

Opis przedmiotu zamówienia

do przetargu pn.: **„Remont przepustu na potoku Potasówka wraz z remontem odcinka drogi w miejscowości Folusz”**, prowadzonego w trybie podstawowym (art. 275 pkt 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych /Dz.U. z 2021 r. poz. 1129 z późn. zm./)

Zamawiający: **Gmina Dębowiec, 38-220 Dębowiec 101, NIP: 685-19-50-851**

Przedmiotem zamówienia jest wykonanie robót budowlanych polegających na remoncie przepustu okularowego na potoku Potasówka zlokalizowanego w miejscowości Folusz oraz wykonanie remontu odcinka drogi gminnej. Na przedmiot zamówienia składa się:

1) Remont przepustu wraz z dojazdami

Wykonanie remontu wymaga w pierwszej kolejności rozbiórki następujących elementów przepustu: istniejących stalowych barier ochronnych, obustronnych zniszczonych, monolitycznych żelbetowych obramowań jezdni drogowej, spełniających rolę podwalin niezbędnych do zakotwienia barier, zniszczonej bitumicznej nawierzchni jezdni drogowej wraz ze zdeformowaną i ze znacznymi ubytkami podbudową oraz naruszoną i niestabilną obsypką kręgów przepustowych, wykonaną z materiałów kamiennych. Konieczne będzie również wykonanie robót ziemnych związanych z odcinkowym obustronnym odsłonięciem przepustu. W ramach projektowanego remontu należy wykonać monolityczną, żelbetową, szkieletową konstrukcję wzmacniającą, opartą na istniejących żelbetowych ściankach czołowych przepustu i połączoną z nimi przy pomocy stalowych kotew prętowych o średnicy \varnothing 14. Do wykonania elementów żelbetowych należy użyć beton B30, zbrojony żebrowanymi prętami stalowymi \varnothing 10, zgodnie z przyjętym rozwiązaniem konstrukcyjnym, szczegółowo określonym w rysunkowej części projektu. Na powierzchnie ścian konstrukcji podlegającej zakryciu materiałem obsypkowym powinna zostać wykonana dwuwarstwowa, powłokowa, bitumiczna izolacja przeciwwilgociowa. Kolejnym etapem remontu będzie zasypanie wykopów koniecznych do wykonania projektowanych, żelbetowych elementów wzmacniających, usytuowanych na obustronnych dojazdach, bezpośrednio przylegających do krawędzi przesła przepustu, dokładnie zagęszczonym kamiennym kruszywem łamanym, co stanowić będzie podbudowę pod ułożenie bitumicznej nawierzchni jezdni drogowej. Skrajne części wykopów należy zasypać gruntem. Pod projektowaną bitumiczną nawierzchnią jezdni drogowej na remontowanym przepuście należy wykonać dwuwarstwową konstrukcję podbudowy, składającą się z warstwy dolnej ułożonej z kruszywa łamanego oraz warstwy górnej z mieszanki tłuczniowej, o łącznej grubości dostosowanej do ukształtowania prawidłowej niwelety jezdni drogowej.

W ramach projektowanego remontu przepustu przewidziany został również remont południowego dojazdu wraz z połączonym odcinkiem drogi gminnej o długości 32,00 m. Dojazd wymaga obustronnego poszerzenia, poprzez wykorytowanie poszerzeń na głębokość 50 cm i ułożenie podbudowy z kamiennych kruszyw łamanych. W miejscach styku projektowanej nowej nawierzchni jezdni drogowej z istniejącymi nawierzchniami bitumicznymi, dla zapewnienia właściwych ich połączeń, niezbędne jest wykonanie frezowania nawierzchni asfaltowej na zimno, z wywozem ścinki na odległość do 1 km. Głębokość frezowania 5 cm. Przed przystąpieniem do układania nowej nawierzchni, istniejące podłoże

(stara i zniszczona nawierzchnia jezdni drogowej) musi zostać dokładnie oczyszczona i skropiona asfaltem w ilości $0,5 \text{ kg/m}^2$ powierzchni jezdni. Nawierzchnia bitumiczna zarówno na remontowanym przepuszcie, bezpośrednio przylegającym do przepustu fragmencie o długości 3,00 m dojazdu północnego, jak i południowym dojeździe połączonym z remontowanym odcinkiem drogi gminnej zaprojektowana została jako dwuwarstwowa, składająca się z 3 cm warstwy (profilowej) wiążącej i 4 cm warstwy ścieralnej. Określone grubości dotyczą warstw po prawidłowym ich zagęszczeniu. Warstwę ścieralną należy ułożyć z masy mineralno – asfaltowej, grysowo – żwirowej, KR 1-2. Po wykonaniu nowej nawierzchni bitumicznej, obustronne pobocza drogowe o szerokości 75 cm należy wyrównać, wyprofilować i utwardzić mieszanką tłuczniową, o średniej grubości warstwy 7 cm po zagęszczeniu.

Wzdłuż obustronnych krawędzi wyremontowanego przesła przepustu zaprojektowano montaż nowych, stabilnych barieroporęczy mostowych H2W3, każda o długości 9,20 m. Sposób montażu barieroporęczy musi być zgodny z wytycznymi oraz instrukcją wydaną przez ich producenta. Wszystkie końce barieroporęczy przedłużone zostają poprzez odcinkowo zamontowane stalowe bariery energochłonne H1W3 wraz z zakończeniami. Układ barier pokazany został na rys. nr 1 w części rysunkowej projektu.

Po wykonaniu remontu przedmiotowych obiektów inżyniersko – drogowych, koryto potoku Potasówka na długości 5,00 m od strony wlotu i wylotu przepustu należy uregulować, a następnie dno umocnić warstwą narzutu kamiennego o grubości 30 cm oraz brzegi budowlami siatkowo – kamiennymi zgodnie z rys. nr 10, zawartym w części rysunkowej niniejszego projektu.

Wszystkie elementy stalową muszą być odpowiednio zabezpieczone przed korozją, poprzez zagruntowanie farbą podkładową, a następnie dwukrotne pomalowanie nawierzchniowym lakierem chlorokauczukowym.

W wyniku projektowanego remontu nie zmienia się lokalizacja obiektu, jak również zachowane zostaną wszystkie jego dotychczasowe parametry techniczne, takie jak: długość, szerokość, prześwit.

2) Remont odcinka drogi gminnej o dł. 146 m

Zakres remontu drogi obejmuje odcinek o długości 146 m. W miejscach styku projektowanej nowej nawierzchni jezdni drogowej z istniejącą nawierzchnią bitumiczną, dla zapewnienia właściwych ich połączeń, niezbędne jest wykonanie frezowania nawierzchni asfaltowej na zimno, z wywozem śinki na odległość do 1 km. Głębokość frezowania 5 cm. Przed przystąpieniem do układania nowej nawierzchni, istniejące podłoże (stara i zniszczona nawierzchnia jezdni drogowej) musi zostać dokładnie oczyszczona i skropiona asfaltem w ilości $0,5 \text{ kg/m}^2$ powierzchni jezdni. Ze względu na znaczne uszkodzenia i deformacje niezbędne jest miejscowe wyrównanie nawierzchni masą mineralno – asfaltową. Na całym przebiegu remontowanego odcinka drogi, nawierzchnia bitumiczna zaprojektowana została jako dwuwarstwowa, składająca się z 4 cm warstwy (profilowej) wiążącej i 4 cm warstwy ścieralnej. Określone grubości dotyczą warstw po prawidłowym ich zagęszczeniu. Warstwę ścieralną należy ułożyć z masy mineralno – asfaltowej, grysowo – żwirowej, KR 1-2. Nową nawierzchnię jezdni wyprofilować z 2% daszkowym spadkiem poprzecznym w kierunku przydrożnego rowu odwadniającego oraz przepływającego wzdłuż drogi cieku wodnego. Po wykonaniu nowej nawierzchni bitumicznej, obustronne pobocza drogowe o szerokości 75 cm należy wyrównać, wyprofilować i utwardzić mieszanką tłuczniową, o średniej grubości warstwy 8 cm po zagęszczeniu.

Wszystkie roboty związane z remontowanym odcinkiem drogi projektowane są w obrębie istniejącego pasa drogowego, wydzielonego przez linie rozgraniczające drogę. Planowane roboty nie zmieniają statusu drogi, nie spowodują pogorszenia stanu technicznego istniejących obiektów budowlanych, jak również nie prowadzą do powstania nowych, dotychczas nie istniejących utrudnień. Zachowana zostaje istniejąca szerokość jezdni drogowej równa 4,30 m. Przeprowadzony remont odcinka drogi zachowuje istniejącą organizację ruchu.

Nie zmieni się również istniejący system zagospodarowania wód opadowych spływających z pasa drogowego. Po wykonaniu remontu, na jezdni drogowej nastąpi wyraźna poprawa parametrów technicznych i eksploatacyjnych obiektu, bezpośrednio wpływających na bezpieczeństwo jego użytkowania, a prawidłowe ukształtowanie 2% daszkowego spadku poprzecznego zapewni sprawne odprowadzanie wód deszczowych z pasa drogowego.

Wszystkie roboty inżyniersko - drogowe związane z wykonaniem projektowanego remontu przepustu na potoku Potasówka oraz odcinka drogi w miejscowości Folusz, muszą być wykonane zgodnie z opracowaną dokumentacją projektową, obowiązującymi przepisami, warunkami technicznymi, przy zachowaniu szczególnych środków bezpieczeństwa i przestrzeganiu przepisów BHP. Teren w obrębie robót należy prawidłowo oznakować oraz zabezpieczyć przed dostępem osób postronnych.

Organizacja i zabezpieczenie robót przy remoncie mostu winno spełniać wymogi określone w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 października 2000 r. w sprawie zarządzania ruchem na drogach (Dz.U. z 1999 r. Nr 90, poz. 1006).