**Załącznik nr 10 do SWZ**

**OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA**

Przedmiar robót – załącznik nr 1.1a i 1.1b do OPZ

Specyfikacje techniczne - załącznik nr 1.2 do OPZ

Załącznik nr 1.1a

**PRZEDMIAR ROBÓT**

**na wykonanie remontu cząstkowego nawierzchni dróg powiatowych w 2026 r.**

**Część I** (remont cząstkowy grysem i emulsją asfaltową oraz mieszanką

mineralno – asfaltową na terenie gmin Mogilno i Dąbrowa)

|  |  |
| --- | --- |
| **Lp** | **Wyszczególnienie robót** |
| 1  2  3  4  5  6 | **SST.05.03.17.14**  Remont cząstkowy grysem bazaltowym i emulsją asfaltową - rakowiny  razem: **300** jedn.: **m2**  **SST.05.03.17.14**  Remont cząstkowy grysem bazaltowym i emulsją asfaltową przy głębokości wyboju do 2 cm  razem: **1180** jedn.: **m2**  **SST.05.03.17.14**  Remont cząstkowy grysem bazaltowym i emulsją asfaltową przy głębokości wyboju do 3 cm  razem: **1100** jedn.: **m2**  **SST.05.03.17.14**  Remont cząstkowy grysem bazaltowym i emulsją asfaltową przy głębokości wyboju do 4 cm  razem: **600** jedn.: **m2**  **SST.05.03.17.14**  Remont cząstkowy grysem bazaltowym i emulsją asfaltową przy głębokości wyboju powyżej  4 cm  razem: **300** jedn.: **m2**  **SST.05.03.17.11**  Remont cząstkowy nawierzchni mieszanką mineralno - asfaltową , przy śr. gł. wyboju 4 cm,  z wycięciem uszkodzonych miejsc piłą mechaniczną i zagęszczeniem mechanicznym remontowanych miejsc  (130 ton : 0,1 t/m2 (śr. gł. 4 cm) = 1 300 m2)  razem: **130** jedn.: **ton** |

Załącznik nr 1.1b

**PRZEDMIAR ROBÓT**

**na wykonanie remontu cząstkowego nawierzchni dróg powiatowych w 2026 r.**

**Część II** (remont cząstkowy grysem i emulsją asfaltową oraz mieszanką

mineralno – asfaltową na terenie gmin Strzelno i Jeziora Wielkie)

|  |  |
| --- | --- |
| **Lp** | **Wyszczególnienie robót** |
| 1  2  3  4  5  6 | **SST.05.03.17.14**  Remont cząstkowy grysem bazaltowym i emulsją asfaltową - rakowiny  razem: **200** jedn.: **m2**  **SST.05.03.17.14**  Remont cząstkowy grysem bazaltowym i emulsją asfaltową przy głębokości wyboju do 2 cm  razem: **1100** jedn.: **m2**  **SST.05.03.17.14**  Remont cząstkowy grysem bazaltowym i emulsją asfaltową przy głębokości wyboju do 3 cm  razem: **1100** jedn.: **m2**  **SST.05.03.17.14**  Remont cząstkowy grysem bazaltowym i emulsją asfaltową przy głębokości wyboju do 4 cm  razem: **520** jedn.: **m2**  **SST.05.03.17.14**  Remont cząstkowy grysem bazaltowym i emulsją asfaltową przy głębokości wyboju powyżej  4 cm  razem: **320** jedn.: **m2**  **SST.05.03.17.11**  Remont cząstkowy nawierzchni mieszanką mineralno - asfaltową, przy śr. gł. wyboju 4 cm,  z wycięciem uszkodzonych miejsc piłą mechaniczną i zagęszczeniem mechanicznym remontowanych miejsc  (130 ton : 0,1 t/m2 (śr. gł. 4 cm) = 1 300 m2)  razem: **130** jedn.: **ton** |

Załącznik nr 1.2 OPZ

**SPECYFIKACJE TECHNICZNE**

**Remont cząstkowy nawierzchni dróg powiatowych w 2026 r.:**

**Część I - remont cząstkowy grysem i emulsją asfaltową oraz mieszanką**

**mineralno – asfaltową na terenie gmin Mogilno i Dąbrowa**

**Część II -remont cząstkowy grysem i emulsją asfaltową oraz mieszanką**

**mineralno – asfaltową na terenie gmin Strzelno i Jeziora Wielkie**

**1. WSTĘP**

**1.1 .Przedmiot SST**

Przedmiotem niniejszej szczegółowej specyfikacji technicznej (SST) są wymagania dotyczące wykonania i odbioru robót przy wykonaniu remontu cząstkowego nawierzchni dróg powiatowych w 2026 r.

**1.2. Zakres stosowania SST**

Szczegółowa specyfikacja techniczna jest stosowana jako dokument przetargowy realizacji robót wymienionych w punkcie 1.1.

**1.3. Zakres robót objętych SST**

Ustalenia zawarte w niniejszej specyfikacji obejmują wymagania ogólne, dla robót objętych niżej wymienionymi specyfikacjami technicznymi:

D-05.03.17 Remont cząstkowy nawierzchni bitumicznych mieszanką mineralno-asfaltową z wycięciem uszkodzonych miejsc piłą mechaniczną i zagęszczeniem mechanicznym remontowanych miejsc

D-05.03.17 Remont cząstkowy nawierzchni bitumicznych grysami i emulsją asfaltową

**1.4. Określenia podstawowe**

Użyte w SST wymienione poniżej określenia należy rozumieć w każdym przypadku następująco:

1.4.1. Droga - wydzielony pas terenu przeznaczony do ruchu lub postoju pojazdów oraz ruchu pieszych wraz z wszelkimi urządzeniami technicznymi związanymi z prowadzeniem i zabezpieczeniem ruchu.

1.4.2. Jezdnia - część korony drogi przeznaczona do ruchu pojazdów.

1.4.3. Korona drogi - jezdnia (jezdnie) z poboczami lub chodnikami, zatokami, pasami awaryjnego postoju i pasami dzielącymi jezdnie.

1.4.4. Konstrukcja nawierzchni - układ warstw nawierzchni wraz ze sposobem ich połączenia.

1.4.5. Konstrukcja nośna (przęsło lub przęsła obiektu mostowego) - część obiektu oparta na podporach mostowych, tworząca ustrój niosący dla przeniesienia ruchu pojazdów lub pieszych.

1.4.6. Korpus drogowy - nasyp lub ta część wykopu, która jest ograniczona koroną drogi i skarpami rowów.

1.4.7. Koryto - element uformowany w korpusie drogowym w celu ułożenia w nim konstrukcji nawierzchni.

1.4.8. Materiały - wszelkie tworzywa niezbędne do wykonania robót, zgodne z dokumentacją projektową i specyfikacjami technicznymi, zaakceptowane przez Zamawiającego.

1.4.9. Nawierzchnia - warstwa lub zespół warstw służących do przejmowania i rozkładania obciążeń od ruchu na podłoże gruntowe i zapewniających dogodne warunki dla ruchu.

1.4.10. Remont cząstkowy nawierzchni- zbiorcze określenie obejmujące różne zabiegi techniczne do natychmiastowego wykonania związane z usuwaniem uszkodzeń zagrażających bezpieczeństwu ruchu, jak również zabiegi, o małym zakresie (obejmujące małe powierzchnie) bez istotnego przywracania wartości użytkowych, lecz hamujące proces powiększania się powstałych uszkodzeń bądź ich skutków. Pojęcie "remont cząstkowy nawierzchni mieści się w ogólnym pojęciu "utrzymanie nawierzchni", a to z kolei jest objęte ogólniejszym pojęciem "utrzymanie dróg".

1.4.11. Ubytek **-** wykruszenie materiału mineralno-bitumicznego na nie większą niż grubość warstwy ścieralnej.

1.4.12. Wybój- wykruszenie materiału mineralno-bitumicznego na głębokość większą niż grubość warstwy ścieralnej max 6 cm.

1.4.13. Kationowa emulsja asfaltowa - lepiszcze bitumiczne w postaci zawiesiny rozproszonego asfaltu w wodzie, otrzymane przez mechaniczne wymieszanie asfaltu z wodą, przy jednoczesnym zastosowaniu emulgatora kationowego.

1.4.14. Emulsja asfaltowa szybkorozpadowa– emulsja charakteryzująca się krótkim czasem rozpadu po zetknięciu się z kruszywem.

1.4.15. Polecenie Zamawiającego - wszelkie polecenia przekazane Wykonawcy przez Zamawiającego, w formie pisemnej, dotyczące sposobu realizacji robót lub innych spraw związanych z prowadzeniem budowy.

1.4.16. Pozostałe określenia są zgodne z obowiązującymi, odpowiednimi polskimi normami i definicjami podanymi w OST D-00.00.00. "Wymagania ogólne".

**1.5. Ogólne wymagania dotyczące robót**

Wykonawca robót jest odpowiedzialny za jakość wykonanych robót obejmujących remont cząstkowy nawierzchni bitumicznych mieszanką mineralno-asfaltową, grysami i emulsją asfaltową oraz za zgodność z umową i SST. Wprowadzenie jakichkolwiek odstępstw od tych dokumentów wymaga akceptacji Zamawiającego.

**2. MATERIAŁY**

**2.1. Kruszywo**

Do remontu cząstkowego nawierzchni bitumicznych należy stosować grysy frakcji 2-5 mm i 5-8 mm odpowiadające wymaganiom podanym w PN-EN-13043/2004 ,,Kruszywa do mieszanek bitumicznych i powierzchniowych utrwaleń stosowanych na drogach, lotniskach i innych powierzchniach przeznaczonych do ruchu”.

**2.2. Lepiszcza**

Do remontu cząstkowego należy stosować jako lepiszcze tylko drogowe kationowe emulsje asfaltowe szybkorozpadowe niemodyfikowane rodzaju ***C 65 BP3 PU/RC i C 69 BP3 PU*** spełniające wymagania zgodnie z PN-EN 13808:2010*.* Można stosować tylko emulsje asfaltowe posiadające aprobatę techniczną, wydaną przez uprawnioną jednostkę.

**2.2.1. Składowanie lepiszcza**

Do składowania lepiszczy Wykonawca użyje cystern, pojemników, zbiorników lub beczek. Cysterny, pojemniki, zbiorniki i beczki przeznaczone do składowania emulsji powinny być czyste i nie powinny zawierać resztek innych lepiszczy. Przy przechowywaniu asfaltowej emulsji Wykonawca jest zobowiązany przestrzegać następujące zasady:

− czas składowania emulsji nie powinien przekraczać 3 m-cy od daty jej wyprodukowania,

− temperatura przechowywania emulsji nie powinna być niższa niż +5o C.

**2.3. Masa bitumiczna**

Głębokie uszkodzenia nawierzchni (ubytki i wyboje) oraz uszkodzenia krawędzi jezdni (obłamania) należy naprawiać mieszankami mineralno-asfaltowymi wytwarzanymi i wbudowywanymi na gorąco. Beton asfaltowy powinien mieć uziarnienie dostosowane do głębokości uszkodzenia (po jego oczyszczeniu z luźnych cząstek nawierzchni i zanieczyszczeń obcych), przy czym największe ziarna w mieszance betonu asfaltowego powinny się mieścić w przedziale od 1/3 do 1/4 głębokości uszkodzenia do 80 mm. Przy głębszych uszkodzeniach należy zastosować odpowiednio dwie lub trzy warstwy betonu asfaltowego wbudowywane oddzielnie o dobranym uziarnieniu i właściwościach fizyko-mechanicznych, dostosowanych do cech remontowanej nawierzchni. Przy obecnym stanie dróg zaleca się zastosowanie mieszanki bitumicznej AC8S/50/70.

**3.SPRZĘT**

**3.1. Specjalistyczny sprzęt do remontu cząstkowego.**

Przy typowym dla remontów cząstkowych zakresie robót dopuszcza się ręczne rozkładanie mieszanek mineralno-bitumicznych przy użyciu łopat, listwowych ściągaczek lub grabi i listew profilowych dostarczonych w miejsce wbudowania w termosach. Do zagęszczenia rozłożonych mieszanek należy użyć zagęszczarki lekkiej

Do wykonywania remontu cząstkowego głębszych ubytków i wybojów jak również do naprawy powierzchniowych spękań i rakowin warstwy ścieralnej należy użyć remonterów, wprowadzając pod ciśnieniem kruszywo jednocześnie z kationową emulsją asfaltową w oczyszczone sprężonym powietrzem uszkodzenia. Remonter winien być wyposażony w wysokowydajną dmuchawę do czyszczenia wybojów i nadawania ziarnom grysu dużej prędkości przy ich wyrzucaniu z dyszy razem z emulsją. Urządzenia te nadają się do uszczelniania szeroko rozwartych (podłużnych) pęknięć (szerszych od 2 cm) oraz głębokich ubytków i wybojów ale także do wypełniania powierzchniowych uszkodzeń i zaniżeń powierzchni warstwy ścieralnej. Remonter powinien być wyposażony w wysokowydajną dmuchawę do czyszczenia wybojów, silnik o mocy minimum 50 kW napędzający pompę hydrauliczną o wydajności minimum 65 l/ min przy obrotach 2000 obr./min i system pneumatyczny z dmuchawą do usuwania zanieczyszczeń i nadawania ziarnom grysu (frakcji od 2 do 5 mm, od 5 do 8 mm ) dużej prędkości przy ich wyrzucaniu z dyszy razem z emulsją. Zbiornik emulsji, podgrzewany grzałkami z pompą do emulsji. Remonter powinien być wyposażony w układ dostarczania grysu przenośnikiem ślimakowym ze standardowego samochodu samowyładowczego, a także w układ do oczyszczania obiegu emulsji asfaltowej po zakończeniu remontu cząstkowego.

Na wbudowanie emulsji asfaltowej w ilości 1000 kg potrzeba wbudowywania 10.000 kg grysów twardych bez względu na grubość wybojów.

W przypadku braku remontera Wykonawca powinien zapewnić użycie odpowiednich skrapiarek do emulsji asfaltowej stosowanych w technice naprawy: spryskanie lepiszczem i posypanie kruszywem o odpowiednim uziarnieniu.

Podstawowym warunkiem jest zapewnienie stałego (na sekundę) wydatku lepiszcza by zapewnić równomierne spryskanie lepiszczem naprawianego miejsca w założonej ilości na m2.

**4. TRANSPORT**

**Wykonawca będzie usuwać na bieżąco, na własny koszt, wszelkie zanieczyszczenia, uszkodzenia spowodowane jego pojazdami na drogach publicznych oraz dojazdach do terenu robót.**

**4.1. Transport kruszywa**

Kruszywo można przewozić dowolnymi środkami transportu, w warunkach zabezpieczających je przed zanieczyszczeniem, zmieszaniem z innymi materiałami (asortymentami) i nadmiernym zawilgoceniem.

**4.2. Transport lepiszcza**

Emulsja asfaltowa powinna być transportowana przeznaczonymi do tego celu samochodowymi lub kolejowymi cysternami, względnie w szczelnie zamkniętych beczkach. Cysterny samochodowe używane do przewozu emulsji powinny być podzielone przegrodami na komory o pojemności nie większej niż 3 m3, a każda przegroda powinna mieć wykroje przy dnie, aby możliwy był przepływ emulsji między komorami. Emulsji nie wolno przewozić w opakowaniach stosowanych uprzednio do przewożenia mineralnych materiałów sypkich lub chemikaliów za wyjątkiem asfaltów. Wyjątkowo, lecz za zgodą Zamawiającego, dopuszcza się transport emulsji w beczkach i innych opakowaniach pod warunkiem, że nie będą korodowały pod wpływem emulsji i nie będą powodowały jej rozpadu. W czasie magazynowania emulsji dopuszcza się powstanie na powierzchni emulsji kożucha lub zagęszczenia przy dnie, które przed użyciem emulsji należy zlikwidować poprzez dokładne wymieszanie.

**4.3. Transport mieszanek bitumicznych**

Mieszankę bitumiczną w miejsce jej wbudowania należy transportować w pojemnikach izolowanych.

**5. WYKONANIE ROBÓT**

**5.1.Przygotowanie nawierzchni do naprawy**

Przygotowanie uszkodzonego miejsca podczas wykonywania remontu masą na gorąco lub emulsją i grysem (ubytku, wyboju lub obłamanych krawędzi nawierzchni) do naprawy należy wykonać bardzo starannie przez:

* pionowe ucięcie uszkodzonych powierzchni nawierzchni i nadanie im geometrycznych kształtów,
* usunięcie luźnych okruchów nawierzchni,
* usunięcie wody, doprowadzając uszkodzone miejsce do stanu powietrzno-suchego,
* dokładne oczyszczenie dna i krawędzi uszkodzonego miejsca z luźnych ziaren grysu, żwiru, piasku i pyłu.

**Wykonawca zobowiązany jest do opracowania schematu czasowej organizacji ruchu, jaki będzie obowiązywał podczas prowadzenia robót budowlanych oraz przedstawienia go do akceptacji Zamawiającemu.**

Wykonawca na czas prowadzenia robót ma obowiązek oznakowania robót zgodnie z przepisami o tymczasowej organizacji ruchu i zabezpieczenia robót. Koszty związane z oznakowaniem wykonawca uwzględni w cenie oferty.

Trwałość naprawy nawierzchni zależy w bardzo dużym stopniu od dokładności jej oczyszczenia z uszkodzonych fragmentów nawierzchni i innych zanieczyszczeń.

**5.2. Uzupełnianie ubytku, wyboju, obłamanych krawędzi oraz likwidacja spękań, rakowin grysami i emulsją asfaltową przy użyciu remontera oraz masą bitumiczną na gorąco**

**Przy użyciu remontera**

Po przygotowaniu uszkodzonego miejsca nawierzchni do naprawy (wg punktu 5.1.) należy :

* pokryć oczyszczone miejsce metodą natryskową za pomocą emulsji asfaltowej, której zadaniem będzie związanie podłoża i krawędzi remontowanego ubytku nawierzchni z wypełnieniem,
* wypełnić pod ciśnieniem ubytek grysem 5/8 mm lub 2/5 mm (zależnie od głębokości ubytku) otoczonym emulsją asfaltową,
* wypełnić pod ciśnieniem pozostałą część ubytku grysem frakcji 2/5 mm (w przypadku użycia na warstwę dolną grysu 5/8 mm) otoczonym emulsją asfaltową,
* posypać powierzchnię wyremontowanego miejsca suchym grysem 2/5 mm bez spoiwa,
* uprzątnąć miejsce po wykonanym remoncie,
* zdjąć urządzenia zabezpieczające i oznakowanie pionowe, udostępnić miejsce po remoncie dla ruchu.

**Masą bitumiczną na gorąco**

Po przygotowaniu uszkodzonego miejsca nawierzchni do naprawy mieszankę mineralno-asfaltową należy rozłożyć przy pomocy łopat i listwowych ściągaczek oraz listew profilowych. W żadnym wypadku nie należy zrzucać mieszanki ze środka transportu bezpośrednio do przygotowanego do naprawy miejsca, a następnie ją rozgarniać. Mieszanka powinna być jednakowo spulchniona na całej powierzchni naprawianego miejsca i ułożona z pewnym nadmiarem, by po jej zagęszczeniu naprawiona powierzchnia była **równa z powierzchnią sąsiadujących części nawierzchni**. Różnice w poziomie naprawionego miejsca i istniejącej nawierzchni przeznaczonej do ruchu z prędkością powyżej 60 km/h, nie powinny być większe od 4 mm. Rozłożoną mieszankę należy zagęścić zagęszczarką lekką. Przy naprawie obłamanych krawędzi nawierzchni należy zapewnić odpowiedni opór boczny dla zagęszczanej warstwy i dobre między warstwowe związanie.

**6. KONTROLA JAKOŚCI ROBÓT**

**6.1. Badanie przed rozpoczęciem robót**

Przed rozpoczęciem robót należy określić zakres uszkodzeń, wykonać badania kwalifikacyjne (przydatności) wytypowanych materiałów do wykonania remontu cząstkowego, opracować ***projekt organizacji ruchu*** na czas wykonywania robót i uzyskać jego zatwierdzenie zgodnie z obowiązującymi przepisami.

**6.2. Badania i kontrola w trakcie remontu cząstkowego**

W trakcie wykonywania napraw uszkodzeń należy kontrolować:

* przygotowanie naprawianych powierzchni - codziennie,
* ilość wbudowywanych materiałów emulsji i grysu - codziennie (jednostka miarowa 1 Mg),
* głębokość naprawianych powierzchni - codziennie,
* równość naprawianych fragmentów - każdy fragment,
* powierzchnie naprawianych fragmentów – każdy fragment.

Różnice między naprawioną powierzchnią (łatą) a sąsiadującymi powierzchniami, mierzone pod łatą profilową lub pomiarową łatą 4 metrową nie powinny być większe od 4 mm dla dróg o prędkości ruchu powyżej 60 km/h i od 6 mm dla dróg o prędkości poniżej 60 km/h. Pochylenie poprzeczne (spadek) warstwy wypełniającej po zagęszczeniu powinien być zgodny ze spadkiem istniejącej nawierzchni, przy czym warstwa ta powinna być wykonana ponad krawędź otaczającej nawierzchni o 1 - 2 mm.

**6.3. Badanie odbiorcze**

Przy odbiorze wykonanych remontów cząstkowych wykorzystuje się wyniki badań prowadzonych w trakcie realizacji robót uzupełnionych szczegółowym przeglądem (oceną makroskopową) wszystkich wykonanych napraw. Przeglądu dokonuje Inspektor w obecności kierownika robót. Przy oględzinach zewnętrznych ustala się, czy:

* miejsca naprawione nie są przebitumowane, co charakteryzuje się wyciskaniem przez koła pojazdów śladów na naprawionej nawierzchni,
* miejsca naprawione nie są niedobitumowane, co charakteryzuje się ruchem ziaren kruszywa pod naciskiem stopy i wyrywaniem ich z miejsca naprawionego przez koła pojazdów,
* bitum przy remoncie nie został przegrzany, co charakteryzuje się łatwości wyjęcia ręcznie poszczególnych ziaren kruszywa z miejsca naprawionego.

**6.4. Ocena wyników badań**

Remont należy uznać za wykonany prawidłowo, jeżeli wszystkie badania dadzą wynik dodatni.

**6.5. Postępowanie w przypadku ujemnego wyniku badań**

Przy stwierdzeniu nadmiaru bitumu w miejscu naprawionym, pocące się miejsca należy przysypać miałem kamiennym lub czystym gruboziarnistym piaskiem. Miejsca pęczniejące (wygórowane) należy ściąć do poziomu jezdni i przysypać miałem kamiennym lub czystym gruboziarnistym piaskiem. Przy zbyt dużych spęcznieniach nawierzchnię w miejscu naprawianym należy rozebrać i remont przeprowadzić ponownie. Przy niedostatecznej ilości użytego do remontu lepiszcza lub w przypadku lepiszcza przegrzanego ziarna kruszywa należy usunąć i naprawę wykonać ponownie.

**7. OBMIAR ROBÓT**

**7.1. Ogólne zasady obmiaru robót**

Zamawiający zastrzega sobie prawo zważenia pojazdu przed rozpoczęciem i po zakończeniu robót w celu zweryfikowania ilości materiału jaki został wbudowany. Ważenie będzie się odbywać w obecności pracownika Wykonawcy i przedstawiciela Zamawiającego.

**7.2. Jednostka obmiaru robót**

Jednostką obmiaru robót jest 1 Mg wbudowanej mieszanki emulsji asfaltowej i grysów przy remoncie remonterem oraz 1 Mg masy bitumicznej przy wykonywaniu remontu masą bitumiczną na gorąco. Na wbudowanie emulsji asfaltowej w ilości 1000 kg potrzeba wbudowywania 10.000 kg grysów twardych bez względu na grubość wybojów.

**8. ODBIÓR ROBÓT**

**8.1. Odbiór w czasie wykonywania robót**

W trakcie wykonywania robót podlegają odbiorowi: oznakowanie, roboty zanikające i ulegające zakryciu.

**8.2. Odbiór końcowy**

Odbiór końcowy polega na finalnej ocenie rzeczywistego wykonania robót, zgodnie ze zleceniem Zamawiającego, w odniesieniu do ich ilości, jakości i wartości. Całkowite zakończenie robót oraz gotowość do odbioru końcowego będzie zgłaszana przez Wykonawcę na piśmie lub e-mailem do Zamawiającego. Odbiór końcowy robót nastąpi w terminie ustalonym w dokumentach umowy, licząc od dnia potwierdzenia przez Zamawiającego zakończenia robót i przyjęcia dokumentów. Odbioru końcowego robót dokona przedstawiciel Zamawiającego i Wykonawcy. Komisja odbierająca roboty dokona ich oceny jakościowej na podstawie przedłożonych dokumentów, wyników badań i pomiarów, ocenie wizualnej oraz zgodności wykonania robót z dokumentacją projektową i SST. W toku odbioru końcowego robót komisja zapozna się z realizacją ustaleń przyjętych w trakcie odbiorów robót zanikających i ulegających zakryciu, zwłaszcza w zakresie wykonania robót uzupełniających i robót poprawkowych. W przypadkach niewykonania wyznaczonych robót poprawkowych lub robót uzupełniających w warstwie ścieralnej lub robotach wykończeniowych, komisja przerwie swoje czynności i ustali nowy termin odbioru ostatecznego.

**8.3.** **Dokumenty do odbioru końcowego**

Podstawowym dokumentem do dokonania odbioru końcowego robót jest protokół odbioru końcowego robót sporządzony wg wzoru ustalonego przez Zamawiającego. Do odbioru końcowego Wykonawca jest zobowiązany przygotować niezbędne dokumenty. W przypadku, gdy, roboty pod względem przygotowania dokumentacyjnego nie będą gotowe do odbioru końcowego, Zamawiający w porozumieniu z Wykonawcą wyznaczy ponowny termin odbioru końcowego robót. Wszystkie zarządzone przez Zamawiającego roboty poprawkowe lub uzupełniające będą zestawione wg wzoru ustalonego przez Zamawiającego. Termin wykonania robót poprawkowych i robót uzupełniających wyznaczy Zamawiający.

**9. PODSTAWA PŁATNOŚCI**

**9.1. Ogólne ustalenia dotyczące podstawy płatności**

Zgodnie z SWZ i ofertą wykonawcy.

**9.2. Cena jednostki obmiarowej**

Podstawą płatności jest cena jednostkowa skalkulowana przez Wykonawcę za jednostkę obmiarową ustaloną dla danej pozycji kosztorysu. Dla pozycji kosztorysowych wycenionych ryczałtowo podstawą płatności jest wartość (kwota) podana przez Wykonawcę w danej pozycji kosztorysu. Cena jednostkowa lub kwota ryczałtowa pozycji kosztorysowej będzie uwzględniać wszystkie czynności, wymagania i badania składające się na jej wykonanie, określone dla tej roboty w SST i w dokumentacji projektowej.

Ceny jednostkowe lub kwoty ryczałtowe robót będą obejmować:

- robociznę bezpośrednią wraz z towarzyszącymi kosztami,

- wartość zużytych materiałów wraz z kosztami zakupu, magazynowania, ewentualnych ubytków i transportu na teren budowy,

- wartość pracy sprzętu wraz z towarzyszącymi kosztami,

- koszty pośrednie, zysk kalkulacyjny i ryzyko,

- podatki obliczone zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Do cen jednostkowych nie należy wliczać podatku VAT.

**10. PRZEPISY ZWIĄZANE**

Normy obowiązujące

PN-EN-13043/2004 - Kruszywa do mieszanek bitumicznych i powierzchniowych utrwaleń

stosowanych na drogach, lotniskach i innych powierzchniach przeznaczonych do ruchu,

PN-EN–13242/2004 – Kruszywa do niezwiązanych i hydraulicznie związanych materiałów

stosowanych w obiektach budowlanych i budownictwie drogowym,

PN-EN 13808:2010 Asfalty i lepiszcza asfaltowe,

PN-S-96025:2000 Drogi samochodowe i lotniskowe Nawierzchnie asfaltowe,

Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2025 r. poz. 418 z późn. zm.),

Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 889).