

1. Przedmiot zamówienia

Przedmiotem zamówienia jest świadczenie usługi pełnienia funkcji inspektora nadzoru inwestorskiego w specjalności drogowej w ramach zadania inwestycyjnego polegającego na **przebudowie drogi powiatowej nr 2313Z na odcinku Zdbowo – Mączno – Rutwica od km 4+050 do km 7+364,76**.

2. Cel zamówienia

Zamawiający powierza sprawowanie nadzoru inwestorskiego nad realizacją zadania, o którym mowa w pkt 1 niniejszego opisu, w szczególności celem skutecznego wyegzekwowania od Wykonawcy robót budowlanych wymagań dotyczących prawidłowości wykonania, jakości stosowanych materiałów i robót, kosztów realizacji robót oraz wykonania robót zgodnie z przepisami prawa budowlanego oraz obowiązującymi normami i specyfikacjami technicznymi, projektami, decyzjami, zasadami wiedzy technicznej i umowami oraz nad terminowym i prawidłowym przebiegiem procesu inwestycyjnego w zakresie powierzonych zadań wraz z analizą dokumentacji i kontrolą w terenie prowadzonych robót (szczegółowy opis robót znajduje się w dokumentacji projektowej i specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót budowlanych stanowiącej załącznik nr 3 do zapytania ofertowego).

3. Zakres robót budowlanych

3.1 Roboty budowlane, nad którymi będzie sprawowany przedmiot nadzoru inwestorskiego obejmują prace związane z **przebudową drogi powiatowej nr 2313Z na odcinku Zdbowo – Mączno – Rutwica od km 4+050 do km 7+364,76 wraz z przebudową przejazdu kolejowego w ciągu linii kolejowej nr 403 Piła – Ulikowo w km 40+115 w ciągu drogi powiatowej nr 2313Z**.

Przebudowa drogi polega na:

- 1) wykonaniu niezbędnych poszerzeń istniejącej nawierzchni (szerokość istniejąca od 3,50m do 4,50m) do szerokości 5,50m;
- 2) wykonaniu w-wy ścieralnej nawierzchni z betonu asfaltowego gr. 5cm na uprzednio poszerzonej i wyprofilowanej istniejącej nawierzchni o szerokości 5,50m;
- 3) wykonaniu 2 zatok autobusowych, chodnika w miejscowości Mączno.

Przebudowa przejazdu polega na:

- 1) wymianie nawierzchni przejazdu;
- 2) wykonaniu w-wy ścieralnej nawierzchni z betonu asfaltowego na uprzednio poszerzonej i wyprofilowanej istniejącej nawierzchni o szerokości 8,10m za i przed przejazdem.

Projektowana droga rozpoczyna się w km 4+050,00, a kończy w km 7+364,76. Projektuje się drogę o nawierzchni bitumicznej, szerokości 5,50m o spadku daszkowym 2% na prostej na łukach z przechyłką jednostronną od 2% do 7%. Od km 4+500,00 do km 5+184,10 i od km 5+640,00 do km 7+364,76 projektuje się drogę o przekroju drogowym. Na odcinku od km 5+184 do km 5+640 (m-c Mączno projektuje się drogę o przekroju półulicznym z chodnikiem z kostki brukowej betonowej o szerokości 1,5m.

Projektuje się zatoki autobusowe o nawierzchni z kostki brukowej betonowej, z peronami dla podróżnych o szerokości 2,0m:

- strona lewa km 4+397,60 o szerokości zatoki 2,0m (brak miejsca na wykonanie zatoki pełnowymiarowej, zbyt wąski pas drogowy);
- strona prawa km 5+616,20 o szerokości zatoki 3,0m.

Jezdnia

Projektuje się jezdnię o szerokości 5,5m o spadku daszkowym 2%.

Niweletta

Projektowana podniesiona od 19 do 24cm w celu uzyskania projektowanego profilu poprzecznego i podłużnego oraz wymaganej nośności nawierzchni.

Konstrukcja nawierzchni

Przyjęto konstrukcję nawierzchni jezdni na podłożu G-1 dla kategorii ruchu KR 2. Dla nawierzchni na zjazdach przyjęto konstrukcje nawierzchni dla kategorii ruchu KR 1. Nie oblicza się obciążenia ruchem.

Poszerzenie drogi

- warstwa ścieralna z mieszanki min. asfaltowej AC8S gr. 4cm
- warstwa wiążąca z mieszanki min. asfaltowej AC16W gr. 8cm
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 gr. 20cm
- podbudowa pomocnicza z gruntocementu RM=5,0MPa, gr. 15cm

Poszerzenie wykonać z zastosowaniem wkładki geowłókniny pod warstwę ścieralną, szerokość wkładki 0,5m.

Jezdnia

- warstwa ścieralna z mieszanki min. asfaltowej AC8S gr. 4cm
- warstwa wiążąca z mieszanki min. asfaltowej AC16W gr. 8cm
- warstwa wyrównawcza z mieszanki min. asfaltowej AC8S

Skrzyżowania, zjazdy na drogi leśne

- warstwa ścieralna z mieszanki min. asfaltowej AC8S gr. 4cm
- warstwa wiążąca z mieszanki min. asfaltowej AC16W gr. 8cm
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 gr. 20cm

Zjazdy na posesje

Konstrukcja nawierzchni z kostki brukowej bet. gr. 8 cm na podbudowie zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 gr. 12cm.

Chodniki

Z kostki betonowej szarej gr. 8cm na podsypce piaskowej w obrzeżach trawnikowych szerokości 1,50m.

Krawężniki i chodniki

Chodniki

Z kostki betonowej szarej gr. 8cm na podsypce piaskowej w obrzeżach trawnikowych 30*8. Projektuje się chodnik o spadku jednostronnym 2,0% z kostki brukowej betonowej gr. 8cm w kolorze szarym na podsypce piaskowej grubości do 5cm). Na zjeździe w chodniku z kostki brukowej kolorowej gr. 8cm na podsypce cementowo-piaskowej gr. 3cm na podbudowie z kruszywa łamanego gr. 12 cm. W miejscu przejść dla pieszych krawężnik należy obniżyć do poziomu jezdni +2cm. Chodniki w obrzeżach betonowych 8x30 na podsypce cementowo-piaskowej. Na szerokości wjazdów obrzeże należy ułożyć na ławie z betonu b-15.

Krawężniki

Poza terenem zabudowanym przy obu krawędziach jezdni zaprojektowano krawężnik drogowy 12*25*100 na ławie betonowej z betonu b-15 (brak stopniowania warstw konstrukcyjnych nawierzchni – krawężnik zabezpieczy krawędzie jezdni przed załamywaniem).

W miejscowości Mączno przy lewej krawędzi zaprojektowano krawężnik 30*15, chodnik ograniczono obrzeżem betonowym 30*8 na ławie z betonu.

Pobocza

Przy krawędzi jezdni projektuje się pobocza o szerokości 1,0m i spadku 6%. Pobocza wykonać jako ziemne z gruntu dowiezionego z ukopu (dopuszcza się wykorzystanie frezów).

Sprawy własnościowe

Droga w części zlokalizowana jest na terenie będącym we władaniu Inwestora.

Geosiatka z włókna poliestrowego

Geosiatka jest materiałem tkanym, zbudowanym ze splecionych ze sobą włókien impregnowanych materiałami bitumicznymi. Może być wykonana z włókna szklanego lub poliestrowego. Do wzmocnienia poszerzanej nawierzchni projektuje się wykorzystanie siatki z włókna poliestrowego o właściwościach:

- gęstość 1,4g/3cm,
- względna odporność na wilgoć 100%,
- wydłużenie przy zrywaniu max. 12%,
- kurczliwość 8% przy 200°C,
- punkt topnienia Ts257 oC,
- punkt płynięcia T E240 oC,
- znikome pełzanie,
- wytrzymałość na rozciąganie podłużne i poprzeczne co najmniej 50kN.

Zastosowanie siatki nie wpływa na zmniejszenie grubości warstwy. Przy wbudowaniu włókniny należy uwzględnić następujące czynności:

- rozwinąć siatkę na równym podłożu,
- wyrównać i ułożyć bez pofałdowań,
- przytwierdzić początek rolki do podłoża za pomocą bolców mocujących,
- naprężyć siatkę przy pomocy urządzenia naciągającego i w razie potrzeby wyciąć otwory na pokrywy studzienek,
- posypać masą 0/5mm i zagęścić lekkim walcem.

Roboty ziemne

Roboty ziemne wynikają z konieczności wykonania koryta na poszerzeniach, uzupełnienia poboczny oraz wykonania rowów. Zakres robót ziemnych ujęty jest w przedmiarze robót.

Wielkości przedmiarowe

- nawierzchnia z miesz. min.-bit. w jezdni – 18 702,80 m²
- zjazdy naw. bitumiczna – 1 974,20 m²

- chodniki z kostki brukowej gr. 8 cm – 794,70 m²

Przepusty, bariery ochronne

W km 5+862,80 istnieje przepust betonowy o średnicy 80cm. Przepust pozostawia się bez zmian. Przepust pozostawia się bez zmian. Przy przepuszczeniu po obu krawędziach drogi od km 5+845,30 do km 5+880,30 projektuje się stalowe bariery ochronne bezprzekładkowe typu SP-15.

Technologia robót

Technologia i sposób wykonania robót zasadniczych, przedstawiona jest w przedmiarze robót.

Repery

Niwelacja i rzędne projektowanie odniesione są do reperów roboczych zlokalizowanych na punktach poligonowych.

Oznakowanie

Projekt oznakowania objęty jest osobnym opracowaniem. Nie przewiduje się ruchu zastępczego.

Przejazd kolejowy

Projektowana droga rozpoczyna się w km 6+827,60 a kończy w km 6+857,10. Projektuje się drogę o nawierzchni bitumicznej, szerokości 8,10m o spadku daszkowym 2% na prostej na łukach z przechyłką jednostronną od 2% do 7%. Przejścia z prostej w łuk i odwrotnie przechodzą płynnie na długości prostych przejściowych o długości 25 do (nie projektuje się krzywych przejściowych). Przy kącie zwrotu <5 stopni nie zaprojektowano wyokrągłeń. Na przebudowanym przejeździe została zaprojektowana nawierzchnia z betonowych płyt małogabarytowych wewnętrznych oraz doasfaltowaniem dojazdów do szyn.

Jezdnia

Projektuje się jezdnię o szerokości 8,1m o spadku daszkowym.

Niweleta projektowana podniesiona od 19 do 24 cm w celu uzyskania projektowanego profilu poprzecznego i podłużnego oraz wymaganej nośności nawierzchni.

Konstrukcja nawierzchni

Nawierzchnię zaprojektowano na podstawie Dz. Ustaw nr 43 z 1999 roku. Przyjęto konstrukcję nawierzchni jezdni na podłożu G-1 dla kategorii ruchu KR 2. Dla nawierzchni na zjazdach przyjęto konstrukcję nawierzchni dla kategorii ruchu KR 1. Nie oblicz się obciążenia ruchem.

Poszerzenie drogi

- warstwa ścieralna z mieszanki min. asfaltowej AC8S gr. 4cm
- warstwa wiążąca z mieszanki min. asfaltowej AC16W gr. 8cm
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 gr. 20cm
- podbudowa pomocnicza z gruntocementu RM=5,0MPa, gr. 15cm

Poszerzenie wykonać z zastosowaniem wkładki z geowłókniny pod warstwę ścieralną, szerokość wkładki 0,5m.

Jezdnia

- warstwa ścieralna z mieszanki min. asfaltowej AC8S gr. 4cm
- warstwa wiążąca z mieszanki min. asfaltowej AC16W gr. 8cm

- warstwa wyrównawcza z mieszanki min. asfaltowej AC8S

Konstrukcja przejazdu

Płyty zostaną zbudowane na nawierzchni kolejowej z szyn typu 49E1, na podkładach betonowych PS-94, z przytwierdzeniem typu SB-4. Sposób ułożenia nawierzchni przejazdu jest następujący: płyty wewnętrzne posadowione są na podkładach z zastosowaniem stabilizatorów gumowych S49 od strony szyn. Całkowita szerokość przejazdu poszerzona została do 13,20m (4 płyty małogabarytowych wewnętrznych oraz 6 płyt małogabarytowych). Wszelkie prace związane z zabudową płyt przejazdowych należy wykonywać zgodnie z zaleceniami producenta uwzględniając:

- wykonanie niezbędnego zakresu robót podtorowych i nawierzchniowych (rozebranie istniejącej nawierzchni torowej, usunięcie zanieczyszczonej podsypki, ułożenie nowych warstw odcinającej z geowłókniny i ochronnej oraz podsypki przy odpowiednim stopniu ich zagęszczenia),
- wykonanie regulacji toru na długości przejazdu i po 30m z każdej strony,
- doprowadzenie położenia podkładów do rozstawu wymaganego tj. 600 mm \pm 5 i sprawdzenie prostokątności położenia podkładów w stosunku do osi toru,
- sprawdzenie poprawności przytwierdzenia szyn do podkładów,
- sprawdzenie (ewentualne skorygowanie), czy położenie tłucznia w torze nie jest wyższe niż 5cm poniżej górnej powierzchni podkładów,
- zabudowa płyt wewnętrznych,
- po ułożeniu wszystkich płyt przejazdowych zabezpieczyć je przed rozsuwaniem się mocując uchwyty oporowe.

Geosiatka z włókna poliestrowego

Geosiatka jest materiałem tkanym, zbudowanym ze splecionych ze sobą włókien impregnowanych materiałami bitumicznymi. Może być wykonana z włókna szklanego lub poliestrowego. Do wzmocnienia poszarpanej nawierzchni projektuje się wykorzystanie siatki z włókna poliestrowego o właściwościach:

- gęstość 1,4g/3cm,
- względna odporność na wilgoć 100%,
- wydłużenie przy zrywaniu max. 12%,
- kurczliwość 8% przy 200°C,
- punkt topnienia Ts257 oC,
- punkt płynięcia T E240 oC,
- znikome pęczanie,
- wytrzymałość na rozciąganie podłużne i poprzeczne co najmniej 50kN.

Zastosowanie siatki nie wpływa na zmniejszenie grubości w-wy. Przy wbudowywaniu włókniny należy uwzględnić następujące czynności:

- rozwinąć siatkę na równym podłożu,
- wyrównać i ułożyć bez pofałdowań,
- przytwierdzić początek rolki do podłoża za pomocą bolców mocujących,
- naprężyć siatkę przy pomocy urządzenia naciągającego i w razie potrzeby wyciąć otwory na pokrywy studzienek,
- posypać masą 0/5mm i zagęścić lekkim walcem.

Roboty ziemne

Roboty ziemne wynikają z konieczności wykonania koryta na poszerzeniach, uzupełnienia poboczy oraz wykonania rowów. Zakres robót ziemnych ujęty jest w przedmiarze robót.

Wielkości przedmiarowe

- nawierzchnia z mieszanki mineralno – bitumicznej w jezdni – 221,39 m².

Technologia robót

Technologia i sposób wykonania robót zasadniczych przedstawiona jest w przedmiarze robót.

Po zakończeniu robót związanych z przebudową nawierzchni na przejeździe należy wykonać sygnalizowanie przejazdu od strony toru zgodnie z przepisami le-1 oraz wymagane oznakowanie przejazdu pionowe i poziome od strony drogi wraz z wyznaczeniem wymaganego przepisami pasa przejścia dla pieszych.

Organizacja ruchu

Przedmiotem projektu jest oznakowanie pionowe drogi powiatowej nr 2313Z na odcinku Tuczo – Zdbowo – Mączno (od km 3+770 do km 6+550) oraz umieszczenie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego na niebezpiecznych łukach na ww. odcinku.

Oznakowanie drogi polega na:

- likwidacji oznakowania zbędnego po przebudowie drogi,
- przestawieniu znaków z uwzględnieniem uwarunkowań po przebudowie,
- uzupełnieniu oznakowania pionowego zgodnie z obowiązującymi przepisami,
- ustawieniu urządzeń Brd w postaci tablic prowadzących na niebezpiecznych łukach poziomych.

Oznakowania poziomego nie przewiduje się z powodu zbyt małej szerokości jezdni - 5,5m po przebudowie – zgodnie z punktem 1.2 Załącznika nr 2 do rozporządzenia wymienionego poniżej w punkcie 3.

Oznakowanie pionowe

Kierunek Tuczo – Strączno

- 1) w km 3+770 ustawić znak A-3 z tabliczką T-2 o treści "2,1 km" – znak znajduje się poza zakresem przebudowy, jednak dotyczy odcinka objętego przebudową,
- 2) w km 4+020 ustawić znak B-33 „60”,
- 3) w km 4+155 ustawić znak B-334 „60”,
- 4) w km 4+785 ustawić znak B-33 „60”,
- 5) w km 4+910 ustawić znak B-34 „60”,
- 6) w km 5+484 usunąć znak D-15,
- 7) znaki E-18a i E-43a w km 5+555 przenieść na km 5+650,
- 8) w km 5+616 ustawić znak D-15,
- 9) w km 6+060 ustawić znak B-33 „60”,
- 10) w km 6+200 ustawić znak B-34 „60”,
- 11) w km 6+508 ustawić znak A-3 z tabliczką T-2 o treści „2,0 km”.

Kierunek Strączno – Tuczo

- 1) w km 6+480 ustawić znak A-4 z tabliczką T-2 o treści „2,1 km”,
- 2) w km 6+220 ustawić znak B-33 „60”,
- 3) w km 6+080 ustawić znak B-34 „60”,
- 4) znaki E-17a i E-42a w km 5+555 przenieść na km 5+650,
- 5) w km 5+398 ustawić znak D-15,
- 6) w km 5+1155 usunąć znak A-11 z tabliczką T-2,
- 7) w km 4+930 ustawić znak B-33 „60”,

- 8) w km 4+815 ustawić znak B-34 „60”,
- 9) w km 4+175 ustawić znak B-33 „60”,
- 10) w km 4+050 ustawić na jednym słupku znaki A-4 z tabliczką T-3 „Koniec” oraz B-34 „60”.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Na trzech łukach uznanych za szczególnie niebezpieczne z uwagi na mały promień (80m) i duży kąt zwrotu zaprojektowano ustawienie tablic ciągłych U-3c i U-3d o długości 2 400mm.

Tablice należy umieścić na przedłużeniu prostego odcinka drogi poprzedzającego łuk, w odległości min. 1m od krawędzi jezdni. Ustawiając tablice uwzględniono zjazdy z dróg leśnych usytuowane na łukach.

Tablice należy ustawić w następujących miejscach:

- 1) w km 4+097 – tablica U-3c,
- 2) w km 4+100 – tablica U-3d,
- 3) w km 4+850 – tablica U-3c,
- 4) w km 4+878 – tablica U-3d,
- 5) w km 6+141 – tablica U-3c,
- 6) w km 6+143 – tablica U-3d.

3.2 Na czas pełnienia nadzoru inwestorskiego Zamawiający przekaże kopie następujących dokumentów:

- umowę o roboty budowlane;
- ofertę Wykonawcy robót budowlanych;
- dokumentację projektową oraz specyfikację techniczną wykonania i odbioru robót budowlanych.

4. Zakres usługi

Nadzór inwestorski pełnić będzie Wykonawca wybrany przez Zamawiającego w drodze zapytania ofertowego, dysponujący odpowiednim potencjałem oraz uprawnieniami pełnienia zadań nadzoru inwestorskiego.

Nadzór będzie odpowiedzialny za:

- pełnienie funkcji Inspektora Nadzoru Inwestorskiego zgodnie z ustawą Prawo Budowlane, normami i innymi przepisami polskiego prawa, dokumentacja projektową oraz specyfikacją techniczną wykonania i odbioru robót budowlanych oraz Specyfikacją Istotnych Warunków Zamówienia i umową o roboty budowlane,
- wykonywanie innych czynności, o których mowa w umowie i niniejszym opisie,
- wspieranie Zamawiającego we wszystkich czynnościach technicznych, administracyjnych i finansowych związanych z realizacją zadania,
- uczestnictwo w protokolarnym przekazaniu terenu budowy dla wykonawcy robót,
- organizowanie narad koordynacyjnych, sporządzanie protokołów z narad i przekazywanie ich zainteresowanym stronom,
- uczestnictwo na wniosek Zamawiającego w kontrolach inwestycji (w trakcie realizacji, jak i po jej zakończeniu) dokonywanych przez podmiot zewnętrzny, udzielanie wyjaśnień podmiotom kontrolującym,
- obecność na terenie inwestycji zgodnie z potrzebami wynikającymi z harmonogramu budowy w stopniu zapewniającym skuteczność czynności nadzoru inwestorskiego, a w razie pilnej potrzeby na każde wezwanie Zamawiającego lub kierowników robót wykonawcy. Należy przyjąć minimum 3 pobyty tygodniowo na placu budowy,

- bieżące reprezentowanie Zamawiającego na budowie przez sprawowanie kontroli zgodności jej realizacji z projektem i pozwoleniem na budowę, podpisaną umową z Wykonawcą robót, przepisami prawa oraz zasadami wiedzy technicznej,
- wydawanie poleceń i instrukcji wykonawcy robót budowlanych celem prawidłowego i rzetelnego wykonania prac określonych w umowie i dokumentacji projektowej.
- sprawdzenie jakości wykonanych robót i wbudowanych wyrobów budowlanych, a w szczególności zapobieganie zastosowaniu wyrobów budowlanych wadliwych i niedopuszczonych do stosowania w budownictwie,
- sprawdzenie atestów, gwarancji, certyfikatów i deklaracji zgodności materiałów budowlanych z kryteriami technicznymi określonymi dokumentacją projektową, obowiązującymi przepisami przed zastosowaniem,
- uczestniczenie w wykonywaniu pomiaru lub badania, ocena wyników szczegółowych badań materiałów w zakresie zgodności z rozwiązaniami projektowymi, normami i innymi obowiązującymi przepisami,
- zlecenie wykonawcy robót budowlanych wykonania dodatkowych badań materiałów lub robót budzących wątpliwości co do ich jakości,
- żądanie usunięcia przez Wykonawcę robót budowlanych ujawnionych wad w jakości prac oraz określenie zakresu koniecznego do wykonania robót poprawkowych, poświadczenie usunięcia wad wykonanych robót, wnioskowanie o potrącenie z wynagrodzenia wykonawcy robót budowlanych kar umownych w przypadku nie usunięcia usterek i wad,
- sprawdzenie i odbiór robót budowlanych ulegających zakryciu lub zanikających, uczestniczenie w próbach i odbiorach technicznych instalacji, urządzeń technicznych,
- uczestnictwo w odbiorach częściowych i odbiorze końcowym, kontrolowanie rozliczeń budowy,
- weryfikacja zgodności realizowanej inwestycji pod względem ilości zakresu rzeczowego faktycznie zrealizowanego zakresu z zakresem rzeczowym wynikającym z dokumentacji projektowej i kosztorysu powykonawczego,
- sprawdzenie kompletności i prawidłowości przedłożonej przez Wykonawcę robót dokumentacji powykonawczej, w tym dokumentów wymaganych do odbioru,
- przygotowanie w porozumieniu z Zamawiającym i podpisanie końcowego protokołu odbioru robót oraz innych niezbędnych dokumentów,
- rozliczenie umowy o roboty budowlane w przypadku jej wypowiedzenia.
- sporządzanie ewentualnych protokołów konieczności oraz przedstawienie ich do zatwierdzenia Zamawiającemu, po uprzednim sprawdzeniu ich wyceny. Bez zgody Zamawiającego inspektor nadzoru nie jest upoważniony do wydawania wykonawcy robót budowlanych poleceń wykonania robót dodatkowych czy uzupełniających,
- wnioskowanie do Zamawiającego w sprawach dotyczących wprowadzenia niezbędnych zmian w dokumentacji technicznej – uzyskanie zgody projektanta na te zmiany, uzyskiwanie od projektanta wyjaśnień wątpliwości dotyczących projektu i dotyczących w nim rozwiązań,
- dbanie o interesy Zamawiającego oraz podejmowanie czynności zapewniających techniczną poprawność realizowanej inwestycji.
- informowanie o okolicznościach mogących mieć wpływ na terminowość oraz poprawność wykonywanych robót budowlanych oraz o wystąpieniu okoliczności nieprzewidzianych w dokumentacji projektowej.
- zapewnienie sprawowania nadzoru inwestorskiego w sposób nieprzerwany i niezakłócony, a w przypadku niemożliwości podjęcia czynności, zapewnienie uprawnionego zastępstwa,
- uczestnictwo na wniosek zamawiającego w przeglądach gwarancyjnych,
- z tytułu czynności nadzoru inwestorskiego, które Wykonawca będzie pełnił poza swoim miejscem zamieszkania, Zamawiający nie będzie zwracał kosztów przejazdów, diet i ewentualnych niezbędnych noclegów,

Inspektor Nadzoru Inwestorskiego będzie działał we współpracy z Zamawiającym i na jego rzecz w całym okresie realizacji zadania oraz w okresie gwarancji i rękojmi za wady.

Szczegółowy zakres usługi i obowiązków zawiera umowa o pełnienie funkcji inspektora nadzoru inwestorskiego stanowiąca załącznik nr 5 do zapytania ofertowego.

5. O udzielenie zamówienia mogą ubiegać się Wykonawcy, którzy dysponują osobami zdolnymi do wykonania zamówienia:

Warunek ten będzie uznany za spełniony, jeżeli Wykonawca wykaże, że dysponuje co najmniej jedną osobą, która będzie pełnić funkcję inspektora nadzoru inwestorskiego, posiadającą uprawnienia do nadzorowania robót budowlanych w specjalności inżynierskiej drogowej oraz doświadczenie w nadzorowaniu, co najmniej dwoma robotami budowlanymi w rozumieniu ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane obejmujące budowę lub przebudowę drogi o wartości co najmniej 800 000,00 zł (brutto) każda.

6. Dokumentami albo dokumentem potwierdzającym spełnienie warunku jest:

Wykaz osób, skierowanych przez Wykonawcę do realizacji zamówienia publicznego, w szczególności odpowiedzialnych za świadczenie usług, kontrolę lub kierowanie robotami budowlanymi, wraz z informacjami na temat ich kwalifikacji zawodowych, uprawnień, doświadczenia i wykształcenia niezbędnych do wykonania przedmiotu zamówienia, a także zakresu i wartości wykonanych przez nie czynności (Zamawiający zaleca wykonanie załącznika nr 4 do zapytania ofertowego).