

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (OPZ)

Dotyczy postępowania pn.: „Przebudowa i remont dróg na terenie Gminy Dębowiec” (nr referencyjny postępowania: RG.271.6.2023)

1. Przedmiotem zamówienia jest wykonanie robót budowlanych polegających na przebudowie oraz remoncie 19 odcinków dróg będących własnością Gminy Dębowiec.
2. Przedmiot zamówienia został podzielony na 9 następujących części:

Część I – Przebudowa dróg wewnętrznych w Łazach Dębowieckich

W zakresie części nr I zawiera się:

- 1) Przebudowa drogi wewnętrznej dz. nr ewid. 1069/16 w Łazach Dębowieckich

Planowana przebudowa drogi dz. nr ewid. 1069/16 w Łazach Dębowieckich obejmuje odcinek o długości 100,5 m wraz z rozjazdem. Szerokość jezdni z nawierzchnią bitumiczną po wykonaniu przebudowy wynosić będzie 2,5 m, a szerokość poboczy 25 cm. Przebudowę drogi należy rozpocząć od rozebrania warstwy utwardzenia jezdni do grubości 30cm na końcowym odcinku drogi o długości 38 m i szerokości 3 m. Na tak przygotowanym podłożu należy wykonać dolną warstwę podbudowy z kruszyw łamanych 0-63 mm o grubości 30 cm. Następnie podłoże jezdni drogowej na całym przebiegu przebudowywanej drogi należy mechanicznie wyrównać i wyprofilować pod projektowane konstrukcyjne warstwy podbudowy na szerokości 3 m. Na tak przygotowanym podłożu zostanie wykonana podbudowa z kruszyw łamanych, mieszanka z kruszyw łamanych 0-31,5 mm o łącznej grubości 10 cm po zagęszczeniu. Warstwy konstrukcyjne podłoża należy ułożyć na całej szerokości – 3 m. Na tak przygotowanym podłożu, odpowiednio zagęszczonym, przyjęto ułożenie dwuwarstwowej nawierzchni z masy mineralno-asfaltowej: warstwa wiążąca o grubości 3 cm + warstwa ścieralna o grubości 4 cm, z uwzględnieniem skropienia warstwy wiążącej asfaltem, przed ułożeniem warstwy ścieralnej. Do ułożenia nowej nawierzchni jezdni drogowej należy zastosować masę mineralno-asfaltową, grysowo-żwirową KR 1-2. Szerokość jezdni wynosić będzie 2,5 m. Obustronne pobocza o szerokości 25 cm należy wyprofilować i utwardzić mieszanką z kruszyw łamanych 0-31,5 mm o średniej grubości warstwy 7 cm po zagęszczeniu. Tak utwardzone pobocza podlegają będą powierzchniowemu utrwaleniu z podwójnym rozsypaniem grysów. Istniejące zjazdy w obrębie pasa drogowego z uwagi na podniesienie niwelety jezdni wyprofilowane zostaną mieszanką z kruszyw łamanych 0-31,5 mm.

- 2) Przebudowa drogi wewnętrznej k. Pszczoły w Łazach Dębowieckich

Planowana przebudowa drogi k. Pszczoły (dz. nr ewid. 1123, 801, 804) w Łazach Dębowieckich obejmuje odcinek o długości 67 m wraz z rozjazdem. Szerokość jezdni z nawierzchnią bitumiczną po wykonaniu przebudowy będzie zmienna i wynosić będzie od 2,3 m na odcinku drogi o długości 50 m, z poszerzeniem do 2,7 m na odcinku o długości 17 m, szerokość poboczy 15 cm. Przebudowę drogi należy rozpocząć od mechanicznego ścięcia poboczy grubości do 10 cm, wraz z wywozem urobku według uznania Wykonawcy. Następnie należy wykonać frezowanie nawierzchni bitumicznej na szerokości 2,3 m w miejscu połączenia z istniejącą nawierzchnią asfaltową. Istniejącą

nawierzchnię żwirową i gruntowo - żwirową jezdni drogowej wraz z bezpośrednio zalegającym pod nią podłożem, na całym przebiegu przebudowywanej drogi należy mechanicznie wyrównać i wyprofilować pod projektowane konstrukcyjne warstwy podbudowy na zmiennej szerokości od 2,5 m do 3 m. Na tak przygotowanym podłożu zostanie wykonana podbudowa z mieszanki kruszyw łamanych 0-31,5 mm o grubości 10 cm po zagęszczeniu. Warstwy konstrukcyjne podłoża należy ułożyć na całej szerokości. Na tak przygotowanym podłożu, odpowiednio zagęszczonym, przyjęto ułożenie dwuwarstwowej nawierzchni z masy mineralno - asfaltowej: warstwa wiążąca o grubości 3 cm + warstwa ścieralna o grubości 4 cm, z uwzględnieniem skropienia warstwy wiążącej asfaltem, przed ułożeniem warstwy ścieralnej. Do ułożenia nowej nawierzchni jezdni drogowej należy zastosować masę mineralno-asfaltową, grysowo-żwirową KR 1-2. Szerokość jezdni będzie zmienna i wynosić będzie od 2,3 m do 2,7 m. Obustronne pobocza o szerokości 15 cm należy wyprofilować i utwardzić mieszanką z kruszyw łamanych 0-31,5 mm o średniej grubości warstwy 7 cm po zagęszczeniu. Tak utwardzone pobocza podlegają będą powierzchniowemu utrwaleniu z podwójnym rozsypaniem grysów. Istniejące zjazdy w obrębie pasa drogowego z uwagi na podniesienie niwelety jezdni wyprofilowane zostaną mieszanką z kruszyw łamanych 0-31,5 mm.

3) Przebudowa placu przy drodze nr ewid. 845 w Łazach Dębowieckich

Planowana przebudowa placu przy drodze wewnętrznej nr ewid. 845 w Łazach Dębowieckich obejmuje plac o powierzchni około 240 m², o zmiennej szerokości od 5 m do 7 m jezdni z nawierzchnią bitumiczną. Przebudowę placu należy rozpocząć od rozebrania warstwy utwardzenia jezdni do grubości 30cm na lewostronnym odcinku o długości 12 m i średniej szerokości 1 m. Na tak przygotowanym podłożu należy wykonać dolną warstwę podbudowy z kruszyw łamanych 0-63 mm o grubości 30 cm. Następnie podłożę na całym przebiegu przebudowywanego placu należy mechanicznie wyrównać i wyprofilować pod projektowane konstrukcyjne warstwy podbudowy. Na tak przygotowanym podłożu zostanie wykonana podbudowa z mieszanki kruszyw łamanych 0-31,5 mm o łącznej grubości 8 cm po zagęszczeniu. Warstwy konstrukcyjne podłoża należy ułożyć na całej szerokości placu. Na tak przygotowanym podłożu, odpowiednio zagęszczonym, przyjęto ułożenie dwuwarstwowej nawierzchni z masy mineralno-asfaltowej: warstwa wiążąca o grubości 3 cm + warstwa ścieralna o grubości 4 cm, z uwzględnieniem skropienia warstwy wiążącej asfaltem, przed ułożeniem warstwy ścieralnej. Do ułożenia nowej nawierzchni należy zastosować masę mineralno-asfaltową, grysowo-żwirową KR 1-2. Obustronne pobocza o szerokości 25 cm (strona lewa) oraz 40 cm (strona prawa) należy wyprofilować i utwardzić mieszanką z kruszyw łamanych 0-31,5 mm o średniej grubości warstwy 7 cm po zagęszczeniu. Tak utwardzone pobocza podlegają będą powierzchniowemu utrwaleniu z podwójnym rozsypaniem grysów.

Część II – Przebudowa dróg wewnętrznych w Cieklinie

W zakresie części nr II zawiera się:

1) Przebudowa drogi wewnętrznej dz. nr ewid 2301 (droga do Kamińskiego) w Cieklinie

Planowana przebudowa drogi obejmuje odcinek o długości około 181,2 m. Szerokość jezdni z nawierzchnią bitumiczną po wykonaniu przebudowy wynosić będzie 3,0 m. Przebudowę drogi należy rozpocząć od obustronnego mechanicznego ścięcia zawyżonych poboczy o średniej grubości do 10 cm, na szerokości 0,3 m, wraz z transportem urobku wg uznania Wykonawcy. Następnie

należy wykonać frezowanie nawierzchni bitumicznej w miejscu połączenia z istniejącą nawierzchnią asfaltową. Istniejąca nawierzchnia zostanie mechanicznie oczyszczona oraz skropiona asfaltem. Na początkowym odcinku drogi o długości około 100 m zaplanowano uzupełnienie ubytków w istniejącej nawierzchni mieszanką mineralno-bitumiczną. Na tak przygotowanym podłożu, przyjęto ułożenie dwuwarstwowej nawierzchni z masy mineralno-asfaltowej: warstwa wiążąca o grubości 3 cm + warstwa ścieralna o grubości 4 cm, z uwzględnieniem skropienia warstwy wiążącej asfaltem, przed ułożeniem warstwy ścieralnej. Do ułożenia nowej nawierzchni jezdni drogowej należy zastosować masę mineralno-asfaltową, grysowo-żwirową KR 1-2. Ponadto, na początkowym odcinku drogi przyjęto remont przepustu rurowego o średnicy 40 cm (rozbiórka istniejącego przepustu, wykonanie podbudowy, ułożenie nowego przepustu z rur PVC śr. 40 cm SN8 wraz z obsypką). W końcowym odcinku drogi przewidziano oczyszczenie z namułu rowu lewostronnego na długości 67,5 m. Obustronne pobocza o średniej szerokości 25 cm należy wyprofilować i utwardzić mieszanką z kruszyw łamanych 0-31,5 mm o średniej grubości warstwy 7 cm po zagęszczeniu. Tak utwardzone pobocza podlegają będą powierzchniowemu utrwaleniu z podwójnym rozsypaniem grysów. Istniejące zjazdy w obrębie pasa drogowego z uwagi na podniesienie niwelety jezdni wyprofilowane zostaną mieszanką z kruszyw łamanych 0-31,5mm, natomiast istniejące zjazdy bitumiczne zostaną wyprofilowane mieszanką mineralno-asfaltową.

2) Przebudowa drogi wewnętrznej dz. nr ewid. 1526 i 1537 (droga biesiadowska) w Cieklinie
Planowana przebudowa drogi obejmuje odcinek o długości około 73 m. Szerokość jezdni z nawierzchnią bitumiczną po wykonaniu przebudowy będzie zmienna i wynosić będzie od 2,2 m na odcinku 54 m, następnie za skrzyżowaniem ulega stopniowemu poszerzeniu (według istniejącej na tym odcinku szerokości) od 2,5 m do 2,6 m na odcinku 18,7 m. Przebudowę drogi należy rozpocząć od frezowania nawierzchni bitumicznej w miejscach połączenia z istniejącą nawierzchnią asfaltową. Na odcinku drogi o długości 18,7 m zaplanowano uzupełnienie istniejącej warstwy mineralno-asfaltowej mieszanką z kruszyw łamanych 0-31,5 mm o łącznej grubości 8cm po zagęszczeniu. Warstwy konstrukcyjne podłoża należy ułożyć na całej szerokości (wraz z poboczami) – 3,05m. Na dalszym odcinku drogi o długości 54 m przyjęto wykonanie podbudowy z kruszyw łamanych 0-31,5 mm o grubości 8 cm i szerokości 2,7 m. Na tak przygotowanym podłożu, odpowiednio zagęszczonym, przyjęto ułożenie dwuwarstwowej nawierzchni z masy mineralno-asfaltowej: warstwa wiążąca o grubości 3 cm + warstwa ścieralna o grubości 4 cm. Do ułożenia nowej nawierzchni jezdni drogowej należy zastosować masę mineralno-asfaltową, grysowo-żwirową KR 1-2. Obustronne pobocza o szerokości 25 cm należy wyprofilować i utwardzić mieszanką z kruszyw łamanych 0-31,5 mm o średniej grubości warstwy 7 cm po zagęszczeniu. Tak utwardzone pobocza podlegają będą powierzchniowemu utrwaleniu z podwójnym rozsypaniem grysów. Istniejące zjazdy w obrębie pasa drogowego z uwagi na podniesienie niwelety jezdni wyprofilowane zostaną mieszanką z kruszyw łamanych 0-31,5mm.

Część III – Przebudowa drogi „na Wałaskie” w Cieklinie

Planowana przebudowa drogi obejmuje odcinek o długości 405 m. Szerokość jezdni z nawierzchnią bitumiczną po wykonaniu przebudowy będzie wynosić będzie 3 m. Przebudowę drogi należy rozpocząć od obustronnego mechanicznego ścięcia zawyżonych poboczy o średniej grubości do 10 cm, na szerokości 0,5 m, wraz z transportem urobku wg uznania Wykonawcy. Następnie należy wykonać frezowanie nawierzchni bitumicznej w miejscu połączenia z istniejącą nawierzchnią

asfaltową. Następnie istniejąca nawierzchnia zostanie mechanicznie oczyszczona oraz skropiona asfaltem. Ze względu na znaczne uszkodzenia i deformacje na całym odcinku drogi przyjęto wyrównanie istniejącej nawierzchni mieszanką mineralno-asfaltową o średniej grubości 3 cm. Nawierzchnia ta zostanie dodatkowo wzmocniona siatką z włókien szklanych o wytrzymałości 50x50kN. Siatkę należy wbudować na profilowej warstwie z mieszanki mineralno-asfaltowej. Przed przystąpieniem do układania warstwy wiążącej, wzmocniona siatką warstwa profilowa podlegać będzie dokładnemu skropieniu asfaltem. Na tak przygotowanym podłożu przyjęto ułożenie dwuwarstwowej nawierzchni z masy mineralno-asfaltowej: warstwa wiążąca o grubości 3 cm + warstwa ścieralna o grubości 4 cm. Szerokość jezdni wynosić będzie 3 m. Do ułożenia nowej nawierzchni jezdni drogowej należy zastosować masę mineralno-asfaltową, grysowo-żwirową KR 1-2. Ponadto, na całym odcinku przebudowywanej drogi przyjęto oczyszczenie istniejącego lewostronnego rowu z namułu wraz z usunięciem zakrzaceń oraz drzew o średnicy do 50 cm. Obustronne pobocza o szerokości 40 cm należy wyprofilować i utwardzić mieszanką z kruszyw łamanych 0-31,5 mm o średniej grubości warstwy 10 cm po zagęszczeniu. Tak utwardzone pobocza podlegają będą powierzchniowemu utrwaleniu z podwójnym rozsypaniem grysów. Istniejące zjazdy w obrębie pasa drogowego z uwagi na podniesienie niwelety jezdni wyprofilowane zostaną mieszanką z kruszyw łamanych 0-31,5 mm.

Część IV – Przebudowa dróg wewnętrznych w Woli Dębowieckiej

W zakresie części nr IV zawiera się:

1) Przebudowa drogi przy sklepie w Woli Dębowieckiej

Planowana przebudowa „drogi przy sklepie” w Woli Dębowieckiej (dz. nr ewid. 893, 894, 895 oraz 515) obejmuje przebudowę odcinka drogi oraz placu przy sklepie o łącznej długości około 250 m. Szerokość jezdni z nawierzchnią bitumiczną po wykonaniu przebudowy będzie zmienna i wynosić będzie od 2,6 m do 10 m.

1.1. Plac wraz z jezdnią przy sklepie:

Przebudowę należy rozpocząć od obustronnego mechanicznego ścięcia zawyżonych poboczy o średniej grubości do 10 cm, na szerokości 0,4 m, wraz z transportem urobku wg uznania Wykonawcy. Następnie należy wykonać frezowanie nawierzchni bitumicznej w miejscu połączenia z istniejącą nawierzchnią asfaltową. Istniejąca nawierzchnia zostanie mechanicznie oczyszczona. Na placu w obrębie dojazdu do kościoła parafialnego przewidziana została rozbiórka istniejących krawężników, wykonanie podbudowy i osadzenie nowych krawężników na ławie betonowej oraz wykonanie korytowania części placu obsianego trawą do grubości 40 cm, wykonanie dwuwarstwowej podbudowy z kruszyw łamanych: warstwa dolna z mieszanki kruszyw łamanych 0-63 mm o grubości 23 cm + warstwa górna z mieszanki kruszyw łamanych 0-31,5 mm o grubości 17 cm. Na tak przygotowanym podłożu, przyjęto ułożenie dwuwarstwowej nawierzchni z masy mineralno-asfaltowej: warstwa wiążąca o grubości 3 cm + warstwa ścieralna o grubości 4 cm, z uwzględnieniem skropienia warstwy wiążącej asfaltem, przed ułożeniem warstwy ścieralnej. Do ułożenia nowej nawierzchni jezdni drogowej należy zastosować masę mineralno-asfaltową, grysowo-żwirową KR 1-2. W zakresie przebudowy zawiera się również regulacja istniejących studni kanalizacyjnych 6 szt., telekomunikacyjnych 2 szt., pokrywy gazowej 1 szt. oraz przebudowa 4 szt. studni kanalizacji deszczowej.

Obustronne pobocza o średniej szerokości 25 cm należy wyprofilować i utwardzić mieszanką z kruszyw łamanymi 0-31,5 mm o średniej grubości warstwy 7 cm po zagęszczeniu. Tak utwardzone pobocza podlegają będą powierzchniowemu utrwaleniu z podwójnym rozsypaniem grysów. Istniejące zjazdy w obrębie pasa drogowego z uwagi na podniesienie niwelety jezdni wyprofilowane zostaną mieszanką z kruszyw łamanymi 0-31,5mm, natomiast istniejące zjazdy bitumiczne zostaną wyprofilowane mieszanką mineralno-asfaltową.

1.2 Przebudowa odcinka drogi „do Osiki”

Przebudowę odcinka drogi należy rozpocząć od mechanicznego ścięcia poboczy grubości do 10 cm na szerokości 20 cm, wraz z wywozem urobku według uznania Wykonawcy. Istniejącą nawierzchnię żwirową i gruntowo - żwirową jezdni drogowej wraz z bezpośrednio zalegającym pod nią podłożem, na całym przebiegu przebudowywanej drogi należy mechanicznie wyrównać i wyprofilować pod projektowane konstrukcyjne warstwy podbudowy na szerokości 3,1 m. Na tak przygotowanym podłożu zostanie wykonana podbudowa z mieszanki kruszyw łamanymi 0-31,5 mm o grubości 10 cm po zagęszczeniu. Warstwy konstrukcyjne podłoża należy ułożyć na całej szerokości. Na odcinku poprzedzającym należy istniejącą nawierzchnię asfaltową dokładnie oczyścić. Na tak przygotowanym podłożu, odpowiednio zagęszczonym/oczyszczonym, przyjęto ułożenie dwuwarstwowej nawierzchni z masy mineralno - asfaltowej: warstwa wiążąca o grubości 3 cm + warstwa ścieralna o grubości 4 cm, z uwzględnieniem skropienia warstwy wiążącej asfaltem, przed ułożeniem warstwy ścieralnej. Do ułożenia nowej nawierzchni jezdni drogowej należy zastosować masę mineralno-asfaltową, grysowo-żwirową KR 1-2. Szerokość jezdni wynosić będzie od 2,5 m. Obustronne pobocza o szerokości 15 cm należy wyprofilować i utwardzić mieszanką z kruszyw łamanymi 0-31,5 mm o średniej grubości warstwy 7 cm po zagęszczeniu. Tak utwardzone pobocza podlegają będą powierzchniowemu utrwaleniu z podwójnym rozsypaniem grysów. Istniejące zjazdy w obrębie pasa drogowego z uwagi na podniesienie niwelety jezdni wyprofilowane zostaną mieszanką z kruszyw łamanymi 0-31,5 mm.

1.3. Remont odcinka drogi Nr 113264R Wola Dębowiecka „ścieżki”

Remont drogi należy rozpocząć od obustronnego mechanicznego ścięcia zawyżonych poboczy o średniej grubości do 10 cm, na szerokości 0,4 m, wraz z transportem urobku wg uznania Wykonawcy. Następnie należy wykonać frezowanie nawierzchni bitumicznej w miejscu połączenia z istniejącą nawierzchnią asfaltową. Istniejąca nawierzchnia zostanie mechanicznie oczyszczona. Na tak przygotowanym podłożu, przyjęto ułożenie dwuwarstwowej nawierzchni z masy mineralno-asfaltowej: warstwa wiążąca o grubości 3 cm + warstwa ścieralna o grubości 4 cm, z uwzględnieniem skropienia warstwy wiążącej asfaltem, przed ułożeniem warstwy ścieralnej. Do ułożenia nowej nawierzchni jezdni drogowej należy zastosować masę mineralno-asfaltową, grysowo-żwirową KR 1-2. Obustronne pobocza o średniej szerokości 25 cm należy wyprofilować i utwardzić mieszanką z kruszyw łamanymi 0-31,5 mm o średniej grubości warstwy 7 cm po zagęszczeniu. Tak utwardzone pobocza podlegają będą powierzchniowemu utrwaleniu z podwójnym rozsypaniem grysów. Istniejące zjazdy w obrębie pasa drogowego z uwagi na podniesienie niwelety jezdni wyprofilowane zostaną mieszanką z kruszyw łamanymi 0-31,5mm.

2) Przebudowa drogi wewnętrznej dz. nr ewid. 208/1 w Woli Dębowieckiej

Planowana przebudowa drogi dz. nr ewid. 208/1 w Woli Dębowieckiej obejmuje odcinek o długości 70 m wraz z rozjazdami. Szerokość jezdni z nawierzchnią bitumiczną po wykonaniu przebudowy będzie zmienna i wynosić będzie od 2,5 m na długości 13 m z poszerzeniem do 3 m na długości 57 m. Przebudowę drogi należy rozpocząć od obustronnego mechanicznego ścięcia zawyżonych

poboczy o średniej grubości do 10 cm, na szerokości 0,25 m, wraz z transportem urobku wg uznania Wykonawcy. Następnie należy wykonać frezowanie nawierzchni bitumicznej w miejscu połączenia z istniejącą nawierzchnią asfaltową. Następnie istniejąca nawierzchnia zostanie mechanicznie oczyszczona. Na tak przygotowanym podłożu przyjęto ułożenie dwuwarstwowej nawierzchni z masy mineralno-asfaltowej: wyrównawcza warstwa profilowa o średniej grubości 2 cm + warstwa ścierna o grubości 4 cm. Do ułożenia nowej nawierzchni jezdni drogowej należy zastosować masę mineralno-asfaltową, grysowo-żwirową KR 1-2. Obustronne pobocza o szerokości 25 cm należy wyprofilować i utwardzić mieszanką z kruszyw łamanych 0-31,5 mm o średniej grubości warstwy 6 cm po zagęszczeniu. Tak utwardzone pobocza podlegają będą powierzchniowemu utrwaleniu z podwójnym rozsypaniem grysów. Istniejące zjazdy w obrębie pasa drogowego z uwagi na podniesienie niwelety jezdni wyprofilowane zostaną mieszanką z kruszyw łamanych 0-31,5 mm.

3) Przebudowa drogi wewnętrznej dz. nr ewid. 517 w Woli Dębowieckiej

Planowana przebudowa drogi wewnętrznej nr ewid. 517 w Woli Dębowieckiej obejmuje odcinek o długości około 133,5 m wraz z rozjazdem. Szerokość jezdni z nawierzchnią bitumiczną po wykonaniu przebudowy wynosić będzie 2,5 m, szerokość poboczy 15 cm.

Przebudowę drogi należy rozpocząć od mechanicznego ścięcia poboczy grubości do 10 cm na szerokości 20 cm, wraz z wywozem urobku według uznania Wykonawcy. Istniejącą nawierzchnię żwirową i gruntowo - żwirową jezdni drogowej wraz z bezpośrednio zalegającym pod nią podłożem, na całym przebiegu przebudowywanej drogi należy mechanicznie wyrównać i wyprofilować pod projektowane konstrukcyjne warstwy podbudowy na szerokości 2,8 m. Na tak przygotowanym podłożu zostanie wykonana podbudowa z mieszanki kruszyw łamanych 0-31,5 mm o grubości 10 cm po zagęszczeniu. Warstwy konstrukcyjne podłoża należy ułożyć na całej szerokości. Na tak przygotowanym podłożu, odpowiednio zagęszczonym, przyjęto ułożenie dwuwarstwowej nawierzchni z masy mineralno - asfaltowej: warstwa wiążąca o grubości 3 cm + warstwa ścierna o grubości 4 cm, z uwzględnieniem skropienia warstwy wiążącej asfaltem, przed ułożeniem warstwy ścierniej. Do ułożenia nowej nawierzchni jezdni drogowej należy zastosować masę mineralno-asfaltową, grysowo-żwirową KR 1-2. Szerokość jezdni wynosić będzie od 2,5 m. Obustronne pobocza o szerokości 15 cm należy wyprofilować i utwardzić mieszanką z kruszyw łamanych 0-31,5 mm o średniej grubości warstwy 7 cm po zagęszczeniu. Tak utwardzone pobocza podlegają będą powierzchniowemu utrwaleniu z podwójnym rozsypaniem grysów. Istniejące zjazdy w obrębie pasa drogowego z uwagi na podniesienie niwelety jezdni wyprofilowane zostaną mieszanką z kruszyw łamanych 0-31,5 mm.

Część V – Przebudowa dróg wewnętrznych w Duląbce

W zakresie części nr V zawiera się:

1) Przebudowa drogi wewnętrznej „za strażą” w Duląbce

Planowana przebudowa drogi „za strażą” w Duląbce obejmuje odcinek o długości ok. 100 m oraz remont placu przy remizie strażackiej. Szerokość jezdni drogowej z nawierzchnią bitumiczną po wykonaniu przebudowy będzie zmienna i wynosić będzie od 2,7 m do 3,2 m. Przebudowę drogi należy rozpocząć od obustronnego mechanicznego ścięcia zawyżonych poboczy o średniej grubości do 10 cm, na szerokości 0,3 m, wraz z transportem urobku wg uznania Wykonawcy. Następnie

należy wykonać frezowanie nawierzchni bitumicznej w miejscu połączenia z istniejącą nawierzchnią asfaltową. Istniejąca nawierzchnia zostanie mechanicznie oczyszczona. Na końcowym odcinku drogi o długości 52 m (strona prawa) przyjęto ułożenie betonowych korytek odwadniających na ławie betonowej. Ponadto na odcinku 24 m przyjęto wykonanie podbudowy z mieszanki kruszyw łamanych 0-31,5 mm o szerokości 50 cm oraz grubości po zagęszczeniu 5 cm pod projektowane poszerzenie jezdni. Na tak przygotowanym podłożu przyjęto ułożenie dwuwarstwowej nawierzchni z masy mineralno-asfaltowej: warstwa wiążąca o grubości 3 cm + warstwa ścieralna o grubości 4 cm. Do ułożenia nowej nawierzchni jezdni drogowej należy zastosować masę mineralno-asfaltową, grysowo-żwirową KR 1-2. Obustronne pobocza należy wyprofilować i utwardzić mieszanką z kruszyw łamanych 0-31,5 mm o średniej grubości warstwy 7 cm po zagęszczeniu. Tak utwardzone pobocza podlegają będą powierzchniowemu utrwaleniu z podwójnym rozsypaniem grysów. Istniejące zjazdy w obrębie pasa drogowego z uwagi na podniesienie niwelety jezdni wyprofilowane zostaną mieszanką z kruszyw łamanych 0-31,5 mm. Ponadto na odcinku poprzedzającym przebudowywany odcinek przewidziano remont nawierzchni asfaltowej na placu przy remizie OSP. Istniejącą nawierzchnię asfaltową należy zafrezować w miejscach połączenia z drogą gminną o nawierzchni asfaltowej. Następnie nawierzchnię należy mechanicznie oczyścić. Na tak przygotowanym podłożu przyjęto ułożenie dwuwarstwowej nawierzchni z mieszanek mineralno-asfaltowych: warstwa wiążąca o gr. 3 cm + warstwa ścieralna o gr. 4 cm z uwzględnieniem skropienia emulsją asfaltową pomiędzy warstwami.

2) Przebudowa drogi wewnętrznej k. Królikowskiego w Duląbce

Planowana przebudowa drogi dz. nr ewid. 58 w m. Duląbka obejmuje odcinek

o długości 68 m. Szerokość jezdni z nawierzchnią bitumiczną po wykonaniu przebudowy będzie zmienna i wynosić będzie od 2,7 m na odcinku o długości 40,3 m z poszerzeniem do 3 m na długości 27,7 m. Przebudowę drogi należy rozpocząć od obustronnego mechanicznego ścięcia zawyżonych poboczy o średniej grubości do 10 cm, na szerokości 0,3 m, wraz z transportem urobku wg uznania Wykonawcy. Następnie należy wykonać frezowanie nawierzchni bitumicznej w miejscu połączenia z istniejącą nawierzchnią asfaltową. Istniejąca nawierzchnia zostanie mechanicznie oczyszczona oraz skropiona asfaltem. Ze względu na znaczne uszkodzenia i deformacje na całym odcinku drogi przyjęto wyrównanie istniejącej nawierzchni mieszanką mineralno-asfaltową o średniej grubości 4 cm. Nawierzchnia ta zostanie dodatkowo wzmocniona siatką z włókien szklanych o wytrzymałości 50x50kN. Siatkę należy wbudować na profilowej warstwie z mieszanki mineralno-asfaltowej. Przed przystąpieniem do układania warstwy wiążącej, wzmocniona siatką warstwa profilowa podlegać będzie dokładnemu skropieniu asfaltem. Na tak przygotowanym podłożu przyjęto ułożenie dwuwarstwowej nawierzchni z masy mineralno-asfaltowej: warstwa wiążąca o grubości 3 cm + warstwa ścieralna o grubości 4 cm. Do ułożenia nowej nawierzchni jezdni drogowej należy zastosować masę mineralno-asfaltową, grysowo-żwirową KR 1-2. Obustronne pobocza o szerokości 25 cm należy wyprofilować i utwardzić mieszanką z kruszyw łamanych 0-31,5 mm o średniej grubości warstwy 11 cm po zagęszczeniu. Tak utwardzone pobocza podlegają będą powierzchniowemu utrwaleniu z podwójnym rozsypaniem grysów

Część VI – Przebudowa dróg wewnętrznych w Dębowcu

W zakresie części nr VI zawiera się:

1) Przebudowa drogi wewnętrznej dz. nr ewid. 1863/14 oraz 1863/8 w Dębowcu

Planowana przebudowa drogi dz. nr ewid. 1863/14 oraz 1863/8 w Dębowcu obejmuje odcinek o długości 215 m wraz z rozjazdem. Szerokość jezdni z nawierzchnią bitumiczną po wykonaniu przebudowy wynosić będzie 3 m, a szerokość poboczy 30 cm.

Przebudowę drogi należy rozpocząć od rozebrania warstwy utwardzenia jezdni do grubości 40 cm na całym odcinku drogi i szerokości 3,6 m. W kolejnym etapie Zamawiający przewiduje regulację studni kanalizacyjnych. Następnie podłoże jezdni drogowej na całym przebiegu przebudowywanej drogi należy mechanicznie wyrównać i wyprofilować pod projektowane konstrukcyjne warstwy podbudowy. Na tak przygotowanym podłożu należy wykonać dolną warstwę podbudowy z kruszyw łamanych 0-63 mm o grubości 20 cm, na szerokości 3,6 m. Na tak przygotowanym podłożu zostanie wykonana górna warstwa podbudowy z kruszyw łamanych, mieszanka z kruszyw łamanych 0-31,5 mm o łącznej grubości 15 cm po zagęszczeniu. Warstwy konstrukcyjne podłoża należy ułożyć szerokości 3,6 m. Na podłoże, odpowiednio zagęszczone, przyjęto ułożenie dwuwarstwowej nawierzchni z masy mineralno-asfaltowej: warstwa wiążąca o grubości 3 cm + warstwa ścieralna o grubości 4 cm, z uwzględnieniem skropienia warstwy wiążącej asfaltem, przed ułożeniem warstwy ścieralnej. Do ułożenia nowej nawierzchni jezdni drogowej należy zastosować masę mineralno-asfaltową, grysowo-żwirową KR 1-2. Szerokość jezdni wynosić będzie 3 m. Ponadto, na początkowym odcinku drogi przyjęto remont przepustu rurowego o średnicy 60 cm (rozbiórka istniejącego przepustu, wykonanie podbudowy, ułożenie nowego przepustu z betonowych rur kielichowych śr. 60 cm wraz z obsypką). Obustronne pobocza o szerokości 30 cm należy wyprofilować i utwardzić mieszanką z kruszyw łamanych 0-31,5 mm o średniej grubości warstwy 7 cm po zagęszczeniu. Tak utwardzone pobocza podlegają będą powierzchniowemu utrwaleniu z podwójnym rozsypaniem grysów. Istniejące zjazdy w obrębie pasa drogowego z uwagi na podniesienie niwelety jezdni wyprofilowane zostaną mieszanką z kruszyw łamanych 0-31,5 mm oraz mieszanką mineralno-asfaltową.

2) Przebudowa drogi wewnętrznej dz. nr ewid. 2249 w Dębowcu

Planowana przebudowa drogi dz. nr ewid. 2249 w Dębowcu obejmuje odcinek o długości 105 m wraz z rozjazdem. Szerokość jezdni z nawierzchnią bitumiczną po wykonaniu przebudowy wynosić będzie 3 m, a szerokość poboczy 25 cm. Przebudowę drogi należy rozpocząć od rozebrania warstwy utwardzenia jezdni do grubości 20 cm na końcowym odcinku drogi o długości 15 m i szerokości 3,5 m. Na tak przygotowanym podłożu należy wykonać dolną warstwę podbudowy z kruszyw łamanych 0-63 mm o grubości 20 cm. Następnie podłoże jezdni drogowej na całym przebiegu przebudowywanej drogi należy mechanicznie wyrównać i wyprofilować pod projektowane konstrukcyjne warstwy podbudowy na szerokości 3,5 m. Na tak przygotowanym podłożu zostanie wykonana podbudowa z kruszyw łamanych, mieszanka z kruszyw łamanych 0-31,5 mm o łącznej grubości 10 cm po zagęszczeniu. Warstwy konstrukcyjne podłoża należy ułożyć na całej szerokości – 3,5 m. Na tak przygotowanym podłożu, odpowiednio zagęszczonym, przyjęto ułożenie dwuwarstwowej nawierzchni z masy mineralno-asfaltowej: warstwa wiążąca o grubości 3 cm + warstwa ścieralna o grubości 4 cm, z uwzględnieniem skropienia warstwy wiążącej asfaltem, przed ułożeniem warstwy ścieralnej. Do ułożenia nowej nawierzchni jezdni drogowej należy zastosować masę mineralno-asfaltową, grysowo-żwirową KR 1-2. Szerokość jezdni wynosić będzie 3 m. Obustronne pobocza o szerokości 25 cm należy wyprofilować i utwardzić mieszanką z kruszyw łamanych 0-31,5 mm o średniej grubości warstwy 7 cm po zagęszczeniu. Tak utwardzone pobocza

podlegały będą powierzchniowemu utrwaleniu z podwójnym rozsypaniem grysów. Istniejące zjazdy w obrębie pasa drogowego z uwagi na podniesienie niwelety jezdni wyprofilowane zostaną mieszanką z kruszyw łamanych 0-31,5 mm.

3) Przebudowa drogi wewnętrznej dz. nr ewid. 2323 w Dębowcu

Planowana przebudowa drogi dz. nr ewid. 2323 w Dębowcu obejmuje odcinek o długości 62 m. Szerokość jezdni z nawierzchnią bitumiczną po wykonaniu przebudowy wynosić będzie 3 m, a szerokość poboczy 25 cm. Przebudowę drogi należy rozpocząć od rozebrania warstwy utwardzenia jezdni do grubości 20 cm na końcowym odcinku drogi o długości 20 m i szerokości 3,5 m. Na tak przygotowanym podłożu należy wykonać dolną warstwę podbudowy z kruszyw łamanych 0-63 mm o grubości 20 cm. W kolejnym etapie Zamawiający przewiduje regulację studni kanalizacyjnych. Następnie podłoże jezdni drogowej na całym przebiegu przebudowywanej drogi należy mechanicznie wyrównać i wyprofilować pod projektowane konstrukcyjne warstwy podbudowy na szerokości 3,5 m. Na tak przygotowanym podłożu zostanie wykonana podbudowa z kruszyw łamanych, mieszanka z kruszyw łamanych 0-31,5 mm o łącznej grubości 10 cm po zagęszczeniu. Warstwy konstrukcyjne podłoża należy ułożyć na całej szerokości – 3,5 m. Na tak przygotowanym podłożu, odpowiednio zagęszczonym, przyjęto ułożenie dwuwarstwowej nawierzchni z masy mineralno-asfaltowej: warstwa wiążąca o grubości 3 cm + warstwa ścieralna o grubości 4 cm, z uwzględnieniem skropienia warstwy wiążącej asfaltem, przed ułożeniem warstwy ścieralnej. Do ułożenia nowej nawierzchni jezdni drogowej należy zastosować masę mineralno-asfaltową, grysowo-żwirową KR 1-2. Szerokość jezdni wynosić będzie 3 m. Obustronne pobocza o szerokości 25 cm należy wyprofilować i utwardzić mieszanką z kruszyw łamanych 0-31,5 mm o średniej grubości warstwy 7 cm po zagęszczeniu. Tak utwardzone pobocza podlegały będą powierzchniowemu utrwaleniu z podwójnym rozsypaniem grysów. Istniejące zjazdy w obrębie pasa drogowego z uwagi na podniesienie niwelety jezdni wyprofilowane zostaną mieszanką z kruszyw łamanych 0-31,5 mm.

Część VII – Przebudowa drogi wewnętrznej dz. nr ewid. 1021 w Dzielcu

Planowana przebudowa drogi dz. nr ewid. 1021 w Dzielcu obejmuje odcinek o długości 325 m. Szerokość jezdni z nawierzchnią bitumiczną po wykonaniu przebudowy wynosić będzie 2,6 m, a szerokość poboczy 25 cm. Przebudowę drogi należy rozpocząć od rozebrania warstwy utwardzenia jezdni do grubości 20 cm na początkowym odcinku drogi o długości 115 m i średniej szerokości 1,5 m pod planowane przesunięcie drogi (prostowanie przebiegu). Na tak przygotowanym podłożu należy wykonać dolną warstwę podbudowy z kruszyw łamanych 0-63 mm o grubości 20 cm. Następnie podłoże jezdni drogowej na całym przebiegu przebudowywanej drogi należy mechanicznie wyrównać i wyprofilować pod projektowane konstrukcyjne warstwy podbudowy na szerokości 3,1 m. Na tak przygotowanym podłożu zostanie wykonana podbudowa z kruszyw łamanych, mieszanka z kruszyw łamanych 0-31,5 mm o łącznej grubości 15 cm po zagęszczeniu. Warstwy konstrukcyjne podłoża należy ułożyć na całej szerokości – 3,1 m. Na tak przygotowanym podłożu, odpowiednio zagęszczonym, przyjęto ułożenie dwuwarstwowej nawierzchni z masy mineralno-asfaltowej: warstwa wiążąca o grubości 3 cm + warstwa ścieralna o grubości 4 cm, z uwzględnieniem skropienia warstwy wiążącej asfaltem, przed ułożeniem warstwy ścieralnej. Do

ułożenia nowej nawierzchni jezdni drogowej należy zastosować masę mineralno-asfaltową, grysowo-żwirową KR 1-2. Szerokość jezdni wynosić będzie 2,6 m. Obustronne pobocza o szerokości 25 cm należy wyprofilować i utwardzić mieszanką z kruszyw łamanych 0-31,5 mm o średniej grubości warstwy 7 cm po zagęszczeniu. Tak utwardzone pobocza podlegają będą powierzchniowemu utrwaleniu

z podwójnym rozsypaniem grysów. Istniejące zjazdy w obrębie pasa drogowego z uwagi na podniesienie niwelety jezdni wyprofilowane zostaną mieszanką z kruszyw łamanych 0-31,5 mm.

Część VIII – Przebudowa i remont dróg w Zarzeczcu i Majscowej

W zakresie części nr VIII zawiera się:

1) Przebudowa drogi wewnętrznej dz. nr ewid. 1969 w Zarzeczcu

Planowana przebudowa drogi wewnętrznej nr ewid. 1969 w Zarzeczcu obejmuje odcinek o długości około 295 m. Szerokość jezdni z nawierzchnią bitumiczną po wykonaniu przebudowy wynosić będzie 2,4 m, szerokość poboczy 10 cm. Przebudowę drogi należy rozpocząć od mechanicznego skarpowania/ścięcia poboczy na szerokości 10 cm, wraz z wywozem urobku według uznania Wykonawcy. Istniejącą nawierzchnię jezdni drogowej wraz z bezpośrednio zalegającym pod nią podłożem, na całym przebiegu przebudowywanej drogi należy mechanicznie wyrównać i wyprofilować pod projektowane konstrukcyjne warstwy podbudowy na szerokości 2,6 m. Na tak przygotowanym podłożu zostanie wykonana podbudowa z mieszanki kruszyw łamanych 0-31,5 mm o grubości 10 cm po zagęszczeniu. Warstwy konstrukcyjne podłoża należy ułożyć na całej szerokości. Na tak przygotowanym podłożu, odpowiednio zagęszczonym, przyjęto ułożenie jednowarstwowej nawierzchni z masy mineralno – asfaltowej - warstwa ścieralna o grubości 6 cm. Do ułożenia nowej nawierzchni jezdni drogowej należy zastosować masę mineralno-asfaltową, grysowo-żwirową KR 1-2. Szerokość jezdni wynosić będzie 2,4 m. Obustronne pobocza o szerokości 10 cm należy wyprofilować i utwardzić mieszanką z kruszyw łamanych 0-31,5 mm o średniej grubości warstwy 7 cm po zagęszczeniu. Tak utwardzone pobocza podlegają będą powierzchniowemu utrwaleniu z podwójnym rozsypaniem grysów.

2) Remont drogi gminnej Nr 113281R (dz. nr ewid. 60) w Majscowej

Planowany remont drogi dz. nr ewid. 60 w Majscowej obejmuje odcinek o długości około 84 m. Szerokość jezdni z nawierzchnią bitumiczną po wykonaniu remontu nie zmienia się i wynosić będzie 2,5 m na odcinku o długości 17 m, oraz 3,0 m na odcinku o długości 67,5 m. Remont drogi należy rozpocząć od obustronnego mechanicznego ścięcia zawyżonych poboczy o średniej grubości do 10 cm, na szerokości 0,3 m, wraz z transportem urobku wg uznania Wykonawcy. Następnie należy wykonać frezowanie nawierzchni bitumicznej w miejscu połączenia z istniejącą nawierzchnią asfaltową. Istniejąca nawierzchnia zostanie mechanicznie oczyszczona. Na tak przygotowanym podłożu, przyjęto ułożenie dwuwarstwowej nawierzchni z masy mineralno-asfaltowej: warstwa wiążąca o grubości 3 cm + warstwa ścieralna o grubości 4 cm, z uwzględnieniem skropienia warstwy wiążącej asfaltem, przed ułożeniem warstwy ścieralnej. Do ułożenia nowej nawierzchni jezdni drogowej należy zastosować masę mineralno-asfaltową, grysowo-żwirową KR 1-2. Ponadto, na końcowym odcinku drogi o długości 33 m (strona prawa) przyjęto ułożenie betonowych korytek odwadniających na ławie betonowej. Obustronne pobocza o średniej szerokości 20 cm należy

wyprofilować i utwardzić mieszanką z kruszyw łamanych 0-31,5 mm o średniej grubości warstwy 7 cm po zagęszczeniu. Tak utwardzone pobocza podlegały będą powierzchniowemu utrwaleniu z podwójnym rozsypaniem grysów. Istniejące zjazdy w obrębie pasa drogowego z uwagi na podniesienie niwelety jezdni wyprofilowane zostaną mieszanką z kruszyw łamanych 0-31,5mm, natomiast istniejące zjazdy bitumiczne zostaną wyprofilowane mieszanką mineralno-asfaltową.

Część IX – Przebudowa dróg wewnętrznych w Foluszu i Woli Cieklińskiej

1) Przebudowa drogi wewnętrznej dz. nr ewid. 233/7, 241/1, 234 oraz 195 w Foluszu

Planowana przebudowa drogi w Foluszu obejmuje odcinek o długości 190 m wraz z rozjazdem. Szerokość jezdni z nawierzchnią bitumiczną po wykonaniu przebudowy będzie zmienna i wynosić będzie od 3,5 m na początkowym odcinku drogi o długości 100 m, następnie na odcinku 24 m ulega przewężeniu i na końcowym odcinku o długości 66 m osiąga szerokość 2,7 m, szerokość poboczy od 20 cm do 40 cm.

Przebudowę drogi należy rozpocząć od mechanicznego ścięcia poboczy grubości do 10 cm, wraz z wywozem urobku według uznania Wykonawcy. Następnie należy wykonać frezowanie nawierzchni bitumicznej w miejscu połączenia z istniejącą nawierzchnią asfaltową. Istniejącą nawierzchnię żwirową i gruntowo - żwirową jezdni drogowej wraz z bezpośrednio zalegającym pod nią podłożem, na całym przebiegu przebudowywanej drogi należy mechanicznie wyrównać i wyprofilować pod projektowane konstrukcyjne warstwy podbudowy na zmiennej szerokości od 3,3 m do 4,15 m. Na tak przygotowanym podłożu zostanie wykonana podbudowa z mieszanki kruszyw łamanych 0-31,5 mm o grubości: 8 cm po zagęszczeniu na początkowym odcinku drogi o długości 124 m, oraz o grubości 15 cm na końcowym odcinku drogi o długości 66 m. Warstwy konstrukcyjne podłoża należy ułożyć na całej szerokości. Na tak przygotowanym podłożu, odpowiednio zagęszczonym, przyjęto ułożenie dwuwarstwowej nawierzchni z masy mineralno - asfaltowej: warstwa wiążąca o grubości 3 cm + warstwa ścieralna o grubości 4 cm, z uwzględnieniem skropienia warstwy wiążącej asfaltem, przed ułożeniem warstwy ścieralnej. Do ułożenia nowej nawierzchni jezdni drogowej należy zastosować masę mineralno-asfaltową, grysowo-żwirową KR 1-2. Szerokość jezdni będzie zmienna i wynosić będzie od 2,7 m do 3,5 m. Obustronne pobocza o zmiennej szerokości od 20 cm do 40 cm należy wyprofilować i utwardzić mieszanką z kruszyw łamanych 0-31,5 mm o średniej grubości warstwy 7 cm po zagęszczeniu. Tak utwardzone pobocza podlegały będą powierzchniowemu utrwaleniu z podwójnym rozsypaniem grysów. Istniejące zjazdy w obrębie pasa drogowego z uwagi na podniesienie niwelety jezdni wyprofilowane zostaną mieszanką z kruszyw łamanych 0-31,5 mm. Ponadto na odcinku o długości 200 m przyjęto oczyszczenie istniejącego rowu z namułu.

2) Przebudowa drogi wewnętrznej „przez wieś” w Woli Cieklińskiej

Planowana przebudowa drogi dz. nr ewid. 38, 465/1 w Woli Cieklińskiej obejmuje odcinek o długości ok. 309 m wraz z rozjazdami. Szerokość jezdni z nawierzchnią bitumiczną po wykonaniu przebudowy będzie zmienna i wynosić będzie od 3,1 m na długości 165,6 m, następnie na odcinku 9,3 m ulega poszerzeniu by dalej na odcinku 134,4 osiągnąć szerokość 3,3 m.

Przebudowę drogi należy rozpocząć od obustronnego mechanicznego ścięcia zawyżonych poboczy o średniej grubości do 10 cm, na szerokości 0,4 m, wraz z transportem urobku wg uznania Wykonawcy. Następnie należy wykonać frezowanie nawierzchni bitumicznej w miejscu połączenia z istniejącą nawierzchnią asfaltową. Istniejąca nawierzchnia zostanie mechanicznie oczyszczona. Na tak przygotowanym podłożu przyjęto ułożenie dwuwarstwowej nawierzchni z masy mineralno-

asfaltowej: warstwa wiążąca o grubości 3 cm + warstwa ścieralna o grubości 4 cm. Do ułożenia nowej nawierzchni jezdni drogowej należy zastosować masę mineralno-asfaltową, grysowo-żwirową KR 1-2.

Obustronne pobocza o szerokości 30 cm należy wyprofilować i utwardzić mieszanką z kruszyw łamanych 0-31,5 mm o średniej grubości warstwy 7 cm po zagęszczeniu. Tak utwardzone pobocza podlegały będą powierzchniowemu utrwaleniu z podwójnym rozsypaniem grysów Istniejące zjazdy w obrębie pasa drogowego z uwagi na podniesienie niwelety jezdni wyprofilowane zostaną mieszanką z kruszyw łamanych 0-31,5 mm.

3. Szczegółowy zakres robót został określony w dokumentacji, która określa zakres i sposób wykonania robót - **załącznik nr 8** do SWZ. W skład dokumentacji wchodzi: przedmiary robót, mapy poglądowe, specyfikacja techniczna wykonania i odbioru robót.

Wszystkie powyższe dokumenty należy rozpatrywać wspólnie i ich treść traktować jako wzajemnie się uzupełniające.

4. Zamawiający nie wymaga wizji lokalnej, o której mowa w art. 131 ust 2 ustawy Pzp. Natomiast **Zamawiający wskazuje możliwość dokonania przez Wykonawców wizji lokalnej terenu budowy i jego otoczenia po uprzednim uzgodnieniu terminu.** W takim przypadku koszty dokonania wizji lokalnej należy wliczyć do ceny oferty.
5. Roboty należy wykonać w sposób zgodny z zasadami sztuki budowlanej i wiedzy technicznej, dokumentacją wraz ze specyfikacją techniczną wykonania i odbioru robót budowlanych obowiązującymi przepisami i aktualnymi normami, przy dołożeniu należytej staranności.
6. Wykonawca zrealizuje roboty budowlane stanowiące przedmiot umowy z materiałów własnych.
7. Do wykonania robót należy użyć materiałów posiadających wymagane atesty i certyfikaty. Zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 305/2011 z dnia 9 marca 2011 r. ustanawiającego zharmonizowane warunki wprowadzania do obrotu wyrobów budowlanych i uchylającego dyrektywę Rady 89/106/EWG (Dz. Urz. UE L 88 z 04.04.2011, str. 5) powinny one odpowiadać, co do jakości wymaganiom określonym ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1213 ze zm.).
8. Wykonawca zobowiązany jest przedłożyć Zamawiającemu **kosztorys ofertowy i harmonogram rzeczowo-finansowy** do 7 dni od zawarcia umowy. Wykonawca zrealizuje przedmiot umowy zgodnie z przedłożonym i zaakceptowanym przez Zamawiającego **harmonogramem rzeczowo-finansowym.**
9. Wykonawca zobowiązany jest posiadać **aktualne ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej** z tytułu prowadzonej działalności gospodarczej na sumę gwarancyjną w wysokości określonej dla każdej z części odrębnie (zgodnie z zapisami określonymi w Załączniku nr 7 Projektowane postanowienia umowy).
10. Wykonawca ponosi odpowiedzialność za szkody wyrządzone w związku z realizacją przedmiotu umowy, w tym za szkody wynikłe na skutek działania lub zaniechania Podwykonawców w czasie od daty protokolarnego przejścia terenu budowy przez Wykonawcę do daty protokolarnego oddania budowy (odbioru końcowego robót) na zasadach ogólnych. W przypadku zniszczenia lub uszkodzenia istniejącej infrastruktury, za które Wykonawca ponosi odpowiedzialność na zasadach ogólnych, Wykonawca zostanie wezwany do naprawy, w odpowiednim terminie wyznaczonym

przez Zamawiającego. W przypadku bezskutecznego upływu terminu wskazanego w wezwaniu Zamawiający dokona niezbędnych napraw na koszt Wykonawcy.

11. Wszystkie zastosowane przez Wykonawcę materiały i urządzenia muszą być fabrycznie nowe, wcześniej nieużywane. Na zastosowane materiały i urządzenia Wykonawca przekaże Zamawiającemu dokumenty gwarancyjne w języku polskim.
12. Wymaga się, aby zgłoszony przez Wykonawcę kierownik budowy był obecny na terenie budowy w trakcie realizacji robót.
13. Wykonawca własnym staraniem i na własny koszt zorganizuje plac budowy, w tym ze szczególną starannością właściwie zabezpieczy i oznakuje teren prowadzenia robót. Koszt zorganizowania i rozbiórki czasowego zaplecza budowy należy wliczyć w cenę oferty.
14. Wszystkie prace prowadzone będą przez Wykonawcę zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP oraz przeciwpożarowymi, a także przepisów i wytycznych odnoszących się do zapobiegania epidemii Covid-19.
15. Wykonawca jest zobowiązany do prowadzenia na bieżąco na budowie dokumentacji jakościowej.
16. Wykonawca zobowiązany jest informować Zamawiającego o problemach lub okolicznościach mogących wpłynąć na jakość robót, sposób i zakres wykonywania robót oraz termin ich zakończenia.
17. Wykonawca jest zobowiązany przedstawić do zatwierdzenia kart materiałowych przed wbudowaniem materiału na co najmniej 7 dni roboczych.
18. Wykonawca zobowiązany jest zapewnić nadzór nad terenem budowy oraz zapewnić warunki bezpieczeństwa dla osób trzecich.
19. Wykonawca zobowiązany jest niezwłocznie informować Zamawiającego o zaistniałych na terenie budowy wypadkach i kontrolach.
20. Wykonawca zobowiązany jest umożliwić wstęp na teren budowy pracownikom organów nadzoru i kontroli.
21. Wykonawca dokona wytyczenia geodezyjnego oraz geodezyjnej inwentaryzacji powykonawczej. Koszt geodezyjnej inwentaryzacji powykonawczej ponosi Wykonawca.
22. Wykonawca w razie konieczności będzie zobowiązany uzyskać własnym staraniem i na własny koszt wszelkie konieczne zgody właścicieli nieruchomości i dróg zajmowanych lub wykorzystywanych w celu dojazdu na teren budowy. Wszelkie koszty z tym związane, w szczególności koszty uzyskania zgód i zezwoleń uważa się za wliczone w wynagrodzenie za przedmiot umowy.
23. Zamawiający nie zapewnia mediów (tj. np. energii elektrycznej, wody, kanalizacji (WC)) do realizacji robót budowlanych. Organizację mediów niezbędnych do realizacji robót i koszty korzystania z mediów ponosi Wykonawca.
24. Jeśli na potrzeby wykonania zamówienia zachodzić będzie konieczność zajęcia pasa drogowego, Wykonawca wystąpi z wnioskiem o zezwolenie na zajęcie pasa drogowego i ponosić będzie opłaty za zajętość pasa drogowego. Wszelkie koszty związane z realizacją robót budowlanych obciążać będą Wykonawcę.
25. Wykonawca zobowiązany jest na bieżąco usuwać zbędne materiały z rozbiórki i odpady z terenu budowy.
26. Materiały z robót (odpady) oraz inne materiały należy zutylizować zgodnie z przepisami prawa regulującymi sposób zabezpieczenia i usuwania danych wyrobów. Koszt ich załadowania, wyładowania, transportu i przekazania odpadów do utylizacji ponosi Wykonawca.

27. Po zakończeniu prac Wykonawca zobowiązany jest przywrócić do stanu pierwotnego teren stanowiący dojazd oraz teren zajęty czasowo pod plac budowy.
28. Wykonawca wykona powykonawczą dokumentację odbiorową zgodną z wymogami prawa i wymogami dokumentacji opisującej przedmiot zamówienia oraz dostarczy dokumentację potwierdzającą jakość użytych materiałów, instrukcje obsługi, użytkowania.
29. W okresie gwarancji wszystkie koszty związane z ewentualnymi naprawami przedmiotu umowy obciążają Wykonawcę, z wyłączeniem napraw elementów uszkodzonych przez użytkownika lub osoby trzecie, a także wynikłych z przyczyn zewnętrznych niezależnych od Wykonawcy i nie wynikłych z wad materiałów i robót.