

Opis przedmiotu zamówienia

do przetargu pn.: „**Remont drogi gminnej Nr 113267R Folusz – Dobrynia, w km 0+421 – 1+397 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 drogi gminnej Nr 113267R Folusz – Dobrynia w miejscowości Folusz w kilometrażu 0+421 – 1+397 zgodnie z poniższym zakresem:

1. Remont odcinków w kilometrażach: 0+421 – 1+012, 1+024 – 1+092, 1+125 – 1+163, 1+231 – 1+397 (zgodnie z dokumentacją podstawową)

Remont drogi należy rozpocząć od mechanicznego ścięcia poboczy o średniej grubości do 10 cm, z odwozem ścinki na odległość do 1 km. Ścięcie poboczy pozwoli na wykonanie niezbędnych robót związanych z ich remontem, w zakresie właściwego wyprofilowania oraz utwardzenia mieszanką tłuczniową, zapewniającego sprawny spływ wody deszczowej z nawierzchni jezdni, co po występujących opadach atmosferycznych wyeliminuje pojawianie się destrukcyjnie działających na obiekt zastoisk wody. Do ułożenia nowej nawierzchni jezdni drogowej należy zastosować masę mineralno – asfaltową, grysowo – żwirową KR 1-2. W miejscach styku projektowanej nowej nawierzchni z istniejącą nawierzchnią bitumiczną, dla zapewnienia właściwych ich połączeń, niezbędne jest wykonanie frezowania nawierzchni asfaltowej na zimno, z wywozem ścinki na odległość do 1 km. Głębokość frezowania 4 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 kg/m² powierzchni jezdni. Ze względu na znaczne uszkodzenia i deformacje niezbędne jest miejscowe wyrównanie nawierzchni masą mineralno – asfaltową. W zależności od stopnia zniszczenia i uszkodzenia nawierzchni, wykonanie remontu poszczególnych odcinków jezdni zaprojektowane zostało przy przyjęciu dwóch różnych technologii, co szczegółowo pokazane jest na rys. nr 1 w projekcie zagospodarowania terenu. Na mniej zniszczonych odcinkach jezdni oraz w obrębie skrzyżowań z drogami wewnętrznymi, należy ułożyć dwuwarstwową nawierzchnię bitumiczną, składającą się z 3 cm warstwy wiążącej i 4 cm warstwy ścieralnej. Pozostałe odcinki występujące w bardzo złym stanie technicznym wymagają ułożenia nawierzchni trójwarstwowej, dodatkowo wzmocnionej (zbrojonej) siatką z włókien szklanych, o wytrzymałości 50 x 50 kN, dostosowaną do wbudowania w nawierzchniach bitumicznych dróg i lotnisk. Siatkę należy wbudować na profilowej warstwie z mieszanki mineralno – bitumicznej o grubości 4 cm po zagęszczeniu, ułożonej na wcześniej oczyszczonej i skropionej asfaltem powierzchni istniejącej, zniszczonej nawierzchni jezdni. Przed przystąpieniem do układania warstwy wiążącej o grubości 3 cm, wzmocniona siatką warstwa profilowa podlegać będzie również dokładnemu skropieniu asfaltem w tożsamej ilości równej 0,5 kg/m² powierzchni. Na całej długości remontowanej drogi przewidziano

ułożenie warstwy ścieralnej, o grubości 4 cm po zagęszczeniu. Nową nawierzchnię jezdni należy wyprofilować z 2% spadkiem poprzecznym w kierunku przyległych rowów odwadniających. Po wykonaniu nowej nawierzchni bitumicznej, obustronne pobocza drogowe należy wyrównać, wyprofilować i na szerokości 75 cm utwardzić mieszanką tłuczniovą o średniej grubości warstwy 11 cm po zagęszczeniu. Zmiana niwelety jezdni drogowej po wykonanym remoncie drogi, wymaga wyrównania i wyprofilowania zjazdów mieszanką tłuczniovą.

2. Remont odcinków w km 1+092 – 1+125 i 1+163 – 1+231 (zgodnie z dokumentacją uzupełniającą)

Remont drogi należy rozpocząć od mechanicznego ścięcia poboczy o średniej grubości do 10 cm, z odwozem ścinki na odległość do 1 km. Ścięcie poboczy pozwoli na wykonanie niezbędnych robót związanych z ich remontem, w zakresie właściwego wyprofilowania oraz utwardzenia mieszanką tłuczniovą, zapewniającego sprawny spływ wody deszczowej z nawierzchni jezdni, co po występujących opadach atmosferycznych wyeliminuje pojawianie się destrukcyjnie działających na obiekt zastoisk wody. Do ułożenia nowej nawierzchni jezdni drogowej należy zastosować masę mineralno – asfaltową, grysowo – żwirową KR 1-2. W miejscach styku projektowanej nowej nawierzchni z istniejącą nawierzchnią bitumiczną, dla zapewnienia właściwych ich połączeń, niezbędne jest wykonanie frezowania nawierzchni asfaltowej na zimno, z wywozem ścinki na odległość do 1 km. Głębokość frezowania 4 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 kg/m² powierzchni jezdni. Ze względu na znaczne uszkodzenia i deformacje niezbędne jest miejscowe wyrównanie nawierzchni masą mineralno – asfaltową. Ze względu na zły stan techniczny drogi istniejąca jezdnia wymaga ułożenia nawierzchni trójwarstwowej, dodatkowo wzmocnionej (zbrojonej) siatką z włókien szklanych, o wytrzymałości 50 x 50 kN, dostosowaną do wbudowania w nawierzchniach bitumicznych dróg i lotnisk. Siatkę należy wbudować na profilowej warstwie z mieszanki mineralno – bitumicznej o grubości 4 cm po zagęszczeniu, ułożonej na wcześniej oczyszczonej i skropionej asfaltem powierzchni istniejącej, zniszczonej nawierzchni jezdni. Przed przystąpieniem do układania warstwy wiążącej o grubości 3 cm, wzmocniona siatką warstwa profilowa podlegać będzie również dokładnemu skropieniu asfaltem w tożsamej ilości równej 0,5 kg/m² powierzchni. Na całej długości remontowanej drogi przewidziano ułożenie warstwy ścieralnej, o grubości 4 cm po zagęszczeniu. Nową nawierzchnię jezdni należy wyprofilować z 2% spadkiem poprzecznym w kierunku przyległych rowów odwadniających. Po wykonaniu nowej nawierzchni bitumicznej, obustronne pobocza drogowe należy wyrównać, wyprofilować i na szerokości 75 cm utwardzić mieszanką tłuczniovą o średniej grubości warstwy 11 cm po zagęszczeniu. Zmiana niwelety jezdni drogowej po wykonanym remoncie drogi, wymaga wyrównania i wyprofilowania zjazdów mieszanką tłuczniovą.

Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia został opisany w dwóch wzajemnie uzupełniających się dokumentacjach projektowych, przedmiarach robót oraz Specyfikacjach Technicznych Wykonania i Odbioru Robót, które stanowią **Załącznik nr 2 do SWZ**.