘT

#### 3.1. Ogólne wymagania dotyczące sprzętu

Ogólne wymagania dotyczące sprzętu podano w SST D-00.00.00 „Wymagania ogólne” pkt 3.

### 4. TRANSPORT

#### 4.1. Ogólne wymagania dotyczące transportu

Ogólne wymagania dotyczące transportu podano w SST D-00.00.00 „Wymagania ogólne” pkt 4.

### 5. WYKONANIE ROBÓT

#### 5.1. Ogólne zasady wykonania robót

Ogólne zasady wykonania robót podano w SST D-00.00.00 „Wymagania ogólne” pkt 5.

#### 5.2. Montaż wiaty

Montaż wiaty powinna wykonać firma zajmująca się sprzedażą wiat.

Szczegółowe Specyfikacje Techniczne	Przebudowa skrzyżowania drogi krajowej Nr 8 Warszawa – Białystok z ul. Mickiewicza w Choroszczu	223
-------------------------------------	---	-----

## **6. KONTROLA JAKOŚCI ROBÓT**

### **6.1. Ogólne zasady kontroli jakości robót**

Ogólne zasady kontroli jakości robót podano w SST D-00.00.00 „Wymagania ogólne” pkt 6.

## **7. OBMIAR ROBÓT**

### **7.1. Ogólne zasady obmiaru robót**

Ogólne zasady obmiaru robót podano w SST D-00.00.00 „Wymagania ogólne” pkt 7.

### **7.2. Jednostka obmiarowa**

Jednostką obmiarową jest szt. (sztuka) ustawionej wiaty przystankowej.

## **8. ODBIÓR ROBÓT**

Ogólne zasady odbioru robót podano w SST D-00.00.00 „Wymagania ogólne” pkt 8.

Roboty uznaje się za wykonane zgodnie z dokumentacją projektową, SST i wymaganiami Inżyniera, jeżeli wszystkie pomiary i badania z zachowaniem tolerancji wg pkt 6 dały wyniki pozytywne.

## **9. PODSTAWA PŁATNOŚCI**

### **9.1. Ogólne ustalenia dotyczące podstawy płatności**

Ogólne ustalenia dotyczące podstawy płatności podano w SST D-00.00.00 „Wymagania ogólne” pkt 9.

### **9.2. Cena jednostki obmiarowej**

Cena ustawienia 1 szt. wiaty przystankowej obejmuje:

- prace pomiarowe i roboty przygotowawcze,
- zamontowanie fundamentów,
- dostarczenie na miejsce budowy gotowych elementów wiaty,
- montaż wiaty,
- uporządkowanie terenu.

## **10. PRZEPISY ZWIĄZANE**

Brak.

Szczegółowe Specyfikacje Techniczne	Przebudowa skrzyżowania drogi krajowej Nr 8 Warszawa – Białystok z ul. Mickiewicza w Choroszczy	224
-------------------------------------	---	-----