



ТЕХНИЧЕСКА СПЕЦИФИКАЦИЯ И ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ИЗПЪЛНЕНИЕТО

за изпълнение на обществена поръчка чрез събиране на оферти с обява с
предмет:

*Текущ ремонт на общински пътища и изкърпване на дупки и деформации по
улични платна на територията на община Червен бряг по обособени позиции:
Обособена позиция №1: Текущ ремонт на общински пътища; Обособена позиция
№2: Изкърпване на дупки и деформации по улични платна на територията на гр.
Червен бряг.*

*Забележка: Всички изисквания в този раздел следва да се считат за минимални
и задължителни.*

Тази Техническа спецификация представлява комплект от инструкции за
строителство на обект: *Текущ ремонт на общински пътища и изкърпване на дупки и
деформации по улични платна на територията на община Червен бряг по
обособени позиции: Обособена позиция №1: Текущ ремонт на общински пътища;
Обособена позиция №2: Изкърпване на дупки и деформации по улични платна на
територията на гр. Червен бряг* и съдържа съответните технически изисквания и
условия за материалите и изпълняваните строително-монтажните работи.

Техническите изисквания, на които трябва да отговарят строителните продукти,
влагани в строежите, се определят чрез посочване на европейски техническите
спецификации, Български стандарти, въвеждащи хармонизирани европейски
стандарти, или еквивалентни признати национални технически спецификации.

При строителството и ремонта на улиците следва да се прилагат Технически
правила и изисквания за поддържане на пътища" изготвени от Национална Агенция "
Пътна инфраструктура", одобрени през 2009 год. и техническа спецификация от 2014
год. изготвена от Национална Агенция "Пътна инфраструктура".

I. Изисквания към основните строителни продукти и видове СМР.

Битумен разлив.

Преди полагане на асфалтовата смес, върху добре почистена и обезпрашена
основа и запълнени пукнатини до 3мм се нанася бавно разпадаща се битумна емулсия
за разлив при разход от 0.25 кг/м² до 0.7 кг/м². Битумната емулсия, която се използва в
асфалтовите работи трябва да бъде катионна или анионна, бавноразпадаща се битумна
емулсия. Катионната битумна емулсия трябва да бъде клас С60В1, С40БПили С60ВР1,
в съответствие с БДС EN 13808 и „ *Техническа спецификация 2014г.* " на НАПИ, а
анионната емулсия - в съответствие с „ *Техническа спецификация 2014г.* " на НАПИ
или еквивалент.

Асфалтобетонена настилка.

Асфалтобетонната настилка при ремонтни работи настилките се изпълнява с
дребнозърнеста асфалтова смес **тип АС 12,5 износващ В 50/70** и дребнозърнеста
асфалтова смес **тип АС 16 биндер 50/70**. Асфалтобетонната смес трябва да отговаря
на БДС EN 13108-1/NA:2009, по-нов или еквивалент, а битумната емулсия на стандарт
БДС EN 13808:2006/NA:2012, по-нов или еквивалент и да бъдат съобразени с



изискванията на „Техническа спецификация 2014г.“ на НАПИ за изпитване на горещи асфалтобетонни смеси.

Производството и полагането на асфалтова смес не се допуска при температура на околната среда по-ниска от 5°C, нито при валежи от дъжд или върху мокра основа. Вложените асфалтобетонни смеси се придружават с декларация за съответствие.

Трябва да се вземат всички необходими предварителни мерки за предпазване на сместа от атмосферни влияния и по време на транспортиране и престоя преди разтоварване (покриване). Каросерията на превозните средства трябва да бъде напълно почистена преди натоварване с асфалтова смес. Сместа се превозва така, че да бъде предпазена от замърсяване и десортиране.

При доставянето на сместа в асфалтополагащата машина, тя трябва да бъде в температурните граници $\pm 14^{\circ}\text{C}$ от температурата на работната рецепта, или $\geq 145^{\circ}$. Ако значителна част от доставената смес в машината не отговаря на изискванията, или в сместа има буци, трябва да се прекъсне асфалтополагането до вземането на необходимите мерки за спазване на изискванията в „Техническа спецификация 2014г.“ на НАПИ.

Транспортирането на сместа до обекта се извършва с покрити с брезент транспортни средства.

Уплътняването на положената асфалтова смес се извършва с валежи /бандажни и пневматичен/, които трябва да се движат бавно и с равномерна скорост, при спазване на изискванията за уплътняване на асфалтовите настилки.

При машинно цялостно преасфалтиране на големи участъци (по-големи от 500 м² за един участък), по преценка на Възложителя, на посочени от него места и в негово присъствие, Изпълнителят взема сондажни ядки за лабораторно изпитване. Недостъпните места за уплътняване с валеж се уплътняват ръчно.

При изпълнение на ремонтни работи на настилката не са допустими неравности по фугата между съществуваща и ново положена асфалтова настилка, които влошават транспортно-експлоатационните качества на улиците и пътищата.

Разрушаване на настилки.

Ако е предвидено в документите се разрушават и се премахват съществуващи пътни настилки, включително изкопаване, натоварване, транспортиране, разтоварване и складиране на материалите на депо.

Механизирани изкопи.

Изпълнителят трябва да използва за извършване на изкопните работи такава механизация и такива методи на работа, които да отговарят на изискванията на материалите, подлежащи на изкопаване. Той е отговорен за поддържането на качествата на подходящите материали така, че когато те бъдат вложени в насипа и уплътнени, същите ще бъдат в съответствие с изискванията на тази спецификация.

Преди започване на изкопните работи Изпълнителят трябва да освободи зоната за работа от всички свободно течащи води.

Превозването на изкопаните материали до мястото на насипване или депониране трябва да продължи, докато на това място има достатъчен капацитет и достатъчно работеща, разстилаща и уплътняваща механизация, или не приключи съответния вид работа.

Излишният подходящ материал и всичкият неподходящ материал трябва да бъдат складиран на депа, осигурени от Изпълнителя.

При извършване на изкопните работи не се допуска смесване на подходящ с неподходящ материал.



Изпълнителят трябва да изпълнява изкопните работи по начин, който да гарантира целостта на откосите. При срутване на откоси, всички получени щети с хора, машини и оборудване са за негова сметка.

Транспортиране на асфалтовите смеси.

Необходимо е да се осигури достатъчна производителност на асфалтосмесителя, достатъчен брой транспортни средства и подходящи условия на складиране така, че необходимите количества смес да бъдат доставяни за осъществяване на непрекъснато полагане на асфалтовите смеси. Каросерията на превозните средства трябва да бъде напълно почистена преди натоварване със смес. Сместа се превозва така, че да бъде предпазена от замърсяване и десортиране.

Транспортните средства трябва да бъдат експедирани за строителната площадка по такъв график и разпределение, че всички доставени смеси да бъдат положени на дневна светлина.

Доставянето на сместа трябва да се извършва с еднаква скорост и в количества, съобразени с капацитета на оборудването за асфалтополагане и уплътняване.

Трябва да се вземат всички необходими предварителни мерки за предпазване на сместа от атмосферни влияния и по време на транспортиране и престоя преди разтоварване (покриване).

При доставянето на сместа в асфалтополагащата машина, тя трябва да бъде в температурните граници $\pm 14^{\circ}\text{C}$ от температурата на работната рецепта. Ако значителна част от доставената смес в машината не отговаря на изискванията, или в сместа има буци, трябва да се прекъсне асфалтополагането до вземането на необходимите мерки за спазване на изискванията в Спецификацията.

Полагане на асфалтови смеси.

Оборудването за полагане на асфалтовите смеси трябва да бъде в съответствие с тази Спецификация. Сместа трябва да бъде полагана върху предварително одобрена повърхност и само когато атмосферните условия са подходящи, и в съответствие със Спецификацията. Ако положената смес не отговаря на изискванията, трябва да бъде изхвърлена.

Сместа трябва да бъде положена по такъв начин, че да се намали до минимум броя на надлъжните фуги. По правило само една надлъжна фуга е разрешена, но се допуска включването и на втора асфалтополагаща машина.

Ако по време на полагането, асфалтополагащата машина неколккратно спре поради недостиг на смес или асфалтополагащата машина престои на едно място за повече от 30 min. (независимо от причината), трябва да се изпълни напречна фуга в съответствие със Спецификацията. Полагането трябва да започне отново, когато е сигурно, че полагането ще продължи без прекъсвания и когато са пристигнали поне четири пълни транспортни средства на работната площадка.

Всеки асфалтов пласт трябва да бъде еднороден, изграден по зададените нива и осигуряващ след уплътняването, гладка повърхност без неравности (вдлъбнатини и изпъкналости) и в уточнените толеранси. За започване изграждането на следващия асфалтов пласт е необходимо предния положен пласт да бъде изпитан и одобрен в съответствие с изискванията на Спецификацията. Когато конструктивната дебелина на един асфалтов пласт налага той да бъде положен на повече от един пласт, работата по втория трябва да започне веднага след полагане, уплътняване и охлаждане на първия пласт. Понякога, може да трябва почистване на готовия пласт и нанасяне на разлив за връзка.

Напречните фуги между отделните пластове трябва да бъдат разместени поне на 2 m. Надлъжните фуги трябва да бъдат разместени поне на 200 mm.



Използването на автогрейдери и ръчно разстилане на асфалтовата смес не се позволява с изключение на местата, в които е невъзможно да се работи с асфалтополагащата машина.

Асфалтовата смес трябва да отговаря на всички условия свързани с нивото, дебелината на пласта и нейната хомогенност.

При големи ширини полагането може да се извърши с няколко едновременно работещи асфалторазстилача (полагане горещо на горещо). Когато това не е възможно, поради наличие на движение, постигането на добра връзка между двете ленти на полагане се постига чрез нагриване на граничната зона на положената вече лента.

Уплътняване на асфалтови смеси.

Оборудването използвано за уплътняване на асфалтовите смеси трябва да отговаря на изискванията на спецификацията. Поне три валеяка ще бъдат необходими по всяко време за една асфалтополагаща машина: един самоходен пневматичен и два бандажни валеяка. Допълнителни валеяци могат да се използват от Изпълнителя толкова, колкото са необходими за осигуряване на определената плътност на асфалтовия пласт и нормираните характеристики на повърхността. Работата на валеяците трябва да бъде непрекъсната и ефективна.

Преди започване работа на обекта, Изпълнителят трябва да изпълни пробни участъци за всеки асфалтов пласт и неговата дебелина, за получаване на оптимални резултати при уплътняване, които след това ще бъдат използвани като минимум изисквания за уплътняването. Пробните участъци трябва да включват всички необходими дейности, включително и изпитванията съгласно Спецификацията за асфалтовите пластове или даден вид оборудване или вид работа, предложени от Изпълнителя, но не фигуриращи в разделите на тази Спецификация.

Веднага след полагането на асфалтовата смес, повърхността трябва да бъде проверена и ако има неизправности те трябва да бъдат отстранени изцяло.

За предпазване от полепване на асфалтовата смес по бандажите на валеяците, те трябва да бъдат достатъчно овлажнявани, без да се допуска излишно количество вода. След уплътняването на надлъжните фуги и крайните ръбове, валирането трябва да започне надлъжно, от външните ръбове на настилка и постепенно да напредва към оста на пътя. При сечения с едностранен напречен наклон, валирането трябва да започне от по-ниската страна към по-високата страна, със застъпване на всяка предишна следа с поне половината от широчината на бандажа на валеяка.

Валеяците трябва да се движат бавно с равномерна скорост и с двигателното колело напред, в непосредствена близост до асфалтополагащата машина. Скоростта им не трябва да надвишава 5,0 km/h за бандажните валеяци и 8,0 km/h за пневматичните валеяци. Линията на движение на валеяците и посоката на валиране не трябва да се променя внезапно. Ако валирането причини преместване на сместа, повредените участъци трябва да бъдат незабавно разрохкани с ръчни инструменти и възстановени до проектното ниво преди материала да бъде отново уплътнен.

Не се допуска спирането на тежко оборудване и валеяци върху не напълно уплътнен и изстинал асфалтов пласт.

Когато се полага в една широчина, първата положена лента ще бъде уплътнявана в следния ред:

- а) Напречни фуги
- б) Надлъжни фуги
- в) Външни ръбове
- г) Първоначално валиране, от по-ниската към по-високата страна
- д) Второ основно валиране
- е) Окончателно валиране



Когато се полага в ешалон, една ивица с широчина от 50 до 100 mm от ръба, до който полага втората асфалтополагаща машина, трябва да бъде оставен неуплътнен. Крайните ръбове трябва да се уплътнят най-късно 15 минути след полагането. Особено внимание трябва да се обърне при изпълнението на напречните и надлъжните фуги във всички участъци.

а) Напречни фуги

Напречните фуги трябва да бъдат внимателно изградени и напълно уплътнени, за да се осигури равна повърхност на пласта. Фугите трябва да бъдат проверявани с лата, за да се гарантира равност и точност на трасето. Фугите трябва да бъдат оформени в права линия и с вертикални чела. Ако фугата бъде разрушена от превозни или други средства, трябва да се възстанови вертикалността на челата и те да се намажат с битумна емулсия, преди полагането на нова асфалтова смес. За получаване на пълно уплътняване на тези фуги, положената асфалтова смес срещу фугата, трябва да бъде здраво притисната към вертикалния ръб с бандажния валяк. Валякът трябва да стъпи изцяло върху уплътнената вече настилка, напречно на оста, като бандажите застъпват не повече от 150 mm от новоположената смес при напречната фуга. Валякът трябва да продължи работа по тази линия, премествайки се постепенно с 150 mm до 200 mm, докато фугата се уплътни с пълната широчина на бандажа на валяка.

б) Надлъжни фуги

Надлъжните фуги трябва да бъдат уплътнени непосредствено след уплътняване на напречните фуги. Изпълняваната лента трябва да бъде по проектната линия и наклон и да има вертикален ръб. Материалът, положен на граничната линия, трябва да бъде плътно притиснат към ръба на изпълнената вече лента. Преди уплътняването едрите зърна от асфалтовата смес трябва да бъдат внимателно обработени с гребло и отстранени. Уплътняването трябва да се извършва с бандажен валяк.

Бандажът на валяка трябва да минава върху предишно изпълнената лента, като застъпва не повече от 150 mm от прясно положената смес. След това валяците трябва да работят за уплътняването на сместа успоредно на надлъжната фуга.

Уплътняването трябва да продължи до пълното уплътняване и получаването на добре оформена фуга.

Когато надлъжната фуга не се изпълнява в същия ден, или е разрушена от превозни и други средства през деня, ръба на лентата трябва да бъде изрязан вертикално, почистен и намазан с битумна емулсия преди полагането на асфалтовата смес за следващата лента.

Надлъжните фуги на горния пласт трябва да съвпадат с маркировъчните линии на настилката.

в) Външни ръбове

Ръбовете на асфалтовия пласт трябва да бъдат уплътнени едновременно или веднага след валирането на надлъжните фуги.

Особено внимание трябва да се обърне на укрепването на пласта по цялата дължина на ръбовете.

Преди уплътняването, асфалтовата смес по дължина на неподпрените ръбове, трябва да бъде леко повдигната с помощта на ръчни инструменти. Това ще позволи пълната тежина на бандажа на валяка да бъде предадена до крайните ръбове на пласта.

г) Първоначално уплътняване

Първоначалното уплътняване трябва да следва веднага след валирането на надлъжните фуги и ръбовете. Валяците трябва да работят колкото е възможно по-близо до асфалтополагащата машина за получаването на необходимата плътност и без да се допусне нежелано разместване на сместа. Не трябва да се допуска температурата на сместа да падне под 110⁰C преди приключването на първоначалното валиране. Ако първоначалното валиране се извършва с бандажен валяк, той трябва да работи с



двигателното колело към полагащата машина. Пневматични ваянци също могат да бъдат използвани.

д) Второ (основно) уплътняване

Пневматични ваянци или бандажни ваянци, описани в Раздел 5305 от техническа спецификация - 2014г. на АПИ, трябва да бъдат използвани за основното уплътняване. Основното уплътняване трябва да следва първоначалното, колкото е възможно по-скоро и докато положената смес е все още с температура, която ще осигури необходимата плътност. Ваяниците трябва да работят непрекъснато, докато цялата положена смес не бъде напълно уплътнена. Промяната посоката на движение на ваяниците върху още горещата смес е забранено.

е) Окончателно уплътняване

Окончателното уплътняване трябва да бъде извършено с бандажен или пневматичен ваянк в зависимост от приетата схема на пробния участък.

Окончателното уплътняване трябва да бъде изпълнено докато материала е все още достатъчно топъл за премахване на следите от ваянка.

Всички операции по уплътняването трябва да се изпълняват в близка последователност.

На места, недостъпни за работа със стандартни ваянци, уплътняването трябва да бъде извършвано с ръчни или механични трамбовки от такъв вид, че да осигурят необходимата плътност.

След окончателното уплътняване се проверяват равността нивата, напречните сечения, плътността, дебелината и всички неизправности на повърхността, надвишаващи допустимите толеранси и всички места с дефектна текстура, плътност или състав трябва да бъдат коригирани.

Уплътняването на дренаращ асфалтов пласт се извършва с тежки стоманено-бандажни ваянци, работещи без вибрации.

ж) Контрол на движението при дренаращо пътно покритие

Трябва да се вземат мерки за отстраняване на всякакъв вид транспорт до пълното охлаждане на новоположения пласт, като движението се пуска най-рано 24 часа след полагане

Битумен разлив за връзка.

Разреденият битум трябва да бъде средногъстяващ се тип и трябва да отговаря на изискванията . Количеството битумен материал, което ще се нанася, трябва да бъде от 0,15 до 1,5 kg/m².

Пясъкът за покриване на разлива, ако се изисква трябва да се състои от чист естествен пясък и трябва да отговаря на изискванията .

Първият разлив не трябва да се нанася когато температурата на атмосферната среда е по-ниска от 5⁰C или когато вали, има мъгла, сняг или други неподходящи метеорологични условия.

Работната температура, при която се полага разредения битум трябва да бъде от 60⁰C до 85⁰C.

Непосредствено преди полагане на първия битумен разлив, всички свободен материал, прах и други свободни материали трябва да се премахнат от повърхността с механична четка от одобрен тип и/или компресор, както се изисква. Всички места, показващи отклонения над допустимите или места с вдлъбнатини или слаби места, се поправят чрез разрохкване, премахване или добавяне на одобрен материал, повторно оформяне и уплътнение до предписаната плътност, като в този случай не се изисква измитане, или издухване на повърхността. След приемане на повърхността, се полага битумния разлив. Когато, повърхността върху която ще се полага първия битумен разлив е много суха и/или прашна, то тя трябва да се напръска слабо и равномерно с



вода, непосредствено преди нанасянето на битумния материал за улеснението проникването на битума. Битумния материал не трябва да се полага, докато не изчезнат следите от водата на повърхността.

Описание на съществуващото положение и необходимите видове ремонтни дейности:

Съществуващото положение.

Асфалтовите настилки по пътните платна в разглежданите участъци са изпълнени преди повече от 30 години и са в тежко експлоатационно състояние. Износващият пласт е напукан, с множество недопустими деформации и разрушения. Наблюдават се разрушения в асфалтовото покритие и на много места се открива трошенокаменната основа или паважната настилка, върху които са положени асфалтовите пластове.

Улиците са изпълнени съгласно одобрените регулационни планове на населените места.

Осовите точки са отложени и стабилизирани на място.

Габаритът на пътните платна включва улична настилка, тротоари с различна ширина и конфигурация за всяка улица.

Съществуващите надлъжен и напречен наклон са променливи.

Пътното платно е ограничено с бетонови бордюри в лошо състояние и с недостатъчна бордюрна височина.

Конструкцията на съществуващите пътни платна е с трошенокаменна основа или основа от стара паважна настилка и двупластово силно износено асфалтобетонно покритие, с множество кръпки, локални разрушения и мрежовидни пукнатини.

Отводняването е повърхностно, а съществуващите отводнителни съоръжения са в сравнително добро техническо състояние и не са необходими сериозни ремонти в това отношение.

Организацията на движението по пътните платна е с влошена безопасност поради лошото състояние на пътната настилка. Липсва хоризонтална маркировка, а наличната вертикалната сигнализация е недостатъчна и се нуждае от обновяване.

Ремонтни работи.

Ремонтните работи са съобразени със съществуващите строителни дадености по пътните платна.

Пътните платна са с габарит, отговарящ максимално на съществуващото положение с габарит на уличното платно, включващ улична настилка и тротоари със или без зелена ивица.

Габаритите съответстват на интензивността на автомобилното и пешеходното движение.

Трасировъчната ос на улиците е симетрична за уличното платно и е в съответствие с установената регулация.

Радиусите на бордюрните криви в кръстовищата са съобразени с класификацията на пресечните улици и нормативните изисквания.

Осовите точки са трасирани и отложени на място със стоманени болтове.

Надлъжни и напречни профили.

Надлъжните профили са оформени с нивелети, прекарани така, че да се използва максимално носимоспособността на съществуващите пътни платна.

Напречният наклон на пътните платна е двустранен $q=2\%$, а напречният наклон на тротоарите е едностранен и е в размер на 2% .

**Конструкция на пътната настилка и отводняване.**

Както вече бе отбелязано, се предвижда максимално използване носимоспособността на съществуващите настилки при проектирана плавна и гладка нивелета, удовлетворяваща изискванията на автомобилното движение.

След извършване на фрезването за осигуряване технологичните дебелини на асфалтовите пластове не се предвижда подмяната на старите улични бордюри с нови такива, подравнената и профилирана съществуваща настилка се ремонтира в местата, където са отстранени повече от 5см от нея, за да се реализира нивелетното решение.

Окончателното профилиране на настилка се постига с полагането на изравнителния пласт от неплътен асфалтобетон (биндер), който е с променлива дебелина.

Асфалтополагането се прави задължително на струна, като нивата на полагания асфалтов пласт (биндер) се контролират по електронен път. По този начин се елиминират неравностите в съществуващата настилка, постига се по-голяма хомогенност и максимално уплътнение.

Следва полагане на износващия асфалтобетонен пласт от плътен асфалтобетон, който е с константна дебелина от 4см.

Тези асфалтови пластове оформят монолитно асфалтово покритие, повишаващо носещата способност на пътната конструкция.

Пътните настилки са ограничени с бетонови бордюри 18/35/50см върху бетонова основа.

Отводняването на настилките е повърхностно.

Видове СМР за извършване на ремонтите:

- **Обособена позиция №1:** Текущ ремонт на общински пътища

№	Дейност	М-ка	К-во
	PVN 2190 Реселец - Бресте		
1	Разваляне на асфалтова настилка и направа на асфалтова кръпка	м2	54
2	Машинно фрезование на участъци от асфалтова настилка	м2	500
3	Доставка и полагане на асфалтобетон плътна смес за горен пласт	т	50
4	Изкоп с багер с ограничена ширина	м3	80
5	Натоварване и извозване на неподходящ материал	м3	80
6	Доставка и полагане на НТК	м3	64
7	Рязане на асфалт с фугорез	м	320
8	Доставка и полагане на асфалтобетон плътна смес за горен пласт	т	38
	PVN 1188 Червен бряг - Горник - Сухаче		
1	Разваляне на асфалтова настилка и направа на асфалтова кръпка	м2	72



2	Машинно фрезование на участъци от асфалтова настилка	м2	150
3	Доставка и полагане на асфалтобетон плътна смес за горен пласт	т	15
4	Почистване на водосток (отваряне на вток и отток - рязане на храсти и изкопни работи)	бр.	1
PVN 1187			
Чомаковци - Девенци - Телиш			
1	Разваляне на асфалтова настилка и направа на асфалтова кръпка	м2	324
2	Машинно фрезование на участъци от асфалтова настилка	м2	1340
3	Доставка и полагане на трошен камък - ТЕЛИШ-ГЛАВЕН ПЪТ	м3	17
4	Доставка и полагане на асфалтобетон плътна смес за горен пласт	т	134
5	Почистване на водосток (отваряне на вток и отток - рязане на храсти и изкопни работи)	бр.	1
LOV 2069 - Ракита - Телиш			
1	Разваляне на асфалтова настилка и направа на асфалтова кръпка	м2	57
2	Машинно фрезование на участъци от асфалтова настилка	м2	367
3	Доставка и полагане на асфалтобетон плътна смес за горен пласт	т	37.9
4	Доставка и полагане на трошен камък	м3	5
5	Почистване на водосток	бр.	1
PVN 2192			
Радомирци - Ракита			
1	Машинно фрезование на участъци от асфалтова настилка	м2	210
2	Доставка и полагане на асфалтобетон плътна смес за горен пласт	т	21
3	Доставка и полагане на трошен камък	м3	5
4	Доставка и полагане на трошен камък	м3	7

- **Обособена позиция №2: Изкърпване на дупки и деформации по улични платна на територията на гр. Червен бряг**

№	Дейност	М-ка	К-во
1	Разваляне на асфалтова настилка и направа на асфалтова кръпка с топла смес с дебелина ~ 4см(включва всички необходими дейности до готов продукт)	м2	650



Забележка: При изготвяне на офертите към КСС да бъдат приложени анализни цени за всеки вид СМР.

При допълнително възникнали СМР в процеса на строителството ще се изготвят анализни цени по разходните норми на СЕК, ТНС, УСН с показатели на ценообразуване представени в офертата на участника спечелил поръчката.

Видовете СМР не са окончателни и могат да се променят по време на строителството и в рамките на офертираната цена.

Организация на движението по време на строителството.

Преди започване на ремонтните работи от двата края на участъците се поставят табели с надпис „ПЪТЯ В РЕМОНТ МЛ“, съответния знак и ограничение на скоростта. Непосредствено преди участъка, в който се извършват ремонтните работи се поставя сигнализация съгласно *Наредба 3 от 16.08.2010 г за временната организация и безопасността на движението при извършване на строителни и монтажни работи по пътищата и улиците.*

Безопасни и здравословни условия на труд при изпълнение на пътно строителните Работи.

Работите ще се извършват при изключително строго съблюдаване на техниката на безопасност и охрана на труда, както и всички изисквания по НАРЕДБА № 2 от 22 март 2004 г. за минималните изисквания за здравословни и безопасни условия на труд при извършване на строителни и монтажни работи.

Възложителят и упълномощените държавни органи ще извършват планови и внезапни проверки за гарантиране безопасни условия на труд по отношение на:

- наличие на координатор по безопасност и план по безопасност на обекта;
- наличие на обекта на инструкции за безопасност и здраве при работа съобразно действащите нормативи, инструктажни книги, начин на провеждане на инструктажите за безопасна работа;
- наличие на обекта и ползване на ЛПС - каски, колани, ръкавици, предпазни шлемове и др.;
- организация на строителната площадка - сигнализация, монтиране на предпазни съоръжения, огради;
- състояние на временното ел.захранване на строителната площадка - от гледна точка на безопасна експлоатация;

Поставяне на необходимите пътни знаци и табели, указващи опасностите и обособяващи зоната на работното поле.

Ръководителят на екип на обекта трябва да наблюдават неотлъчно работата. Когато е необходимо ще преустановят работа, за съгласуване на по-нататъшни действия. На обекта да бъде въведена "Книга за инструктаж" на работното място, периодичен и извънреден инструктаж по безопасност, хигиена на труда и противопожарна охрана, одобрена чрез Наредба №3 от 31.07.2003 год. на Министерството на Труда и Социалната Политика и Министерство на Здравеопазването.

Екология.

Изискванията по отношение на опазване на околната среда трябва да отговарят на всички нормативни актове на законодателството в Република България в тази област.