

## OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

**1. Przedmiotem zamówienia** są roboty budowlane pn.:

**„Budowa miejsc do kontroli i ważenia pojazdów w podziale na 3 części:**

**Część 1. Budowa miejsc do kontroli i ważenia pojazdów przy DK 24 w m. Wierzbno,**

**Część 2. Budowa miejsca do kontroli i ważenia pojazdów przy DK 32 w m. Połupin,**

**Część 3. Budowa miejsca do kontroli i ważenia pojazdów przy DK 29 w m. Urad.”**

### **Część 1:**

a) parametry techniczne drogi krajowej nr 24:

- droga krajowa - klasa GP,
- prędkość projektowa (teren niezabudowany) -  $V_p = 70$  km/h
- szerokość jezdni - 7,0 m (2 x 3,50 m)
- szerokość poboczy gruntowych - 2 x 2,0 m
- kategoria ruchu - KR4,
- pochylenie poprzeczne jezdni - 2 %.

b) Zakres inwestycji obejmuje budowę zatoki do ważenia poj.- strona lewa w km 32+400 oraz parkingu z miejscem do ważenia pojazdów- strona prawa w km 31+600 przy drodze krajowej nr 24. Stanowisko do ważenia samochodów ma szerokość 3,5 m a dł. 40,0 m. W połowie długości zaprojektowano miejsce dla wagi – rynną poprzeczną do umocowania wagi o wymiarach: szerokość – 55 cm, głębokość 3,8 cm. Krawędzie rynny zabezpieczono kątownikami 50x50x5. Skosy wjazdowy i wyjazdowy wynoszą 1:4, a załamania wyokrąglone są łukami kołowymi o promieniach 30 m. Pochylenie podłużne stanowiska jest zgodne z pochyleniem podłużnym jezdni i nie przekracza 1%, pochylenie poprzeczne wynosi również 1%, co jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 25 września 2007 r. w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać wagi samochodowe do ważenia pojazdów w ruchu, oraz szczegółowego zakresu badań.

c) Projektowana konstrukcja:

#### **Stanowisko do ważenia pojazdów:**

- warstwa ścieralna z betonu cementowego B40 (C30/37) - 22 cm
- podbudowa z chudego betonu o  $R_m = 6-9$  MPa - 20 cm
- ulepszone podłoże gruntu / kruszywa stabilizowanego cementem o  $R_m = 2,5$  MPa - 10 cm

#### **Stanowisko dla samochodu pomiarowego:**

- warstwa ścieralna z kostki betonowej koloru czerwonego - 10 cm
- podsypka cem.- piaskowa 1:4 - 3 cm
- podbudowa z betonu cementowego B20 (C16/20) - 29 cm
- warstwa wzmacniająca podłoże gruntu / kruszywa stabilizowanego cementem o  $R_m = 2,5$  MPa - 10 cm

Ograniczenie zatoki stanowi krawężnik betonowy o wymiarach 15x22cm na ławie betonowej z oporem.

Jako umocnienie pobocza przewidziano warstwę kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie – 25 cm

### **Część 2:**

a) parametry techniczne układu komunikacyjnego

#### **Wjazd z drogi krajowej nr 32:**

- wjazd do obiektu obsługi uczestników ruchu,

- prędkość projektowa - nie określa się,
- szerokość jezdni - 6.50 m,
- szerokość poboczy - 2.00 m, w tym utwardzone na szerokości 1.00 m,
- kategoria ruchu - KR3,
- obciążenie - 100 kN/oś.

**Pozostała część układu:**

- wjazd / wyjazd do / z obiektu obsługi uczestników ruchu,
- prędkość projektowa - nie określa się,
- szerokość jezdni - 6.80 m,
- szerokość poboczy - 2.00 m (lokalnie pobocze lewe 2.50 m),
- kategoria ruchu - KR3,
- obciążenie - 100 kN/oś.

b) Zakres inwestycji obejmuje remont istniejącego odcinka drogi o długości  $L=455$  m. Szerokość remontowanego odcinka drogi ustalono na  $S=6,80$  m. Istniejące pobocza gruntowe posiadają szerokość  $\sim 2.0$  m i układ ten zachowano, aby nie zachodziła potrzeba przeprofilowania rowów drogowych. Wyjazd na drogę krajową nr 29 (w obu kierunkach) podlega minimalnym korektom promieni wyokrąglających ( $R=8$  m i  $R=15$ m), szerokość wyjazdu będzie taka sama jak całej remontowanej drogi. Wyjazd znajduje się w kilometrze 57+525 drogi krajowej nr 29.

Planuje się budowę nowego wjazdu z drogi krajowej nr 32 w km 35+047, który będzie zapewniać relacje z obu kierunków do planowanego miejsca do ważenia i kontroli pojazdów. Długość wjazdu wynosi  $L=17,54$  m. Ponieważ pojazdy ciężarowe wjeżdżające z kierunku Gubinka będą wykonywać skręt  $\sim 170^\circ$  zjazd musi mieć dużą szerokość. Po analizie geometrii przejazdu ustalono szerokość nawierzchni zjazdu  $S=6,50$  m. Dodatkowo planuje się budowę umocnionych poboczy szerokości  $2 \times 2,00$  m, w tym umocnionych na szerokości  $2 \times 1,00$  m. Przecięcia krawędzi wjazdu wyokrąglono łukami o promieniach  $R=9,5$  m oraz  $R=12$  m.

Na wjeździe z drogi krajowej nr 32 oraz przed wyjazdem na drogę krajową nr 29 przewidziano wykonanie szlabanów, które będą otwierane przez uprawnione służby. Szlabany stanowią urządzenie brd. W ciągu odcinka remontowanej drogi przewidziano wykonanie miejsca do ważenia i kontroli pojazdów. Jego lokalizację ustalono w taki sposób, aby nie był w zbyt dużej odległości od punktu obserwacyjnego, zapewniając jednocześnie miejsce dla pojazdów oczekujących do kontroli pomiędzy wjazdem a miejscem do ważenia. Wzdłuż miejsca do ważenia pozostawiono pas ruchu przeznaczony dla przejazdu pojazdów po kontroli. Dodatkowo w centralnej części stanowiska do ważenia przewidziano zatokę dla pojazdu WITD o szerokości 3,50 m i długości 12,0 m.

c) Projektowana konstrukcja:

**Nawierzchnia betonowa w obrębie stanowiska do ważenia pojazdów:**

- warstwa ścieralna z betonu cementowego B 40 (C30/37) - gr. 20 cm,
- podbudowa z chudego betonu o  $R_m = 6-9$  MPa - gr. 15 cm,
- warstwa wzmacniająca podłoże z gruntu / kruszywa stabilizowanego cementem o  $R_m=2,5$ MPa układana z betoniarki - gr. 25 cm.

**Nawierzchnia bitumiczna w obrębie stanowiska do ważenia pojazdów (po stronie przeciwnej):**

- warstwa ścieralna AC11S grubości 4 cm,
- warstwa wiążąca AC16W grubości 4 cm,
- warstwa podbudowy zasadniczej AC16P grubości 12 cm
- podbudowa z chudego betonu o  $R_m = 6-9$  MPa - gr. 15 cm,

- warstwa wzmacniająca podłoże z gruntu / kruszywa stabilizowanego cementem o  $R_m=2,5\text{MPa}$  układana z betoniarki - gr. 25 cm.

Taką konstrukcję należy wykonać również na poszerzeniach remontowanej jezdni przed i za stanowiskiem do ważenia (poszerzenie z 6,80 m na 7,40 m).

**Nawierzchnia w obrębie remontowanej jezdni:**

- warstwa ściernalna AC11S grubości 4 cm,
- warstwa wyrównawcza AC16W grubości minimum 4 cm,
- frezowanie o stałej grubości 2 cm.

**Nawierzchnia jezdni projektowanego wjazdu z dk 32:**

- warstwa ściernalna AC11S grubości 4 cm,
- warstwa wiążąca AC16W grubości 4 cm,
- warstwa podbudowy zasadniczej AC16P grubości 10 cm,
- podbudowa z chudego betonu o  $R_m = 6-9\text{MPa}$  - gr. 18 cm,
- warstwa wzmacniająca podłoże z gruntu / kruszywa stabilizowanego cementem o  $R_m=2,5\text{MPa}$  układana z betoniarki - gr. 10 cm.

**Nawierzchnia utwardzonej części pobocza projektowanego wjazdu z dk 32:**

- warstwa ściernalna z kostki granitowej grubości 16 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 grubości 3 cm,
- podbudowa z chudego betonu o  $R_m = 6-9\text{MPa}$  - gr. 16 cm,
- warstwa wzmacniająca podłoże z gruntu / kruszywa stabilizowanego cementem o  $R_m=2,5\text{MPa}$  układana z betoniarki - gr. 10 cm.

Na remontowanym zjeździe w km 0+282,67 należy wykonać nawierzchnię z destruktu grubości 20 cm.

**Część 3:**

a) parametry techniczne drogi krajowej nr 29:

- |   |                          |
|---|--------------------------|
| - droga krajowa                             | - klasa GP,              |
| - prędkość projektowa (teren niezabudowany) | - $V_p = 70\text{ km/h}$ |
| - szerokość jezdni                          | - 7,0 m (2 x 3,50 m)     |
| - szerokość poboczny gruntowych             | - 2 x 2,0 m              |
| - kategoria ruchu                           | - KR5,                   |
| - pochylenie poprzeczne jezdni              | - 2 %.                   |

b) Zakres inwestycji obejmuje budowę zatoki do ważenia pojazdów.

Początek projektowanej zatoki ustalono w KM 8+694,00 a jej koniec w KM 8+811,40. Zatem długość projektowanej zatoki łącznie z wyokrągleniami wynosi 117.40 m.

Parametry geometryczne zatoki przedstawiają się następująco:

- długość zatoki łącznie z promieniami wyokrągłającymi - 117,40 m,
- długość zatoki bez promieni wyokrągłających - 110,00 m,
- długość stanowiska do ważenia samochodów ciężarowych - 40,00 m,
- szerokość zatoki - 7,50 m,
- szerokość stanowiska do ważenia samochodów ciężarowych - 3,50 m,
- szerokość pobocza gruntowego - 1,50 - 2,50 m,
- skos wjazdowy i wyjazdowy -1:4,
- promień wyokrągłające skosy -  $R=30\text{ m}$ .

c) Projektowana konstrukcja:

**W obrębie stanowiska do ważenia pojazdów:**

- warstwa ściernalna z betonu cementowego B40 (C30/37) - 22 cm

- podbudowa z chudego betonu o  $R_m = 6-9 \text{ MPa}$  - 20 cm
- ulepszone podłoże gruntu / kruszywa stabilizowanego cementem o  $R_m = 2,5 \text{ MPa}$  - 10 cm

### **Pozostała część zatoki:**

- warstwa ścieralna z kostki betonowej koloru czerwonego - 10 cm
- podsypka cem.- piaskowa 1:4 - 3 cm
- podbudowa z betonu cementowego B20 (C16/20) - 29 cm
- warstwa wzmacniająca podłoże gruntu / kruszywa stabilizowanego cementem o  $R_m = 2,5 \text{ MPa}$  - 10 cm

Ograniczenie zatoki stanowi krawężnik betonowy o wymiarach 15x22cm na ławie betonowej z oporem.

Jako umocnienie pobocza przewidziano warstwę kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie - 25 cm

**2. Szczegółowy zakres prac** objętych niniejszym zamówieniem oraz zasady ich odbioru zawarte zostały w dokumentacji projektowej, przedmiarze robót i Specyfikacjach Technicznych Wykonania i Odbioru Robót - stanowiące załączniki do niniejszego Opisu Przedmiotu Zamówienia.

### **3. Gwarancja i rękojmia:**

- **12 miesięcy na oznakowanie poziome,**
- **min 36 – maks. 48 miesięcy na pozostałe roboty.**

### **4. UWAGI:**

4.1. Gdziekolwiek w Przedmiocie Zamówienia, Dokumentacji Projektowej i Specyfikacjach technicznych powołane są konkretne przepisy, normy, wytyczne i katalogi, które spełniać mają opracowania projektowe, będą obowiązywać postanowienia najnowszego wydania lub poprawionego wydania powołanych przepisów, norm, wytycznych i katalogów.

4.2. Gdziekolwiek w dokumentacji projektowej występuje wskazanie znaków towarowych, patentów, pochodzenia materiału lub urządzenia, Zamawiający dopuszcza składanie ofert produktów równoważnych. Produkt równoważny to taki, który ma te same cechy funkcjonalne, co wskazany w SIWZ konkretny z nazwy lub pochodzenia produktu. Jego jakość nie może być gorsza od jakości określonego w specyfikacji produktu.

**Ponadto Wykonawca zobowiązany jest zatwierdzić u Zamawiającego wszystkie materiały, które zamierza wbudować.**

**4.3. Do wykonania połączeń technologicznych między fragmentami zagęszczonej MMA rozkładanej metodą „gorące przy zimnym” oraz między fragmentami zagęszczonej MMA i elementami wyposażenia drogi należy zastosować elastyczne taśmy bitumiczne.**

4.4. Wykonawca zobowiązany jest oznakować roboty zgodnie z zatwierdzonym przez GDDKiA Oddział w Zielonej Górze projektem czasowej organizacji ruchu.

4.5. Wykonawca zobowiązany jest do zawiadomienia na piśmie organu zarządzającego ruchem (Oddział GDDKiA), zarządcę drogi (właściwy Rejon GDDKiA) oraz właściwego komendanta Policji o wprowadzeniu tymczasowej oraz stałej organizacji ruchu na co najmniej 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

Zawiadomienie o wprowadzeniu zmiany organizacji ruchu powinno być zgodne ze wzorem formularza - zał. nr 1 do katalogu typowych schematów oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym

(załącznik do zarządzenia nr 34 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 30.07.2014 r.)

4.6. Wykonawca zobowiązany jest do powiadomienia na co najmniej 2 dni wcześniej Inspektora nadzoru/Przedstawiciela Zawiadamiającego o wprowadzanych utrudnieniach na drogach wraz z podaniem opisu wykonywanych robót i zastosowanego projektu organizacji ruchu

4.7. Elementy stalowe z rozbiórki i inne nadające się do ponownego wykorzystania są własnością Zamawiającego. Należy je odwieźć w uzgodnieniu z Inżynierem do Obwodu Drogowego wskazanego przez Przedstawiciela Zamawiającego. Pozostałe elementy z rozbiórki wywieźć na składowisko Wykonawcy i poddać utylizacji zgodnie z obowiązującymi przepisami.

**6. Zamawiający wymaga aby wszystkie czynności wymienione w kosztorysach ofertowych jako:**

- roboty przygotowawcze, oprócz wyznaczenia i odtworzenia trasy i punktów wysokościowych,
- roboty ziemne,
- podbudowy,
- nawierzchnie,
- roboty wykończeniowe,
- urządzenia bezpieczeństwa ruchu,
- elementy ulic,
- zieleń drogowa,

tj. pozycje od 3 do 31 w części 1, pozycje od 3 do 66 w części 2 oraz pozycje od 3 do 44 w części 3, były wykonywane przez osoby zatrudnione na umowę o pracę. Wymóg dotyczy również podwykonawców i dalszych podwykonawców.