

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

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

Specyfikacje techniczne - załącznik nr 1.2 do OPZ

PRZEDMIAR ROBÓT
na wykonanie remontu częściowego nawierzchni dróg powiatowych w 2026 r.

Część I (remont częściowy grysem i emulsją asfaltową oraz mieszanką mineralno – asfaltową na terenie gmin Mogilno i Dąbrowa)

Lp	Wyszczególnienie robót
1	SST.05.03.17.14 Remont częściowy grysem bazaltowym i emulsją asfaltową - rakowiny razem: 300 jedn.: m2
2	SST.05.03.17.14 Remont częściowy grysem bazaltowym i emulsją asfaltową przy głębokości wyboju do 2 cm razem: 1180 jedn.: m2
3	SST.05.03.17.14 Remont częściowy grysem bazaltowym i emulsją asfaltową przy głębokości wyboju do 3 cm razem: 1100 jedn.: m2
4	SST.05.03.17.14 Remont częściowy grysem bazaltowym i emulsją asfaltową przy głębokości wyboju do 4 cm razem: 600 jedn.: m2
5	SST.05.03.17.14 Remont częściowy grysem bazaltowym i emulsją asfaltową przy głębokości wyboju powyżej 4 cm razem: 300 jedn.: m2
6	SST.05.03.17.11 Remont częściowy 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

PRZEDMIAR ROBÓT
na wykonanie remontu częściowego nawierzchni dróg powiatowych w 2026 r.

Część II (remont częściowy grysem i emulsją asfaltową oraz mieszanką mineralno – asfaltową na terenie gmin Strzelno i Jeziora Wielkie)

Lp	Wyszczególnienie robót
1	SST.05.03.17.14 Remont częściowy grysem bazaltowym i emulsją asfaltową - rakowiny razem: 200 jedn.: m2
2	SST.05.03.17.14 Remont częściowy grysem bazaltowym i emulsją asfaltową przy głębokości wyboju do 2 cm razem: 1100 jedn.: m2
3	SST.05.03.17.14 Remont częściowy grysem bazaltowym i emulsją asfaltową przy głębokości wyboju do 3 cm razem: 1100 jedn.: m2
4	SST.05.03.17.14 Remont częściowy grysem bazaltowym i emulsją asfaltową przy głębokości wyboju do 4 cm razem: 520 jedn.: m2
5	SST.05.03.17.14 Remont częściowy grysem bazaltowym i emulsją asfaltową przy głębokości wyboju powyżej 4 cm razem: 320 jedn.: m2
6	SST.05.03.17.11 Remont częściowy 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

SPECYFIKACJE TECHNICZNE

Remont częściowy nawierzchni dróg powiatowych w 2026 r.:

Część I - remont częściowy grysem i emulsją asfaltową oraz mieszanką mineralno – asfaltową na terenie gmin Mogilno i Dąbrowa

Część II -remont częściowy 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 pobocznymi 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 częściowy 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 częściowy 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 częściowego 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. Lepiszczca

Do remontu częściowego 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 +5° 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 samowyladowczego, 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 grysw 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

Mieszanek bitumicznych 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 okruszków nawierzchni,
- usunięcie wody, doprowadzając uszkodzone miejsce do stanu powietrzno-suchego,

- dokładne oczyszczenie dna i krawędzi uszkodzonego miejsca z luźnych ziaren grys, 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 grys 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 mieszkankę mineralno-asfaltową należy rozłożyć przy pomocy łopat i listwowych ściągaczek oraz listew profilowych. W żadnym wypadku nie należy zrzucić 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 mieszkankę należy zagęścić zagęszczarką lekką. Przy naprawie obłamanych krawędzi nawierzchni należy zapewnić odpowiedni opór boczny dla zagęszczanej warstwy i dobre międzywarstwowe 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 grys - codziennie (jednostka miarowa 1 Mg),
- głębokość naprawianych powierzchni - codziennie,
- równość naprawianych fragmentów - każdy fragment,
- powierzchnie naprawianych fragmentów – każdy fragment.

Różnice między naprawioną powierzchnią (łątą) a sąsiadującymi powierzchniami, mierzone pod łątą profilową lub pomiarową łątą 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).