

Jelenia Góra, dnia 11.07.2022 r.

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Dla zadania pod nazwą: „Przebudowa ul. 1-go Maja na odcinku od ul. Jedności Narodowej do ul. Kilińskiego w Szklarskiej Porębie (w km 0+000 do 0+561)”.

Adres obiektu budowlanego: ul. 1-go Maja na odcinku od ul. Jedności Narodowej do ul. Kilińskiego w km 0+000 do 0+561 w Szklarskiej Porębie.

Nazwa i kody:

45110000-1- Roboty w zakresie burzenia i rozbiórki obiektów budowlanych, roboty ziemne

45233140-2 - Roboty drogowe

45221111-3 - Roboty budowlane w zakresie mostów drogowych

45232130-2 - Roboty w zakresie rurociągów do odprowadzania wody burzowej (odwodnienie dróg)

45316110-9 - Instalowanie urządzeń oświetlenia drogowego

45233290-8 - Instalowanie znaków drogowych

Nazwa i adres Zamawiającego:

Powiat Karkonoski

z siedzibą przy ul. Kochanowskiego 10

58-500 Jelenia Góra

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Przebudowa ul. 1-go Maja na odcinku od ul. Jedności Narodowej do ul. Kilińskiego w Szklarskiej Porębie (w km 0+000 do 0+561)

1. Stan istniejący terenu, w tym informacje o obiektach budowlanych przeznaczonych do rozbiórki:

Teren objęty opracowaniem zlokalizowany jest w Szklarskiej Porębie w centrum miasta na ul. 1-go Maja. Jest to teren o charakterze wypoczynkowym (małe pensjonaty – kwatery do wynajęcia) oraz mieszkaniowym (zabudowa jednorodzinna i wielorodzinna).

W chwili obecnej ulica posiada jezdnię z mieszanki mineralno-asfaltowej o szerokości 6,00 – 6,30m oraz obustronne chodniki z kostki betonowej o szerokości zmiennej do 2,00 m. Ponadto ulica posiada odwodnienie w postaci kanalizacji deszczowej.

Na geodezyjnej działce, na której projektuje się przebudowę ul. 1-go Maja występuje uzbrojenie podziemne, tj.: sieć kanalizacji sanitarnej, gazowej, sieć wodociągowa, energetyczna i telekomunikacyjna.

Obecnie w obrębie projektowanej inwestycji, tj. w pasie drogowym wzdłuż ul. 1-go Maja w Szklarskiej Porębie, są istniejące słupy oświetleniowe aluminiowe z oprawami Magnolia LED. Istniejące słupy oświetleniowe są własnością Miasta Szklarska Poręba. Ponadto w obrębie projektowanej inwestycji występują istniejące sieci uzbrojenia terenu, które pozostają w dalszej eksploatacji.

Zakres przewidywanych robót rozbiórkowych:

- branża drogowa:

- a) Rozebranie nawierzchni z mas mineralno-bitumicznych gr. 6 cm mechanicznie oraz podbudowy, obrzeży i krawężników z wywozem i kosztami utylizacji,
- b) Rozebranie nawierzchni z kostki betonowej oraz podbudowy, obrzeży i krawężników wraz z wywozem i kosztami utylizacji,
- c) Usunięcie drzewa na skrzyżowaniu z ul. Turystyczną o średnicy 65-75 cm.

- branża mostowa:

- a) Cięcie mechaniczne nawierzchni z mas mineralno-asfaltowych, głębokość cięcia 6x4 cm,
- b) Mechaniczne rozebranie nawierzchni z mas mineralno-bitumicznych o grubości 24 cm,
- c) Demontaż krawężników na prostej wraz z załadunkiem, utylizacją i wywozem na odległość wg wskazań oferenta,
- d) Demontaż poręczy mostowych i stalowych elementów wyposażenia przy użyciu zestawu spawalniczego wraz z załadunkiem, utylizacją i wywozem na odległość wg wskazań oferenta,
- e) Rozebranie konstrukcji żelbetowych grubości do 50 cm o wzmocnionym zbrojeniu,
- f) Demontaż przęseł blachownicowych i kratowych. Elementy o masie 1-3 t z zastosowaniem bali, krawędziaków i wciągarki mechanicznej wraz z załadunkiem,

- utylizacją i wywozem na odległość wskazaną wg oferenta,
- g) Mechaniczne rozebranie podbudowy z kruszywa o grubości 20 cm,
 - h) Rozebranie murów z kamienia na zaprawie cementowej.

- przepusty:

- a) Rozebranie konstrukcji żelbetowych grubości do 50 cm o wzmocnionym zbrojeniu,
- b) Rozebranie murów z kamienia na zaprawie cementowej.

2. Stan projektowany:

2.1. Branża drogowa:

Projekt zakłada wykonanie jezdni o szerokości 6,00 m, która obramowana będzie krawężnikiem kamiennym na odcinku od DK Nr 3 do ul. Turystycznej.

Na odcinku od ul. Turystycznej do ul. Kilińskiego jezdni o szerokości 6,00 m będzie w jednym poziomie z chodnikiem co stanowić będzie powierzchnię deptaka. Jezdnia od chodnika oddzielona będzie ściekiem kamiennym.

Na całym odcinku jezdni oraz chodniki wykonana będzie z kostki kamiennej. Wloty do ul. 1-go Maja projektowane są z mieszanki mineralno-asfaltowej i obramowane będą krawężnikiem betonowym.

Na ul. Turystycznej projektuje się skrzyżowanie typu rondo o średnicy promienia zewnętrznego D=24m.

Ponadto projektuje się przebudowę dwóch istniejących przepustów na przepusty z prefabrykowanych elementów skrzynkowych 140/120 cm. Na długości obiektu zaprojektowano balustrady stalowe U-11a o wysokości 1,30 m.

Przepust na potoku Bednarz w km drogi 0+377 o długości 14 m oraz kanał długości 116 m na potoku Złoty Potok wykonać należy z prefabrykatów betonowych wg indywidualnego zamówienia z uwzględnieniem elementów przejściowych na załamaniach osi kanału na Złotym Potoku.

Na skrzyżowaniu z ul. Turystyczną, gdzie projektowane jest rondo, należy przestawić w rejon muru oporowego przy rzece tablice i słupy informacyjne.

Z uwagi na poszerzenie jezdni i chodnika na rondzie (skrzyżowanie z ul. Turystyczną) projektuje się wykonanie nowego muru oporowego w formie ścian oporowych z kamienia murowego formak wraz z balustradą typu U-11a. Mur projektuje się na długości 20,0 mb.

W miejscach wskazanych przez Inspektora Nadzoru na etapie realizacji budowy projektuje się zamontować:

- ławkę parkową – 10,0 szt.,
- kosz na śmieci – 22,0 szt.,
- donicę wraz z nasadzeniem – 10,0 szt.

Projekt zakłada następujące parametry techniczne:

- klasa drogi – „D”,
- ruch – dwukierunkowy,
- szerokość projektowana jezdni – 6,0 m,

- nawierzchnia jezdni – kostka kamienna,
- szerokość dodatkowych pasów ruchu – nie posiada,
- szerokość chodnika – do 2,00 m,
- nawierzchnia chodnika – kostka kamienna,
- szerokość pasa zieleni – nie posiada,

Zaprojektowano następujące konstrukcje jezdni i chodników:

a) Jezdnia z kostki kamiennej rzędowej:

- kostka granitowa rzędowa 12x22 gr. 12 cm, z jedną ścianą płaską (płomieniowana),
- podsypka cementowo - piaskowa 1:4 gr. 5 cm,
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0-31,5 gr. 30 cm,
- stabilizacja kruszywa natur. cementem gr. 25 cm (towarowa) o $R_m=2,5$ MPa,

b) Jezdnia z kostki kamiennej 9/11:

- kostka granitowa nieregularna 9/11 cm układana w łuki oraz kostka granitowa nieregularna 4/6 cm / płyta granitowa 50/50 gr. 5 cm,
- podsypka cementowo - piaskowa 1:4 gr. 5 cm,
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0-31,5 gr. 30 cm,
- stabilizacja kruszywa natur. cementem gr. 25 cm (towarowa) o $R_m=2,5$ MPa,

c) Jezdnia MMA na dojazdach istniejących dróg :

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0/11,0 gr. 4 cm – AC-0/11-S-50/70 dla KR1 wraz ze skropieniem warstwy emulsją asfaltową lub asfaltem upłynnionym w ilości 0,7 - 1,0 kg/m²,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 0/16 gr. 5 cm – AC-0/16-W-50/70 dla KR1,
- podbudowa z kruszywa stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 mm grub. 30 cm dla KR1,
- stabilizacja kruszywa natur. cementem gr. 25 cm (towarowa) o $R_m=2,5$ MPa.

d) Chodnik z kostki betonowej:

- kostka betonowa gr. 8 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa gr. 3 cm,
- podbudowa z kruszywa stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 mm grub. 20 cm dla KR1.

e) Chodnik z kostki/płyt kamiennych:

- kostka granitowa nieregularna 4/6 cm / płyta granitowa 50/50 gr. 5 cm,
- podsypka cementowo - piaskowa 1:4 gr. 5 cm,
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0-31,5 gr. 20 cm.

Wykonawca robót winien skalkulować wszystkie niezbędne roboty, aby dostosować istniejące zjazdy do nowej geometrii i niwelety ulicy.

2.2. Branża sanitarna:

Zaprojektowano cztery odcinki kanalizacji deszczowej odprowadzone poprzez separatory ropopochodne do istniejących cieków wodnych:

- **Odcinek 1** od wpustu **W1** i **W2** do studzienki **D4**, dalej poprzez kolejne studzienki do separatora ropopochodnych **Sep1** (separator koalescencyjny 20 l/s) następnie do studzienki do

pobierania próbek **D1** i **WYLOT 1.** (rz. Kamienna)

– **Odcinek 2** od wpustu **W1** i **W2** do studzienki **D7**, dalej poprzez kolejne studzienki do separatora ropopochodnych **Sep2** (separator koalescencyjny 30 l/s) następnie do studzienki do pobierania próbek **D1** i **WYLOT 2.** (Kamieńczyk)

– **Odcinek 3** od studzienki **D10** i wpustów **W8, W7**, dalej poprzez kolejne studzienki do separatora ropopochodnych **Sep3** (separator koalescencyjny 50 l/s) następnie do studzienka do pobierania próbek **D1** i **WYLOT 3** (Kamieńczyk).

– **Odcinek 4** od istniejącej studzienki kanalizacji deszczowej oznaczonej na mapie symbolem **D0** dalej poprzez kolejne studzienki do separatora ropopochodnych **Sep4** (separator koalescencyjny 100 l/s) następnie do studzienki do pobierania próbek **D12** i **WYLOT 4** do kanału deszczowego (Złoty Potok).

2.3. Branża elektryczna:

Istniejące słupy aluminiowe wraz z wysięgnikami i oprawami typu Magnolia LED należy zdemontować i wbudować w nowych lokalizacjach zgodnie z załączonym rysunkiem PZT. Dla oświetlenia drogi wzdłuż ul. 1 Maja w Szklarskiej Porębie od słupa oświetleniowego o numerze 1/L2/1 do słupa oświetleniowego 1/L2/18 należy wykorzystać słupy oświetleniowe z demontażu wraz z wysięgnikami i oprawami.

Do oświetlenia drogi wzdłuż ul. 1 Maja w Szklarskiej Porębie od słupa oświetleniowego o numerze 1/L1/1 do słupa oświetleniowego o numerze 1/L1/22 zaprojektowano słupy ozdobne o wysokości H=5,588 m w kolorze czarnym o zewnętrznej warstwie z tworzywa z fundamentem prefabrykowanym. Zaprojektowano oprawę dekoracyjną LED.

2.4. Branża mostowa:

Zaprojektowano obiekt mostowy z belek prefabrykowanych o schemacie statycznym jednoprzęsłowym swobodnie podpartym. Ustrój niosący z prefabrykowanych belek strunobetonowych typu Kujan NG 18W/890 oparty jest na podporach za pośrednictwem łożysk elastomerowych. Wysokość belek strunobetonowych wynosi 75 cm. Na belkach wykonana będzie monolityczna płyta żelbetowa o grubości 13cm zespolona z belkami prefabrykowanymi, a końce prefabrykowanych belek będą zatopione w monolitycznych poprzecznicach. Na czas montażu belki zostaną podparte na podporach montażowych. Beton płyty i poprzecznic C35/45 W8 F150, stal zbrojeniowa BSt500. Całkowita szerokość konstrukcji niosącej wynosi 12,20m. Beton belek prefabrykowanych C40/50 W8 F150, stal zbrojeniowa A-IIIN BSt500, cięgna sprężające proste, liny o średnicy Ø 15,5mm, przekroju 150mm², wytrzymałości 1860 MPa.

Przyczółki istniejące masywne kamienno-betonowe częściowo do rozbudowy oraz wykonania nowego zwieńczenia wraz z niszą podłożyskową, ścianką żwirową i płytą przejściową.

Projektowany obiekt będzie prosty co do formy architektonicznej. Ustrój niosący o stałej niewielkiej wysokości konstrukcyjnej spowoduje zwiększenie światła pod obiektem.

W ramach robót towarzyszących należy wykonać oczyszczenie koryta rzeki na długości 12m powyżej i 12m poniżej osi obiektu mostowego wraz z remontem, oczyszczeniem i wyspoinowaniem istniejących murów kamienno-betonowych.

Powyższy zakres prac jest podany w uproszczeniu, celem zorientowania się w zakresie rzeczowym przedmiotu zamówienia.

3. Zamówienie obejmuje również:

- 3.1.** Zawarcie umów z właścicielami działek pod zajęcia czasowe, koszty odszkodowań, koszty doprowadzenia działek do stanu uzgodnionego z Właścicielami.
- 3.2.** Dostosowanie Wykonawcy do zapisów Specyfikacji Technicznych Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych DM.00.00.00.
- 3.3.** Zapewnienie należytej eksploatacji znakowania tymczasowego stanowiącego zabezpieczenie robót i ruchu zastępczego przez cały okres realizacji robót.
- 3.4.** Wykonawca zobowiązany jest wykonać wycenę robót w oparciu o załączoną dokumentację projektową, Specyfikację Techniczną Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych, uwzględniając wszystkie czynniki wpływające na końcową cenę. Zadanie będzie rozliczane ryczałtowo.
- 3.5.** Przedmiar robót stanowi element pomocniczy do wyliczenia ceny ryczałtowej robót. Ewentualne błędy w w/w dokumentach nie będą stanowiły podstawy do roszczeń Wykonawcy względem Zamawiającego.
- 3.6.** Wykonawca odpowiada za teren budowy i bezpieczeństwo podczas realizacji robót, aż do zakończenia i ostatecznego odbioru przedmiotu zamówienia.
- 3.7.** Po zakończeniu robót Wykonawca zobowiązany będzie do przywrócenia stałej organizacji ruchu – zgodnie z obowiązującym projektem stałej organizacji ruchu.
- 3.8.** Wykonawca zobowiązany jest przedłożyć do akceptacji, najpóźniej do 14 dni po podpisaniu umowy harmonogram rzeczowo-finansowy robót. Łączna wartość robót wskazana w harmonogramie rzeczowo-finansowym robót musi być tożsama z wartością wynikającą z oferty Wykonawcy i zawartej umowy. Harmonogram wymaga akceptacji przez Kierownika budowy oraz inspektora nadzoru inwestorskiego.
- 3.9.** Wykonawca trwale oznakuje studnie kanalizacyjne oraz istniejące węzły wodociągowe przed przystąpieniem do prac remontowych wraz ze sporządzeniem dokumentacji fotograficznej.
- 3.10.** Wykonawca wystąpi do ośrodka geodezji i kartografii o współrzędne znaków geodezyjnych, grawimetrycznych i magnetycznych zlokalizowanych na terenie objętym zamówieniem, zabezpieczy w/w punkty w trakcie prowadzenia robót. W przypadku uszkodzenia lub zniszczenia punktów geodezyjnych, grawimetrycznych i magnetycznych, Wykonawca odtworzy je w ramach ceny ryczałtowej obsługi geodezyjnej.
- 3.11.** Wykonawca w cenie ryczałtowej wyceni przebudowę kolizji urządzeń obcych, tj. sieci energetyczne, gazowe, telekomunikacyjne, wodociągowe przy przebudowie drogi, przepustów, kanału oraz obiektu mostowego wraz z nadzorem ze strony właścicieli sieci.
- 3.12.** Wykonawca w cenie ryczałtowej uzgodni warunki przełożenia sieci telekomunikacyjnej, energetycznej podwieszanej w istniejącym moście drogowym oraz przełożenie sieci energetycznych w przepuście drogowym w km 0+377. Dla kolidujących urządzeń należy wystąpić do gestorów sieci z wnioskiem o określenie technicznych warunków usunięcia kolizji i załączyć do niego propozycję przebudowy urządzeń.

Przebudowa ww. urządzeń może zostać zrealizowana jedynie po zawarciu i wypełnieniu zapisów stosownej umowy lub porozumienia, co wiąże się także z pełnieniem nadzoru ze strony gestora sieci – do wycenienia w cenie ryczałtowej.

3.13. Tymczasowa organizacja ruchu na czas prowadzenia robót stanowi materiał do wykorzystania przez Wykonawcę.

3.14. Ziemne roboty budowlane na terenie wpisanym do rejestru zgodnie z decyzją nr 1915/2020 z dnia 20.10.2020 r. należy prowadzić pod nadzorem uprawnionego archeologa pod uzyskaniem pozwolenia na badania archeologiczne – koszty nadzoru archeologa w gestii Zamawiającego.

4. Na dokumentację projektowo-techniczną (stanowiącą Załącznik Nr 6 do SWZ) składają się następujące dokumenty:

1) Dokumentacja projektowa:

- Branża_PZT – budowlany,
- Branża_DR – budowlany,
- Branża_IS – budowlany,
- Branża_IS - budowlany GAZ,
- Branża_EL – budowlany,
- Branża_DR – wykonawczy,
- Branża_IS – wykonawczy,
- Branża_IS - wykonawczy GAZ,
- Branża_EL – wykonawczy,
- Branża_M – wykonawczy,
- Geotechnika,
- Operat wodno-prawny,
- Decyzja o pozwoleniu na budowę,

2) Przedmiar robót,

3) Kosztorys ofertowy,

4) Specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót (Tom I i Tom II),

5) Projekty tymczasowej i docelowej organizacji ruchu.