

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (OPZ)

**„CAŁOROCZNE KOMPLEKSOWE UTRZYMANIE DRÓG KRAJOWYCH
ADMINISTROWANYCH PRZEZ GENERALNĄ DYREKCJĘ
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD ODDZIAŁ W GDAŃSKU
WRAZ ZE WSZYSTKIMI ELEMENTAMI”**

z podziałem na 5 CZĘŚCI zamówienia

Spis treści

A. WSTĘP	4
B. USTALENIA DOTYCZĄCE REALIZACJI PRAC	17
B.I. POSTANOWIENIA OGÓLNE	21
1. ZAKRES UTRZYMANIA	21
2. ZADANIA I OBOWIĄZKI WYKONAWCY	24
2.1 Działania wykonywane przez Wykonawcę.	24
2.2 Materiały 26	
2.3 Plan Działań Ratowniczych (PDR)	27
2.4 Oznakowanie robót	27
2.5 Dodatkowe umowy na realizację zadań.....	28
2.6 Dokumentacja	28
2.7 Kadra Wykonawcy	28
1) Wymagania ogólne.	28
2) Personel Wykonawcy	29
3) Kwalifikacje.	30
4) Wyposażenie.....	31
2.8 Pojazdy i sprzęt Wykonawcy	31
1) Pojazdy patrolowe	31
2) Nośniki sprzętu ZUD	32
3) Sprzęt ZUD (solarki, pługi)	32
2.9 Zaplecze techniczne	33
1) Obwód Utrzymania (OU)	33
2) Baza Wykonawcy.....	35
2.10 Wyposażenie dodatkowe	36
2.11 Urządzenia elektroniczne wspomagające proces zarządzania utrzymaniem.	36
3. UBEZPIECZENIE	37
3.1 Odpowiedzialność cywilna.....	37
3.2 Ubezpieczenie Drogi.....	38
4. KONTROLA REALIZACJI ROBÓT	39
4.1 Kontrola doraźna Drogi	39
4.2 Kontrola obszarowa odcinka Drogi – Kontrola Standardu.....	40
5. USTALENIA EKONOMICZNE	42
6. ZASADY ZLECANIA I ODBIORU PRAC UTRZYMANIOWYCH	45
6.1 Zasady zlecania prac.....	45
1) Utrzymanie rutynowe	45
2) Utrzymanie strukturalne – zlecenia bieżące (pozaryczałtowe)	45
6.2 Zasady odbioru prac	46

B.II BIEŻĄCE UTRZYMANIE DRÓG (BUD)	50
I. USTALENIA W ZAKRESIE WYKONYWANIA BIEŻĄCYCH PRAC BUD	50
II. USTALENIA W ZAKRESIE WYKONYWANIA PRAC BUD W TRYBIE AWARYJNYM	51
III. CHARAKTERYSTYKA WYKONYWANIA PRAC UTRZYMANIOWYCH	53
1. REMONTY NAWIERZCHNI DRÓG	53
2. UTRZYMANIE I REMONTY URZĄDZEŃ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU	57
3. UTRZYMANIE ELEMENTÓW KORPUSU DROGI	69
4. INNE	71
5. UTRZYMANIE ZNAKÓW I ELEMENTÓW BEZPIECZEŃSTWA RUCHU	74
6. ODWODNIENIE	76
7. USUWANIE SKUTKÓW ZDARZEŃ LOSOWYCH	80
8. ZIELEŃ	81
9. UTRZYMANIE CZYSTOŚCI W PASIE DROGOWYM	85
B.III. ZIMOWE UTRZYMANIE DRÓG (ZUD)	94
B.IV. BIEŻĄCE UTRZYMANIE MOSTÓW (BUM)	118
1. ZAKRES ZAMÓWIENIA W ZAKRESIE OBIEKTÓW INŻYNIERSKICH	118
(I). ROBOTY BIEŻĄCEGO UTRZYMANIA CZYSTOŚCI	118
(a) Usuwanie zanieczyszczeń z trudno dostępnych miejsc	119
(b) Zamiatanie pomostu	120
(c) Mycie elementów obiektu mostowego/przepustu	120
(d) Usuwanie roślin	122
(e) Koszenie traw i niszczenie chwastów	122
(f) Czyszczenie urządzeń dylatacyjnych	123
(g) Czyszczenie elementów systemu odwodnienia	124
(h) Czyszczenie elementów konstrukcyjnych obiektu mostowego/przepustu z produktów korozji ługującej oraz z czynników mogących wywoływać korozję biologiczną	124
(i) Utrzymanie czystości w otoczeniu obiektu mostowego/przepustu	125
(j) Utrzymanie zimowe	126
(k) Bagrowanie przepustów	127
(II). ROBOTY KONSERWACYJNE	127
(l) Strefy chodnikowe	129
(m) Balustrady	130
(n) Bariery ochronne	132
(o) Ekrany przeciwporażeniowe i przeciwhałasowe, słupy oświetleniowe, urządzenia obce, wózki rewizyjne z szynami	133
(p) Belki gzymsowe	134
(q) Ustroje niosące	136
(r) Podpory	138
(s) Urządzenia dylatacyjne	140
(t) Łożyska	142

(u) Elementy systemu odwodnienia.	142
(v) Otoczenie obiektu.	143
(III). ROBOTY STRUKTURALNE I AWARYJNE (RS I RA).	146
2. CZAS, W KTÓRYM DOPUSZCZA SIĘ WYKONYWANIE PRAC	
UTRZYMANIOWYCH.	146
3. TERMINY WYKONYWANIA POSZCZEGÓLNYCH ROBÓT	
OBJĘTYCH KONTRAKTEM.	147
4. WARUNKI REALIZACJI ZAMÓWIENIA.	156
4.1. Ustalenia organizacyjne.	156
4.2. Wizja lokalna.	157
4.3. Obiekty ulegające odnowie lub przebudowie.	157
4.4. Kontrola utrzymania obiektów inżynierskich	158
4.5. Plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia	160
C. ZAŁĄCZNIKI	161
D. SPECYFIKACJE TECHNICZNE	164
D.1 Specyfikacje techniczne - Wymagania ogólne D-M.00.00.00. (OST)	164
D.2 Szczegółowe specyfikacje techniczne dla robót strukturalnych realizowanych na drogach i obiektach inżynierskich (SST_D).....	164
D.3 Szczegółowe specyfikacje techniczne dla robót rutynowych w zakresie utrzymania czystości na obiektach inżynierskich (SST_OI-czystość)	164
D.4 Szczegółowe specyfikacje techniczne dla robót rutynowych w zakresie robót konserwacyjnych na obiektach inżynierskich (SST_OI-konserwacja).....	164

A. WSTĘP

1. Przedmiotem zamówienia jest wykonanie robót i usług całorocznego, kompleksowego, bieżącego letniego i zimowego utrzymania dróg krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w latach 2016÷2021, z podziałem na pięć Części (Rejonów), wykonywanego w ramach umowy p.n.:
„Całoroczne, kompleksowe utrzymanie dróg krajowych administrowanych przez Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku wraz ze wszystkimi elementami”.
2. W zakres robót i usług przewidywanych do wykonania w ramach bieżącego (letniego i zimowego) utrzymania dróg krajowych wchodzi następujące asortymenty robót:
 - **letnie bieżące utrzymanie dróg** (oznaczone w dalszej części niniejszego OPZ skrótem **BUD**),
 - **letnie i zimowe bieżące utrzymanie obiektów inżynierskich** (oznaczone w dalszej części niniejszego OPZ skrótem **BUM**),
 - **zimowe bieżące utrzymanie dróg** (oznaczone w dalszej części niniejszego OPZ skrótem **ZUD**).
3. Niniejszy OPZ określa wymagania dotyczące sposobu wykonania i rozliczenia prac związanych z całorocznym, kompleksowym utrzymaniem Drogi, z wszystkimi jej elementami (w tym z obiektami mostowymi i przepustami).
4. Wykaz elementów Drogi podlegających utrzymaniu oraz ich przedmiary stanowią treść dokumentów będących elementami grupy Załączników nr 1 do OPZ.
5. Tabełaryczne zestawienia obiektów mostowych i przepustów dla poszczególnych części zamówienia przedstawiono w Załącznikach nr 2.1 ÷ 2.5 do OPZ.
Ewentualne różnice pomiędzy danymi przedstawionymi w tabelarycznych zestawieniach obiektów mostowych i przepustów a stanem rzeczywistym (dotyczy np. różnic w długościach, szerokościach, światłach itp.), nie będą traktowane jako błędy opisu przedmiotu zamówienia, a co za tym idzie – po ewentualnym ich stwierdzeniu już w trakcie realizacji zamówienia – nie będą podstawą do zmiany zaoferowanych cen ryczałtowych za bieżące utrzymanie czystości oraz za roboty konserwacyjne.
6. W rozumieniu niniejszego zamówienia, ogólne pojęcie „obiekty mostowe” obejmuje zarówno mosty, wiadukty, estakady i kładki dla pieszych jak i – w ramach ogólnego pojęcia „tunele” – tunele, przejścia podziemne dla pieszych oraz podziemne przejścia ekologiczne dla zwierząt.
7. Przepusty objęte zamówieniem w ramach BUM, to budowle o przekroju poprzecznym zamkniętym, o świetle poziomym lub pionowym $\geq 1,5$ m. oraz o przekroju otwartym i świetle poziomym $\leq 3,0$ m), przeznaczone do przeprowadzenia cieków wodnych oraz/lub szlaków wędrówek zwierząt dziko żyjących.
8. Szczegółowe zasady wykonywania prac, zakres, ustalenia niezbędne do ich prawidłowego wykonania zostały opisane w rozdziałach:
 - B.II. Bieżące utrzymanie dróg
 - B.III. Zimowe utrzymanie dróg
 - B.IV. Bieżące utrzymanie mostów
9. Długości odcinków Dróg objęte zamówieniem (z danymi ewidencyjnymi w zakresie obiektów mostowych i przepustów), w podziale na poszczególne części zamówienia przedstawiają się jak w pkt. 9.1.÷9.5.

9.1. **CZĘŚĆ NR 1:** Rejon w Człuchowie – ogółem **172,343 km**

Obwód Drogowy w Człuchowie – 108,299 km

- Droga krajowa nr 22
 - Odcinek od km 205+748 do km 232+352 = 26,604 km
 - Odcinek od km 234+854 do km 242+129 = 7,275 km
 - Odcinek od km 253+886 do km 259+670 = 5,784 km
- Droga krajowa nr 22c
 - Odcinek od km 0+000 do km 2+602 = 2,602 km
- Droga krajowa nr 22d
 - Odcinek od km 0+000 do km 12+767 = 12,767 km
 - Długość lewej jezdni 3,960 km
- Droga krajowa nr 25
 - Odcinek od km 21+955 do km 62,761 = 40,806 km
 - Odcinek od km 62+761 do km 74+850 = 12,089 km
- Droga krajowa nr 25b
 - Odcinek od km 0+000 do km 0+372 = 0,372 km

Łącznie długość:

DK 22 – 55,032 km

DK 25 – 53,267 km

Obwód Drogowy w Bytoni – 64,044 km

- Droga krajowa nr 22
 - odcinek od km 259+670 do km 323+714 = 64,044 km

Obiekty mostowe i przepusty w Rejonie Człuchów

MOSTY, WIADUKTY, ESTAKADY I KŁADKI DLA PIĘSZYCH	Konstrukcja obiektów	Ilość	Σ Długości	Σ Powierzchni
		[szt.]	[m]	[m ²]
	Stalowe	1	27.2	495.2
	Z betonu zbrojonego (żelbetowe)	18	393.5	5606.7
	Z betonu sprężonego (strunobetonowe, kablobetonowe)	2	42.9	501.9
	Betonowe, ceglane, kamienne	-	-	-
	razem	21	463.6	6603.9
TUNELE	TUNELE	3	75.9	532.1
	PRZEJŚCIA PODZIEMNE	1	39.5	149.3
	razem	4	115.4	681.4
PRZEPUSTY	Stalowe	13	443.5	665.2
	Z betonu zbrojonego (żelbetowe)	1	16.5	49.5
	Betonowe, ceglane, kamienne	6	160.8	355.9
	Z tworzywa sztucznego	-	-	0.0
	razem	20	620.8	1070.6
ŁĄCZNIE				8 355.9

9.2. CZĘŚĆ NR 2: Rejon w Gdańsku - ogółem 153,937 km (jezdni zasadnicza)

- Droga krajowa nr 7
 - odcinek od km 36+987 do km 68+346 = 31,359 km
 - długość lewej jezdni = 2,050 km
 - łącznice = 3,129 km
- Droga krajowa nr S7 (Południowa Obwodnica Gdańska - POG)
 - odcinek od km 11+538 do km 17+860 = 6,322 km
 - długość lewej jezdni 6,092 km
 - łącznice 2,778 km
- Droga krajowa nr 55
 - odcinek od km 2+230 do km 12+200 = 9,970 km

Obwód Drogowy w Matarni

- Droga krajowa nr S6 (Obwodnica Trójmiasta - OT)
 - odcinek od km 311+ 861 do km 348 + 400 = 36,539 km
 - odcinek od km 348 + 400 do km 350 + 021 = 1,621 km
 - długość lewej jezdni = 36,539 km
 - łącznice i drogi rozprowadzające = 25,194 km
- Droga krajowa nr S7 (Południowa Obwodnica Gdańska - POG)
 - odcinek od km 0+000 do km 11+538 = 11,538 km
 - długość lewej jezdni 11,538 km
 - łącznice 10,736 km
- Droga krajowa nr 7
 - odcinek od km 0+000 do km 7+182 = 7,182 km
- Droga krajowa nr 20
 - odcinek od km 297+486 do km 312+401 = 14,915 km

Obwód Drogowy w Wejherowie

- Droga krajowa nr 6
 - odcinek od km 274+520 do km 309+011 = 34,491 km
 - długość lewej jezdni 19,699 km

Obiekty mostowe i przepusty w Rejonie Gdańsk

MOSTY, WIADUKTY, ESTAKADY I KŁADKI DLA PIESZYCH	Konstrukcja obiektów	Ilość [szt.]	Σ Długości [m]	Σ Powierzchni [m ²]
	Stalowe	18	1 883.3	25 387.4
	Z betonu zbrojonego (żelbetowe)	10	432.8	6 429.8
	Z betonu sprężonego (strunobetonowe, kablobetonowe)	64	9 651.4	134 173.3
	Betonowe, ceglane, kamienne	-	-	-
	razem	92	11 967.6	165 990.5
TUNELE	TUNELE	2	79.3	778.9
	PRZEJŚCIA PODZIEMNE	7	197.7	1 453.4
	razem	9	277.0	2 232.2
PRZEPUSTY	Stalowe	11	395.7	1 163.8
	Z betonu zbrojonego (żelbetowe)	11	456.1	834.3
	Betonowe, ceglane, kamienne	1	17.0	34.0
	Z tworzywa sztucznego	1	14.7	22.1
	razem	24	883.6	2 054.2
ŁĄCZNIE				170 276.9

9.3. **CZĘŚĆ NR 3:** Rejon w Kościerzynie - ogółem **136,998 km (jezdni zasadnicza)**

Obwód Drogowy w Kościerzynie

- Droga krajowa nr 20
 - odcinek od km 224+313 do km 224+690 = 0,377 km
 - odcinek od km 225+843 do km 297+486 = 71,643 km
- Droga krajowa nr 20b
 - odcinek od km 0+000 do km 0+716 = 0,716 km
 - łącznice z dr. woj. 211= 0,700 km

Obwód Drogowy w Miastku

- Droga krajowa nr 20
 - odcinek od km 171+433 do km 224+313 = 52,880 km
- Droga krajowa nr 21
 - odcinek od km 0+000 do km 11+382 = 11,382 km

Obiekty mostowe i przepusty w Rejonie Kościerzyna

MOSTY, WIADUKTY, ESTAKADY I KŁADKI DLA PIĘSZYCH	Konstrukcja obiektów	Ilość [szt.]	Σ Długości [m]	Σ Powierzchni [m ²]
	Stalowe	2	112.3	1574.9
	Z betonu zbrojonego (żelbetowe)	8	189.4	2756.6
	Z betonu sprężonego (strunobetonowe, kablobetonowe)	-	-	-
	Betonowe, ceglane, kamienne	-	-	-
	razem	10	301.7	4331.5
TUNELE	TUNELE	1	46.0	331.2
	PRZEJŚCIA PODZIEMNE	-	-	-
	razem	1	46.0	331.2
PRZEPUSTY	Stalowe	1	33.0	103.0
	Z betonu zbrojonego (żelbetowe)	3	42.0	99.2
	Betonowe, ceglane, kamienne	2	39.3	64.4
	Z tworzywa sztucznego	-	-	-
	razem	6	114.3	266.5
ŁĄCZNIE				4 929.2

9.4. **CZĘŚĆ NR 4:** Rejon w Słupsku - ogółem **139,984 km (jezdni zasadnicza)**

Obwód Drogowy w Słupsku

- Droga krajowa nr 6
 - odcinek od km 194+660 do km 201+844 = 7,184 km
 - odcinek od km 216+642 do km 228+247 = 11,605 km
- Droga krajowa nr S6c Obwodnica Słupska
 - odcinek od km 0+000 do km 16+319 = 16,319 km
 - długość lewej jezdni 5,636 km
 - łącznice na węzłach 4,999 km
- Droga krajowa nr 21
 - odcinek od km 11+382 do km 54+635 = 43,253 km
 - odcinek od km 61+559 do km 76+909 = 15,350 km

Obwód Drogowy w Lęborku

- Droga krajowa nr 6
 - odcinek od km 228+247 do km 274+520 = 46,273 km

Obiekty mostowe i przepusty w Rejonie Słupsk

MOSTY, WIADUKTY, ESTAKADY I KŁADKI DLA PIĘSZYCH	Konstrukcja obiektów	Ilość [szt.]	Σ Długości [m]	Σ Powierzchni [m ²]
	Stalowe	11	472.2	5886.3
	Z betonu zbrojonego (żelbetowe)	19	462.5	5509.8
	Z betonu sprężonego (strunobetonowe, kablobetonowe)	5	157.3	2056.9
	Betonowe, ceglane, kamienne	2	13.9	165.2
	Drewniane	-	-	-
	razem	37	1105.9	13618.2
TUNELE	TUNELE	-	-	-
	PRZEJŚCIA PODZIEMNE	2	94.8	626.8
	razem	2	94.8	626.8
PRZEPUSTY	Stalowe	8	400.3	675.8
	Z betonu zbrojonego (żelbetowe)	5	76.8	179.9
	Betonowe, ceglane, kamienne	-	-	-
	Z tworzywa sztucznego	-	-	-
	razem	13	477.1	855.7
ŁĄCZNIE				15 100.6

9.5. CZĘŚĆ NR 5: Rejon w Tczewie - ogółem **202,344 km**

Obwód Drogowy w Tczewie

- Droga krajowa nr 91
 - odcinek od km 16+700 do km 46+216 = 29,516 km
 - długość lewej jezdni 1,487 km
 - łącznice na węźle w Czarlinie = 1,210 km
- Droga krajowa nr 22
 - odcinek od km 323+714 do 339,970 = 16,256 km

Obwód Drogowy w Gniewie

- Droga krajowa nr 91
 - odcinek od km 46+216 do km 90+434 = 44,218 km
- Droga krajowa nr 90
 - odcinek od km 0+000 do km 3+950 = 3,950 km
 - długość drugiej jezdni 0,755 km

Obwód Drogowy w Malborku

- Droga krajowa nr 22
 - odcinek od km 339+970 do km 372+234 = 32,264 km
 - długość lewej jezdni 1,687 km
- Droga krajowa nr 55
 - odcinek od km 12+200 do km 36,998 = 24,798 km

Obwód Drogowy w Kwidzynie

- Droga krajowa nr 55
 - odcinek od km 36+998 do km 80+362 = 43,364 km
- Droga krajowa nr 90
 - odcinek od km 3+950 do km 11+928= 7,978 km
 - długość drugiej jezdni 0,839 km

Obiekty mostowe i przepusty w Rejonie Tczew

MOSTY, WIADUKTY, ESTAKADY I KŁADKI DLA PIĘSZYCH	Konstrukcja obiektów	Ilość [szt.]	Σ Długości [m]	Σ Powierzchni [m ²]
	Stalowe	9	1 216.1	19 887.6
	Z betonu zbrojonego (żelbetowe)	20	690.6	11 181.5
	Z betonu sprężonego (strunobetonowe, kablobetonowe)	7	1 943.6	29 612.7
	Betonowe, ceglane, kamienne	1	6.3	55.0
	Drewniane	-	-	-
	razem	37	3 856.5	60 736.9
TUNELE	TUNELE	-	-	-
	PRZEJŚCIA PODZIEMNE	5	74.1	769.7
	razem	5	74.1	769.7
PRZEPUSTY	Stalowe	8	200.5	782.3
	Z betonu zbrojonego (żelbetowe)	20	467.2	1 221.6
	Betonowe, ceglane, kamienne	7	130.1	240.2
	Z tworzywa sztucznego	1	28.0	44.8
	razem	36	825.8	2 288.8
ŁĄCZNIE				63 795.4

10. W przypadku **oddania do użytkowania** w okresie obowiązywania umowy, nowych odcinków dróg bądź **przejęcia** w zarządzanie przez GDDKiA innych niż wskazane w powyższych zestawieniach odcinków dróg publicznych (z wszystkimi ich elementami, czyli np. z obiektami mostowymi i przepustami), Zamawiający zastrzega sobie prawo zlecenia Wykonawcy (za dodatkowym wynagrodzeniem) prac wskazanych w OPZ niniejszego zamówienia. Zwiększona wartość robót zostanie wówczas określona na podstawie cen ryczałtowych z Oferty Wykonawcy, zgodnie zasadami określonymi w pkt. 10.1÷ 10.3

10.1. Letnie bieżące utrzymanie dróg [BUD]:

$$W_{\text{miesięczne BUD}} = \frac{W_{\text{kontraktowa BUD}} \times (L_{\Sigma} + L_i)}{L_{\Sigma}}$$

gdzie:

$W_{\text{miesięczne BUD}}$ – Zwiększone wynagrodzenie miesięczne netto za letnie bieżące utrzymanie dróg na zwiększonej ilości kilometrów dróg określonej Części zamówienia

$W_{\text{kontraktowe BUD}}$ – Wynagrodzenie miesięczne netto wg kosztorysu ofertowego za letnie bieżące utrzymanie wszystkich odcinków dróg objętych określoną Częścią zamówienia

L_{Σ} – Długość całkowita wszystkich odcinków dróg objętych określoną Częścią zamówienia [wg danych z OPZ]

L_i – Długość całkowita nowych odcinków dróg w danej Części zamówienia, oddanych do użytkowania bądź przejętych w zarządzanie przez GDDKiA w okresie obowiązywania umowy

10.2. Zimowe bieżące utrzymanie dróg [ZUD]:

$$W_{\text{miesięczne ZUD}} = \frac{W_{\text{kontraktowa ZUD}} \times (L_{\Sigma} + L_i)}{L_{\Sigma}}$$

gdzie:

$W_{\text{miesięczne ZUD}}$ – Zwiększone wynagrodzenie miesięczne netto za zimowe bieżące utrzymanie dróg na zwiększonej ilości kilometrów dróg określonej Części zamówienia

$W_{\text{kontraktowe ZUD}}$ – Wynagrodzenie miesięczne netto wg kosztorysu ofertowego za zimowe bieżące utrzymanie wszystkich odcinków dróg objętych określoną Częścią zamówienia

L_{Σ} – Długość całkowita wszystkich odcinków dróg objętych określoną Częścią zamówienia [wg danych z OPZ]

L_i – Długość całkowita nowych odcinków dróg w danej Części zamówienia, oddanych do użytkowania bądź przejętych w zarządzanie przez GDDKiA w okresie obowiązywania umowy

10.3. Bieżące utrzymanie obiektów inżynierskich w zakresie czystości [BUM (czystość)]:

$$W_{\text{miesięczne BUM (czystość)}} = \frac{W_{\text{kontraktowa BUM (czystość)}} \times (F_{\Sigma} + F_i)}{F_{\Sigma}}$$

gdzie:

$W_{\text{miesięczne BUM (czystość)}}$ – Zwiększone wynagrodzenie miesięczne netto za utrzymanie czystości na zwiększonej ilości obiektów inżynierskich określonej Części zamówienia

$W_{\text{kontraktowe BUM (czystość)}}$ – Wynagrodzenie miesięczne netto wg kosztorysu ofertowego za utrzymanie czystości na wszystkich obiektach inżynierskich objętych określoną Częścią zamówienia

F_{Σ} – Powierzchnia całkowita wszystkich obiektów inżynierskich objętych określoną Częścią zamówienia, określona w zestawieniu tabelarycznym p.n.: „Dane ewidencyjne” a wyliczona w oparciu o dane [długość i szerokość] z Załącznika nr 2 do OPZ.

F_i – Powierzchnia całkowita obiektu/obiektów inżynierskich z danej Części zamówienia, wyłączonych z bieżącego utrzymania czystości [wyliczona na podstawie danych z Załącznika nr 2 do OPZ].

11. W przypadku **oddania** przez GDDKiA **innym Zarządcom** odcinków dróg wskazanych w powyższym zestawieniu (z wszystkimi ich elementami, czyli np. z obiektami mostowymi i przepustami), wynagrodzenie Wykonawcy zostanie odpowiednio zmniejszone o wartość bezpośrednio wynikającą z Oferty Wykonawcy i dotyczącą wyłączanych z utrzymania odcinków dróg i/lub jej elementów, zgodnie zasadami określonymi w pkt. 11.1÷11.3.

11.1. Letnie bieżące utrzymanie dróg [BUD]:

$$W_{\text{miesięczne BUD}} = \frac{W_{\text{kontraktowa BUD}} \times (L_{\Sigma} - L_i)}{L_{\Sigma}}$$

gdzie:

$W_{\text{miesięczne BUD}}$ – Zmniejszone wynagrodzenie miesięczne netto za letnie bieżące utrzymanie dróg na zmniejszonej ilości kilometrów dróg określonej Części zamówienia

$W_{\text{kontraktowa BUD}}$ – Wynagrodzenie miesięczne netto wg kosztorysu ofertowego za letnie bieżące utrzymanie wszystkich odcinków dróg objętych określoną Częścią zamówienia

L_{Σ} – Długość całkowita wszystkich odcinków dróg objętych określoną Częścią zamówienia [wg danych z OPZ]

L_i – Długość całkowita odcinków dróg w danej Części zamówienia, oddanych [w okresie obowiązywania umowy] innym Zarządcom

11.2. Zimowe bieżące utrzymanie dróg [ZUD]:

$$W_{\text{miesięczne ZUD}} = \frac{W_{\text{kontraktowa ZUD}} \times (L_{\Sigma} - L_i)}{L_{\Sigma}}$$

gdzie:

$W_{\text{miesięczne ZUD}}$ – Zmniejszone wynagrodzenie miesięczne netto za zimowe bieżące utrzymanie dróg na zmniejszonej ilości kilometrów dróg określonej Części zamówienia

$W_{\text{kontraktowa ZUD}}$ – Wynagrodzenie miesięczne netto wg kosztorysu ofertowego za zimowe bieżące utrzymanie wszystkich odcinków dróg objętych określoną Częścią zamówienia

L_{Σ} – Długość całkowita wszystkich odcinków dróg objętych określoną Częścią zamówienia [wg danych z OPZ]

L_i – Długość całkowita odcinków dróg w danej Części zamówienia, przekazanych [w okresie obowiązywania umowy] w zarząd innym podmiotom

11.3. Bieżące utrzymanie obiektów inżynierskich w zakresie czystości [BUM (czystość)]:

$$W_{\text{miesięczne BUM (czystość)}} = \frac{W_{\text{kontraktowa BUM (czystość)}} \times (F_{\Sigma} - F_i)}{F_{\Sigma}}$$

gdzie:

$W_{\text{miesięczne BUM (czystość)}}$ – Zmniejszone wynagrodzenie miesięczne netto za utrzymanie czystości na zmniejszonej ilości obiektów inżynierskich określonej Części zamówienia

$W_{\text{kontraktowa BUM (czystość)}}$ – Wynagrodzenie miesięczne netto wg kosztorysu ofertowego za utrzymanie czystości na wszystkich obiektach inżynierskich objętych określoną Częścią zamówienia

F_{Σ} – Powierzchnia całkowita wszystkich obiektów inżynierskich objętych określoną Częścią zamówienia, określona w zestawieniu tabelarycznym p.n.: „Dane ewidencyjne” a wyliczona w oparciu o dane [długość i szerokość] z Załącznika nr 2

F_i – Powierzchnia całkowita obiektu/obiektów inżynierskich z danej Części zamówienia, wyłączonych z bieżącego utrzymania czystości [wyliczona na podstawie danych z Załącznika nr 2]

12. Odcinki dróg wskazane w powyższych zestawieniach (z wszystkimi ich elementami, czyli np. z obiektami mostowymi i przepustami), które w trakcie realizacji niniejszego zamówienia zostaną poddane (w ramach odrębnego zamówienia) **remontowi** lub **przebudowie**, będą automatycznie wyłączane [na okres trwania robót budowlano-montażowych objętych odrębnym zamówieniem] z bieżącego utrzymania czystości, a wynagrodzenie Wykonawcy zostanie wówczas odpowiednio zmniejszone o wartość bezpośrednio wynikającą z Oferty Wykonawcy i dotyczącą wyłączanych z utrzymania odcinków dróg i/lub jej elementów.

Wysokość cyklicznego wynagrodzenia miesięcznego będzie wówczas określana zgodnie z zasadami określonymi w pkt. 11.1.÷11.3 niniejszego opisu. Oznacza to, że np. w przypadku obiektów inżynierskich, każdorazowo przy wyłączeniu poszczególnych obiektów z bieżącego utrzymania czystości [z powodu ich remontu lub przebudowy], cykliczne, miesięczne rozliczenie ryczałtowe za bieżące utrzymanie czystości realizowane w ramach BUM, będzie ulegać pomniejszeniu, do wartości wyliczonej wg następującego wzoru:

$$W_{\text{miesięczne BUM (czystość)}} = \frac{W_{\text{kontraktowa BUM (czystość)}} \times (F_{\Sigma} - F_i)}{F_{\Sigma}}$$

gdzie:

$W_{\text{miesięczne BUM (czystość)}}$ – Pomniejszone wynagrodzenie miesięczne netto za utrzymanie czystości na zmniejszonej ilości obiektów inżynierskich określonej Części zamówienia

$W_{\text{kontraktowa BUM (czystość)}}$ – Wynagrodzenie miesięczne netto wg kosztorysu ofertowego za utrzymanie czystości na wszystkich obiektach inżynierskich objętych określoną Częścią zamówienia

F_{Σ} – Powierzchnia całkowita wszystkich obiektów inżynierskich objętych określoną Częścią zamówienia, określona w zestawieniu tabelarycznym p.n.: „Dane ewidencyjne” a wyliczona w oparciu o dane [długość i szerokość] z Załącznika nr 2 do OPZ.

F_i – Powierzchnia całkowita obiektu/obiektów inżynierskich z danej Części zamówienia, wyłączonych z bieżącego utrzymania czystości [wyliczona na podstawie danych z Załącznika nr 2 do OPZ].

13. **Lokalizacja** Rejonów Drogowych.

CZEŚĆ NR 1.

GDDKiA O/Gdańsk Rejon w Człuchowie

77-300 Człuchów, ul. Wojska Polskiego 1a, tel. (59) 834-51-60, fax (59) 834-51-60

CZEŚĆ NR 2.

GDDKiA O/Gdańsk Rejon w Gdańsku

80-298 Gdańsk, ul. Budowlanych 70, tel. (58) 342-68-10, fax (58) 342-68-13

CZEŚĆ NR 3.

GDDKiA O/Gdańsk Rejon w Kościerzynie

83-400 Kościerzyna, ul. Drogowców 2, (59) 857-20-93, fax (59) 857-28-39

CZEŚĆ NR 4.

GDDKiA O/Gdańsk Rejon w Słupsku

76-200 Słupsk, ul. Sportowa 28, tel. (59) 842-94-93, fax (59) 840-39-42

CZEŚĆ NR 5.

GDDKiA O/Gdańsk Rejon w Tczewie

83-110 Tczew, ul. Armii krajowej 84, tel. (58) 777-04-50, fax (58) 777-04-52

14. **TERMIN** realizacji prac utrzymaniowych:

(a) **Kompleksowa usługa realizowana będzie w terminie od 01.01.2016 r. do 30.06.2021 r. czyli przez okres 66 miesięcy**

przy czym :

- Letnie (BUD) bieżące utrzymanie dróg - **od 01.01.2016 r. do 30.06.2021 r.**, czyli przez okres **66 miesięcy**.
- Zimowe (ZUD) bieżące utrzymanie dróg – **od 15.10.2016 r. do 15 kwietnia 2021 r.** (za wyjątkiem zimowego utrzymania chodników, których utrzymanie zimowe należy rozpocząć **od 01 stycznia 2016 r.**)
- Letnie i zimowe bieżące utrzymanie obiektów inżynierskich (BUM) – **od 01.01.2016 r. do 30.06.2021r.**, czyli przez okres **54 miesięcy**.
- W okresie umownym prace realizowane będą **z zachowaniem terminów pośrednich** określonych w harmonogramie ramowym realizacji umowy (Załącznik nr 4.1.), w harmonogramach szczegółowych rocznych realizacji robót i usług (Załączniki nr 4.2 i 4.3) oraz w Rozdziale B.IV. pkt. 3.

Niedopełnienie terminów określonych w OPZ skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

15. **WYNAGRODZENIE** za realizację prac utrzymaniowych.

(a) Za wykonane czynności objętych zamówieniem Wykonawca otrzymywał będzie wynagrodzenie miesięczne będące sumą:

- **wynagrodzenia zryczałtowanego za realizację czynności i prac o charakterze rutynowym** (rozliczenie przewidywane na koniec każdego miesiąca, zwane Wynagrodzeniem Cyklicznym),
 - **wynagrodzenia za realizację robót o charakterze strukturalnym** (rozliczenie występujące jedynie w przypadku indywidualnych zleceń dokonywanych przez Zamawiającego).
- (b) Szczegółowe warunki dotyczące płatności określone zostały w Rozdziale B.I. pkt.5. „Ustalenia ekonomiczne” niniejszego OPZ.
- (c) Zamawiający w ramach zamówienia dopuszcza możliwość dodatkowego zlecenia robót i usług nieprzewidzianych w kosztorysie ofertowym, a koniecznych do wykonania np. z uwagi na zapewnienie trwałości elementu Drogi, czy bezpieczeństwo jej użytkowników. Jeżeli charakter robót, o których mowa nie będzie odpowiadał opisowi pozycji w Kosztorysie Ofertowym oraz nie będzie możliwości sporządzenia nowej ceny na podstawie ceny ofertowej z Kosztorysu Ofertowego (poprzez interpolację lub inną metodą), wysokość wynagrodzenia za wykonanie tego typu robót (nieprzewidzianych) określona będzie każdorazowo wg kalkulacji indywidualnej zatwierdzanej przez Zamawiającego a sporządzanej przez Wykonawcę, z uwzględnieniem kalkulacyjnych wskaźników narzutów, stawki robocizny kosztorysowej, materiałów, pracy sprzętu i transportu nie wyższych od średnich cen publikowanych w specjalistycznych wydawnictwach i biuletynach określających średnie jednostkowe ceny aktualne na polskim rynku budowlanym w miesiącu, w którym kalkulacja jest sporządzana. Jeżeli kalkulacja indywidualna przedłożona przez Wykonawcę Zamawiającemu do akceptacji będzie skalkulowana niezgodnie z postanowieniami, o których mowa powyżej, lub nieuzasadniona, to Zamawiający wprowadzi korektę ceny opartą na własnych wyliczeniach.
- (d) Zamawiający zastrzega sobie prawo do częściowego wyłączenia z utrzymania odcinka, bądź elementu Drogi (w tym np. obiektu mostowego lub przepustu) w sytuacji realizacji na tym odcinku bądź elemencie prac wykonywanych przez firmy „trzecie” a związanych z **remontem** bądź **przebudową** tego odcinka bądź elementu Drogi. Wiązać się będzie z czasowym wyłączeniem odcinka bądź elementu Drogi z utrzymania przez Wykonawcę oraz ponownego włączenia elementu Drogi do utrzymania przez Wykonawcę po zakończeniu prac wykonywanych przez firmę „trzecią”. Wykonawca będzie uczestniczył w przekazaniu i odbiorze wyłączonego z utrzymania elementu Drogi przed jego ponownym włączeniem. Jednocześnie wynagrodzenie Wykonawcy zostanie proporcjonalnie skorygowane o zwiększenie lub zmniejszenie ilości (zakresów) poszczególnych elementów Drogi do utrzymania, wykorzystując ceny jednostkowe z Oferty Wykonawcy, wg zasad określonych w pkt. 12 niniejszego opisu.
16. Przed złożeniem oferty Wykonawca zobowiązany jest do dokonania wizji lokalnej Drogi (z wszystkimi jej elementami) oraz do uzyskania wszelkich niezbędnych informacji w ramach przedmiotowego zamówienia.
17. Przed rozpoczęciem realizacji prac związanych z utrzymaniem, Zamawiający dokona protokolarnego przekazania Wykonawcy poszczególnych odcinków Dróg, z wszystkimi ich elementami (w tym m.in. z obiektami mostowymi i przepustami).

W protokole przekazania, o którym wyżej mowa, zostanie określony skrócony obmiar przekazywanych elementów Dróg (w szczególności kilometry przekazanych do utrzymania odcinków dróg oraz sztuki obiektów inżynierskich).

Szczegółowy obmiar elementów Dróg przekazanych do utrzymania dla każdej części zamówienia stanowi przedmiot elementów składowych zawartych w grupie Załączników nr 1.

W przypadku zwiększenia lub zmniejszenia ilości (zakresów) poszczególnych elementów Drogi w trakcie trwania Umowy (wskutek np. realizacji przez Zamawiającego decyzji administracyjnych organów trzecich), Zamawiający i Wykonawca będą protokolarnie korygować zakresy poszczególnych elementów. Jednocześnie wynagrodzenie Wykonawcy, o którym mowa w pkt. 15 niniejszego opisu, zostanie odpowiednio skorygowane [proporcjonalnie do ilości (zakresów) elementów faktycznie utrzymywanych (protokolarnie przekazanych do utrzymania)] z wykorzystaniem cen przedstawionych przez Wykonawcę w Ofercie, wg zasad określonych w pkt. 10 i 11 niniejszego opisu.

B. USTALENIA DOTYCZĄCE REALIZACJI PRAC

SŁOWNIK

Użyte w OPZ wymienione poniżej określenia należy rozumieć następująco:

- 1) **Utrzymanie Drogi** - całość działań technicznych i organizacyjnych mających na celu zapewnienie właściwego stanu technicznego i wymaganej przydatności użytkowej Drogi oraz doprowadzenie elementów Drogi do oczekiwanych standardów.
- 2) **Roboty utrzymaniowe** - usługi i roboty wykonywane w procesie utrzymania Drogi, na przestrzeni całego roku kalendarzowego (utrzymanie letnie + utrzymanie zimowe).
- 3) **Degradacja** - proces pogarszania się wartości parametrów technicznych elementu Drogi w czasie.
- 4) **Konserwacja** - zabiegi mające na celu opóźnienie tempa degradacji elementu Drogi, niewpływające na zmianę jej parametrów technicznych.
- 5) **Remont** - roboty utrzymaniowe mające na celu polepszenie wartości parametrów technicznych elementu Drogi, które uległy pogorszeniu w wyniku degradacji.
W zależności od poziomu polepszenia wartości parametrów technicznych wyróżnia się: remont częściowy [objęty przedmiotem niniejszego zamówienia] i remont pełny [nieobjęty przedmiotem niniejszego zamówienia].
- 6) **Remont częściowy** - roboty utrzymaniowe mające na celu polepszenie wartości parametrów technicznych elementu Drogi, ale bez pełnego odtworzenia wartości projektowanych, w szczególności zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez eliminację ubytków i deformacji nawierzchni mogących stworzyć zagrożenie dla uczestników tego ruchu.
- 7) **Remont pełny** - roboty utrzymaniowe mające na celu polepszenie wartości parametrów technicznych elementu Drogi do poziomu wartości projektowanych.
- 8) **Utrzymanie rutynowe** - prace utrzymaniowe w zakresie, których wchodzi czynności zapewniające utrzymanie oczekiwanego standardu drogi w tym w szczególności, zakres i charakter tych prac szczegółowo określa niniejszy OPZ.
- 9) **Utrzymanie strukturalne** - prace utrzymaniowe wykraczające swym zakresem poza utrzymanie rutynowe.
- 10) **Droga** - budowla wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami, instalacjami oraz częścią niezabudowaną nieruchomości na której znajduje się droga stanowiąca całość techniczno-użytkową przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego oraz innymi potrzebami zarządzania drogą, zlokalizowana w pasie drogowym.
- 11) **Obiekt inżynierski** - obiekt mostowy, przepust.
- 12) **Obiekt mostowy** - obiekt budowlany typu most, wiadukt, estakada, kładka dla pieszych oraz (w ramach ogólnego pojęcia „tunel”) - tunel, przejście podziemne dla pieszych, podziemne przejście ekologiczne dla zwierząt.
- 13) **Przepust** - budowla o przekroju poprzecznym zamkniętym, o świetle poziomym lub pionowym $\geq 1,5$ m. oraz o przekroju otwartym i świetle poziomym $\leq 3,0$ m, przeznaczona do przeprowadzenia cieków wodnych i/lub szlaków wędrówek zwierząt dziko żyjących.
- 14) **Most** - obiekt zbudowany nad przeszkodą wodną dla zapewnienia komunikacji drogowej i ruchu pieszego.
- 15) **Wiadukt** - obiekt zbudowany nad linią kolejową lub inną drogą dla bezkolizyjnego zapewnienia komunikacji drogowej i ruchu pieszego.

- 16) **Drogi o innej funkcji niż krajowa** – drogi zlokalizowane w liniach rozgraniczających drogę krajową, służące do obsługi komunikacyjnej przyległych terenów.
- 17) **Linie rozgraniczające drogę** – granice terenów zajętych przez pas drogowy.
- 18) **Pas drogowy** – wydzielony liniami granicznymi grunt wraz z jego przestrzenią nad i pod jego powierzchnią, na którym zlokalizowana jest droga oraz obiekty budowlane (w tym obiekty inżynierskie) i urządzenia techniczne związane z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu, a także urządzenia związane z potrzebami zarządzania drogą, wyznaczający obszar w którym prowadzone są czynności objęte niniejszym Zamówieniem.
- 19) **Elementy drogi** – jakakolwiek część Drogi, w tym w szczególności obiekty inżynierskie oraz wszelkie urządzenia techniczne związane z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu, a także wszelkie urządzenia związane z potrzebami zarządzania drogą, znajdujące się w liniach rozgraniczających i poza liniami rozgraniczającymi, podlegające utrzymaniu i ocenie stanu utrzymania, wymienione w elementach grupy **Załączników nr 1** oraz w **Załącznikach nr 2.1÷2.5** do niniejszego OPZ.
- 20) **Jezdnia** – część obiektu/korony drogi przeznaczona do ruchu pojazdów.
- 21) **Korona drogi** – jezdnia z poboczami lub chodnikami, zatokami, pasami awaryjnego postoju i pasami dzielącymi jezdnie.
- 22) **Konstrukcja nawierzchni** – układ warstw nawierzchni wraz ze sposobem ich połączenia.
- 23) **Konstrukcja nośna (przęsło lub przęsła obiektu mostowego)** – część obiektu oparta na podporach mostowych tworząca ustrój niosący dla przeniesienia ruchu kołowego i/lub pieszego.
- 24) **Przyczółek** – skrajna podpora obiektu mostowego. Może składać się z pełnej ściany, słupów, ścian bocznych, murów z gruntu zbrojonego lub innych form konstrukcyjnych.
- 25) **Filar** – podpora pośrednia obiektu mostowego. Może składać się z pełnej ściany, słupów, oczepów górnych i dolnych lub innych form konstrukcyjnych.
- 26) **Korpus drogowy** – nasyp lub ta część wykopu, która jest ograniczona koroną drogi i skarpami rowów.
- 27) **Nawierzchnia** – warstwa lub zespół warstw służących do przejmowania i rozkładania obciążeń od ruchu na podłoże gruntowe zapewniających dogodne warunki dla ruchu.
- 28) **Warstwa ścieralna** – górna warstwa nawierzchni poddana bezpośrednio oddziaływaniu ruchu i czynników atmosferycznych.
- 29) **Warstwa wiążąca** – warstwa znajdująca się między warstwą ścieralną a izolacją poziomą pomostu (w przypadku obiektu mostowego) oraz między warstwą ścieralną a warstwą podbudowy (w przypadku drogi), zapewniająca lepsze rozłożenie naprężeń w nawierzchni oraz chroniąca izolację poziomą pomostu (w przypadku obiektu mostowego).
- 30) **Warstwa wyrównawcza** – warstwa służąca do wyrównania nierówności podbudowy lub profilu istniejącej nawierzchni.
- 31) **Podbudowa** – dolna część nawierzchni służąca do przenoszenia obciążeń od ruchu na podłoże.
- 32) **Pobocze** – część korony drogi przeznaczona do chwilowego zatrzymywania się pojazdów, umieszczenia urządzeń bezpieczeństwa ruchu i wykorzystywana do ruchu pieszych, służąca jednocześnie do bocznego oparcia konstrukcji nawierzchni.
- 33) **Chodnik** – wyznaczony pas terenu przy jezdni lub odsunięty od jezdni, przeznaczony do ruchu pieszych i odpowiednio utwardzony.
- 34) **Przeszkoda naturalna** – element środowiska naturalnego, stanowiący utrudnienie w realizacji zadania objętego kontraktem, na przykład dolina, bagno, rzeka itp.

- 35) **Przeszkoda sztuczna** – dzieło ludzkie, stanowiące utrudnienie w realizacji zadania objętego kontraktem, na przykład droga, kolej, rurociąg itp.
- 36) **Rozpiętość teoretyczna** – odległość między punktami podparcia (łożyskami), przęsła mostowego.
- 37) **Szerokość całkowita obiektu (mostu)** - odległość między zewnętrznymi krawędziami konstrukcji obiektu, mierzona w linii prostopadłej do osi podłużnej, obejmuje całkowitą szerokość konstrukcyjną ustroju niosącego.
- 38) **Długość całkowita obiektu mostowego** – odległość między zewnętrznymi krawędziami pomostu, w osi jezdni drogowej.
- 39) **Inne czynności utrzymaniowe** – prowadzenie przez Wykonawcę działań interwencyjnych związanych z likwidacją zagrożeń na Drodze oraz prowadzenie wszystkich prac techniczno - administracyjnych wymaganych Umową, w szczególności prowadzenie wszystkich dokumentów ewidencjonujących prace Wykonawcy, w tym: dzienniki dyżurów, patroli, zdarzeń, wypadków, kolizji, pracy sprzętu, ewidencja materiałów, panujących warunków atmosferycznych i inne, konieczne do prawidłowego wykonania przedmiotu umowy.
- 40) **Rekultywacja** – roboty mające na celu uporządkowanie i przywrócenie pierwotnych funkcji terenom naruszonym w czasie realizacji robót utrzymaniowych.
- 41) **Oddział GDDKiA w Gdańsku**, zwany dalej Oddziałem lub Zamawiającym – wchodzi w skład Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad będącej centralnym urzędem administracji rządowej wykonującym zadania zarządu dróg krajowych. Do zakresu działania Oddziału należy wykonywanie zadań zarządu Drogi oraz zarządcy Drogi na obszarze działania Oddziału. Obszar działania Oddziału pokrywa się z obszarem województwa pomorskiego.
- 42) **Rejon** - komórka organizacyjna GDDKiA, podległa Oddziałowi GDDKiA zgodnie ze Statutem GDDKiA. Obszar działania Rejonu pokrywa się z obszarem jednej Części zamówienia.
- 43) **Obwód Drogowy** - komórka organizacyjna GDDKiA podległa Rejonowi zgodnie ze Statutem GDDKiA, posiadająca wyodrębnioną organizacyjnie siedzibę z zapleczem socjalno-magazynowym oraz obejmująca określony obszarowo zakres działań.
- 44) **Kierownik Rejonu** – pracownik GDDKiA, osoba kierująca zadaniami Rejonu, odpowiedzialna za nadzorowanie robót i administrowanie kontraktem.
- 45) **Kierownik Utrzymania** – pracownik Wykonawcy, osoba wyznaczona przez Wykonawcę, upoważniona do kierowania robotami utrzymaniowymi, odpowiedzialna za nadzorowanie robót objętych kontraktem.
- 46) **Terenowy Inspektor Mostowy [TIM]** – pracownik Rejonu odpowiedzialny bezpośrednio za koordynowanie, nadzorowanie i odbiór robót utrzymaniowych na obiektach inżynierskich określonej Części zamówienia (Rejonu).
- 47) **Terenowy Inspektor Drogowy [TID]** – pracownik Rejonu odpowiedzialny bezpośrednio za koordynowanie, nadzorowanie i odbiór robót utrzymaniowych na drogach określonej Części zamówienia (Rejonu).
- 48) **OUS/ODU** – Obwód Utrzymania Drogi Ekspresowej / Obwód Utrzymania Drogi, zwane dalej OU.
- 49) **PID** – Punkt Informacji Drogowej.
- 50) **PDR** – (Plan Działań Ratowniczych) będący w posiadaniu Zamawiającego dokument określający sposób reagowania na wypadek powstania kryzysowej, określający m.in. obowiązki Wykonawcy.
- 51) **Standard** – wymagania dotyczące stanu każdego elementu Drogi, który Wykonawca musi zapewnić przez cały okres trwania umowy oraz wymagania dotyczące prowadzenia przez

Wykonawcę innych czynności utrzymaniowych. Dotrzymanie standardu jest podstawą do otrzymania przez Wykonawcę wynagrodzenia za realizowane prace utrzymaniowe.

- 52) **Strefa migracji** – strefa przejścia zwierząt przez obiekt.
- 53) **Strefa najścia** – strefa naprowadzająca zwierzyńę do przejścia.
- 54) **Sytuacja kryzysowa** – należy przez to rozumieć (zgodnie z Art. 2 ust. 8b ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tj. Dz. U. 2013 poz. 907 z późn. zm):
 - 1) wojnę;
 - 2) konflikt zbrojny;
 - 3) jakąkolwiek sytuację, w której wystąpiła lub nieuchronnie wystąpi szkoda, wyraźnie przekraczająca swoim rozmiarem szkody występujące w życiu codziennym oraz narażająca życie i zdrowie wielu osób lub mająca poważne następstwa dla dóbr materialnych, lub wymagająca podjęcia działań w celu dostarczenia ludności środków niezbędnych do przeżycia.
- 55) **Cykliczne Wynagrodzenie** – zryczałtowana wartość wynagrodzenia przysługująca Wykonawcy za wykonane roboty i usługi rutynowego bieżącego utrzymania dróg i obiektów inżynierskich, zgodnie z zasadami określonymi w OPZ. Wynagrodzenie Cykliczne wypłacane będzie Wykonawcy w systemie miesięcznym. Wartość miesięcznego Wynagrodzenia Cyklicznego jest stała w całym okresie trwania umowy (za wyjątkiem waloryzacji) niezależnie od pory roku.
- 56) **Wykonawca Inwestycji** – Wykonawca robót polegających na budowie, przebudowie lub modernizacji Drogi (lub jej elementu) albo remontu odcinka Drogi albo remontu lub przebudowy obiektu inżynierskiego.
- 57) **Zarządzenie Generalnego Dyrektora** – wewnętrzny akt prawny wydany przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad obowiązujący w działalności GDDKiA – wszelkie Zarządzenia zamieszczone są na stronie: <http://gddkia.gov.pl/pl/911/akty-prawne>.
- 58) **Zimowe warunki atmosferyczne** – występowanie opadów śniegu, marznącego deszczu, mżawki, gołoledzi, lodowicy, szadzi, śliskości pośniegowej, wahań temperatur. Uznawane za normalne, do momentu ogłoszenia stanu kryzysowego przez Wojewodę.
- 59) **Zagrożenia/awaria na Drodze** – sytuacja na Drodze mająca wpływ na ograniczenie przejezdności drogi, np. wypadek, kolizja, przejazd pojazdu nienormatywnego, przejazd lub postój pojazdu stwarzającego zagrożenie dla innych użytkowników (np. przejazd jezdnią w kierunku niezgodnym z organizacją ruchu), wtargnięcie zwierzyńy, katastrofa budowlana na Drodze lub w pobliżu Drogi, pożar na Drodze lub w jej pobliżu, nadzwyczajne zjawiska atmosferyczne (np. powódź, mgła, nadzwyczajne opady śniegu).

Pozostałe określenia nieujęte w słowniku są zgodne z określeniami stosowanymi w słownikach obowiązujących aktów prawnych, norm, itp.

B.I. POSTANOWIENIA OGÓLNE

Postanowienia ogólne realizacji prac utrzymaniowych określone w niniejszym rozdziale odnoszą się zarówno do robót realizowanych na drodze i jej urządzeniach i instalacjach (w ramach BUD i ZUD), jak i na obiektach inżynierskich (w ramach BUM).

W przypadku obiektów inżynierskich warunki realizacji i zakres robót utrzymaniowych doprecyzowane zostały w Rozdziale B.IV „Bieżące utrzymanie mostów (BUM)”.

Określenie „Droga” występujące w treści dokumentów kontraktowych (w tym w treści niniejszego OPZ) należy każdorazowo rozumieć, jako: „Budowla **wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami**, stanowiąca całość techniczno-użytkową przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego oraz związanymi z potrzebami zarządzania drogą, zlokalizowana w pasie drogowym”.

1. ZAKRES UTRZYMANIA

W ramach świadczonych usług Wykonawca w okresie trwania umowy realizować będzie utrzymanie Drogi na całej jej długości i na całej szerokości pasa drogowego we wskazanych szczegółowo poniżej obszarach :

- bieżące letnie utrzymanie dróg – BUD;
- bieżące letnie i zimowe utrzymanie obiektów inżynierskich – BUM;
- bieżące zimowe utrzymanie dróg – ZUD.

Prace utrzymaniowe realizowane będą w ramach otrzymywanego Cyklicznego Wynagrodzenia. Wykonawca zobowiązany jest do utrzymania i konserwacji Drogi, zapewniając jej trwałość i bezpieczeństwo jej użytkowników oraz ponosi pełną odpowiedzialność za właściwy stan Drogi przez cały okres trwania umowy. W przypadku, w którym standard Drogi nie jest dotrzymany, Wykonawca zobowiązany jest do bezzwłocznego przystąpienia do prac mających na celu osiągnięcie standardu Drogi.

Droga utrzymywana ma być zgodnie z wymaganiami opisanymi w Rozdziałach B.II÷B.IV niniejszego OPZ oraz w Załącznikach do OPZ, dla jezdni głównej, jezdni zbiorczo-rozprowadzających, skrzyżowań w szczególności węzłów i łącznic oraz wszystkich ich elementów, przy założeniu, że wszelkie elementy Drogi (również te nieopisane) pozostają w stanie niepogorszonym.

Przed rozpoczęciem prac utrzymaniowych Wykonawca przejmie od Zamawiającego Drogę do utrzymania.

1.1. Przekazanie Drogi Wykonawcy.

1. Przed terminem rozpoczęcia prac utrzymaniowych Zamawiający przekaze, a Wykonawca przejmie Drogę wraz z wszystkimi jej elementami (objętymi niniejszym zamówieniem).
2. Przekazanie nastąpi na podstawie wizji w terenie i zostanie potwierdzone protokolarnie.
3. Zamawiający przekaze Wykonawcy Drogę kompletną, bez uszkodzonych elementów wyposażenia, spełniającą standardy określone w OPZ.
4. W przypadku stwierdzenia występowania elementów niespełniających standardów Zamawiający usunie nieprawidłowości przed fizycznym przekazaniem Drogi do utrzymania Wykonawcy.

5. Przekazanie Drogi nastąpi przed dniem fizycznego rozpoczęcia umowy, czyli przed 01 stycznia 2016 r.
6. Przekazanie Drogi (i jej elementów) oznacza, iż od momentu przekazania (od dnia w którym Wykonawca przejmie Drogę utrzymanie) Wykonawca odpowiada za stan Drogi oraz dotrzymanie określonych standardów (zgodnie z zapisami OPZ).

1.2. Przekazanie Drogi Zamawiającemu.

1. Przed upłynięciem terminu zakończenia umowy Wykonawca przekaze, a Zamawiający przejmie Drogę wraz z wszystkimi jej elementami (objętymi niniejszym zamówieniem).
2. Przekazanie nastąpi na podstawie wizji w terenie i zostanie potwierdzone protokolarnie.
3. Wykonawca przekaze Zamawiającemu Drogę kompletną, bez uszkodzonych elementów wyposażenia, spełniającą standardy określone w OPZ.
4. W przypadku stwierdzenia występowania elementów niespełniających standardów Wykonawca usunie nieprawidłowości przed fizycznym przekazaniem Drogi do utrzymania Zamawiającemu.
5. Przekazanie musi nastąpić nie później niż na 14 dni przed terminem zakończenia umowy.

1.3. Prace utrzymaniowe wykonywane przez Wykonawcę obejmować będą w szczególności:

1. Wykonywanie prac zapewniających ciągłe utrzymanie określonego standardu oraz bezpieczeństwa użytkowników Drogi;
2. Zapewnienie przejezdności drogi na poziomie określonym w standardzie i zapewniając bezpieczeństwo użytkowników Drogi;
3. Utrzymanie i konserwacja przekazanego w utrzymanie (na czas Umowy) zaplecza technicznego zapewniając ich trwałość;
4. Zapewnienie kontaktu z Przedstawicielem Zamawiającym, w szczególności w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowych (bezzwłoczne powiadamianie PID-u i Przedstawiciela Zamawiającego) oraz współpraca z innymi służbami zgodnie z Planem Działań Ratowniczych;
5. Prowadzenie pełnej dokumentacji wszelkich prac utrzymaniowych, zdarzeń drogowych oraz niezbędnej dokumentacji wskazanej przez Zamawiającego w Umowie;
6. Prowadzenie działań interwencyjnych związanych z likwidacją wszelkich sytuacji kryzysowych na Drodze;
7. Prowadzenie monitoringu określonych przez Zamawiającego zdarzeń (np.: usuwania z jezdni przedmiotów stwarzających zagrożenia, martwych zwierząt, uszkodzonych elementów wyposażenia zagrażających użytkownikom, usuwania usterek gwarancyjnych).Zamawiający zastrzega sobie prawo do wglądu i zatwierdzania wszelkich dokumentów opracowywanych przez Wykonawcę na potrzeby realizacji niniejszego zamówienia.

1.4. Prace utrzymaniowe wykonywane przez Wykonawcę realizowane będą z zachowaniem następujących założeń:

1. Utrzymaniem objęte są obiekty inżynierskie znajdujące się w granicach pasa drogowego lub pasów drogowych dróg utrzymywanych przez Wykonawcę, które

- muszą być utrzymywane zgodnie ze standardami, w jakich utrzymywana jest droga w ciągu której znajduje się dany obiekt inżynierski i nie gorzej niż to opisano w Rozdziale B.IV niniejszego opisu.
2. Bieżące prace utrzymaniowe Wykonawca realizować będzie przy użyciu pojazdów patrolowych wraz z niezbędną obsługą osobową, przy czym minimalna liczba osób w zespole wynosi dwie na jeden pojazd.
 3. Z ramienia Obwodu Drogowego nadzór nad pracami prowadzić będzie Kierownik Obwodu bądź w jego zastępstwie wskazany przez niego Drogomistrz.
 4. Z ramienia Rejonu Dróg nadzór na pracami realizowanymi na obiektach inżynierskich prowadzić będzie Terenowy Inspektor Mostowy (TIM).
 5. Z ramienia Rejonu Dróg nadzór na pracami realizowanymi na Drodze prowadzić będzie Terenowy Inspektor Drogowy (TID).
 6. Nadzór z ramienia Rejonu oraz funkcję organu odbierającego prace pełnić będzie Kierownik Rejonu bądź w jego zastępstwie Z-ca Kierownika Rejonu.
 7. Wykonywanie prac możliwe jest wyłącznie w uzgodnieniu z Zamawiającym, w porach i na zasadach określonych przez Zamawiającego ramowo w OPZ i na bieżąco w trakcie ich realizacji.
 8. Osoby nadzorujące wykonywanie prac z ramienia Zamawiającego mają prawo przerwać wykonywanie tych prac w przypadku wykonywania ich niezgodnie z OPZ, a w szczególności realizowanych w sposób zagrażający bezpieczeństwu ruchu drogowego.
 9. Nadzór sprawowany przez pracowników Zamawiającego nie zwalnia Wykonawcy od odpowiedzialności za własny nadzór i jakość wykonania powierzonych mu robót.
 10. Określone w OPZ prace należy prowadzić zgodnie z wymogami określonymi w specyfikacjach technicznych, z zachowaniem wszystkich wymogów z zakresu BHP i Ppoż. w sposób gwarantujący ich należyte wykonanie. Prace te należy wykonywać zgodnie z zatwierdzanym przez Zamawiającego projektem organizacji ruchu, który Wykonawca sporządzi i uzgodni na swój koszt.
 11. Wykonawca wykonywać będzie wszelkie prace w terminach zgodnych ze specyfikacją robót, w szczególności w porach nocnych i dni wolne od pracy, jeśli wymaga tego OPZ lub specyfikacja bądź w przypadku prac awaryjnych, których wykonanie konieczne jest w celu usunięcia zagrożenia.
 12. Prace, których wykonanie w sposób szczególny wpływa na utrudnienia w ruchu, a technologicznie nie ma ograniczeń do wykonywania ich w porach zmniejszonego natężenia, powinny być wykonywane w tych porach, w szczególności w nocy. Niezależnie od tego, ustala się, iż w porze nocnej powinny być obowiązkowo wykonywane takie prace jak:
 - mechaniczne zmiatanie nawierzchni jezdni,
 - wymiana barier (w szczególności w pasach rozdziału dróg ekspresowych S6 i S7),
 - remonty nawierzchni dróg w terenach zabudowanych,
 - regulacje studzienek w środku jezdni i innych elementów dróg na jezdni dwupasmowej w terenach zabudowanych,
 - koszenie traw w pasach rozdziału,
 - malowanie nawierzchni w terenach zabudowanych,
 - inne prace, których wykonywanie w porze dziennej związane byłoby z utrudnieniami w ruchu pojazdów.

W przypadku obiektów inżynierskich, obok powyższych obostrzeń, prace utrzymaniowe powinny być wykonywane w porach określonych w Rozdziale B.IV. pkt. 2.

Wykonawca w cenie ofertowej powinien uwzględnić konieczność dodatkowego oznakowania strefy prac oraz przedsięwziąć dodatkowe czynności gwarantujące zachowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego i bezpieczeństwa pracowników, w związku z wykonywaniem tych czynności w porze nocnej.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Zamawiający w szczególnych sytuacjach dopuszcza możliwość rezygnacji z tego wymogu. Decyzję o zmianie pory wykonywania prac utrzymaniowych podejmuje Rejon w uzgodnieniu z Oddziałem GDDKiA.

13. Wykonawca zobowiązany jest sporządzić przed rozpoczęciem okresu umownego realizacji robót, tj. przed 01 stycznia 2016 r., plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, uwzględniając specyfikę i warunki prowadzenia robót.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

14. Z zakresu utrzymania wykonywanego przez Wykonawcę wyłączone będą prace/roboty związane z usuwaniem wad i usterek w elementach objętych gwarancją Wykonawców Inwestycji (na czas trwania gwarancji). Wykaz elementów Dróg objętych trwającymi gwarancjami stanowi Załącznik nr 5 do OPZ.

W przypadku naruszenia warunków i utraty Gwarancji Wykonawcy Inwestycji innych robót na Drodze, Wykonawca całorocznego, kompleksowego utrzymania Drogi przejmie zobowiązania wynikające z utraconych w wyniku jego prac gwarancji.

2. ZADANIA I OBOWIĄZKI WYKONAWCY

2.1 Działania wykonywane przez Wykonawcę.

Do zadań i obowiązków Wykonawcy należy w szczególności:

- a) Realizacja czynności utrzymaniowych zgodnie z umową,
- b) Wykonanie i uzyskanie zatwierdzenia projektu czasowej organizacji ruchu w oparciu o obowiązujące przepisy, z wykorzystaniem wskazanych przez Zamawiającego typowych schematów czasowej organizacji ruchu;
- c) Stała współpraca ze służbami ratowniczymi, Zarządcami dróg innych niż krajowe i Przedstawicielami Zamawiającego, w tym:
 - bezzwłoczne informowanie PID oraz odpowiednich służb ratowniczych o zaistniałych zdarzeniach zgodnie z Planem Działań Ratowniczych stanowiącym Załącznik nr 6 do OPZ;
- d) Przyjmowanie i weryfikacja zgłoszeń przekazywanych przez PID, służby ratownicze, uczestników ruchu drogowego oraz zarządców dróg innych niż krajowe;
- e) Bieżąca kontrola Drogi (patrolowanie) z częstotliwością zapewniającą utrzymanie standardu (i nie mniejszą niż przyjęta w zatwierdzonym harmonogramie);
- f) Prowadzenie rejestru przeprowadzonych prac, działań oraz warunków atmosferycznych w oparciu o wzory dzienników – Dzienniki Pracy Wykonawcy, których forma zostanie wcześniej uzgodniona przez Wykonawcę z Zamawiającym. Zamawiający zastrzega prawo do wprowadzenia serwerowego narzędzia do prowadzenia dzienników;
- g) W przypadku zdarzenia drogowego bądź innego zdarzenia skutkującego uszkodzeniem infrastruktury drogowej sporządzanie dokumentacji fotograficznej i opisowej uszkodzonej lub zniszczonej infrastruktury drogowej;

- h) Bezzwłoczne zabezpieczanie miejsc zdarzeń drogowych lub innych zagrożeń występujących w pasie drogowym zgodnie z zatwierdzonym czasowym projektem organizacji ruchu;
- i) Pomoc służbom ratownictwa drogowego w zabezpieczeniu skutków wypadków i kolizji oraz w razie konieczności uczestnictwo w odbiorze pasa drogowego;
- j) Udział Kierownika Utrzymania lub wskazanej przez niego osoby w realizowanych przez Zamawiającego przeglądach dróg i obiektów inżynierskich oraz urządzeń technicznych zgodnie z przekazaniem Wykonawcy przez Zamawiającego harmonogramem wykonania przeglądów obiektów inżynierskich oraz dróg. Przekazanie Wykonawcy harmonogramu, o którym mowa powyżej, nastąpi na co najmniej **14 dni** przed planowanym przez Zamawiającego przystąpieniem do rzeczonych przeglądów.
- k) Zapewnienie bezpieczeństwa dla wykonujących przeglądy dróg, obiektów inżynierskich oraz urządzeń technicznych, zgodnie z wymogami obowiązującego prawa, w szczególności poprzez:
 - zapewnienie oznakowania dla wykonujących przeglądy,
 - wprowadzenie i utrzymanie zatwierdzonej czasowej organizacji ruchu na czas prowadzenia przez Zamawiającego przeglądów i oględzin obiektów,
 - udostępnienie niezbędnego do przeglądu sprzętu.
- l) W przypadku kolizji, wypadków drogowych oraz awarii pojazdów - zabezpieczenie miejsca zdarzenia do czasu odholowania uszkodzonych pojazdów pozostających na drodze;
- m) Doraźne oznakowanie (zabezpieczenie) wszelkich zagrożeń na Drodze;
- n) Usunięcie wszelkich zagrożeń na drodze;
- o) Udział w przeglądach gwarancyjnych elementów Drogi zrealizowanych w ramach inwestycji drogowo-mostowych nieobjętych niniejszym zadaniem;
- p) Identyfikacja i bezzwłoczne powiadamianie Zamawiającego o usterkach podlegających usunięciu w ramach Gwarancji przez Wykonawców Inwestycji;
- q) Usuwanie wszelkich przedmiotów, które mogą stanowić zagrożenie dla Użytkowników Drogi pozostawionych w obszarze pasów ruchu i pasów awaryjnych lub na poboczu/chodniku, z powiadomieniem odpowiednich służb. Przedmioty niemożliwe do natychmiastowego usunięcia powinny zostać bezzwłocznie zabezpieczone i oznakowane do czasu przybycia odpowiednich służb lub sprzętu. Odpady i materiały ropopochodne (powstałe w wyniku zdarzeń drogowych i pozostawione przez służby ratownicze w pasie drogowym) muszą być usunięte przez Wykonawcę przy użyciu odpowiednich środków zgodnie z obowiązującymi przepisami;
- r) Usuwanie martwych zwierząt (zgodne z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach - Dz. U. z 2013, poz. 21) z pasa drogowego natychmiast po ich zauważeniu lub otrzymaniu informacji. Postępowanie w przypadku żywych i rannych zwierząt należy prowadzić w oparciu o obowiązujące przepisy, w szczególności zgodnie z ustawą z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt (z późn. zm.), ustawą o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. (z późn. zm.) oraz aktami wykonawczymi do tych ustaw;
- s) Posiadanie pozwolenia na wytwarzanie, transport i utylizację odpadów lub zawarcie stosownych umów w przedmiotowym zakresie z podmiotami trzecimi. Usługa musi być wykonywana specjalistycznym sprzętem dopuszczonym do stosowania przy odbiorze wymienionych odpadów. Wykonawca staje się właścicielem odpadu;
- t) Podjęcie działań w celu zachowania żywotności zieleni lub wymiana uszkodzonej zieleni (w wyniku niefachowo wykonanej przez Wykonawcę pielęgnacji lub wycinki) na zieleni o parametrach nie niższych od uszkodzonej, przy zachowaniu jej żywotności przez okres

minimum 3 lat oraz ponoszenie odpowiedzialności finansowej w przypadku nałożenia kary administracyjnej za zniszczenie zieleni;

- u) Monitorowanie stanu technicznego ogrodzeń zabezpieczających dla herpetofauny oraz na bieżąco usuwanie stwierdzonych w tym zakresie nieprawidłowości mogących skutkować stratami w populacji chronionych płazów i gadów. Wzór protokołu monitoringu stanu technicznego ogrodzeń zabezpieczających dla herpetofauny wymaga do Wykonawcy wcześniejszego uzgodnienia z Zamawiającym.
- v) Z uwagi na możliwość wystąpienia na Drodze sytuacji kryzysowej lub wystąpienia zagrożeń mogących spowodować taką sytuację, Wykonawca ma obowiązek:
 - Podejmowania bieżących działań w zakresie przeciwdziałania możliwościom wystąpienia utrudnień, zdarzeń i zagrożeń mogących spowodować sytuacje kryzysowe;
 - Przekazywania informacji do wskazanych przez Zamawiającego podmiotów oraz monitorowania bieżącej sytuacji w obszarze swojej odpowiedzialności;
 - Użycia dodatkowego sprzętu do usuwania skutków zdarzeń;
 - W trybie natychmiastowym reagować i usuwać skutki zdarzeń w celu przywrócenia przejezdności na utrzymywanym odcinku Drogi lub przydzielonym (wskazanym) przez Zamawiającego odcinku realizowanym doraźnie w celu minimalizacji skutków zdarzeń;

Wykonawca jest zobowiązany wykonywać wszelkie działania przy zapewnieniu bezpieczeństwa użytkowników Drogi i zgodne z obowiązującymi przepisami.

Wszelkie braki elementów Drogi wynikające ze skutków zdarzeń drogowych (dotyczy w szczególności wypadków i kolizji), kradzieży, aktów wandalizmów lub innych, Wykonawca ma obowiązek uzupełnić w takiej samej technologii i kształcie jak przed wystąpieniem w/w zdarzeń.

2.2 Materiały

Do wykonania wszelkich robót utrzymaniowych, remontowych oraz uzupełniających o charakterze zarówno rutynowym jak i strukturalnym Wykonawca zastosuje materiały i technologie, takie same lub lepsze jakościowo, z jakich została wykonana Droga (zastosowanie materiałów lepszych nie stanowi podstawy do zwiększenia wynagrodzenia Wykonawcy).

Materiały, o których mowa wyżej, powinny odpowiadać co do jakości wymaganiom określonym ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych (Dz. U. Nr 92, poz. 881 z późn. zmianami) oraz odpowiadać aktualnym Wytycznym Technicznym stosowanym przez GDDKiA.

Wykonawca będzie zaopatrywał się we własnym zakresie w niezbędne ilości wszystkich materiałów niezbędnych do realizacji umowy w tym:

- Materiałów do wykonania remontów cząstkowych,
- Materiałów do wykonywania remontów innych elementów infrastruktury drogowej (w tym robót o charakterze konserwacyjnym przewidywanych na obiektach inżynierskich),
- Materiałów potrzebnych do zwalczania śliskości. W zakresie materiałów do zwalczania śliskości zimowej Wykonawca prowadzić będzie ewidencję zużycia tych materiałów, którą należy udostępniać na żądanie Przedstawiciela Zamawiającego. Materiały do zwalczania śliskości zimowej będą zgodne z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 27 października 2005 r. w sprawie rodzajów i warunków stosowania środków, jakie mogą być używane na drogach publicznych oraz ulicach i placach (Dz. U. z 2005 r. Nr 230, poz. 1960 z późn. zmianami) oraz wytycznymi Zimowego Utrzymania Dróg (załącznik do zarządzenia GD DKiA Nr 18 z dnia

30 czerwca 2006 r. z późn. zmianami). Materiały powinny być przechowywane zgodnie z zaleceniem dostawcy i wykorzystane zgodnie z instrukcją producenta.

- Zarządzanie zapasami materiałowymi jest wyłącznie obowiązkiem Wykonawcy. Materiały potrzebne do zimowego utrzymania muszą posiadać niezbędne certyfikaty dopuszczające materiał do stosowania. Materiały te będą podlegać kontrolom laboratoryjnym przez Zamawiającego.

Materiały, z których wykonane będą elementy Drogi (znaki, bariery, poręcze, balustrady, ogrodzenia, wszelkie elementy kamienne i betonowe powierzchniowych umocnień terenu, skarp, stożków, ciągów pieszych itp., elementy kanalizacji deszczowej obiektów mostowych itp.) użyte do uzupełnienia braków wynikających ze skutków zdarzeń, kradzieży, aktów wandalizmu lub innych, Wykonawca ma obowiązek uzupełnić w takiej samej technologii i kształcie jak przed wystąpieniem w/w zdarzeń.

2.3 Plan Działań Ratowniczych (PDR)

PDR opracowany przez Zamawiającego – dla każdej drogi krajowej i ekspresowej oddzielnie – stanowi Załącznik nr 6 do OPZ.

Wykonawca ma obowiązek wykonywać wszelkie zapisane w nim działania, w tym także w razie konieczności odbierać pas drogowy po zakończeniu działań ratowniczych na podstawie Pełnomocnictwa rodzajowego udzielonego przez Zamawiającego.

2.4 Oznakowanie robót

Wszystkie prace wykonywane w ramach umowy muszą być oznakowane zgodnie z projektem czasowej organizacji o ile projekt to przewiduje lub – w przypadku, gdy projekt tego nie przewiduje – a będzie to konieczne z uwagi np. na bezpieczeństwo ruchu.

Wykonanie projektu czasowej organizacji ruchu [łącznie z uzyskaniem wszelkich opinii, uzgodnień i zatwierdzeń (w tym m.in. uzgodnienia Komendy Wojewódzkiej Policji w Gdańsku)] należy do Wykonawcy.

Wymaga się, aby Wykonawca przy wykonywaniu projektów czasowej organizacji ruchu uwzględnił typowe schematy czasowej organizacji ruchu stanowiące element niniejszego OPZ (Załącznik nr 25).

Wykonywany przez Wykonawcę projekt czasowej organizacji ruchu powinien uwzględniać w szczególności:

- wszystkie typowe przekroje i charakterystyki Drogi,
- rodzaj i sposób realizacji prac utrzymaniowych,
- porę dnia w jakiej pracy są wykonywane [w tym porę nocną],
- zestawienie pojazdów specjalnych, elementów zabezpieczających oraz znaków drogowych w standardzie określonym w Załączniku nr 25 do niniejszego OPZ.

Wykonawca na podstawie sporządzonego przez siebie i zatwierdzonego przez Zamawiającego projektu czasowej organizacji ruchu zobowiązany jest zabezpieczyć odpowiednią ilość pojazdów, znaków drogowych i elementów zabezpieczających [które zostały w projekcie wskazane] i być gotowym do wprowadzenia odpowiedniej organizacji zależnie od potrzeb.

O wyborze odpowiedniego schematu organizacji decyduje charakter i miejsce prac podejmowanych przez Wykonawcę na Drodze, w tym w szczególności: zakres prac, lokalizacja, powierzchnia zajęcia elementu Drogi, parametry przekroju poprzecznego Drogi, ukształtowanie Drogi, terenu i otoczenia Drogi, natężenie ruchu, pora dnia i inne czynniki mające wpływ na rodzaj

utrudnień. Decyzję o wyborze odpowiedniego schematu podejmuje Wykonawca po uzgodnieniu z Zamawiającym. W przypadkach wątpliwych ostateczną decyzję podejmuje Zamawiający. Nie zastosowanie się do zaleceń Zamawiającego traktowane będzie, jako brak oznakowania.

Wykonawca ponosi pełną odpowiedzialność za oznakowanie i zabezpieczenie wszelkich robót i usług wykonywanych w ramach Umowy w pasie drogowym.

2.5 Dodatkowe umowy na realizację zadań

Wykonawca, o ile nie posiada takich uprawnień we własnym zakresie, przed datą protokolarnego oddania (przekazania) elementów Drogi do utrzymania, podpisze stosowne umowy, na cały okres trwania Umowy, w zakresie:

- a) usługi na obsługę weterynaryjną i utylizacyjną,
- b) utylizacji odpadów i materiałów niebezpiecznych, w tym ropopochodnych,
- c) odstępstwa od zakazów wynikających z ustawy o ochronie przyrody w stosunku do gatunków chronionych;
- d) usługi w zakresie przeglądów i konserwacji elementów i wyposażenia Drogi (m.in. przepompownie, zbiorniki, hydrofornie, separatory, osadniki oraz inne związane z eksploatacją Drogi i urządzeń towarzyszących, a także zaplecza ZUD)
- e) usług wspomagających proces ZUD, w tym na obsługę meteorologiczną, usługę zdalnego monitorowania pracy sprzętu ZUD (tryb pracy, położenie względem drogi, ilość zużytego środowa przeciwoślodziowego), usługę serwisowania wytwórni solanek.

W przypadku braku przedmiotowych umów lub braku przedłużenia tych umów, Zamawiający naliczy kary umowne określone w Umowie oraz nie dopuści Wykonawcy do wykonywania usług.

2.6 Dokumentacja

Wykonawca w trakcie wykonywania umowy ma obowiązek udostępnić Zamawiającemu, na każde żądanie Zamawiającego, wszelkiego rodzaju dokumentację związaną z utrzymaniem drogi, dokumentację dotyczącą zdarzeń, do jakich doszło na terenie objętym umową oraz dokumentację dotyczącą współpracy i rozliczeń pomiędzy Wykonawcą a Podwykonawcami (w tym Wierzycielami).

Wymaganą przez Zamawiającego dokumentację Wykonawca prześle na każde wezwanie Zamawiającego oraz w terminie wskazanym przez Zamawiającego.

Wykonawca zobowiązany jest do wypełniania wszelkich wskazanych przez Zamawiającego dokumentów dotyczących wykonywanych prac utrzymaniowych. Część dokumentacji dotyczącej wykonywanych prac utrzymaniowych oraz ich wzory określone zostały przez Zamawiającego np. w Załącznikach nr 7 i 9 do OPZ. Wzory pozostałych dokumentów Wykonawca opracuje we własnym zakresie. Wzory dokumentów opracowywane przez Wykonawcę wymagają zatwierdzenia Zamawiającego.

2.7 Kadra Wykonawcy

1) Wymagania ogólne.

Wykonawca realizować będzie umowę przy wykorzystaniu niezbędnej ilości wykwalifikowanych pracowników drogowych i drogowo-mostowych, którzy w szczególności:

- posiadają niezbędną do wykonywania prac wiedzę i umiejętności,

- posiadają uprawnienia do wykonywania prac (w tym odpowiednie uprawnienia budowlane), o ile są one wymagane przepisami szczególnymi lub wynikają z treści opisu przedmiotu zamówienia,
- posiadają aktualne badania lekarskie,
- posiadają aktualne udokumentowane przeszkolenie wstępne i okresowe oraz stanowiskowe z zakresu BHP i Ppoż., przeprowadzone (staraniem i na koszt Wykonawcy) przez osoby do tego uprawnione,
- pozytywnie zakończyli proces weryfikacji wiedzy i umiejętności (dotyczy osób na stanowiskach, które taki warunek muszą spełniać zgodnie z OPZ)
- zatrudnieni są na zasadach określonych w Kodeksie Pracy.

Do ręcznego sterowania ruchem w strefie prowadzonych robót, Wykonawca zapewni osoby odpowiednio przeszkolone oraz posiadające wymagane uprawnienia w tym zakresie.

Wykonawca zapewni we własnym zakresie nadzór nad pracownikami wykonującymi prace utrzymaniowe.

2) Personel Wykonawcy

Do prawidłowego wykonania przedmiotu zamówienia Wykonawca musi zapewnić niezbędną liczbę pracowników, w tym:

- a) **Kierownika Utrzymania** (koordynator kontraktu) w liczbie 1 osobę na Rejon (Część Zamówienia) sprawującego nadzór nad wszystkim pracami wykonywanymi w ramach umowy.
- Kierownik Utrzymania zobowiązany jest oprócz koordynacji i nadzoru nad pracami realizowanymi pracownikami Wykonawcy, do ścisłej współpracy ze służbami Zamawiającego w szczególności z:
 - Kierownikiem Rejonu bądź jego Zastępcą,
 - Terenowym Inspektorem Drogowym (TID-em),
 - Terenowymi Inspektorem Mostowym (TIM-em).
 - Kierownikiem Obwodu,
 - Drogomistrzem.
 - Każdorazowo przed przystąpieniem do wykonywania robót Kierownik Utrzymania zobowiązany jest do powiadomienia właściwego Kierownika Obwodu lub Drogomistrza lub TID-a (w przypadku robót drogowych) oraz bezwarunkowo TIM-a (w przypadku robót mostowych) o zamiarze rozpoczęcia wykonywania robót z podaniem ich rodzaju i lokalizacji.
 - Kierownik Utrzymania musi być wyposażony w telefon komórkowy i być dostępny dla służb Zamawiającego w systemie ciągłym niezależnie od pory dnia i nocy oraz w dni świąteczne i wolne od pracy. W przypadku, gdy warunek ten nie będzie mógł być spełniony [np. z powodu urlopu, choroby itp.] Wykonawca wskaże Zamawiającemu osobę zastępującą Kierownika Utrzymania.
- b) **Dyżurnych Zimowego Utrzymania Dróg** w liczbie gwarantującej w sytuacjach tego wymagających pełnienie w okresie zimowym dyżurów 24 godzinnych, jednak nie mniej niż 4 osoby na jeden Obwód Drogowy.
- c) **Pracowników brygad patrolowych** gotowych do wykonywanych zadań zgodnie z OPZ z uwzględnieniem podziału na:
- Lidera brygady patrolowej – Majstra
 - Członka Brygady Patrolowej

w składzie dostosowanym do zakresu wykonywanych prac, jednak nie mniejszym niż 2-osobowy (lider + członek brygady patrolowej).

Wykonawca wyznaczy Majstrów oddzielnie dla każdego Obwodu Drogowego.

Majster musi być wyposażony w telefon komórkowy oraz elementy ochrony osobistej.

- d) **Operatorów nośników ZUD** – w ilości gwarantującej jednoczesną pracę wszystkich nośników plus operatorów rezerwowych

3) Kwalifikacje.

Przy wykonywaniu prac utrzymaniowych oraz robót mogą być zatrudnieni wyłącznie pracownicy, których doświadczenie, kwalifikacje i przygotowanie wymagane są dla danego stanowiska pracy.

Wszyscy pracownicy Wykonawcy realizujący prace na Drodze muszą być przeszkoleni w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz muszą posiadać orzeczenia lekarskie o dopuszczeniu do wykonywanej pracy. Wykonawca musi przestrzegać szczegółowych instrukcji BHP określających wymagania bezpieczeństwa i higieny pracy dla poszczególnych stanowisk.

Wybrani pracownicy muszą posiadać stosowne uprawnienia do kierowania ruchem na drodze. Dodatkowo wszyscy pracownicy Wykonawcy realizujący prace na Drodze powinni być przeszkoleni ze znajomości zagadnień z zakresu oznakowania miejsc niebezpiecznych zgodnie z projektem czasowej organizacji ruchu wprowadzanej na czas prowadzenia usług i/lub robót oraz podczas likwidacji zdarzeń drogowych, prowadzonej akcji zimowej, udzielania pierwszej pomocy ofiarom zdarzeń itp.

Zmawiający zastrzega sobie prawo do systemowej weryfikacji kwalifikacji i wiedzy pracowników Wykonawcy. Weryfikacji poddani zostaną pracownicy zajmujący kluczowe stanowiska w systemie utrzymania Drogi, w tym:

- Kierownik Utrzymania,
- Liderzy brygad patrolowych,
- Dyżurni ZUD,
- Operatorzy nośników ZUD.

Weryfikacje dokonywane będą w systemie:

- weryfikacji wstępnej – przed rozpoczęciem pracy na stanowisku,
- weryfikacji okresowej – raz w roku, w terminie wskazanym przez Zamawiającego

Weryfikacja (w formie testu z wiedzy ogólnej) przeprowadzona zostanie na podstawie materiałów przekazanych przez Zamawiającego w terminie min. 30 dni przed terminem weryfikacji.

W zakresie wiedzy niezbędnej do opanowania będzie wymagana znajomość:

- układu i przebiegu sieci dróg,
- lokalizacji kluczowych obiektów mostowych,
- znajomości OPZ i specyfikacji technicznych,
- znajomości zarządzeń Dyrektora GDDKiA w zakresie utrzymania dróg,
- znajomości podstawowych ustawowych obowiązków Zarządcy dróg publicznych.

Dedykowane poszczególnym grupom stanowisk testy weryfikować będą wiedzę z zakresu wyłącznie tego obszaru, który jest niezbędny do prawidłowego wykonywania prac na poszczególnym stanowisku. Kierownik Utrzymania odpowiedzialny na całość zamówienia powinien posiadać wiedzę ze wszystkich obszarów.

Negatywna weryfikacja dyskwalifikuje wskazaną przez Wykonawcę osobę do realizacji zadań na stanowisku na które dana osoba została wyznaczona. Zamawiający dopuszcza możliwość wielokrotnego poddawania się weryfikacji z zastrzeżeniem, że nie zwalnia to Wykonawcy z zabezpieczenia odpowiedniej ilości osób wymaganych OPZ.

4) Wyposażenie

Pracownicy muszą być wyposażeni w komplet narzędzi do wykonywania poszczególnych rodzajów prac.

Pracownicy wykonujący prace na Drodze, w tym w szczególności członkowie brygad patrolowych, muszą być wyposażeni w jednolitą odzież roboczą zimową i letnią, koloru pomarańczowego z przytwierdzonymi pasami odbłaskowymi widocznymi w ciągu całej doby oraz z napisem „SŁUŻBA DROGOWA”, zgodną lub zbliżoną do standardów stosowanych przez służby GDDKiA. Odzież robocza powinna być utrzymana w dobrym stanie technicznym (bez fizycznych uszkodzeń) i w czystości.

Pracownicy muszą być wyposażeni w urządzenia zapewniające komunikację z dyżurnym w Bazie Wykonawcy/Obwodzie Utrzymania.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Osoby kierownictwa i nadzoru Wykonawcy zobowiązane są kontrolować każde stanowisko pracy i instruować pracowników o zasadach bezpieczeństwa wykonywania robót.

2.8 Pojazdy i sprzęt Wykonawcy

Wykonawca realizować będzie umowę zapewniając do realizacji zadania cały niezbędny sprzęt, pojazdy oraz urządzenia pomocnicze tj. rusztowania, pomosty robocze, zwyżki, podnośniki koszowe, środki pływające, ekrany itp. Wszelkie koszty obsługi i eksploatacji sprzętu, pojazdów i urządzeń powinny być wliczone w cenę ofertową.

Wykonawca do realizacji umowy wykorzystywać będzie wyłącznie w pełni sprawne pojazdy, sprzęt i urządzenia z zastrzeżeniem, że obok sprawności technicznej charakteryzować się one będą również zadowalającym stanem wizualnym, w tym [w przypadku pojazdów samochodowych w szczególności] nie będą mieć śladów korozji na elementach karoserii, nie będą mieć uszkodzeń karoserii, widocznych wgnieceń, powłoka lakiernicza będzie jednorodna.

Ponadto Wykonawca zobowiązany jest do dbałości o czystość pojazdów zarówno wewnątrz jak i zewnątrz pojazdu.

Wykonawca zapewni ilość pojazdów niezbędną do realizacji umowy z zastrzeżeniem, że liczba ta nie może być mniejsza niż:

- Pojazdy patrolowe – min. jeden pojazd na każdy Obwód Drogowy
- Pojazdy ZUD – z zachowaniem minimalnych ilości określonych w Załączniku nr 14.

Wymagania w zakresie pojazdów i sprzętu

1) Pojazdy patrolowe:

- Min. ilość pojazdów – 1 na każdy Obwód Drogowy, (w przypadku Obwodu w Gdańsku Matarni – 2 pojazdy),
- Rodzaj pojazdu – pojazd dostawczy/ciężarowy o masie całkowitej do 3,5 t z wydzieloną częścią dla pasażerów oraz częścią ładunkową,
- Stan techniczny – bez zastrzeżeń, karoseria pozbawiona śladów korozji i wgnieceń,

- Kolor pojazdu – pomarańczowy, jednolity, jednakowy dla całej floty podczas trwania umowy
- Wiek: max. 5 lat w momencie podpisania umowy, dodatkowo wymaga się by średnia wieku wszystkich pojazdów patrolowych biorących udział w realizacji zlecenia w danej części nie była większa niż 5 lat w całym okresie trwania umowy,
- Wyposażenie dodatkowe: oznaczenia symbolem i opisem „SŁUŻBA DROGOWA” wraz z oznaczeniami ostrzegawczymi w standardzie określonym w projekcie czasowej organizacji ruchu, belka sygnalizacyjna, zestaw znaków awaryjnych, zestaw podstawowych narzędzi i sprzętu drobnego niezbędnego do wykonywania drobnych prac naprawczych, radio CB, przyczepka sygnalizacyjna (oddzielnie dla każdego pojazdu) w standardzie określonym w projekcie czasowej organizacji ruchu,
- Dodatkowo w przypadku Obwodu Drogowego Gdańsk Matarnia Wymaga się by doposażyć w mobilny system VMS (przyczepkę sygnalizacyjną z możliwością wyświetlania znaków zmiennej treści) w ilości jeden na Obwód.

Komplet wyposażenia Wykonawca powinien zabezpieczyć przed fizycznym rozpoczęciem pracy jednak nie później do 30.11.2015r.

Niespełnienie powyższych warunków skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

2) Nośniki sprzętu ZUD:

- Minimalna ilość nośników (pojazdów) – zgodnie z wymaganiami wg Załącznika nr 14.
- Stan techniczny – bez zastrzeżeń, karoseria pozbawiona śladów korozji i wgnieceń,
- Kolor – nie określa się, zaleca się, aby wszystkie pojazdy w danym Obwodzie były tego samego koloru, zalecane kolory: pomarańczowy, biały, niebieski,
- Wiek: max. 10 lat w momencie podpisania umowy, dodatkowo wymaga się by średnia wieku wszystkich pojazdów (nośników ZUD) biorących udział w realizacji zlecenia w danej części nie była większa niż 10 lat w całym okresie trwania umowy,
- Wyposażenie dodatkowe: oznaczenia „SŁUŻBA DROGOWA”, belka sygnalizacyjna, zestaw znaków awaryjnych, zestaw podstawowych narzędzi, radio CB,
- Czujniki rejestrujące charakterystykę pracy sprzętu ZUD w tym w szczególności tryb pracy, czas pracy, ilość wysypanego materiału, lokalizację nośnika w odniesieniu do konkretnego układu sieci drogowej,

Komplet wyposażenia Wykonawca winien zabezpieczyć przed fizycznym rozpoczęciem pracy jednak nie później niż do 31.08.2016r.

Niespełnienie powyższych warunków skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

3) Sprzęt ZUD (solarki, pługi):

- Minimalna ilość sprzętu – wg Załącznika nr 14.
- Stan techniczny – bez zastrzeżeń, elementy składowe sprzętu pozbawione śladów korozji i wgnieceń, pomalowane jednolicie, bez śladów miejscowych napraw malarskich,
- Kolor – nie określa się, zalecany pomarańczowy
- Wiek: w momencie podpisania umowy sprzęt ZUD musi być nowy. Dodatkowo wymaga się by średnia wieku wszystkich sprzętów ZUD (solarki, pługi) biorących udział w realizacji zlecenia w danej części nie była większa niż 6 lat w całym okresie trwania umowy.
Wyposażenie dodatkowe: oznaczenia „SŁUŻBA DROGOWA”, lampy ostrzegawcze sygnalizacyjne,

Komplet wyposażenia Wykonawca winien zabezpieczeń przed fizycznym rozpoczęciem pracy jednak nie później niż do 31.08.2016r.

Niespełnienie powyższych warunków skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Ponadto niezależnie od naliczonych punktów karnych w przypadku niespełnienia wymogów określonych dla pojazdów oraz nośników i sprzętu ZUD, Zamawiający zastrzega sobie prawo niedopuszczenia pojazdu/nośnika i sprzętu ZUD do pracy na drogach krajowych

Wykonawca zabezpieczy minimalną ilość pojazdów spełniających wymagania OPZ w terminach gwarantujących przystąpienie do prac utrzymaniowych, tzw. **terminach gotowości**:

- Nośniki sprzętu ZUD oraz sprzęt ZUD – **do 30 sierpnia 2016 r.**
- Pojazdy patrolowe – **do 30 listopada 2015 r.**

Spełnienie wymagań, o których mowa powyżej zostanie sprawdzone poprzez komisyjny przegląd floty zabezpieczonej na potrzeby realizacji zadania, indywidualnie dla każdego Obwodu Drogowego.

Przeglądu dokona Komisja Zamawiającego w obecności Wykonawcy. W przypadku sprzętu ZUD, przegląd floty dokonywany będzie co roku w terminach określonych w OPZ.

Niespełnienie powyższych warunków skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Ustala się ponadto, iż niezależnie od naliczanych kar, jeżeli przekroczenie **terminu gotowości**, będzie dłuższe niż 30 dni, stanowić to może dla Zamawiającego podstawę do zerwania umowy z winy Wykonawcy.

Poza pojazdami i sprzętem wymienionymi powyżej Wykonawca zabezpieczy w miarę potrzeb dodatkowy, inny sprzęt niezbędny dla realizacji przedmiotu zamówienia, w tym w szczególności:

- sprzęt specjalistyczny niezbędny do wykonania prac remontowo-utrzymaniowych na Drodze,
- urządzenia pomocnicze tj. podnośniki koszowe, zwyżki, rusztowania, pomosty robocze, środki pływające, ekrany itp. umożliwiające realizację prac utrzymaniowo-konserwacyjno-remontowych oraz czynności kontrolnych na obiektach inżynierskich,
- zestaw elementów zabezpieczających oraz znaków drogowych w standardzie określonym projektem czasowej organizacji ruchu.

2.9 Zaplecze techniczne

1) Obwód Utrzymania (OU)

W celu zorganizowania przez Wykonawcę Obwodów Utrzymania (OU), Zamawiający udostępni Wykonawcy na czas trwania umowy posiadane przez siebie zaplecze techniczne i sprzętowe na terenie Obwodów Drogowych (zwanych dalej OD), oddzielnie dla każdej części zadania, w tym:

- a) place postojowe dla sprzętu,
- b) magazyny do składowania soli,
- c) zasobniki solanki,
- d) wytwornice solanki,
- e) pomieszczenie dla dyżurnego ZUD/Koordynatora,
- f) pomieszczenia socjalne.

Wszystkie pomieszczenia, place i urządzenia w ramach poszczególnych OD zostaną przekazane Wykonawcy osobnym protokołem.

Wykonawca uwzględni w cenie ofertowej możliwość z korzystania z zaplecza technicznego i sprzętowego Zamawiającego.

Wymaga się, aby Wykonawca zapewnił na czas trwania umowy (uwzględniając to w swoich kosztach stałych objętych ofertą):

- a) ochronę nad obiektami i terenem OU,
- b) łączność pracowników ochrony z dyżurnym OU,
- c) utrzymanie bieżącej czystości w obiektach i na placach OU,
- d) koszty dostaw mediów (prąd, woda, ogrzewanie, telefon, internet, sygnał radiowo/TV) oraz wywozu nieczystości stałych i płynnych.

Udostępnienie zaplecza OD nastąpi na podstawie protokołu przekazania. Zamawiający przekaze Wykonawcy zaplecze wraz z wyposażeniem wykonując jednocześnie dokumentacją fotograficzną wszystkich przekazanych elementów zaplecza technicznego. Wykonawca zobowiązuje się do zwrotu przekazanego mienia w stanie niepogorszonym (od tego w chwili przekazania), na potwierdzenie czego wykonana zostanie przez Wykonawcę (z udziałem Zamawiającego) dokumentacja fotograficzna wszystkich przekazanych elementów zaplecza technicznego (z wyposażeniem), wykonana w chwili zdawania.

W celu właściwego i skutecznego działania Wykonawcy niezbędnym jest zorganizowanie i doposażenie przez Wykonawcę do własnych potrzeb przekazanych elementów OD. Wykonawca powinien w kalkulować w ofertę koszt pełnego, dodatkowego wyposażenia i późniejszego utrzymania przekazanych elementów OD.

OD muszą być wyposażone (staraniem Wykonawcy) we wszystkie potrzebne media, środki łączności telefonicznej oraz połączenie internetowe. Wykonawca zapewni nowe wyposażenie biurowe oraz inne niezbędne wyposażenie dla wszystkich swoich pracowników zatrudnionych w OU w ciągu trzech dni od najwcześniejszej daty protokolarnego przekazania Drogi do utrzymania o ile wynika to z OPZ bądź Wykonawca uzna, że takie jest potrzebne .

Wykonawca zobowiązuje się użytkować wszystkie obiekty i place należące do Zamawiającego oraz maszyny i urządzenia zlokalizowane na terenie OD, w sposób odpowiadający ich przeznaczeniu, przy przestrzeganiu przepisów prawa w zakresie ochrony ppoż., prawa budowlanego, bhp oraz ochrony mienia.

Wykonawca zobowiązuje się do dokonywania bieżących prac konserwacyjnych (wymiany części eksploatacyjnych) oraz bieżących i niezbędnych napraw oraz prac remontowych obiektów budowlanych OU, maszyn i urządzeń, a także zachowania ich w stanie nie pogorszonym (od tego w chwili przekazania) i umożliwiającym bieżącą eksploatację w trakcie trwania umowy.

Na koniec trwania umowy urządzenia i maszyny mogą nosić ślady zużycia wynikające z ich prawidłowej eksploatacji.

Stan budynków zostanie oceniony w ostatnim roku użytkowania przez niezależnego rzeczoznawcę wskazanego przez Zamawiającego. Na podstawie tej ekspertyzy, przed końcem trwania umowy, place, budynki i pomieszczenia OU zostaną wyremontowane (odnowione do stanu wyjściowego) staraniem i na koszt Wykonawcy (koszt, który Wykonawca zobowiązany jest uwzględnić w swojej Ofercie).

Wykonawca nie może dokonywać istotnych zmian w przekazanym mieniu bez zgody Zamawiającego. Ewentualne zmiany lub modernizacje mogą być czynione wyłącznie za zgodą

Zamawiającego, na koszt Wykonawcy, bez prawa dochodzenia przez Wykonawcę od Zamawiającego zwrotu poniesionych nakładów.

Zamawiający zastrzega sobie prawo przeprowadzania wyrywkowych (bieżących) i okresowych kontroli przekazanych Wykonawcy na czas realizacji Umowy obiektów, placów, maszyn i urządzeń stanowiących własność Zamawiającego.

Kontrole będą odbywały się zgodnie z ustalonym harmonogramem i nie rzadziej niż:

- Kontrole bieżące – wg potrzeb
- Kontrole okresowe:
 - Przed okresem przygotowania do zimy – do końca września każdego roku
 - Po zakończeniu okresu zimowego – do końca kwietnia każdego roku

W przypadku stwierdzenia w czasie kontroli nieprawidłowości w stanie technicznym powierzonego Wykonawcy majątku Zamawiającego, spowodowanych niewłaściwym jego użytkowaniem przez Wykonawcę, w szczególności wprowadzenia przez Wykonawcę istotnych zmian nie uzgodnionych wcześniej (nie zaakceptowanych) przez Zamawiającego, Wykonawca dokona wszelkich napraw i remontów (likwidacji stwierdzonych nieprawidłowości) na własny koszt. W przypadku nie wykonania tych robót w terminie wyznaczonym przez Zamawiającego, Zamawiający zleci ich wykonanie innej firmie, a kosztami za ich wykonanie obciąży (w formie noty obciążeniowej) Wykonawcę.

Dodatkowo niespełnienie powyższych warunków skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Wykonawca nie ma prawa oddawania części lub całości obiektów OU (na podstawie umowy najmu lub dzierżawy lub innej formy odstąpienia) osobom/podmiotom trzecim oraz wykonywania w pomieszczeniach i na terenie OU działalności niezwiązanej z podpisaną z Zamawiającym umową.

2) Baza Wykonawcy

Zamawiający zobowiązuje Wykonawcę realizującego zamówienie w zakresie **Części 2** zamówienia – Utrzymanie w Rejonie Gdańsk, realizującego utrzymanie drogi S6, na Obwodzie Drogowym na Matarni do zorganizowania dodatkowej Bazy Wykonawcy na odcinku od węzła Gdynia Wielki Kack do Gdynia Chylonia. Z dodatkowej Bazy powinna być realizowana usługa zimowego utrzymania drogi S6 na tym odcinku. Nie dopuszcza się realizowania zimowego utrzymania tego odcinka drogi ekspresowej z innego Obwodu. Dodatkowy Obwód drogowy powinien być wyposażony w zaplecze umożliwianie sprawne i efektywne prowadzenie akcji ZUD oraz w szczególności w miejsca:

- składowania materiałów przeciwgołedziowych,
- postoju nośników ZUD,
- socjalne dla operatorów nośników.

Dodatkowy Obwód musi być zlokalizowany w takim miejscu by rozpoczęcie pracy sprzętu na drodze możliwe było w czasie nie dłuższym niż 10 min. od wyjazdu z obwodu do wjazdu na jeden z węzłów na tym odcinku drogi ekspresowej.

Dodatkowy Obwód zostanie dopuszczony do użytkowania na potrzeby umowy na podstawie protokołu dopuszczenia do użytkowania wystawionego przez komisję Zamawiającego, która dokona oceny spełnienia warunków określonych dla dodatkowego obwodu.

Niespełnienie powyższych warunków skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

W przypadku konieczności zabezpieczenia dodatkowych zapleczy technicznych na potrzeby realizacji umowy, Wykonawca zobowiązany jest do zorganizowania na swoje potrzeby Baz Wykonawcy zlokalizowanych wzdłuż przebiegu utrzymywanych Dróg.

Organizacja innych, dodatkowych Obwodów pozostawiona jest decyzji Wykonawcy. Obwody te nie będą podlegały kontroli Zamawiającego.

2.10 Wyposażenie dodatkowe

Wykonawca zamontuje na własny koszt urządzenia monitorujące pracę pojazdów wykorzystywanych w pracach utrzymaniowych (wraz z czujnikami GPS), kompatybilne z systemem monitorowania pracy sprzętu wykonującego zadania zimowego utrzymania obowiązującym u Zamawiającego w terminie minimum 14 dni przed rozpoczęciem pracy sprzętu. Warunki systemu monitorującego obowiązującego w GDDKiA stanowią Załącznik nr 10 do OPZ.

Niespełnienie powyższych warunków skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Niezależnie od naliczenia punktów karnych niewyposażenie pojazdów ZUD przed terminem rozpoczęcia pracy skutkować będzie niedopuszczeniem sprzętu do pracy.

Zamawiający zastrzega sobie możliwość zmiany operatora systemu monitorującego w GDDKiA w trakcie trwania umowy. Koszty związane z ponownym dostosowaniem do nowego systemu pokrywać będzie Zamawiający, za wyjątkiem sprzętu do transmisji i łączności, sprzętu do monitoringu, interkomu przywoławczego i czujników pojazdów, które to koszty ponosi Wykonawca.

W przypadku, gdy Wykonawca zamierza doposażyć Drogę w dodatkowe urządzenia, ich lokalizację uzgodni z Przedstawicielem Zamawiającego i pozyskane dane udostępni Przedstawicielowi Zamawiającego.

Wszelkie programy do obsługi urządzeń dodatkowych umożliwiające lepsze zarządzanie Drogą powinny współpracować i być kompatybilne z systemami działającymi w sieci GDDKiA.

2.11 Urządzenia elektroniczne wspomagające proces zarządzania utrzymaniem.

Wykonawca na własny koszt **może** doposażyć Drogę, przedstawiając Zamawiającemu informacje dotyczące ilości, planowanej lokalizacji oraz rodzaju urządzeń, w niezbędne stacje meteorologiczne lub inne urządzenia wspomagające zarządzanie pracami utrzymaniowymi oraz kontrolę terenu OD. Lokalizację umieszczenia urządzeń na Drodze i na terenie OD, Wykonawca uzgodni z Zamawiającym i uzyska jego zgodę na doposażenie Drogi lub OD w urządzenia.

Zamawiający zaleca by w przypadku montażu stacji meteorologicznych stacje te wyposażone były opcjonalnie w czujniki:

- działające w temperaturach od -40°C do +60°C,
- prędkości wiatru (dokładność pomiaru - 0,5m/s dla prędkości 0÷10 m/s; 3% w pozostałym zakresie: działka elementarna 0,1 m/s [wersja analogowa] lub 20 impulsów = 1 m/s [wersja impulsowa],
- kierunku wiatru (Dokładność pomiaru: 1/256 kąta pełnego dla wyjścia na 8 bitach w kodzie Gray'a),
- wilgotności względnej powietrza (Dokładność pomiaru: 2% RH dla zakresu 0÷90% 3% RH dla zakresu 90÷100%),

- temperatury powietrza (dokładność pomiaru: klasa selektywna dla zakresu $-10^{\circ}\text{C} \div +10^{\circ}\text{C}$ dokładność do $0,1^{\circ}\text{C}$, w pozostałym zakresie klasa A wg. PN-EN 60751),
- temperatury przy gruncie,
- temperatury i stanu nawierzchni (dokładność pomiaru: klasa selektywna: dla $-10^{\circ}\text{C} \div +10^{\circ}\text{C}$: dokładność do $0,1^{\circ}\text{C}$, pozostały zakres: dokładność zgodnie z klasą A normy PN-EN 60751),
- temperatury podbudowy drogi,
- ilości opadów atmosferycznych i detektor opadu,
- widzialności,
- stopnia zasolenia nawierzchni.

Stacje meteorologiczne muszą umożliwiać podłączenia dodatkowych czujników (analogowych lub cyfrowych).

Wykonawca musi umożliwiać Zamawiającemu oraz Kontrolerowi kontrolę stacji meteorologicznych i innych urządzeń wbudowanych w Drogę i umieszczonych na terenie OD.

Na każde żądanie Przedstawiciela Zamawiającego Wykonawca udostępni podgląd z urządzeń wraz z niezbędnymi, danymi, obrazem i wynikami z urządzeń.

Wykonawca na własny koszt zapewni łącze internetowe wraz z niezbędnymi zabezpieczeniami sieci i urządzeniem typu Firewall, umożliwiające stałą i bezawaryjną pracę urządzeń i narzędzi niezbędnych do prowadzenie prac utrzymaniowych oraz odpowiednią ilość linii telefonicznych zapewniającą możliwość kontaktu z pracownikami kluczowymi w OD, przed najwcześniejszą Datą protokolarnego przekazania elementów Drogi do utrzymania, dostępną także dla pracowników GDDKiA. Wykonawca zapewni narzędzie do monitoringu dostępności usług i zapewni dostępność usług na poziomie 99,4% w skali miesiąca oraz stały ich serwis (maksymalny okres bez dostępu do usług to 24 godziny w ciągu miesiąca).

Ostateczną decyzją o wyposażeniu drogi w elementy wspomagające proces zarządzania podejmuje Wykonawca.

3. UBEZPIECZENIE

3.1 ODPOWIEDZIALNOŚĆ CYWILNA

1. Wykonawca jest odpowiedzialny i ponosi wszelkie koszty z tytułu strat materialnych powstałych w związku z zaistnieniem zdarzeń losowych i odpowiedzialności cywilnej w czasie realizacji usług i robót objętych umową, jeżeli do ich powstania przyczynili się pracownicy Wykonawcy.
2. Wykonawca powinien zawrzeć odpowiednie umowy ubezpieczenia dotyczące pojazdu/sprzętu i pracowników.
3. Ubezpieczeniu podlega w szczególności odpowiedzialność cywilna za szkody oraz następstwa nieszczęśliwych wypadków dotyczące pojazdu/sprzętu i pracowników Wykonawcy oraz osób trzecich, powstałe w związku z wykonywaną usługą, w tym także ruchem pojazdów mechanicznych.
4. Wykonawca jest odpowiedzialny ponadto za ewentualne szkody osób trzecich, do których doszło w wyniku zdarzeń na drodze powstałych na skutek nierealizowania przez Wykonawcę zadań wynikających z umowy bądź realizowania ich w sposób niedostateczny tj. niezgodny z wymaganiami kontraktu. W szczególności dotyczy to przypadków:
 - a) niezachowania standardu ZUD bądź wykonywania prac ZUD niezgodnie z OPZ,

- b) uszkodzenia nawierzchni bądź innych elementów infrastruktury Drogi w okresie od otrzymania zgłoszenia do zabezpieczenia/likwidacji zagrożenia (docelowego usunięcia uszkodzenia),
 - c) najechnia na przeszkodę na drodze w okresie od otrzymania zgłoszenia do zabezpieczenia/likwidacji zagrożenia (docelowego usunięcia przeszkody z drogi),
 - d) najechnia na martwą zwierzynę w okresie od otrzymania zgłoszenia do zabezpieczenia/likwidacji zagrożenia (docelowego do usunięcia zwierzyny z drogi),
 - e) innych (od w/w) zdarzeń awaryjnych mogących zagrozić bezpieczeństwu ruchu drogowego w okresie od otrzymania zgłoszenia do zabezpieczenia/likwidacji zagrożenia,
5. Moment otrzymania zgłoszenia o zdarzeniu awaryjnym bądź zdarzeniu stwarzającym zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego to moment, w którym Wykonawca otrzyma informację o występowaniu zagrożenia na drodze, tak jak dla sytuacji i zdarzeń awaryjnych.
6. Wykonawca ponosi pełną odpowiedzialność za oznakowanie i zabezpieczenie robot i usług wykonywanych w pasie drogowym pod ruchem. Oznakowanie drogi, pojazdów, maszyn i urządzeń w miejscach wykonywanych robót i usług powinno być zgodne z projektem oznakowania wykonanym staraniem i na koszt Wykonawcy.

3.2. Ubezpieczenie Drogi

- 1. Wykonawca jest odpowiedzialny i ponosi wszelkie koszty z tytułu uszkodzeń elementów Drogi przekazanych w utrzymanie, powstałych w związku z zaistnieniem zdarzeń losowych, wypadków komunikacyjnych i aktów wandalizmu w czasie realizacji usług i robót objętych umową.
- 2. W przypadku powstania szkód, o których mowa w pkt. 1., Wykonawca ma obowiązek je usunąć, elementy naprawić bądź wymienić do stanu określonego OPZ (na elementy nowe o parametrach co najmniej takich jak parametry elementu uszkodzonego, zniszczonego bądź skradzionego) bez dodatkowego wynagrodzenia.
- 3. Ryzyko wystąpienia takich zdarzeń należy uwzględnić w wycenie prac.
- 4. Wykonawca powinien zawrzeć odpowiednie umowy ubezpieczenia dotyczące tych elementów Drogi, które zostają przekazane mu w utrzymanie.
- 5. W przypadku wystąpienia szkody na tych elementach Drogi Wykonawca ma prawo dochodzić od ubezpieczyciela i dalej od sprawcy uszkodzeń odszkodowania za poniesioną szkodę.
- 6. W przypadku Drogi i jej elementów wyposażenia (w tym obiektów inżynierskich), ubezpieczeniu podlegają w szczególności: nawierzchnia (jezdni, chodników, ścieżek rowerowych i innych elementów Drogi), znaki i tablice drogowe, bariery ochronne, balustrady, ogrodzenia, elementy systemów odwodnieniowych, ekrany przeciwchlapaniowe, ekrany akustyczne oraz inne elementy wyposażenia Drogi.
- 7. Niezależnie od polisy Wykonawcy, Zamawiający ubezpieczy Drogę (w tym obiekty inżynierskie), jako obiekt/konstrukcję budowlaną w zakresie wykraczającym poza obowiązki Wykonawcy (w szczególności na wypadek katastrofy budowlanej).

4. KONTROLA REALIZACJI ROBÓT

Zamawiający zastrzega sobie prawo do przeprowadzenia kontroli zgodności realizacji robót zgodnie z zapisami Umowy.

Kontrole te obejmować będą kontrole prowadzonych na drodze działań, ich zgodności z OPZ, specyfikacjami technicznymi i innymi wymaganiami określonymi w Umowie oraz kontrole dokumentów Wykonawcy potwierdzających ich realizację.

Kontrole realizowane będą przez przedstawicieli Zamawiającego, w tym w szczególności przez:

- Na poziomie Rejonu:
 - Kierownika Rejonu lub jego zastępcy,
 - Terenowego Inspektora Drogowego TID, [w zakresie utrzymania dróg],
 - Terenowego Inspektora Mostowego TIM, [w zakresie utrzymania obiektów inżynierskich],
 - Kierownika Obwodu,
 - Drogomistrzów/Inspektorów Nadzoru Inwestorskiego,
 - Innych upoważnionych przez Kierownika Rejonu pracowników Rejonów i Obwodów.
- Na poziomie Oddziału:
 - Zastępcę Dyrektora ds. Zarządzania drogami i mostami,
 - Naczelników Wydziałów Dróg i Sieci Drogowej, Mostów oraz BRDiZR,
 - Oddziałowego Inspektora Drogowego,
 - Oddziałowego Inspektora Mostowego,
 - Innych upoważnionych przez Dyrektora Oddziału pracowników Oddziału.

Kontrole realizowane będą w ramach:

- Kontroli doraźnej Drogi,
- Kontroli obszarowej odcinka Drogi – Kontroli Standardu,
- Kontroli obiektów inżynierskich,
- Kontroli procedur.

4.1 Kontrola doraźna Drogi

Kontrola doraźna realizowana będzie na bieżąco w trakcie dokonywanych objazdów Drogi przez pracowników Obwodów, Rejonu i Oddziału.

W trakcie kontroli dokonujący jej pracownicy będą w szczególności zwracać uwagę na:

- a. sposób realizacji prac utrzymaniowych wykonywanych przez Wykonawcę tj. zgodność ich realizacji z:
 - harmonogramem prac
 - wymaganiami specyfikacji technicznych (w zakresie technologii wykonywania robót),
 - zatwierdzonym projektem organizacji ruchu (w zakresie zabezpieczenia użytkowników ruchu publicznego oraz zabezpieczenia pracowników Wykonawcy),
 - zakresem robót utrzymaniowych wynikającym z zapisów OPZ,
- b. zgodność wyposażenia pracowników Wykonawcy z wymaganiami określonymi w OPZ (dotyczy w szczególności ich ubioru, oznakowania i wyglądu pojazdów, rodzaju stosowanego sprzętu, urządzeń itp.),
- c. zgodność z pozostałymi warunkami realizacyjnymi robót określonymi przez Zamawiającego,
- d. stan Drogi i jej elementów (w tym obiektów inżynierskich) w szczególności w sytuacji zagrożenia ruchu drogowego (występowanie ubytków nawierzchni drogi, chodników i ścieżek rowerowych, śliskości na drodze, chodnikach i ścieżkach rowerowych, kompletności znaków, barier i innych elementów wyposażenia drogi, występowanie zdarzeń mogących stwarzać zagrożenie dla ruchu itp.)

Wyniki kontroli:

Wynikiem kontroli jest stwierdzenie czy w Wykonawca realizuje prace utrzymaniowe zgodnie z OPZ oraz czy na drodze nie występują zdarzenia zagrażające bezpieczeństwu ruchu drogowego, przy czym:

- nieprawidłowości stwierdzone w obszarach objętych pkt. a), b) i c) skutkować będą naliczeniem **punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń**;
- nieprawidłowości stwierdzone w obszarze objętym pkt. d) skutkować będą wezwaniem Wykonawcy do niezwłocznego zabezpieczenia miejsca i usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości, a w razie niepodjęcia działań bądź podjęcia ich niezgodnie z czasami reakcji określonymi w OPZ – skutkować będą naliczeniem **punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń**.

Kontrola potwierdzana będzie wpisami do Dziennika Objazdów, prowadzonymi przez Obwód.

Kontrola odbywać się będzie na bieżąco.

O terminie i miejscu kontroli Wykonawca nie będzie uprzedzany.

4.2 Kontrola obszarowa odcinka Drogi – Kontrola Standardu.

Kontrola obszarowa odcinka Drogi – Kontrola Standardu, realizowana będzie przez służby Zamawiającego na konkretnym, wybranym odcinku Drogi o dł. ok 2-5 km. Odcinek zostanie wybrany losowo przez Oddział i przekazany do Rejonu z poleceniem dokonania kontroli.

1. W ramach kontroli obszarowej odcinka Drogi Zamawiający kontrolować będzie spełnienie warunków realizacji umowy z zakresu:
 - a) kompletności oznakowania pionowego,
 - b) czystości oznakowania pionowego,
 - c) stanu oznakowania pionowego (zniszczenia aktami wandalizmu, kradzieży),
 - d) kompletności oznakowania poziomego,
 - e) czystości oznakowania poziomego,
 - f) odbłaskowości oznakowania poziomego,
 - g) stanu elementów zabezpieczających (poręczy, barier)
 - h) czystości obiektów inżynierskich,
 - i) stanu nawierzchni (braku występowania ubytków zagrażających bezpieczeństwu),
 - j) stanu poboczy (braku występowania ubytków zagrażających bezpieczeństwu),
 - k) obecności na jezdni przeszkód,
 - l) obecności w sąsiedztwie drogi zagrożeń mogących wpłynąć na bezpieczeństwo na Drodze,
 - m) czystości w miastach (wraz z oceną wszystkich elementów wchodzących w zakres utrzymania miast),
 - n) czystości pasa drogi,
 - o) w okresie zimy, obecności na Drodze czynników zimowych,
 - p) czystości obiektów inżynierskich,
 - q) inne elementy wyszczególnione w zakresie utrzymania rutynowego.
2. Kontrola prowadzona będzie przez zespół pracowników Zamawiającego.
3. Kontrola odbywać się będzie w obecności Kierownika Utrzymania, który ma obowiązek uczestnictwa w kontroli w terminie wskazanym przez Zamawiającego i ma prawo zgłaszania uwag.
4. Nieobecność Kierownika Utrzymania nie wstrzymuje prac zespołu kontrolnego.

5. W trakcie kontroli zespół dokona oceny spełnienia standardu we wszystkich obszarach wskazanych w pkt.1. (zgodnie z założeniami szczegółowymi warunku spełnienia standardu określonymi w częściach szczegółowych OPZ dotyczących BUD,BUM i ZUD).

Wyniki kontroli:

Wynikiem kontroli jest stwierdzenie czy Wykonawca utrzymuje Drogę z zachowaniem przyjętego dla niej standardu utrzymania (w obszarach dla których taki standard został określony).

Uznaje się ze:

- Standard **JEST SPEŁNIONY**, kiedy min. 80% wszystkich elementów w każdym obszarze objętym kontrolą na danym odcinku drogi spełnia warunek osiągnięcia standardu.

Wyjątkiem jest stan nawierzchni, dla którego standard uznaje się za spełniony, gdy jest on spełniony dla 100% powierzchni nawierzchni.

Spełnienie standardu oznacza, że wyniki kontroli jest pozytywny.

- Standard **NIE JEST SPEŁNIONY**, kiedy mniej niż 80% elementów w każdym obszarze objętym kontrolą na danym odcinku drogi spełnia warunek osiągnięcia standardu.

Procent spełnienia standardu określa się na porównaniu wielkości tej części obszaru, dla którego standard jest spełniony do całkowitej wielkości obszaru poddanego kontroli (liczony w jednostkach miar w jakich dany obszar jest opisany tj.: szt., m2, mb i in. określonych w OPZ i przedmiarach)

Niespełnienie standardu oznacza, że wynik kontroli jest negatywny i za niespełnienie warunku utrzymywania drogi zgodnie ze standardem skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

W przypadku, gdy podczas kontroli stwierdzi się, że elementy Drogi nie spełniają warunków określonych w OPZ (niezależnie czy standard na kontrolowanym odcinku drogi został uznany za spełniony czy też nie) od momentu wykonania kontroli tego elementu Wykonawca ma czas na doprowadzenie elementu do określonego wymagania. Ustala się, że wszystkie nieprawidłowości powinny być usunięte nie później niż **w ciągu 48 godz.** od momentu stwierdzenia nieprawidłowości, za wyjątkiem zdarzeń awaryjnych, które muszą być usunięte niezwłocznie.

Wykonawca poinformuje Zamawiającego o usunięciu nieprawidłowości. Zamawiający zastrzega sobie prawo sprawdzenia w terenie czy Wykonawca rzeczywiście usunął nieprawidłowości.

Nieusunięcie nieprawidłowości w terminie skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Kontrola potwierdzana będzie wpisami do Dziennika Objazdów. Wyniki kontroli Zamawiający opíše w protokole kontroli obszarowej.

Kontrole odbywać się będą **cyklicznie** (nie rzadziej niż 1 raz w miesiącu dla każdego Obwodu). O terminie i lokalizacji odcinka przewidzianego do kontroli **Wykonawca zostanie poinformowany** nie później niż 7 dni przed rozpoczęciem kontroli.

Niedotrzymanie terminu usunięcia nieprawidłowości skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

4.3. Kontrola procedur

Kontrola procedur realizowana będzie przez służby Zamawiającego na konkretnym, wybranym obszarze z zakresu sposobu realizacji umowy na terenie wskazanego Obwodu. Obszar ten zostanie wybrany przez Oddział i przekazany do Rejonu z poleceniem dokonania kontroli. Wybrany obszar

zostanie skontrolowany **na terenie całego Obwodu** w zakresie wszystkich elementów objętych kontrolą.

W ramach kontroli procedur Zamawiający kontrolować będzie spełnienie warunków realizacji umowy zgodnie z listą procedur, z zakresu w szczególności:

- Wizualnej oceny stanu nawierzchni Drogi,
- Wizualnej oceny stanu oznakowania pionowego,
- Wizualnej oceny stanu oznakowania poziomego,
- Wizualnej oceny stanu poboczy/chodników,
- Wizualnej oceny drożności systemu odwodnienia Drogi,
- Wizualnej oceny stanu urządzeń ochrony środowiska,
- Wizualnej oceny pielęgnacji i utrzymania zieleni,
- Wizualnej oceny stanu utrzymania parkingów przydrożnych będących w zarządzie GDDKiA,
- Wizualnej oceny utrzymania obiektów inżynierskich,
- Wizualnej oceny utrzymania czystości w miastach,
- Oceny standardu zimowego utrzymania Drogi,
- Patroli Drogi,
- Sprzętu Wykonawcy,
- Kwalifikacji kadry Wykonawcy,
- Stanu zaplecza technicznego (Obwodu przekazanego Wykonawcy w użytkowanie).

W ramach kontroli Zamawiający dokona oceny spełnienia warunków realizacji prac oraz efektów ich wykonania (z zakresu zgodności z OPZ i SST) w określonym obszarze na terenie całego Odvodu Drogowego (na terenie całego odcinka Drogi zarządzanego przez dany Obwód Drogowy).

Kontrola potwierdzana będzie wpisami do Dziennika Objazdów. Wyniki kontroli Zamawiający opíše w protokole kontroli procedur.

Kontrola odbywać się będzie w obecności Kierownika Utrzymania, który ma obowiązek uczestnictwa w kontroli w terminie wskazanym przez Zamawiającego.

Kontrole odbywać się będą **cyklicznie** (nie rzadziej niż 1 raz w miesiącu dla każdego Obwodu). O terminie oraz obszarze w jakim prowadzone będzie kontrola **Wykonawca zostanie poinformowany** nie później niż 7 dni przed rozpoczęciem kontroli.

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości Wykonawca ma czas na doprowadzenie elementu do określonego wymagania. Ustala się, że wszystkie nieprawidłowości powinny być usunięte nie później niż **w ciągu 48 godz.** od momentu stwierdzenia nieprawidłowości, za wyjątkiem zdarzeń awaryjnych, które muszą być usunięte niezwłocznie.

Wykonawca poinformuje Zamawiającego o usunięciu nieprawidłowości. Zamawiający zastrzega sobie prawo sprawdzenia w terenie czy Wykonawca rzeczywiście usunął nieprawidłowości.

Niedotrzymanie terminu usunięcia nieprawidłowości uznane będzie za realizowanie umowy w danym obszarze za niezgodne z OPZ i skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

5. USTALENIA EKONOMICZNE

1. Wartość wynagrodzenia za wykonane przez Wykonawcę roboty określona zostanie na podstawie Oferty Wykonawcy.

2. Zarówno ofertowe cena ryczałtowa **Cyklicznego Wynagrodzenia** (związana z wykonywaniem robót o charakterze rutynowym) jak i ofertowe ceny jednostkowe (związane z wykonywaniem robót o charakterze strukturalnym) muszą uwzględniać wszystkie koszty związane z wykonaniem poszczególnych rodzajów robót, w zakresie określonym w niniejszym OPZ, w specyfikacjach technicznych D.1, D.2, D.3 oraz D.4 (stanowiących Załączniki do OPZ) oraz wszelkie koszty pośrednie wpływające na ostateczne ceny ryczałtowe i jednostkowe, w tym w szczególności:
- a) koszty ogólne, koszty pośrednie, zysk kalkulacyjny i ryzyko,
 - b) koszty podatkowe i koncesyjne,
 - c) koszty dojazdu pracowników,
 - d) koszty ubezpieczenia,
 - e) koszty wynikające z zapewnienia i eksploatacji pojazdów, sprzętu, urządzeń, konstrukcji wsporczych itp.,
 - f) koszty opłat za przejazd odcinkami objętymi poborem opłat, ponoszonymi za przejazd pojazdów Wykonawcy,
 - g) koszty robocizny bezpośredniej wraz z towarzyszącymi kosztami,
 - h) koszty wyposażenia pracowników wraz z kosztami zarządzania i koordynowania procesem utrzymania,
 - i) wartość zużytych materiałów wraz z kosztami ich zakupu, w tym koszty zakupu soli drogowej, elementów znaków i barier drogowych, mas bitumicznych, kruszyw i innych niezbędnych do realizacji przedmiotu umowy,
 - j) koszty magazynowania oraz dostarczenia materiałów w miejsce przeznaczenia,
 - k) wartość materiałów, które stają się własnością Wykonawcy, odzyskanych z uszkodzonych, zdemontowanych i usuniętych wyrobów i elementów (w tym m.in. elementów barier, balustrad, ogrodzeń, elementów betonowych, metalowych oraz z drewna) w skutek różnych zdarzeń, a także wymiany tych wyrobów i elementów na wyroby i elementy nowe,
 - l) koszty pracy pojazdów, sprzętu i wszelkich urządzeń niezbędnych do zrealizowania przedmiotu umowy wraz z towarzyszącymi kosztami,
 - m) koszty opracowania i uzgodnienia dokumentacji oraz koszty wykonania w terenie (zgodnie z przedmiotową, zatwierdzoną przez Zamawiającego dokumentacją) niezbędnej, tymczasowej organizacji ruchu na czas prowadzenia robót,
 - n) koszty opracowania harmonogramu robót oraz Planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia,
 - o) wykonywanie usług w dni wolne, święta, niedziele oraz w godzinach nocnych,
 - p) koszty dodatkowego oznakowania i zabezpieczenia strefy prac, gwarantujących zachowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego i bezpieczeństwa pracowników, w związku z wykonywaniem czynności utrzymaniowych w porze nocnej
 - q) organizację zaplecza,
 - r) zapewnienie niezbędnej energii, wody, itp.,
 - s) wykonanie prób, sprawdzeń i badań przewidzianych wymaganiami specyfikacji technicznych,
 - t) koszty usuwania wszelkich nieprawidłowości stwierdzonych podczas odbiorów,
 - u) koszty dostosowanie się do wymagań określonych w niniejszym *Opisie przedmiotu zamówienia*, wymagań Ogólnej Specyfikacji Technicznej D-M.00.00.00. oraz postanowień umowy,
 - v) koszty zawarcia koniecznych umów na usługi wspomagające proces utrzymania (w tym w szczególności: usług utylizacji materiałów niebezpiecznych, usług utylizacji zwierząt,

- usług ochrony meteorologicznej, usług obsługi systemu monitorowania stanu pracy i położenia sprzętu ZUD),
- w) koszty zawarcia umów ubezpieczeniowych od odpowiedzialności za zdarzenia na drodze wynikłe z powodu nierealizowania przez Wykonawcę bądź realizowania niezgodnie z umową zadań utrzymaniowych,
- x) Wszystkie inne koszty niezbędne do realizacji przedmiotu umowy.
3. Wszystkie prace wykonywane w ramach zamówienia należy wykonywać zgodnie z zapisami OPZ, poszczególnych specyfikacji technicznych oraz umowy. Dokumenty te należy traktować, jako wzajemnie uzupełniające się. Wymagania odnośnie zakresu i rodzaju prac, o których mowa w przedmiotowych dokumentach, bezwzględnie obowiązują Wykonawcę nawet wówczas, kiedy znajdują się w jednym z wymienionych dokumentów i nie zostały powtórzone w innym.
4. Wszelkie koszty związane z wykonaniem przedmiotu zamówienia Wykonawca powinien ująć w cenach ryczałtowych i jednostkowych określonych w kosztorysach ofertowych każdej Części zamówienia.
5. Rozliczenia wykonanych usług i robót dokonywane będą w oparciu o ceny ryczałtowe i jednostkowe z kosztorysu ofertowego, w systemie rozliczeń miesięcznych.
6. W ramach rozliczenia Wykonawca otrzymywać będzie wynagrodzenie:
- **ryczałtowe w postaci Cyklicznego Wynagrodzenia** (za realizację prac o charakterze rutynowym),
 - **obmiarowe** (zależne od zleconego zakresu prac o charakterze strukturalnym).
7. Cykliczne Wynagrodzenie za realizację prac o charakterze rutynowym obejmować będzie wykonanie wszystkich prac określonych w kosztorysie i OPZ w części dotyczącej utrzymania rutynowego.
8. Cykliczne Wynagrodzenie stanowi sumę wartości ryczałtów za wykonanie prac poszczególnych grup robót wskazanych w kosztorysie ofertowym.
9. Wykonawca wyceni koszt realizacji poszczególnych grup robót wraz z wyceną kluczowych elementów tych grup (wskazanych w zestawieniu tabelarycznym kosztorysu ofertowego).
10. Wycena wartości danej grupy prac będzie sumą wartości elementów kluczowych (wskazanych w zestawieniu tabelarycznym kosztorysu ofertowego) oraz wartości innych prac wymienionych w OPZ i koniecznych do realizacji by spełnić wymagania utrzymania danego elementu Drogi.
11. Cykliczne Wynagrodzenie określone zostanie miesięcznie, w równych w całym okresie obowiązywania umowy wartościach niezależnie od pory roku, stanu pogody oraz zakresu (ilości i częstotliwości) prac utrzymaniowych w asortymentach określonych w wartościach niewymiernych (realizowanych według potrzeb).
12. W zakresie prac określonych w kosztorysie w wartościach wymiennych (z podaniem ilości oczekiwanego zakresu realizacji prac) w Cyklicznym Wynagrodzeniu Wykonawca uwzględni wyłącznie koszty realizacji tego zakresu. W przypadku konieczności realizacji zakresu większego, zostanie on zlecony przez Zamawiającego w ramach prac o charakterze strukturalnym. Ostateczna decyzja o zleceniu prac należy do Zamawiającego. Bez dodatkowego zlecenia Wykonawca nie może samodzielnie podjąć decyzji o zwiększeniu zakresu prac.
13. Comiesięczna wartość Cyklicznego Wynagrodzenia może być:
- powiększona o wynagrodzenie za zlecone w danym miesiącu prace o charakterze strukturalnym,
 - pomniejszona o wysokość potrąceń z tytułu niewykonywania prac zgodnie z umową, wyliczonych na podstawie protokołu potrąceń.

14. Wykonawca uwzględni w wartości umowy i wynikającego z niej Cyklicznego Wynagrodzenia przesunięcia terminów rozpoczęcia i zakończenia poszczególnych asortymentów prac (zgodnie z harmonogramem ramowym realizacji prac) w szczególności fakt przesunięcia terminu rozpoczęcia realizacji umowy w roku 2016 asortymentu ZUD (termin rozpoczęcia 15.10.2016 roku) względem asortymentów BUD i BUM (termin rozpoczęcia 01.01.2016 r.).
15. W wartości Cyklicznego Wynagrodzenia za utrzymanie rutynowe oraz w cenach jednostkowych robót i usług o charakterze strukturalnym należy wkalkulować koszty wszystkich czynności wymienionych w ustaleniach organizacyjnych i ustaleniach w zakresie prowadzenia prac BUD, ZUD i BUM.
16. Wartość Cyklicznego Wynagrodzenia za utrzymanie rutynowe oraz ceny jednostkowe robót i usług o charakterze strukturalnym pozostają takie same w trakcie całego okresu obowiązywania umowy (za wyjątkiem waloryzacji rocznej) niezależnie do ilości osób i sprzętu potrzebnych do ich wykonania, miejsca ich wykonywania (w ramach jednej części zamówienia) i zakresu zlecenia oraz okresu, w jakim prace są wykonywane (dni powszednie, dni świąteczne) czy pory dnia.
17. Rozliczenia końcowe robót i usług o charakterze strukturalnym będą dokonywane na podstawie obmiarów powykonawczych, przy czym zakres prac nie może zostać przez Wykonawcę zwiększony poza poziom określony zleceniem bez uzgodnienia z Zamawiającym.
18. Zamawiający zastrzega sobie prawo nierealizowania robót i usług o charakterze strukturalnym o ile nie będzie takiej konieczności.

6. ZASADY ZLECANIA I ODBIORU PRAC UTRZYMANIOWYCH

6.1 Zasady zlecania prac

1) Utrzymanie rutynowe

- W zakresie utrzymania rutynowego nie przewiduje się formułowania dodatkowych zleceń bądź zapotrzebowań poza ogólnymi, określonymi w umowie.
- Wykonawca przystąpi do realizacji umowy niezwłocznie po podpisaniu protokołu przekazania odcinków Dróg objętych kontraktem, bez dodatkowego wezwania ze strony Zamawiającego i realizować je będzie z zachowaniem wszystkich terminów pośrednich określonych harmonogramem ramowym realizacji umowy (Załącznik nr 4.1.) oraz harmonogramami szczegółowymi rocznymi realizacji robót i usług bieżącego utrzymania sieci drogowej i obiektów inżynierskich (Załączniki nr 4.2 i 4.3.), co oznacza w rzeczywistości, że utrzymanie rozpoczyna się od godz. 0.00 dnia 01.01.2016 r.

2) Utrzymanie strukturalne – zlecenia bieżące (pozaryczałtowe)

- Prace wykraczające poza utrzymanie rutynowe, Zamawiający zlecać będzie w ramach indywidualnych zleceń. W szczególności dotyczyć one będą:
 - ustawienia nowych (z pkt. widzenia organizacji ruchu) znaków i tablic drogowych,
 - ustawienia nowych (z pkt. widzenia organizacji ruchu) odcinków barier drogowych,
 - wycinki drzew,
 - wykonania remontów cząstkowych na powierzchniach większych niż określone w obmiarze utrzymania rutynowego,
 - wykonania usług na innych niż wskazane w OPZ odcinkach Drogi i obszarach pasa drogi,
 - innych elementów, które nie są objęte utrzymaniem rutynowym a wskazane zostały w zestawieniu tabelarycznym kosztorysu ofertowego robót strukturalnych.

- Zamówienia bieżące, w postaci zleceń wystosowywane będą do Wykonawcy w formie pisemnej, do 15 dnia każdego miesiąca w zakresie prac, które należy wykonać w kolejnym miesiącu dla każdego Obwodu Drogowego/obiektu inżynierskiego oddzielnie, przez poszczególnych Kierowników Obwodów/TIM-ów.
- Realizacja zleconych prac powinna nastąpić w miesiącu kolejnym po miesiącu, w którym wystosowano zapotrzebowanie. Prace wykonane i odebrane w danym miesiącu powiększają odpowiednio comiesięczne wynagrodzenie ryczałtowe za ten miesiąc.
- W szczególnych przypadkach, jeśli wystąpi taka konieczność, a Wykonawca będzie w stanie zrealizować zlecenie szybciej dopuszcza się możliwość indywidualnych zleceń realizowanych bez zachowania minimalnych terminów.
- Wykonawca ma obowiązek wykonania zleconych prac strukturalnych w terminie, w którym zgodnie z zapotrzebowaniem powinien je wykonać, czyli nie później niż do końca miesiąca kolejnego po miesiącu, w którym Zamawiający wystosował zlecenie.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

- W zleceniach Zamawiający określi rodzaj, zakres i lokalizację prac.
- Wykonawca zobowiązany jest do potwierdzenia przyjęcia zlecenia do realizacji podpisem na kopii pozostającej we właściwym Obwodzie (dotyczy robót z zakresu dróg) lub Rejonie (dotyczy robót z zakresu obiektów inżynierskich).
- Odmowa przyjęcia zapotrzebowania, nie zwalnia Wykonawcy z obowiązku realizacji zawartych w nim prac. W przypadku odmowy podpisania zlecenia przez Wykonawcę, zlecenie takie zostanie przesłane w formie faksu bądź e-maila pod adres siedziby Wykonawcy i od tego momentu uważane będzie za skutecznie odebrane.
- Niewykonane roboty i usługi w danym miesiącu, należy wykonać w miesiącu kolejnym. bez konieczności potwierdzania tego kolejnym zleceniem.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Zasada ta dotyczyć będzie kolejnych miesięcy, aż do czasu wykonania prac zgodnie ze zleceniem.

6.2 Zasady odbioru prac

Wszystkie prace wykonane przez Wykonawcę a związane z realizacją utrzymania rutynowego [w zakresie BUD, ZUD i BUM] i strukturalnego odbierane będą przez Zamawiającego cyklicznie – **jeden raz w miesiącu.**

Zasady odbioru w zakresie utrzymania rutynowego

- Odbiór odbywać się będzie na zasadach tożsamyh z zasadami Kontroli obszarowej odcinka drogi – z zastrzeżeniem, że kontroli poddany zostanie cały odcinek drogi w danym Obwodzie, we wszystkich obszarach objętych kontrolą.
- Odbioru dokonuje w imieniu Zamawiającego Komisja, w skład której wchodzi przedstawiciel Rejonu (TIM lub TID w zależności od asortymentu robót), Kierownik Obwodu bądź wskazana przez niego osoba oraz (z ramienia Wykonawcy) Kierownik Utrzymania.
- Kierownik Rejonu może rozszerzyć listę członków Komisji, o ile uzna to za konieczne.

Wyniki odbioru:

Wynikiem odbioru jest stwierdzenie czy Wykonawca utrzymuje Drogę z zachowaniem przyjętego dla niej standardu utrzymania (w obszarach, dla których taki standard został określony), na terenie Rejonu, w którym prowadzi prace utrzymaniowe.

Uznaje się że:

- Standard **JEST SPEŁNIONY**, kiedy min. 80% wszystkich elementów w każdym obszarze objętym kontrolą na danym odcinku drogi spełnia warunek osiągnięcia standardu.

Spełnienie standardu oznacza, że wynik kontroli jest pozytywny.

- Standard **NIE JEST SPEŁNIONY**, kiedy mniej niż 80%, elementów w każdym obszarze objętym kontrolą na danym odcinku drogi spełnia warunek osiągnięcia standardu.

Procent spełnienia standardu określa się na porównaniu wielkości tej części obszaru, dla którego standard jest spełniony do całkowitej wielkości obszaru poddanego kontroli (liczony w jednostkach miar w jakich dany obszar jest opisany tj.: szt., m2, mb i in. określonych w przedmiarach)

Niespełnienie standardu oznacza, że wynik kontroli jest negatywny i za niespełnienie warunku utrzymywania drogi zgodnie ze standardem skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

W przypadku, gdy podczas kontroli stwierdzi się, że elementy Drogi nie spełniają warunków określonych w OPZ (niezależnie czy standard na kontrolowanym odcinku drogi został uznany za spełniony czy też nie) od momentu wykonania kontroli tego elementu Wykonawca ma czas na doprowadzenie elementu do określonego wymagania. Ustala się, że wszystkie nieprawidłowości powinny być usunięte nie później niż **w ciągu 48 godz.** od momentu stwierdzenia nieprawidłowości, za wyjątkiem zdarzeń awaryjnych, które muszą być usunięte niezwłocznie.

Wykonawca poinformuje Zamawiającego o usunięciu nieprawidłowości. Zamawiający zastrzega sobie prawo sprawdzenia w terenie czy Wykonawca rzeczywiście usunął nieprawidłowości.

Nieusunięcie nieprawidłowości w terminie skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

- Wyniki odbioru Zamawiający opíše w protokole miesięcznym odbioru prac.
- Wzory protokołów odbioru robót przedstawiono w Załącznikach: nr 17 i 24 w zakresie utrzymania dróg, nr 19 i 20 w zakresie utrzymania czystości obiektów inżynierskich oraz nr 21 i 22 w zakresie robót konserwacyjnych na obiektach inżynierskich.
- W protokole potwierdzone zostanie dotrzymanie lub nie dotrzymanie (zgodnie z terminami wynikającymi z harmonogramów szczegółowych rocznych) standardu utrzymania drogi/obiektu inżynierskiego

W przypadku robót wymagających wbudowania materiałów, Wykonawca zobowiązany jest przygotować i załączyć do protokołu operat kolaudacyjny, który będzie zawierał w szczególności :

- zestawienie (przypadku robót konserwacyjnych opisanych obmiarowo, a objętych Cyklicznym Wynagrodzeniem (zarówno branży drogowej jak i mostowej) wykonanych robót wraz z ich obmiarem powykonawczym [podzielonym na poszczególne Obwody (w przypadku robót drogowych) oraz poszczególne obiekty inżynierskie (w przypadku robót mostowych)] sporządzone przez Wykonawcę i sprawdzone (w zależności od rodzaju i zakresu robót) przez Kierownika Obwodu i/lub TIM-a i/lub TID-a,
- niezbędne świadectwa kontroli jakości,

- certyfikaty, deklaracje zgodności, aprobaty itp. wymagane przepisami ogólnymi lub warunkami umowy (specyfikacji).
- W przypadku niedotrzymania standardu bądź nienależytego wykonania (wykonywania w danym miesiącu) przedmiotu umowy (zarówno w zakresie utrzymania rutynowego jak i strukturalnego) Zamawiający dokona potrąceń z tego zgodnie z tabelą potrąceń, według Załącznika nr 16. Protokoły z wyliczeniami wysokości potrąceń, oddzielnie dla części drogowej i mostowej, będzie stanowił załącznik do comiesięcznej faktury.
- Protokół potrąceń sporządza Kierownik Obwodu (oddzielnie dla każdego Obwodu) lub TIM (w przypadku robót na obiektach inżynierskich jeden dla całego Rejonu).
- Protokoły z wyliczenia potrąceń stanowią podstawę do potrącenia Wykonawcy z comiesięcznego wynagrodzenia ryczałtowego.

Zasady odbioru w zakresie utrzymania strukturalnego

- Odbiór dotyczyć będzie wyłącznie prac zleconych indywidualnie poza prace wykonywane w systemie rutynowym.
- Odbiór odbywać się będzie łącznie z odbiorem części rutynowej.
- Odbioru dokonuje w imieniu Zamawiającego Komisja, w skład której wchodzi przedstawiciel Rejonu (TIM lub TID w zależności od asortymentu robót), Kierownik Obwodu bądź wskazana przez niego osoba oraz (z ramienia Wykonawcy) Kierownik Utrzymania.
- Wzory protokołów odbioru robót strukturalnych przedstawiono w Załączniku nr 18 w zakresie dróg oraz w Załączniku nr 23 w zakresie obiektów inżynierskich.
- Kierownik Rejonu może rozszerzyć listę członków Komisji, o ile uzna to za konieczne.

Wyniki odbioru:

Wynikiem odbioru jest stwierdzenie czy Wykonawca wykonał zlecony mu zakres prac z zachowaniem wymogów OPZ oraz czy wykonane prace spełniają warunki określone OPZ i ST.

Wyniki odbioru Zamawiający opisze w protokole miesięcznym odbioru prac.

- Protokół odbioru [będący podstawą do ujęcia kosztów (za wykonanie roboty) w comiesięcznym rozliczeniu, czyli wystawienia przez Wykonawcę comiesięcznej faktury] podlega zatwierdzeniu przez Kierownika Rejonu bądź przez jego Zastępcę
- Załączniki do protokołu przygotowuje Wykonawca i przedstawia do zatwierdzenia Kierownikowi Obwodu lub TIM-owi [w przypadku robót na obiektach inżynierskich].
- Kierownik Rejonu może wskazać inną bądź dodatkową osobę spośród pracowników Rejonu do zatwierdzania załączników.
- Do odbioru końcowego robót strukturalnych Wykonawca zobowiązany jest przygotować operat kolaudacyjny, który będzie zawierał w szczególności:
 - kopie zleceń wykonania robót i usług o charakterze strukturalnym w danym miesiącu rozliczeniowym,
 - zestawienie wykonanych robót i usług wraz z ich obmiarem powykonawczym sporządzone przez Wykonawcę i sprawdzone [w zależności od rodzaju i zakresu robót] przez Kierownika Obwodu i/lub Inspektora Nadzoru i/lub TIM-a i/lub TID-a,
 - niezbędne świadectwa kontroli jakości,
 - certyfikaty, deklaracje zgodności, recepty itp. wymagane przepisami ogólnymi lub warunkami umowy.

Szczegółowy zakres operatu kolaudacyjnego został określony specyfikacji OST D-M.00.00.00. Wymagania ogólne.

- W przypadku niewykonania bądź nienależytego wykonania przedmiotu zlecenia Zamawiający ma prawo dokonać potrąceń, zgodnie z tabelą potrąceń. Protokół potrąceń, będzie stanowił załącznik do protokołu odbioru końcowego.
- Protokół potrąceń z tytułu wad trwałych sporządza Kierownik Obwodu lub TIM [w przypadku robót na obiektach inżynierskich].
- Protokół potrąceń z tytułu wad trwałych stanowi integralną część protokołu odbioru i jest podstawą do potrącenia z wynagrodzenia Wykonawcy za wykonane i odebrane roboty i usługi.

B.II BIEŻĄCE UTRZYMANIE DRÓG (BUD)

I. USTALENIA W ZAKRESIE WYKONYWANIA BIEŻĄCYCH PRAC BUD.

1. W ramach realizacji umowy Wykonawca powinien być przygotowany na realizację wszystkich prac wskazanych w tabeli „Kosztyorys ofertowy”.
2. Wykonawca realizować będzie prace:
 - utrzymanie rutynowe – bez dodatkowych zleceń,W zakresie prac o charakterze strukturalnym Poszczególne pozycje zlecane będą przez Zamawiającego w ramach bieżących potrzeb Obwodu Drogowego.

Prace utrzymaniowe o charakterze rutynowym

Prace wykonywane będą w ramach ogólnych zasad umowy, bez dodatkowych zleceń. Wykonawca będzie wykonywał prace na bieżąco, sukcesywnie, w ramach rzeczywistych potrzeb w taki sposób aby wszystkie elementy drogi spełniały standard określony OPZ i umową. Zakres prac, ich rodzaj i ilość Wykonawca określa samodzielnie na podstawie dokonywanych patroli brygad patrolowych oraz kontroli własnych Kierownika ds. utrzymania bądź innych osób wskazanych przez Wykonawcę. Wyjątkiem są prace określone szczegółowo w harmonogramie, których zakres i terminy wykonania zostały ściśle określone, w tym w szczególności w zakresie remontów nawierzchni (za wyjątkiem remontów awaryjnych), koszenia traw, odnowy oznakowania poziomego i in.

Zakres prac obejmuje:

- o dla Dla pozycji wyspecyfikowanych - zgodnie z przedmiarem. W przypadku konieczności wykonania prac w zakresie wyższym niż określony w pozycjach przedmiaru, Wykonawca zobowiązany jest do ich wykonania (o ile zostaną dodatkowo zlecane) z zachowaniem cen jednostkowych dla tożsamyh prac o charakterze strukturalnym.
- o dla Dla pozostałych pozycji - według bieżących potrzeb.

Prace utrzymaniowe o charakterze strukturalnym

Prace zlecane będą w zakresie niezbędnym do prawidłowego utrzymania dróg i uzależnione będą od rzeczywistych potrzeb Zamawiającego i wysokości dodatkowych środków finansowych jakie będzie miał do dyspozycji w danym roku.

Zamawiający nie gwarantuje zrealizowania zakładanego w przedmiarach (prac strukturalnych) całego zakresu prac.

W przypadku nie wystąpienia potrzeby wykonywania danej pozycji lub braku środków na jej wykonanie Zamawiający zastrzega sobie prawo do jej niezlecenia.

Realizacja prac utrzymaniowych będzie odbywała się zgodnie z zasadami określonymi w punkcie „Ustalenia organizacyjne”.

Roboty należy wykonywać z należytą starannością, z zachowaniem technologii i warunków realizacji zgodnych z opisem zawartym w Specyfikacjach Technicznych.

Wszystkie prace objęte są gwarancją należytego wykonania.

Wykonawca jest zobowiązany wykonywać wszelkie działania przy zapewnieniu bezpieczeństwa użytkownikom Drogi i zgodne z obowiązującymi przepisami.

II. USTALENIA W ZAKRESIE WYKONYWANIA PRAC BUD W TRYBIE AWARYJNYM.

Niezależnie od przyjętego harmonogramu prac utrzymaniowych Wykonawca winien przewidzieć konieczność wykonywania poszczególnych asortymentów prac w systemie awaryjnym w sytuacji kiedy ich nie wykonanie może stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa na drodze.

Za sytuację awaryjną uważa się w szczególności:

- uszkodzenie Drogi i jej elementów uniemożliwiających bezpieczne z niej korzystanie, w tym ubytki nawierzchni $\geq 5\text{cm}$ głębokości, uszkodzenia obiektów inżynierskich, uszkodzenia barier ochronnych, balustrad, poręczy, ekranów, znaków drogowych, urządzeń oświetlenia drogi, uszkodzenia ogrodzeń, rozmycia skarp i poboczy,
- uszkodzenie infrastruktury zlokalizowanej w sąsiedztwie Drogi, które zagraża bezpieczeństwu na samej Drodze,
- pozostawanie na Drodze elementów obcych, w tym porzuconych przedmiotów, rozsypanych materiałów sypkich, rozlania cieczy bądź substancji mogących spowodować poślizg pojazdów, martwych zwierząt, połamanych gałęzi i pni powalonych drzew, uszkodzonych elementów Drogi oraz innych elementów mogących stwarzać zagrożenie dla ruchu na Drodze.

Koszt realizacji tych prac należy uwzględnić w ryczałtowym wynagrodzeniu jakie Wykonawca będzie otrzymywał za realizację prac o charakterze rutynowym.

W przypadku stwierdzenia przez służby Wykonawcy sytuacji awaryjnej Wykonawca ma obowiązek zabezpieczenia miejsca bez dodatkowego wezwania ze strony Zamawiającego. Niezależnie od tego Zamawiający zastrzega sobie prawo wezwania Wykonawcy do dokonania zabezpieczenia.

Prace realizowane w trybie awaryjnym winne być w dwóch etapach:

- etap I – zabezpieczenia miejsca zdarzenia

Zabezpieczenie miejsca zdarzenia winno być wykonane w czasie nie dłuższym niż **60 min.** od momentu otrzymania zgłoszenia (za wyjątkiem remontów, dla których określa się czas max. wykonania zabezpieczenia na poziomie 4 godz.), zabezpieczenie winno być wykonane w sposób zgodny gwarantujący bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz bezpieczeństwo konstrukcji.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Zabezpieczenia należy dokonać przy zastosowaniu schematów organizacji ruchu załączonych do zatwierdzonego projektu organizacji ruchu. Za zabezpieczenie prac Wykonawca nie otrzyma dodatkowego wynagrodzenia. Koszty związane z zabezpieczeniem miejsca zdarzenia winny zostać ujęte w Cyklicznym Wynagrodzeniu.

Wykonawca ma obowiązek zabezpieczenia miejsca awarii aż do czasu jej ostatecznego usunięcia.

- etap II – likwidacja zagrożenia –

Likwidacja zagrożenia polegać będzie na fizycznym usunięciu przyczyny zagrożenia w tym w szczególności na :

- naprawie elementów drogi które uległy zniszczeniu, uzupełnieniu ubytku, usunięciu z jezdni, chodnika i innych części pasa drogi, wszelkich elementów obcych mogących stworzyć zagrożenie dla użytkowników oraz ich utylizacja,
- wymiana uszkodzonych elementów na elementy nowe.

Likwidacja zagrożenia nastąpić musi w czasie niezbędnym do jego realizacji i adekwatnym do skali awarii, ale nie dłuższym niż 24h.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Niezależnie jednak o długości czasu trwania prac Wykonawca ma obowiązek trwałego zabezpieczania miejsca zdarzenia tak długo aż zagrożenie zostanie całkowicie usunięte.

Procedura postępowania w przypadku zdarzeń awaryjnych:

- W przypadku wystąpienia na drodze sytuacji awaryjnych, w szczególności takich które zagrażają bezpośrednio bezpieczeństwu ruchu drogowego Wykonawca ma obowiązek natychmiastowego podjęcia stosownych działań, niezwłocznie po stwierdzeniu takiej sytuacji przez służby Wykonawcy bądź po otrzymaniu zgłoszenia o takiej sytuacji.
- Zgłoszenia Wykonawca będzie otrzymywał od:
 - Punktu Informacji Drogowej GDDKiA,
 - Służb ratowniczych w tym Straży Pożarnej, Policji,
 - uczestników ruchu drogowego,
 - własnych służb utrzymaniowych wykonawcy (np. podczas patrolu drogi).
- Zabezpieczenia miejsc objętych awarią w pierwszej kolejności winno być realizowane przez brygady patrolowe wyposażone zgodnie z warunkami określonymi w punkcie „Ustalenia organizacyjne” lub w sytuacjach tego wymagających poprzez inne służby Wykonawcy.
- Prace wykonywane w ramach prac awaryjnych winny być realizowane w sposób ciągły, bez zbędnych przerw, aż do całkowitego usunięcia zagrożenia.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

- W przypadku, gdy Wykonawca poweźmie wiadomość o wystąpieniu sytuacji awaryjnej przed Zamawiającym, ciąży na nim obowiązek poinformowania Zamawiającego o tym fakcie, a w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu podjęcie natychmiastowych działań.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

- Wykonawca zapewni taką organizację własnych służb utrzymaniowych, aby prace awaryjne mogły być skutecznie realizowane w każdej porze dnia i nocy oraz niezależnie od dnia tygodnia.
- Po zakończeniu prac związanych z usunięciem awarii, Wykonawca wykona dokumentację e zdarzenia z podaniem czasu otrzymania zgłoszenia, czasu zabezpieczenia miejsca zdarzenia, czasu usunięcia awarii, opisu zdarzenia, dokumentacji fotograficznej i opisowej uszkodzonej lub zniszczonej infrastruktury drogowej.

Asortyment prac wykonywanych w systemie awaryjnym:

- uszkodzenie nawierzchni – dotyczy ubytków zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego, o głębokości >5cm.
- niedrożność systemu odwodnienia zagrażająca podtopieniem budynków lub jezdni,
- przeszkoda na jezdni, chodniku innym elemencie Drogi, po którym odbywa się ruch,
- uszkodzenie bądź brak elementów oznakowania pionowego odpowiadających bezpośrednio za bezpieczeństwo ruchu,
- uszkodzenie elementów infrastruktury drogowej odpowiadających bezpośrednio za bezpieczeństwo ruchu,
- wypadek, kolizja drogowa, zdarzenie nadzwyczajne, katastrofa budowlana,
- konieczność wyznaczenia objazdu bądź wprowadzenia ograniczeń w ruchu drogowym.

Zdarzenia mające charakter katastrofy budowlanej, w których uszkodzenia Drogi wymagają przebudowy jej fragmentu bądź całego elementu realizowane będą na koszt Zamawiającego. Obowiązkiem Wykonawcy jest zabezpieczenie miejsca zdarzenia do czasu rozpoczęcia przebudowy.

III. CHARAKTERYSTYKA WYKONYWANIA PRAC UTRZYMANIOWYCH

Elementy objęte rutynowym utrzymaniem rozliczanym w ramach Cyklicznego Wynagrodzenia.

1. REMONTY NAWIERZCHNI DRÓG

Remonty nawierzchni realizowane będą w dwóch etapach:

(poz.1-13 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

- etap remontów kompleksowych,
- etap remontów doraźnych wykonywanych w systemie awaryjnym.

1.1. Remonty kompleksowe

Remonty kompleksowe będą wykonywane w ramach określonych przedmiarem zakresów i rodzajów remontów, wskazanych indywidualnie dla każdego Obwodu Drogowego. Zamawiający dokonał określenia tych wartości na podstawie rzeczywistych potrzeb danych odcinków dróg.

Remonty kompleksowe realizowane będą w dwóch okresach:

- remonty wiosenne realizowane w kwietniu każdego roku,
- remonty jesienne realizowane w październiku każdego roku .

W szczególnych przypadkach Zamawiający dopuszcza możliwość zmiany terminu wykonania remontu jeśli wynika to z potrzeb drogi, warunków atmosferycznych bądź zdarzeń nadzwyczajnych.

Etap przygotowania:

W każdym miesiącu poprzedzającym określony etap remontów kompleksowych (w marcu i wrześniu każdego roku obowiązywania umowy) Zamawiający dokona przeglądu stanu nawierzchni i wskaże miejsca, w których winien być wykonany remont wraz z fizycznym wyznaczeniem tych miejsc na nawierzchni drogi.

Zestawienie remontów dla każdego Obwodu oddzielnie, Zamawiający przekaze Wykonawcy nie później niż do końca miesiąca poprzedzającego miesiąc wykonywania poszczególnego etapu remontu (do końca marca i września każdego roku obowiązywania umowy).

Zestawienie zawierać będzie dokładną lokalizację miejsc wskazanych do remontu, ich powierzchnię oraz rodzaj.

Łączny zakres poszczególnych rodzajów remontów które zobowiązany jest wykonać Wykonawca określony został na stałym, niezmiennym poziomie.

W szczególnych przypadkach jeśli stan drogi tego wymaga Zamawiający zastrzega sobie prawo zwiększenia zakresu przewidzianego w części rutynowej. Jeśli taka sytuacja zajdzie Zamawiający zleci wykonanie remontu na zasadach określonych dla prac strukturalnych.

wskazany powyżej uznany jako zlecenie prac o charakterze strukturalnym zostanie rozliczone na podstawie indywidualnego obmiaru.

Przed fizycznym rozpoczęciem prac Wykonawca winien dokonać wraz Zamawiającym wizji w terenie w celu jednoznacznego określenia miejsc wykonania konkretnych zakresów i rodzajów remontów.

Etap realizacji:

przystąpi do realizacji remontów zgodnie z zasadami określonymi OPZ i SST oraz zrealizuje je w zachowaniu przewidzianych zakresów, rodzajów remontów oraz terminów ich wykonania.

1.2. Remonty doraźne

Remonty doraźne realizowane będą przez Wykonawcę w całym okresie obowiązywania umowy w szczególności w okresach pomiędzy okresami realizacji remontów kompleksowych. Wykonawca wykonywać będzie remonty doraźne sukcesywnie, na bieżąco, w każdym przypadku kiedy stwierdzony zostanie ubytek nawierzchni zagrażający bezpieczeństwu ruchu drogowego, o głębokości większej niż **3cm**. Zamawiający nie określa ani minimalnego ani maksymalnego zakresu prac. Wynikać on będzie ze stanu nawierzchni i stanowi on ryzyko Wykonawcy. Zamawiający określa jedynie ilość jednostek elementu drogi na którym remonty należy wykonywać i ustala iż jednostką tą jest długość odcinka drogi wyrażona w kilometrach drogi.

W przypadku stwierdzenia takiego ubytku Wykonawca ma obowiązek zabezpieczania go i dokonania naprawy miejscowej nawierzchni tak, aby ubytek został trwale uzupełniony przy czym do niezbędnych prac zabezpieczających należy przystąpić bezzwłocznie, poprzez oznakowanie i niezbędną naprawę doraźną np. masą mineralno-asfaltową na zimno wykonaną w terminie nie dłuższym niż **48 godzin od momentu stwierdzenia/zgłoszenia**.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

W przypadku dokonania zabezpieczenia doraźnego przy użyciu masy mineralno-asfaltowej na zimno Wykonawca ma obowiązek dokonania naprawy docelowej przy użyciu jednego ze wskazanych w punkcie: *Rodzaje remontów przewidzianych do realizacji* w ciągu 7 dni, tj.: należy wykonać docelowe naprawy masą na gorąco w terminie 7 dni od dnia wykonania zabezpieczenia doraźnego w sprzyjających warunkach temperaturowo – pogodowych.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Zmawiający nie wskazuje Wykonawcy rodzaju remontu ani sposobu dokonania zabezpieczania z zastrzeżeniem, że musi być to jeden z rodzajów określonych w punkcie: *Rodzaje remontów przewidzianych do realizacji*.

W przypadku ponownego uszkodzenia nawierzchni w tym samym miejscu Wykonawca ma obowiązek ponownego zabezpieczania ubytku. W celu uniknięcia konieczności wielokrotnego naprawiania tych samych miejsc Wykonawca ma obowiązek zastosowania takiego rodzaju naprawy nawierzchni aby była ona trwała.

Za wykonywanie remontów doraźnych Wykonawca nie otrzyma dodatkowego wynagrodzenia. Koszt ich realizacji Wykonawca uwzględni w Cyklicznym Wynagrodzeniu.

1.3. Remonty doraźne wykonywane w systemie awaryjnym

Remonty doraźne realizowane będą przez Wykonawcę w całym okresie obowiązywania umowy w szczególności w okresach pomiędzy okresami realizacji remontów kompleksowych. Wykonawca wykonywać będzie remonty doraźne sukcesywnie, na bieżąco, w każdym przypadku kiedy stwierdzony zostanie ubytek nawierzchni zagrażający bezpieczeństwu ruchu drogowego, o głębokości większej niż **5cm**. Zamawiający nie określa ani minimalnego ani maksymalnego zakresu prac. Wynikać on będzie ze stanu nawierzchni i stanowi on ryzyko Wykonawcy. Zamawiający określa jedynie ilość jednostek elementu drogi na którym remonty należy wykonywać i ustala iż jednostką tą jest długość odcinka drogi wyrażona w kilometrach drogi.

W przypadku stwierdzenia takiego ubytku Wykonawca ma obowiązek zabezpieczania go i dokonania naprawy miejscowej nawierzchni tak, aby ubytek został trwale uzupełniony przy czym do niezbędnych prac zabezpieczających należy przystąpić bezzwłocznie, poprzez oznakowanie i niezbędną naprawę doraźną np. masą mineralno-asfaltową na zimno wykonaną w terminach i na zasadach jak dla prac wykonywanych w systemie awaryjnym.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Zdarzenia mające charakter katastrofy budowlanej, w których uszkodzenia Drogi wymagają przebudowy jej fragmentu bądź całego elementu realizowane będą na koszt Zamawiającego. Obowiązkiem Wykonawcy jest zabezpieczenie miejsca zdarzenia do czasu rozpoczęcia przebudowy.

Rodzaje remontów nawierzchni przewidzianych przez Zamawiającego do realizacji:

(poz.1-13 tabeli utrzymanie rutynowe)

1. Remont cząstkowy przy użyciu mieszanki mineralno – asfaltowej na gorąco przygotowywanej w recyklerze w miejscu wbudowania o głębokości uszkodzenia nawierzchni średnio 6 cm.

2. Remont cząstkowy nawierzchni z betonu asfaltowego poprzez frezowanie istniejącej nawierzchni na średnią głębokość 5 cm i ułożenie warstwy betonu asfaltowego o średniej grubości 5 cm - łąty do 5 m².
3. Remont cząstkowy nawierzchni z betonu asfaltowego poprzez frezowanie istniejącej nawierzchni na głębokość 5 cm i ułożenie warstwy betonu asfaltowego o średniej grubości 5 cm - łąty od 5 do 100 m².
4. Remont cząstkowy nawierzchni z betonu asfaltowego poprzez frezowanie istniejącej nawierzchni na głębokość 5 cm i ułożenie warstwy betonu asfaltowego o średniej grubości 5 cm - łąty powyżej 100 m².
5. Remont cząstkowy z wymianą górnej warstwy podbudowy.
6. Remont cząstkowy przy użyciu asfaltu lanego o głębokości uszkodzenia nawierzchni średnio 6 cm.
7. Wyrównanie lokalnych nierówności nawierzchni mieszanką mineralno - bitumiczną "na zimno" na średnią głębokość 6 cm.
8. Remont cząstkowy techniką sprysku emulsją asfaltową i posypania kruszywem (torkret).
9. Remont cząstkowy jezdni z kostki kamiennej nieregularnej (przebruk).
10. Remont nawierzchni z kostki kamiennej na wyspach wyniesionych - kostka o wymiarach 9/11 cm.
11. Remont nawierzchni z kostki kamiennej na zabrukach przejezdnych i opasek na rondach - kostka o wymiarach 15/18 cm.
12. Likwidacja spękań poprzecznych i podłużnych nawierzchni poprzez wyfrezowanie szczeliny do szerokości 15 mm na głębokość 25 mm i zalanie masą zalewową.
13. Awaryjne remonty cząstkowe w nawierzchni.

Pod pojęciem remontów awaryjnych rozumie się wszystkie zabiegi remontowe związane z naprawami nawierzchni, które niezależnie od warunków atmosferycznych, wykonać trzeba **niezwłocznie**, m.in. z uwagi na bezpieczeństwo użytkowników drogi, Dopuszcza się wykonywanie napraw z zastosowaniem technologii wskazanych w pkt 1-12 oraz dodatkowo poprzez użycie masy na zimno, remontu recyklerem oraz remontu asfaltem lanym. Wykonawca sam decyduje o wyborze rodzaju technologii biorąc pod uwagę trwałość napraw z zastrzeżeniem uwag z pkt. *Remonty doraźne wykonywane w systemie awaryjnym*. W sytuacji kiedy naprawa okaże się nietrwała Wykonawca zobowiązany jest do ponownej naprawy, aż do osiągnięcia skutku w postaci trwałego zabezpieczenia miejsca niebezpiecznego.

Materiały

Materiały stosowane do napraw nawierzchni muszą spełniać wymogi SST oraz posiadać wszystkie niezbędne dokumenty poświadczające dopuszczenie do stosowania w budownictwie. Zamawiający zastrzega sobie prawo do zażądania dokumentacji oraz do pobrania próbki do badań celem weryfikacji jakości zastosowanego materiału.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy:

- nawierzchnia jezdni na całej powierzchni utwardzonych elementów Drogi, w 100% jest pozbawiona ubytków, wykruszeń i spękań zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego o głębokości do 3cm,
- wykonawca wykonał remonty kompleksowe w zakresie i terminie określonym OPZ, a wykonane naprawy są wykonane zgodnie ze sztuką budowlaną i nie wykazują widocznych uchybień w ocenie przedstawiciela Zamawiającego (m.in. szczególnie wypełnione spękania, krawędź łatwy idealnie przylega do krawędzi istniejącej nawierzchni, łata tworzy jedną płaszczyznę z sąsiadującą powierzchnią jezdni, itp.).

2. UTRZYMANIE I REMONTY URZĄDZEŃ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU

Utrzymanie oznakowania poziomego dróg

(poz.14-16 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach utrzymania oznakowania poziomego dróg Wykonawca wykona następujące czynności:

- remont oznakowania poziomego cienkowarstwowego,
- remont oznakowania poziomego grubowarstwowego,
- uzupełnienie brakujących punktów elementów odblaskowych.

TERMINY realizacji robót:

Zamawiający wymaga, aby zadanie - odnowa oznakowania poziomego dla wszystkich części zamówienia - został zrealizowany w terminie od dnia 01 kwietnia 2016 r. do dnia 30 czerwca 2021r. z zachowaniem terminów pośrednich dla poszczególnych etapów zamówienia, tj.:

- a) ETAP I – Kompleksowa poziomowa odnowa oznakowania poziomego – realizowany w okresie od 01.maja każdego roku do 31.maja każdego roku obowiązywania umowy,
- b) ETAP II – Doraźne całoroczne utrzymanie oznakowania poziomego – realizowana w pozostałych okresach każdego roku obowiązywania umowy.

W I roku obowiązywania umowy Wykonawca odpowiada za standard utrzymania oznakowania od dnia doprowadzenia oznakowania do wymaganego standardu, czyli od 01. czerwca 2016r.

Prace muszą być realizowane w sposób ciągły również w dni wolne od pracy oraz niezależnie od pory dnia. W szczególności Wykonawca realizować będzie prace w porze nocnej w miejscach:

- w terenach zabudowanych,
- na odcinkach o wzmożonym ruchu pojazdów, na którym wykonywanie prac w porze dziennej powodowałoby konieczność wstrzymywania ruchu pojazdów.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Zamawiający w szczególnych sytuacjach dopuszcza możliwość rezygnacji z tego wymogu. Decyzję o zmianie pory wykonywania prac utrzymaniowych podejmuje Rejon w uzgodnieniu z Oddziałem GDDKiA.

Wykonawca w cenie jednostkowej winien uwzględnić konieczność dodatkowego oznakowania strefy prac oraz przedsięwziąć dodatkowe czynności gwarantujące zachowanie bezpieczeństwa

ruchu drogowego i bezpieczeństwa pracowników, w związku z wykonywaniem prac w porze nocnej.

Wykonawca zakończy prace:

- w zakresie Kompleksowej poziomowej odnowy oznakowania poziomego do dnia 31.05 każdego roku,
- w zakresie Doraźnego utrzymania odnowy oznakowania w zależności od zakresu w terminie uzgodnionym z Kierownikiem Rejonu.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Roboty po ich wykonaniu Wykonawca zgłosi Zamawiającemu do odbioru.

Do odbioru Wykonawca przedstawia:

- zestawienie wykonanych prac wraz z ich obmiarem powykonawczym sporządzone przez Wykonawcę i sprawdzone przez Kierownika Służby Liniowej i Inspektora Nadzoru, zakres prac nie może zostać przez Wykonawcę zwiększony, ani zmniejszony poza poziom określony przedmiarem bez uzgodnienia z Zamawiającym,
- sprawdzone i zatwierdzone przez Inspektora Nadzoru Zestawienie wartości wykonanych w ramach zlecenia robót,
- niezbędne świadectwa kontroli jakości,
- certyfikaty i deklaracje zgodności wymagane przepisami.

Wykonawca będzie świadczył usługi jw. w Rejonach GDDKiA Oddział w Gdańsku wg następujących ustaleń:

Remont oznakowania poziomego cienkowarstwowego

(poz.14 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

Remont oznakowania poziomego będzie realizowany w dwóch etapach:

- etap I - kompleksowa poziomowa odnowa oznakowania cienkowarstwowego poziomego, (realizowana w terminie 01.05 -31.05 każdego roku)
- etap II - doraźne całoroczne utrzymanie oznakowania cienkowarstwowego poziomego.

Kompleksowa poziomowa odnowa oznakowania cienkowarstwowego poziomego

W ramach kompleksowej poziomowej odnowy oznakowania poziomego Wykonawca raz w roku zgodnie z harmonogramem wykona remont (odnowę) całej powierzchni oznakowania poziomego cienkowarstwowego w danym Rejonie, zgodnie z określonym w przedmiarze zakresie. Dodatkowo Wykonawca winien uwzględnić wykonanie zmian w oznakowaniu poziomym w ilości ok. 5% całkowitej powierzchni malowania uwzględnionej w przedmiarze, związanej z możliwą korektą organizacji ruchu, którą Zamawiający ma prawo wprowadzić w zależności od potrzeb. Niezależnie od rzeczywistego obmiaru wartość Cyklicznego Wynagrodzenia nie ulega zmianie jeśli ilość zmian nie zwiększy zakresu o więcej niż 5%.

Wykonawca realizować będzie odnowę w śladzie istniejącego oznakowania, chyba że Zamawiający nakaże dokonanie korekty oznakowania wynikającego z naniesienia koniecznych z punktu widzenia BRD zmian organizacji ruchu.

Zamawiający zobowiązuje się do przekazania projektów zmian organizacji ruchu w terminie do końca marca każdego roku, przed rozpoczęciem Etapu I lub niezwłocznie po ich zatwierdzeniu w pozostałej części roku.

W przypadku wprowadzenia przez Zamawiającego zmian poza terminem wykonywania etapu I Wykonawca dokona stosownej korekty oznakowania w terminie nie później niż 30 dni od dnia przekazania polecenia wprowadzenia zmian.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Doraźne całoroczne utrzymanie oznakowania poziomego cienkowarstwowego

Niezależnie od wykonania odnowy malowania na całej jego powierzchni w etapie I Wykonawca zobowiązany jest w pozostałym okresie roku do uzupełniania miejscowego oznakowania poziomego w obszarach gdzie zostało fizycznie wytarte bądź utraciło parametry fizyczne określone SST, szczególnie w miejscach narażonych na wycieranie (np. przejścia dla pieszych, łuki drogi, elementy drobne i in.) lub uszkodzonych w wyniku zdarzeń losowych. Prace należy wykonywać zgodnie z właściwymi SST oraz dokumentacją techniczną.

Niezależnie od prac wykonywanych w etapie I, Wykonawca winien przez cały rok utrzymywać oznakowanie poziome tak by :

- utrzymać minimalne określone rozporządzeniem i SST wymogi odbłaskowości i inny cech fizycznych,
- było ono kompletne z punktu widzenia organizacji ruchu,
- organizacja ruchu była adekwatna do potrzeb, co oznacza że Wykonawca winien dokonywać wymaganych przez Zamawiającego zmian organizacji ruchu na podstawie przekazanego projektu organizacji ruchu.

W celu wykazania posiadania odpowiednich cech oznakowania, Wykonawca dokona określonych badań laboratoryjnych w szczególności:

- na etapie przed odbiorem etapu I
- do końca września każdego roku.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy:

- kompleksowa odnowa oznakowania zostanie wykonana w terminie wyznaczonym harmonogramem,
- malowanie w miejscach narażonych na wycieranie jest na bieżąco uzupełniane,
- oznakowanie czyste, czytelne, bez przetarć, dobrze widoczne w dzień i w nocy. Malowanie wykonane wadliwie lub niezgodnie z zatwierdzoną organizacją ruchu traktowana będzie jak brak wykonania oznakowania na danych odcinku drogi.

Oznakowanie musi spełniać wymagania zgodne z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

Remont oznakowania poziomego grubowarstwowego

(poz.15 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji Wykonawca raz w roku zgodnie z harmonogramem wykona remont (odnowę) całego oznakowania poziomego grubowarstwowego w danym Rejonie.

Zakłada się że remont należy wykonać :

- poprzez uzupełnienie brakujących (wykruszonych) powierzchni oznakowania na całkowitej powierzchni 5% podanej w przedmiarze powierzchni oznakowania grubowarstwowego,
- poprzez pomalowanie istniejących linii oznakowania grubowarstwowego farbą do odnowy oznakowania cienkowarstwowego na całkowitej powierzchni 30% podanej w przedmiarze powierzchni oznakowania grubowarstwowego,

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy:

- kompleksowa odnowa oznakowania grubowarstwowego zostanie wykonana w terminie wyznaczonym harmonogramem,
- malowanie w miejscach narażonych na wycieranie jest na bieżąco uzupełniane,
- oznakowanie czyste, czytelne, bez przetarć, dobrze widoczne w dzień i w nocy. Malowanie wykonane wadliwie lub niezgodnie z zatwierdzoną organizacją ruchu traktowana będzie jak brak wykonania oznakowania na danych odcinku drogi.

Utrzymanie punktowych elementów odblaskowych.

(poz.16 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca wymieni lub uzupełnieni wszystkie brakujące, uszkodzone lub zdekompletowane punktowe elementy odblaskowe. Zastosowane punktowe elementy odblaskowe muszą być kompletne, dobrze widoczne w dzień i w nocy. Koszt zakupu elementów oraz montażu i z nim związanych czynności ponosi Wykonawca. Ilość uzupełnianych punktów uzależniona jest od ilości elementów, które w trakcie okresu trwania umowy zostaną zniszczone, uszkodzone lub zdekompletowane.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- w dniu zakończenia (odbioru) kompleksowej pozimowej odnowy oznakowania poziomego na całym odcinku drogi znajduje się 100% elementów odblaskowych, przewidzianych organizacją ruchu,
- w ciągu całego roku brakuje nie więcej niż 10% faktycznej ilości elementów odblaskowych na kontrolowanym odcinku. Brakującą ilość należy uzupełnić w czasie nie dłuższym niż 7 dni.

Utrzymanie istniejącego oznakowania pionowego - znaki.

(poz.17 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca będzie utrzymywał oznakowanie pionowe, w szczególności dokona czynności prostowania oznakowania, dokręcania, pionowej regulacji wysokości i kierunku, wymiany zniszczonego znaku (na skutek wandalizmu, kolizji, wypadku, innych zdarzeń), uzupełnienia brakującego znaku (w tym skradzionego). Wykonawca ponosi koszty związane z zakupem materiału oraz kosztem montażu.

Dla całego oznakowania pionowego umieszczonego w pasie drogowym zostanie wykonana przez Zamawiającego ocena:

- kompletności - nie dopuszcza się braków oznakowania pionowego w stosunku do zatwierdzonej Stałej Organizacji Ruchu,
- stanu technicznego znaków i konstrukcji nośnych, nie dopuszcza się uszkodzonych i nieczytelnych znaków. W zakresie konstrukcji dopuszcza się występowanie słupków lub konstrukcji o punktowej korozji ale stan układu nośnego nie może zagrażać bezpieczeństwu użytkowników dróg. Połączenia konstrukcyjne muszą spełniać warunki techniczne.
- równości geometrycznej - nie dopuszcza się odchyień od pionu, ustawienia kąta tablic oraz wysokości do poziomu jezdni opisanego w przepisach.
- odblaskowości, musi zachowywać swoje parametry, nie dopuszcza się uszkodzeń folii powodującej nieczytelność informacji,

Znaki ich stan techniczny, sposób ustawienia i montażu oraz parametry odblaskowości muszą spełniać wymagania wskazane w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

W przypadku stwierdzenia odstępstw od standardu należy przystąpić do niezbędnych prac zabezpieczających niezwłocznie.

Doprowadzenie do standardu w zakresie kompletności oznakowania i poprawnego stanu wykonać w ciągu 48 godzin (dla oznakowania, którego brak wpływa na bezpieczeństwo nie dłużej niż 24 godziny). Parametry odblaskowości należy doprowadzić do standardu w ciągu 1 tygodnia.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- oznakowanie jest kompletne, tzn. znaki ustawione zgodnie z zatwierdzoną stałą organizacją ruchu,
- barwa i odblaskowość lica znaków zgodna z przepisami,
- słupki znaków ustawione w pionie,
- tablice na wymaganej wysokości od poziomu jezdni (zachowana jest skrajnia pionowa),
- konstrukcje nośne zgodne z projektem wykonawczym, bez uszkodzeń, elementy mocujące nie są skorodowane,
- konstrukcje czyste, bez graffiti,
- lica znaków w okresie zimowym są odśnieżone i wolne od lodu.

Utrzymanie istniejącego oznakowania pionowego – tablice.

(poz.18 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W zakresie utrzymania oznakowania pionowego Wykonawca dokona czynności prostowania oznakowania, dokręcania, pionowej i poziomej regulacji wysokości i kierunku, wymiany zniszczonego znaku, uzupełnienia brakującego znaku. Wykonawca ponosi koszty związane z zakupem materiału oraz kosztem montażu.

Dla utrzymania oznakowania pionowego w postaci tablic drogowych obowiązują takie same założenia jak dla znaków opisanych w punkcie 17.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- oznakowanie jest kompletne, tzn. znaki ustawione zgodnie z zatwierdzoną stałą organizacją ruchu,
- barwa i odbłaskowość lica znaków zgodna z przepisami,
- słupki znaków ustawione w pionie,
- tablice na wymaganej wysokości od poziomu jezdni (zachowana jest skrajnia pionowa),
- konstrukcje nośne zgodne z projektem wykonawczym, bez uszkodzeń, elementy mocujące nie są skorodowane,
- konstrukcje czyste, bez graffiti,
- lica znaków w okresie zimowym są odśnieżone i wolne od lodu.

Utrzymanie barier ochronnych

(poz.19 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca będzie prostował, uzupełniał i wymieniał zniszczone lub uszkodzone bariery, bądź ich elementy. Roboty będą wykonywane na bieżąco, w miarę zaistnienia potrzeby.

Bariery drogowe Wykonawca utrzymywać musi w taki sposób, aby tworzyły ciągłą barierę, bez przerw, ubytków, uszkodzeń, widocznej korozji a ciąg barier był kompletny. Elementy nie powinny wykazywać odchylenia od pionu i powinny spełniać warunki zawarte w projekcie stałej organizacji ruchu. Typ barier należy dostosować do istniejących w terenie.

W przypadku stwierdzenia odstępstw od standardu należy przystąpić do niezbędnych prac zabezpieczających bezzwłocznie. Oznakowanie i zabezpieczenie miejsca uszkodzenia zagrożającego użytkownikom dróg musi nastąpić w ciągu do 4 godzin od stwierdzenia/zgłoszenia.

Naprawa/wymiana/uzupełnienie elementów barier musi nastąpić nie później niż 48 godz. od momentu uszkodzenia elementu.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Miara dotrzymania standardu:

- bariery są ustawione zgodnie z projektem stałej organizacji ruchu - nie dopuszcza się niezatwierdzonych przez organ zarządzający ruchem zmian,
- odcinki barier są ciągłe, nie dopuszcza się występowania przerw w ciągłości bariery spowodowanych uszkodzeniem mechanicznym,
- bariery są w bardzo dobrym stanie technicznym : nie dopuszcza się występowania uszkodzonych elementów, oraz elementów nie połączonych ze sobą w sposób trwały,
- bariery posiadają zachowany warunek równości geometrycznej, nie dopuszcza się odchylenia płaszczyzny barier

Uszkodzenie bariery traktowane będzie zawsze jako zdarzenie awaryjne, zaś Wykonawca zobowiązany jest do podjęcia niezwłocznej naprawy z zachowaniem określonych dla zdarzeń awaryjnych terminów realizacji poszczególnych etapów.

Utrzymanie poduszek zderzeniowych U15a.

(poz.20 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca będzie uzupełniał i wymieniał zniszczone elementy tych poduszek. Roboty będą wykonywane na bieżąco, w miarę zaistnienia potrzeby.

Standard uznaje się za spełniony jeśli poduszki zderzeniowe są kompletne w nienagannym stanie technicznym tzn. wgnieć i innych deformacji. Elementy mocujące nie mogą być skorodowane. Konstrukcje czyste, bez graffiti. Lica poduszek odblaskowe.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

wszystkie poduszki są kompletne, bez śladów uszkodzeń mechanicznych,

Uszkodzenie poduszki zderzeniowej traktowane będzie zawsze jako zdarzenie awaryjne, zaś Wykonawca zobowiązany jest do podjęcia niezwłocznej naprawy z zachowaniem określonych dla zdarzeń awaryjnych terminów realizacji poszczególnych etapów.

Utrzymanie ekranów akustycznych

(poz.21 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca dokona konserwacji, napraw, malowania punktowego, wymiany zniszczonych elementów uzupełni brakujące elementy ekranów akustycznych oraz jeden raz w roku w terminie do końca kwietnia każdego roku dokona przeglądu strefy zaekranowej. Roboty będą wykonywane na bieżąco, w miarę zaistnienia potrzeby.

- kompleksowy przegląd techniczny ekranów: przegląd stanu technicznego ekranów (wraz ze strefą zaekranową), dokonanie technicznych, sanitarnych cięć roślinności w strefie za ekranowej do 1m od ekranu (łącznie z krzakami i drzewami), mycie ekranów (jeden raz w roku w terminie do końca czerwca każdego roku).

Przegląd techniczny winien być dokonany metodą osobistej wizji w terenie, przeglądu należy dokonać w miesiącu kwietniu każdego roku.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Sanitarne cięcia roślinności w strefie zaekranowej winny być wykonane w miesiącu kwietniu. Cięcia należy wykonać tak by za ekranem pozostawała wolna od roślinności strefa o szer. min. 1m. W ramach zabiegu należy dokonać: cięć roślinności wraz z wywozem odciętych części roślinnych, koszenia trawy i chwastów na szer.1m, oczyszczenia strefy przyekranowej z odpadów organicznych i nieorganicznych.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Mycie ekranów winno być realizowane przy użyciu wody pod ciśnieniem z dodatkiem detergentów w sposób nie wpływający negatywnie na strukturę i cechy fizyczne ekranów),

Za kompleksowe mycie ekranów uważa się umycie całej powierzchni ekranów wraz z elementami konstrukcyjnymi:

- w przypadku ekranów panelowych wyłącznie powierzchnię od strony jezdni (chyba że ekran znajduje się w strefie między jezdniami, wówczas z obu stron),
- w przypadku ekranów przezroczystych z obu stron.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń

doraźny przegląd techniczny ekranów: doraźny (realizowany metodą „na wrywki” w ramach patrolu drogi) przegląd techniczny, doraźne mycie ekranów (w miarę potrzeb)

Za doraźne mycie ekranów uważa się mycie wyłącznie tych części powierzchni ekranów które w okresie pomiędzy myciami kompleksowymi uległy zabrudzeniu (za zabrudzenie uważa się również znaki graffiti bądź naklejki i znaki reklamowe).

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy:

- ekrany tworzą ciągłą barierę, bez ubytków, uszkodzeń oraz nie wykazują prześwitu pod podwaliną,
- ekrany są czyste, pozbawione zabrudzeń eksploatacyjnych, graffiti i elementów reklam,

Utrzymanie osłon przeciwhłapaniowych.

(poz.22 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca będzie utrzymywał elementy osłon przeciwhłapaniowych na całej długości odcinków dróg, na których zostały one zamontowane, w szczególności: dokonywać będzie sukcesywnie według potrzeb napraw, malowania, wymiany zniszczonych elementów i uzupełnienia brakujących elementów.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- ekrany są kompletne, nieuszkodzone oraz czyste z obu stron.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Utrzymanie poręczy ochronnych sztywnych z pochwytem i przeciągiem z rur ocynkowanych typu U, balustrad.

(poz.23 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca dokonywać będzie sukcesywnie według potrzeb:

- kompleksowego mycia całej powierzchni konstrukcji w terminie do 30 kwietnia każdego roku,
- kompleksowej odnowy powłok malarskich całej powierzchni konstrukcji (po uprzednim oczyszczeniu z ognisk rdzy i zagruntowaniu miejsc korozji) w terminie do 30 kwietnia każdego roku,
- sukcesywnego mycia części powierzchni konstrukcji według bieżących potrzeb,
- sukcesywnego zabezpieczania miejsc pojawiania się korozji (o ile wystąpią),
- naprawy, wymiany zniszczonych elementów.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- kompleksowe mycie i odnowa powłok malarskich została wykonana zgodnie z terminem określonym OPZ

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Utrzymanie wygradzeń i ogrodzeń.

(poz.24 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca będzie dokonywał przeglądu, naprawy, wymiany zniszczonych elementów wygradzeń i ogrodzeń pasa drogi.

Nie dopuszcza się występowania przerw w ogrodzeniu spowodowanych uszkodzeniem mechanicznym ogrodzenia. Wykonawca będzie kontrolował i utrzymywał na bieżąco właściwy stan ogrodzenia ochronno – naprowadzającego, ogrodzeń wygradzających

Elementy stanowiące ciągłość ogrodzenia (bramy, furtki) muszą być zamknięte i zabezpieczone. Nie dopuszcza się występowania uszkodzonych elementów ogrodzenia (siatki, słupków i posadowienia).

W przypadku stwierdzenia odstępstw od standardu należy przystąpić do niezbędnych prac zabezpieczających bezzwłocznie. Należy zabezpieczyć miejsca nieszczelności ogrodzenia przed wtargnięciem zwierząt i ludzi w ciągu 4 godzin.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- Ciąg wygradzeń nie wykazuje wad, usterek lub ubytków, tworzy ciągłą barierę, bez przerw, widocznej korozji. Elementy ogrodzenia bez odchyień od pionu (odchylenie płaszczyzny siatki nie większe niż 5 stopni od pionu).

Utrzymanie osłon przeciwolśnieniowych.

(poz.25 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca dokonywać będzie sukcesywnie według potrzeb naprawy i wymiany zniszczonych elementów osłon przeciwolśnieniowych na całym odcinku drogi, na którym są one zamontowane.

W przypadku zniszczenia osłony Wykonawca ma obowiązek jej uzupełnienia w terminie nie później niż 7 dni od dnia stwierdzenia uszkodzenia.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- ciągi osłon są kompletne, osłony są stabilnie zamocowane, proste i łącznie tworzące jednolitą efektywną powierzchnię ochrony przeciw olśnieniowej.

Utrzymanie punktów referencyjnych na jezdni.

(poz.26 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca dokona odnowienia/wymiany oznaczenia punktu referencyjnego na drodze (zgodnie z przekazanym przez Zmawiającego schematem. Wymiana odbywać się będzie jeden raz w roku w terminie do 31 maja każdego roku. Wymienianie należy poddać oznaczenia wszystkich punktów zgodnie z zestawieniem.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

punkty referencyjne na jezdni zostały wymienione w terminie określonym OPZ.

Utrzymanie słupków referencyjnych (odnowienie oznakowania, wymiana zniszczonego).

(poz.27 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca dokona odnowienia oznaczenia słupków referencyjnych (świadców punktów referencyjnych) w pasie drogi (zgodnie z przekazanym przez Zmawiającego zestawieniem i schematem oznaczeń). Odnowy należy dokonać w terminie do 31 maja każdego roku. Odnowie należy poddać oznaczenia wszystkich słupków zgodnie z zestawieniem.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Dodatkowo Wykonawca dokona wymiany słupka na nowy w przypadku jego zniszczenia według bieżących potrzeb.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- oznaczenia słupków referencyjnych zostały odnowione w terminie określonym OPZ, system słupków jest kompletny.

Utrzymanie słupków pasa drogowego.

(poz.28 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca dokona odtworzenia zniszczonych bądź uszkodzonych słupków oznaczających granicę pasa drogowego (słupków PD) lub w przypadku nieprawidłowego ustawienia (przechylenie od pionu, wyrwanie) dokona korekty jego ustawienia do stanu zgodnego z wymaganiami.

W przypadku stwierdzonego braku słupka PD bądź jego nieprawidłowego ustawienia (wykrzywienie, wyrwanie) Wykonawca dokona jego uzupełnienia bądź korekty ustawienia w terminie do 7 dni od dnia stwierdzenia nieprawidłowości.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- słupki PD są kompletne (na odcinkach o wyznaczonej granicy pasa drogi), słupki PD są proste i trwale ustabilizowane w gruncie.

Utrzymanie zapory U-13b.

(poz.29 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca dokona naprawy (wymiany) zniszczonych bądź uszkodzonych elementów zapory U-13b oraz jednokrotnego mycia zapór w terminie do 30 kwietnia każdego roku.

Napraw należy dokonywać na bieżąco w miarę potrzeb. W przypadku stwierdzonego uszkodzenia Wykonawca dokona naprawy zapory w terminie do 7 dni od dnia stwierdzenia nieprawidłowości.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- zapory są kompletne (posiadają wszystkie elementy) i w pełni sprawne technicznie, terminie określonym OPZ.

Utrzymanie osłon zabezpieczających U-15b.

(poz. 30 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca dokona naprawy (wymiany) zniszczonych bądź uszkodzonych elementów zapory U-15b oraz dokonywać będzie mycia zapór w terminach określonych dla mycia oznakowania pionowego.

Napraw należy dokonywać na bieżąco w miarę potrzeb. W przypadku stwierdzonego uszkodzenia Wykonawca dokona naprawy zapory w terminie do 3 dni od dnia stwierdzenia nieprawidłowości. Do czasu dokonania wymiany uszkodzonych elementów Wykonawca zabezpieczy miejsce uszkodzenia.

Niespełnienie tego warunku skutować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- osłony są kompletne i w pełni sprawne technicznie,
- Wykonawca wykonał mycie osłon w terminach określonym OPZ.

Utrzymanie oznakowania azyli w ciągu dróg.

(poz.31 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca dokona naprawy (wymiany) zniszczonych bądź uszkodzonych elementów oznakowania azyli w ciągu dróg (systemów znaków C9+U7) oraz dokonywać będzie mycia elementów oznakowania w terminach określonych dla mycia oznakowania pionowego.

Napraw należy dokonywać na bieżąco w miarę potrzeb. W przypadku stwierdzonego uszkodzenia Wykonawca dokona naprawy zapory w terminie do 3 dni od dnia stwierdzenia nieprawidłowości. Do czasu dokonania wymiany uszkodzonych elementów Wykonawca zabezpieczy miejsce uszkodzenia.

Niespełnienie tego warunku skutować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- oznakowanie azyli jest kompletne i prawidłowo zamocowane w nawierzchni,
- Wykonawca wykonał mycie oznakowania w terminach określonym OPZ.

Utrzymanie poręczy ochronnych łańcuchowych.

(poz.32 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca dokonywać będzie sukcesywnie według potrzeb:

- kompleksowego mycia całej powierzchni konstrukcji poręczy łańcuchowych w terminie do 30 kwietnia każdego roku

- kompleksowej odnowy powłok malarskich całej powierzchni konstrukcji poręczy łańcuchowych (po uprzednim oczyszczeniu z ognisk rdzy i zagruntowaniu miejsc korozji) w terminie do 30 kwietnia każdego roku,
- sukcesywnego mycia części powierzchni konstrukcji według bieżących potrzeb
- sukcesywnego zabezpieczania miejsc pojawiania się korozji (o ile wystąpią)
- naprawy, wymiany zniszczonych elementów.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- kompleksowe mycie i odnowa powłok malarskich została wykonana zgodnie z terminem określonym OPZ
- elementy są kompletne, pozbawione uszkodzeń, deformacji oraz bez ognisk korozji i czyste.

Ustawienie tymczasowego oznakowania pionowego.

(poz.33 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

Ustawienie tymczasowego oznakowania pionowego wykonywane będzie na polecenie Zamawiającego w razie potrzeby (np. działania wojenne, kryzysowe, ćwiczenia) w oparciu o znaki wraz ze słupkami przekazane przez Zamawiającego.

W przypadku konieczności ustawienia takiego oznakowania Wykonawca dokona fizycznego wyniesienia wskazanej przedmiarem liczby znaków w konkretnych określonych projektem lokalizacjach oraz po ustaniu konieczności ich wyniesienia na drodze dokona demontażu wraz z odwiezieniem na teren Obwodu Drogowego.

Znaki muszą w komplecie zostać ustawione w terminie 24 godz. od momentu przesłania przez Zamawiającego wezwania do ustawienia.

Znaki muszą w komplecie zostać zdemontowane w terminie 24 godz. od momentu przesłania przez Zamawiającego wezwania do demontażu.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

oznakowanie zostanie ustawione w terminie określonym OPZ.

3. UTRZYMANIE ELEMENTÓW KORPUSU DROGI

W ramach utrzymania elementów korpusu drogi Wykonawca wykona następujące czynności:

- utrzymanie odwodnienia liniowego
- wymiana żeliwnych wpustów ulicznych
- utrzymanie poboczy drogi

Utrzymanie odwodnienia liniowego

(poz.34 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca dokona naprawy i wymiany uszkodzonych elementów odwodnienia liniowego. W utrzymanie odwodnienia liniowego wchodzi także ścieki przydrożne (betonowe prefabrykowane, z kostki i inne).

Dodatkowo w ramach czynności Wykonawca zobowiązany jest do usuwania zastoisk wodnych na jezdni w tym w szczególności zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego (m.in. wykonanie rowków odwadniających).

Napraw należy dokonywać na bieżąco w miarę potrzeb. W przypadku stwierdzonego uszkodzenia bądź zanieczyszczenia elementów (odcinków odwodnienia) Wykonawca dokona naprawy bądź oczyszczenia w terminie do 3 dni od dnia stwierdzenia nieprawidłowości. Do czasu dokonania wymiany uszkodzonych elementów Wykonawca zabezpieczy miejsce uszkodzenia.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- elementy odwodnienia liniowego są kompletne, nie posiadają uszkodzeń, wykruszeń, a system w pełni spełnia funkcję odwadniania korpusu drogi.
- ciągi odwodnienia są czyste, pozbawione zanieczyszczeń ograniczających spływ wody

Utrzymanie żeliwnych wpustów ulicznych i pokryw studni.

(poz.35 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca dokona wymiany/uzupełniania pokryw kratek żeliwnych wpustów ulicznych oraz pokryw studni, w przypadku ich uszkodzenia (np. w wyniku wypadku bądź aktu wandalizmu) lub kradzieży oraz dokonywać będzie monitoringu drożności w systemie w zakresie powierzchni kratek ściekowych. Element wymieniony musi posiadać parametry nie gorsze niż element uzupełniany oraz musi być wykonany z tego samego materiału co element pierwotny.

Napraw należy dokonywać na bieżąco w miarę potrzeb. W przypadku stwierdzonego uszkodzenia bądź zanieczyszczenia elementów.

Brak elementów pokryw za każdym razem musi być traktowany jako zdarzenia awaryjne.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- elementy pokryw są kompletne i całe.

Utrzymanie poboczy dróg

(poz.36 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca dokonywać będzie uzupełniania uszkodzeń i deformacji poboczy dróg na całym odcinku niezależnie od rodzaju nawierzchni pobocza. Uzupełnienia realizować należy w miarę potrzeb wynikających z:

- punktowego rozmycia pobocza na skutek opadów atmosferycznych,
- punktowego zniszczenia pobocza na skutek działania sprzętu ZUD,
- punktowego rozjechania pobocza na skutek najechania pojazdów,
- ścinki poboczy, których wysokość przekroczy 3 cm.
- uzupełnienia poboczy jeśli ich głębokość jest większa niż 3 cm.

W przypadku stwierdzonego uszkodzenia pobocza należy niezwłocznie zabezpieczyć. W przypadku uszkodzeń mogących zagrażać bezpieczeństwu ruchu zdarzenia takie należy traktować jako zdarzenia awaryjne.

Naprawę zniszczonych odcinków poboczy należy dokonywać na bieżąco w miarę potrzeb. Naprawa winna być realizowana na zasadach odtworzenia pobocza z zachowaniem rodzaju materiału z jakiego pobocze jest wykonane.

Niezależnie od dokonanego zabezpieczenia naprawy docelowe należy wykonać w terminie do 7 dni od momentu stwierdzenia nieprawidłowości.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Jako pobocze uznaje się również elementy pasów zieleni w terenach zabudowanych (pomiędzy powierzchniami jezdni, chodników, ścieżek rowerowych) oraz w pasach dzielących dróg.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy:

- w pobocza pozbawione są rozmyć, zniszczeń i śladów rozjechań oraz nie są zaniżone bądź zawyżone powyżej wymaganych wielkości.

4. INNE

Utrzymanie miejsc do ważenia pojazdów ciężarowych.

(poz.37 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca dokona okresowych kontroli co najmniej 2 razy w roku (przegląd I – do końca lutego każdego roku, przegląd II do końca września każdego roku) miejsc do ważenia pojazdów zgodnie z wykazem. Na podstawie wniosków z przeglądów wykona remont uszkodzonych elementów w tym w szczególności:

- nawierzchni na całej powierzchni parkingu (w zakresie ubytków i deformacji plastycznych),
- dołów fundamentowych,
- odwodnienia stanowisk do ważenia,
- naprawę lub uzupełnienie pokryw wnek wagowych,

- oznakowania poziomego w pełnym zakresie (oznakowanie musi być odnowione na całej powierzchni parkingu),
- innych elementów drogowych konstrukcji parkingu.

Remonty należy wykonać do końca marca każdego roku.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Badania laboratoryjne przeprowadzane przez Zamawiającego w zakresie równości i maksymalnych spadków zgodnie z przepisami szczególnymi. W przypadku braku wymaganych parametrów nawierzchni Wykonawca winien niezwłocznie przystąpić do naprawy nawierzchni.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Remonty zostają potwierdzone stosownymi protokołami.

Niezależnie od przeprowadzonych remontów okresowych Wykonawca prowadzić będzie stały monitoring utrzymania miejsc do ważenia pojazdów ciężarowych oraz wykona:

- wszelkie napraw bieżących o ile wystąpią
- prace estetyzacyjne w szczególności, opróżnienie koszy na śmieci, posprzątanie nawierzchni i otoczenia parkingu, obkoszenie otoczenia parkingu na szer. 5m od krawędzi parkingu (częstotliwość prac estetyzacyjnych ustala się na min. jeden raz w tygodniu, za wyjątkiem obkoszenia realizowanego jeden raz w miesiącu)

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- stanowisko spełnia wszystkie wymagania dotyczące miejsc do ważenia pod kątem stanu nawierzchni (w tym równości nawierzchni) , wnęk wagowych, malowania.
- nawierzchnia parkingu pozbawiona jest ubytków, wykruszeń i spękań zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego i wyłączająca miejsce do ważenia z użytkowania z punktu widzenia zgodności z warunkami określonymi w przepisach szczególnych,
- w obrębie parkingu zachowana jest estetyka otoczenia, brak jest śmieci, kosze są opróżnione, nawierzchnia pozamiatana, pas drogi w obrębie parkingu wykoszony na wymaganą minimalną szerokość,
- wykonawca wykonał remonty okresowe w zakresie i terminie określonym OPZ, a wykonane naprawy są wykonane zgodnie ze sztuką budowlaną i nie wykazują widocznych uchybień w ocenie przedstawiciela Zamawiającego.

Utrzymanie parkingów w zarządzie GDDKiA.

(poz.38 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca realizować będzie utrzymanie parkingów przydrożnych, zarządzanych przez GDDKiA (zgodnie z zestawieniem). W ramach czynności utrzymaniowych Wykonawca realizować będzie:

- stały monitoring parkingów (w ramach patroli drogi)
- mycie elementów wyposażenia (w tym tablic informacyjnych, ławek, stolików – na zasadach jak dla mycia oznakowania)

- prace estetyzacyjne w szczególności, opróżnienie koszy na śmieci, posprzątanie nawierzchni i otoczenia parkingu, obkoszenie otoczenia parkingu na szer. 5m od krawędzi parkingu (częstotliwość prac estetyzacyjnych ustala się na min. jeden raz w tygodniu, za wyjątkiem obkoszenia realizowanego jeden raz w miesiącu)

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- nawierzchnia parkingu (w części jezdni i elementów chodnikowych) jest czysta,
- w obrębie parkingu zachowana jest estetyka otoczenia, brak jest śmieci, kosze są opróżnione, nawierzchnia pozamiatana, pas drogi w obrębie parkingu wykoszony na wymaganą minimalną szerokość,

Utrzymanie innych elementów metalowych (oczyszczenie z rdzy, gruntowanie miejsc skorodowanych, malowanie farbą podkładową i nawierzchniową).

(poz.39 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca utrzymywać będzie inne elementy metalowe wyposażenia Drogi na powierzchni określonej przedmiarem. W ramach prac Wykonawca wykona:

- oczyszczenia powierzchni z rdzy,
- gruntowania miejsc skorodowanych
- malowania farbą podkładową i nawierzchniową w kolorze elementu.

Wszystkie czynności należy wykonać w terminie do 30 kwietnia każdego roku.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- prace zostały wykonany w określonych OPZ terminie.

Utrzymanie innych elementów betonowych – oczyszczenie powierzchni, gruntowanie, malowanie farbą nawierzchniową.

(poz.40 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca utrzymywać będzie inne elementy betonowe wyposażenia Drogi na powierzchni określonej przedmiarem. W ramach prac Wykonawca wykona:

- oczyszczenia powierzchni,
- gruntowania miejsc skorodowanych,
- malowania farbą nawierzchniową w kolorze elementu.

Wszystkie czynności należy wykonać w terminie do 30 kwietnia każdego roku.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- prace zostały wykonany w określonych OPZ terminie.

5. UTRZYMANIE ZNAKÓW I ELEMENTÓW BEZPIECZEŃSTWA RUCHU

W ramach prac utrzymaniowych związanych z myciem znaków i elementów bezpieczeństwa ruchu Wykonawca sukcesywnie usuwać będzie przy użyciu wody z dodatkami chemicznymi zanieczyszczenia nagromadzone na powierzchni elementów konstrukcyjnych znaków, tablic oraz wybranych elementów wyposażenia drogi.

Mycie oznakowania pionowego, punktowych elementów odblaskowych U-1c zamontowanych na barierach ochronnych, ekranów przeciwhłapaniowych, ekranów akustycznych, poręczy ochronnych należy wykonywać mechanicznie przy użyciu myjek doczepnych do ciągnika, myjek na pojazdach bądź urządzeń ciśnieniowych oraz z zastosowaniem płynów czyszczących – myjących uwzględniających specyfikę mytego elementu nie powodujących zniszczenia tego elementu.

Zakres i przewidywaną krotność usługi objętej niniejszym zadaniem określono w każdym z punktów osobno.

Od Wykonawca w ramach usługi prowadzić będzie bieżący monitoring stanu czystości oznakowania i pozostałych elementów w pasie drogowym i niezależnie od spełnienia warunku odpowiedniej częstotliwości wykonania określonego OPZ mycia kompleksowego, wykonywać będzie zabiegów interwencyjnych w przypadku każdorazowego stwierdzenia zanieczyszczeń, ograniczających użytkowanie danego elementu drogi (za zanieczyszczenie uważa się również graffiti i reklamy naklejone na elementy oznakowania). Prace należy prowadzić w porach umożliwiającym dokładne wykonanie usługi przy jednoczesnym ograniczeniu utrudnień w ruchu drogowym. Zaleca się by prowadzić je w porach poza szczytem komunikacyjnym. Zamawiający zastrzega sobie prawo ingerencji w porę prowadzenia prac z przerwaniem ich w sytuacji tego wymagającej włącznie.

Mycie istniejącego oznakowania pionowego – znaki.

(poz.41 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca dokona:

- a) kompleksowego mycia **4 razy w roku** (pod koniec każdego kwartału każdego roku) **całości** oznakowania pionowego i słupków referencyjnych oraz elementów odblaskowych na barierach ochronnych.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

- b) interwencyjnego mycia zanieczyszczonych znaków stwierdzonych podczas patrolu drogi, w terminie do 24 godz. od momentu stwierdzenia zabrudzenia znaku.
(za zabrudzenie uważa się również zaśnieżenie znaku o okresie zimowym)

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- znaki zostały kompleksowo umyte w terminach określonych OPZ,
- tablice znaków są czyste, czytelne, dobrze widoczne w dzień i w nocy, konstrukcje czyste, bez graffiti. Lica znaków w okresie zimowym są odśnieżone i wolne od lodu.

Mycie istniejącego oznakowania pionowego – tablice.

(poz.42 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca dokona:

- a) kompleksowego mycia **4 razy w roku** (pod koniec każdego kwartału każdego roku)
wszystkich tablic drogowych

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

- b) interwencyjnego mycia zanieczyszczonych znaków stwierdzonych podczas patrolu drogi, w terminie do 24 godz. od momentu stwierdzenia zabrudzenia znaku.
(za zabrudzenie uważa się również zaśnieżenie znaku o okresie zimowym)

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- tablice zostały kompleksowo umyte w terminach określonych OPZ,
- tablice są czyste, czytelne, dobrze widoczne w dzień i w nocy, konstrukcje czyste, bez graffiti. Lica tablic w okresie zimowym są odśnieżone i wolne od lodu.

Mycie ekranów i osłon przeciwhlapaniowych

(poz.43 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca dokona:

- a) kompleksowego pozimowego mycia **1 raz w roku** (w terminie do końca czerwca każdego roku) **wszystkich ekranów akustycznych (w zakresie powierzchni od strony drogi).**

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

- b) kompleksowego poziomowego mycia **1 raz w roku** (w terminie do końca czerwca każdego roku) **wszystkich ekranów przeciwhlapaniowych (w zakresie powierzchni z obu stron).**

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

- c) interwencyjnego mycia zanieczyszczonych **ekranów przeciwhlapaniowych** stwierdzonych podczas patrolu drogi, w terminie do 7 dni. od momentu stwierdzenia zabrudzenia elementu ekranu.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- ekrany akustyczne i osłony przeciwhlapaniowe zostały umyte w terminie określonym OPZ
- osłony przeciwhlapaniowe są czyste

Mycie poręczy ochronnych sztywnych z pochwytem i przeciągiem z rur ocynkowanych typu U, balustrad.

(poz.44 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca dokona:

- a) kompleksowego poziomowego mycia **1 raz w roku** (w terminie do końca kwietnia każdego roku) **wszystkich** poręczy ochronnych sztywnych z pochwytem i przeciągiem z rur ocynkowanych typu U, balustrad

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

wszystkie poręcze ochronne sztywne z pochwytem i przeciągiem z rur ocynkowanych typu U, balustrady zostały umyte w terminie określonym OPZ.

6. ODWODNIENIE

W ramach prac utrzymaniowych systemu odwodnienia Wykonawca dokonywać będzie czynności określonych obmiarowo (poz. 45.,46.,50. i 51.) oraz określonych na zasadzie

według bieżących potrzeb (poz. 47.,48.,49.) gwarantujących efektywne działanie systemu. W ramach tych prac Wykonawca realizować będzie czynności:

- oczyszczania rowów z namułu bez naruszenia skarp rowu wraz z rozplantowaniem (do poziomu określonego przedmiarem)
- oczyszczenie rowu z namułu z wyprofilowaniem skarp rowu wraz z odwiezieniem uzyskanego gruntu (do poziomu określonego przedmiarem),
- oczyszczenie wlotu i wylotu przepustu (rozplantowanie na miejscu lub wywóz uzyskanego gruntu),
- utrzymanie elementów odwodnienia - ścieki przydrożne,
- utrzymanie elementów odwodnienia - wpusty uliczne, studnie rewizyjne, (oczyszczanie, udrażnianie i utylizacja odpadów),
- oczyszczenie separatorów i piaskowników wraz z utylizacją zanieczyszczeń (w ilości określonej przedmiarem),
- czyszczenie zbiorników retencyjnych (w ilości określonej przedmiarem),

Utrzymanie rowu z namułu bez naruszenia skarp rowu wraz z rozplantowaniem.

(poz.45 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca dokona:

- oczyszczenia wskazanych przez Zamawiającego odcinków rowów z namułu bez naruszania skarp rowu wraz z profilacją dna i skarp rowu oraz z rozplantowaniem urobku na miejscu w pasie drogi.

Przedstawiona w przedmiarze wartość oznacza ilość m³, jaką Wykonawca jest zobowiązany rocznie usunąć z rowów przydrożnych oraz rozplantować na miejscu w ciągu jednego roku. Zabiegi należy powtarzać w każdym roku umowy.

Zamawiający przedstawi Wykonawcy odcinki, na których należy wykonać prace co najmniej na 30 dni przed planowanym rozpoczęciem prac. Wykonawca ma obowiązek wykonania wskazanego zakresu w terminie do końca miesiąca następnego, po miesiącu w którym Zamawiający wskazał odcinek na którym należy wykonać prace.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- wszystkie prace zostały wykonane w terminie określonym OPZ.

Utrzymanie rowu z namułu z wyprofilowaniem skarp rowu wraz z odwiezieniem uzyskanego gruntu.

(poz.46 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca dokona:

- oczyszczenia wskazanych przez Zamawiającego odcinków rowów z namułu wraz z profilacją dna i skarp rowu oraz odwiezieniem uzyskanego urobku.

Przedstawiona w przedmiarze wartość oznacza ilość m³, jaką Wykonawca jest zobowiązany rocznie usunąć z rowów w ciągu jednego roku. Zabiegi należy powtarzać w każdym roku umowy. Urobek Wykonawca winien zutylizować we własnym zakresie.

Zamawiający przedstawi Wykonawcy odcinki, na których należy wykonać prace co najmniej na 30 dni przed planowanym rozpoczęciem prac. Wykonawca ma obowiązek wykonania wskazanego zakresu w terminie do końca miesiąca następnego, po miesiącu w którym Zamawiający wskazał odcinek na którym należy wykonać prace.

Niespełnienie tego warunku skutować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- wszystkie prace zostały wykonane w terminie określonym OPZ.

Utrzymanie wlotów i wylotów przepustów (rozplantowanie na miejscu lub wywóz uzyskanego gruntu).

(poz.47 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca dokonywać będzie:

- utrzymania (oczyszczenia) wlotów i wylotów przepustów wraz z rozplantowaniem lub wywozem uzyskanego urobku.

Prace realizowane będą na bieżąco w ramach potrzeb.

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości (zanieczyszczeń) Wykonawca winien je usunąć nie później niż 3 dni od dnia stwierdzenia tych nieprawidłowości.

Niespełnienie tego warunku skutować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- wszystkie przepusty mają oczyszczone wloty i wyloty.

Utrzymanie elementów odwodnienia - ścieki przydrożne

(poz.48 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca dokonywać będzie:

- utrzymania (oczyszczenia) elementów odwodnienia – liniowych ścieków przydrożnych

W ramach prac należy na bieżąco usuwać z dna ścieków zanieczyszczenia nieorganiczne (piach, śmieci) oraz organiczne (skoszone trawy, liście)

Prace realizowane będą na bieżąco w ramach potrzeb.

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości (zanieczyszczeń) Wykonawca winien je usunąć nie później niż 3 dni od dnia stwierdzenia tych nieprawidłowości.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- ciągi odwodnienia są czyste, pozbawione zanieczyszczeń ograniczających spływ wody

Utrzymanie elementów odwodnienia - wpusty uliczne, studnie rewizyjne, (oczyszczanie, udrażnianie i utylizacja odpadów)

(poz.49 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

Czyszczenie elementów systemu odwodnienia obejmuje m.in.:

- a) usunięcie zanieczyszczeń nagromadzonych w elementach systemu odwodnieniowego obiektu mostowego (wpusty, sączki, rynny, rury spustowe, ścieki przykrawężnikowe, instalacja kanalizacyjna itp.);
- b) usunięcie zanieczyszczeń nagromadzonych w elementach odwodnieniowych (osadniki, studnie, ścieki skarpowe, koryta odwodnieniowe itp.).

Wykonawca zobowiązany jest na bieżąco monitorować i regularnie czyścić elementy systemu odwodnienia.

W ramach prac należy na bieżąco usuwać z powierzchni kratek zanieczyszczenia nieorganiczne (piach, śmieci) oraz organiczne (skoszone trawy, liście).

Prace realizowane będą na bieżąco w ramach potrzeb.

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości (zanieczyszczeń) Wykonawca winien je usunąć niezwłocznie nie później niż 24 godz. od momentu stwierdzenia nieprawidłowości.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- powierzchnię wpustów są czyste, bez zanieczyszczeń ograniczających wpływ wody.

Utrzymanie separatorów i piaskowników wraz z utylizacją zanieczyszczeń

(poz.50 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca dokonywać będzie:

- utrzymania (oczyszczania) elementów odwodnienia – separatorów i piaskowników wraz z utylizacją zanieczyszczeń.

Podana w przedmiarze wartość oznacza ilość separatorów i piaskowników wymagających czyszczenia co najmniej raz do roku, w terminie do końca czerwca każdego roku oraz interwencyjnie (na bieżąco w ramach potrzeb) w przypadku stwierdzenia nieprawidłowego działania urządzeń odwadniających.

W ramach prac należy na bieżąco usuwać nagromadzone zanieczyszczenia.

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości (zanieczyszczeń) Wykonawca winien je usunąć nie później niż 3 dni od dnia stwierdzenia tych nieprawidłowości.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

separatory są, czyste, drożne pozbawione zanieczyszczeń ograniczających efektywność systemu odwodnienia.

Utrzymanie zbiorników retencyjnych

(poz.51 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca dokonywać będzie:

- utrzymania (oczyszczenia) zbiorników retencyjnych wraz z utylizacją zanieczyszczeń.

Podana w przedmiarze wartość oznacza ilość zbiorników wymagających utrzymania.

W ramach prac należy na bieżąco usuwać nagromadzone zanieczyszczenia wokół zbiornika i w samym zbiorniku, obkaszać skarpy zbiornika w terminach jak dla kompleksowego koszenia.

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości (zanieczyszczeń) Wykonawca winien je usunąć nie później niż 3 dni od dnia stwierdzenia tych nieprawidłowości.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- zbiorniki retencyjne są, czyste, pozbawione zanieczyszczeń, skarpy zbiornika obkoszone.

7. USUWANIE SKUTKÓW ZDARZEŃ LOSOWYCH

W ramach usuwania skutków zdarzeń losowych Wykonawca zrealizuje poniższe czynności:

Usuwanie skutków zdarzeń losowych – rozsypanych ładunków samochodów, porzuconych przedmiotów i rozlanych ładunków samochodów.

(poz.52 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca dokonywać będzie:

- usuwania skutków zdarzeń losowych – rozsypanych ładunków samochodowych, porzuconych przedmiotów i rozlanych ładunków samochodowych,
- usuwanie skutków zdarzeń komunikacyjnych wraz z zabezpieczeniem pozostałości podziałaniach służb ratowniczych,
- usuwanie i przekazywanie odpowiednim służbom żywych bądź martwych zwierząt z pasa drogi,
- usuwanie zanieczyszczeń organicznych (w tym martwych zwierząt) i nieorganicznych z pasa drogi wraz z ich utylizacją.

W ramach prac należy na bieżąco usuwać przeszkody i skutki zdarzeń losowych. Wykonawca winien realizować w zachowaniu zasad i terminów opisanych w części ogólnej jak dla zdarzeń awaryjnych zachowując zasady współpracy z PID i służbami ratowniczymi.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- Wykonawca podejmie działania zgodnie z zasadami opisanymi w OPZ.

8. ZIELEŃ

W ramach utrzymania zieleni Wykonawca zrealizuje na całym odcinku drogi (za wyjątkiem odcinków przebiegających przez miasta opisanych w oddzielnej pozycji OPZ) poniższe czynności:

- kompleksowe ręczne i mechaniczne koszenie traw i chwastów z pasa drogowego w ciągu dróg krajowych,
- pielenie chwastów w skupinach krzaków ozdobnych zlokalizowanych w pasie drogowym,
- formowanie żywopłotu, odchwaszczanie podłoża z uporządkowaniem terenu i odwiezieniem gałęzi,
- chemiczne zwalczanie chwastów na poboczach,
- odmłodzenie lub formowanie korony drzew.

Kompleksowe: ręczne i mechaniczne koszenie traw i chwastów z pasa drogowego w ciągu dróg krajowych.

(poz.53 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

Wykonawca realizować będzie czynność kompleksowego koszenia traw i chwastów z zachowaniem następujących zasad:

- Koszenia odbywać się będą w ściśle określonych terminach z zachowaniem zakresu prac charakterystycznego dla każdego terminu.

- koszenie I
 - częściowe (część pasa drogi) z terminem realizacji - **15 maja każdego roku**
- koszenie II
 - pełne (cały pas drogi) z terminem realizacji – **30 czerwca każdego roku**
- koszenie III
 - częściowe (część pasa drogi) z terminem realizacji – **15 sierpnia każdego roku**
- koszenie IV
 - pełne (cały pas drogi) z terminem realizacji – **30 września każdego roku**
- koszenie V
 - częściowe (część pasa drogi) z terminem realizacji – **15 listopada każdego roku**

Podana w przedmiarze wielkość oznacza całą powierzchnię sumy wszystkich czterech koszeń w danym roku na obszarze jednego Rejonu (jednej Części) z wyłączeniem koszeń w miastach. Zabiegi należy powtarzać w każdym roku umowy.

Wykonawca winien realizować koszenia zgodnie ze „Szczegółowym rocznym harmonogramem prac utrzymaniowych”.

Dokładny zakres robót objętych każdym etapem koszeń z jednoznacznym wskazaniem granicy i powierzchni koszenia dla każdego hektometra drogi oddzielnie Zamawiający przekazuje Wykonawcy w terminie do końca miesiąca poprzedzającego miesiąc wykonywania prac.

Niezależnie od powierzchni koszeń dla każdego etapu suma tych powierzchni nie będzie większa niż określona w przedmiarze.

Wykonawca zobowiązany jest do wykonania koszeń w terminie określonym OPZ.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Całkowity czas trwania jednego etapu nie może być większy niż 2 tygodnie (14 dni kalendarzowych)

Prace należy realizować z takim zaangażowaniem sił i środków by zrealizować całość koszeń w czasie wskazanym w OPZ.

Prace stwarzające utrudnienia w ruchu (pasy rozdziału, pobocza dróg ekspresowych) należy wykonywać poza godzinami szczytu. Szczegółowy harmonogram r dnia w których będą realizowane koszenia Wykonawca winien przedstawić w projekcie organizacji ruchu.

Każdy etap koszenia zostanie protokolarnie odebrany. Obszar pasa drogi, na którym Wykonawca realizował koszenia musi w dniu odbioru na całej swej powierzchni spełniać wymogi jak na dzień odbioru. Jeśli do dnia odbioru trawa na powierzchniach na których koszenie wykonywane było w pierwszej kolejności będzie miała wysokość wyższą niż określona w SST, Zamawiający nie dokona odbioru dokonując stosownych potrąceń.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- Wykonawca realizuje działania zgodnie z zasadami opisanymi w OPZ i zakończy poszczególne etapy koszeń w terminie.

Pielenie chwastów w skupinach krzaków ozdobnych zlokalizowanych w pasie drogowym (poza miastami).

(poz.54 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca dokonywać będzie:

- pielenia chwastów w skupinach krzaków ozdobnych zlokalizowanych w pasie drogowym.

Podana w przedmiarze wartość oznacza łączną powierzchnię skupin krzaków ozdobnych (w rzucie z góry) na jakiej należy wykonać czynności pielenia w ciągu jednego roku (suma wskazanych w ciągu roku powierzchni nie może być większa niż podana w przedmiarze). Zabiegi należy powtarzać w każdym roku umowy.

Zamawiający przedstawi Wykonawcy odcinki z podaniem powierzchni, na których należy wykonać prace co najmniej na 14 dni przed planowanym rozpoczęciem prac. Wykonawca ma obowiązek wykonania wskazanego zakresu w terminie do końca miesiąca następnego, po miesiącu w którym Zamawiający wskazał odcinek na którym należy wykonać prace.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Do czynności związanych pieleniem chwastów zalicza się także załadunek zanieczyszczeń na środki transportowe i wywiezieniem ich do legalnego wysypiska śmieci wraz z ich utylizacją. Na żądanie Zamawiającego Wykonawca przedłoży do wglądu umowę z wysypiskiem śmieci na utylizację wypielonych chwastów.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- powierzchnie skupin zostały wypielone we wskazanym zakresie w terminie określonym OPZ.

Formowanie żywopłotu, odchwaszczanie podłoża z uporządkowaniem terenu i odwiezieniem gałęzi (poza miastami).

(poz.55 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca dokonywać będzie:

- formowanie żywopłotu zlokalizowanego w pasie drogowym wraz z odchwaszczaniem podłoża z uporządkowaniem terenu i odwiezieniem gałęzi.

Podana w przedmiarze wartość oznacza łączną powierzchnię żywopłotu (w rzucie z góry) na jakiej należy wykonać czynności formowania w ciągu jednego roku (suma wskazanych w ciągu roku powierzchni nie może być większa niż podana w przedmiarze). Zabiegi należy powtarzać w każdym roku umowy.

Zamawiający przedstawi Wykonawcy odcinki z podaniem powierzchni, na których należy wykonać prace co najmniej na 30 dni przed planowanym rozpoczęciem prac. Wykonawca ma obowiązek wykonania wskazanego zakresu w terminie do końca miesiąca następnego, po miesiącu w którym Zamawiający wskazał odcinek na którym należy wykonać prace.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Do czynności związanych formowaniem żywopłotu zalicza się także załadunek zanieczyszczeń na środki transportowe i wywiezieniem ich do legalnego wysypiska śmieci wraz z ich utylizacją. Na żądanie Zamawiającego Wykonawca przedłoży do wglądu umowę z wysypiskiem śmieci na utylizację wypielonych chwastów.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- powierzchnie żywopłotów zostały uformowane i oczyszczone we wskazanym zakresie w terminie określonym OPZ.

Chemiczne zwalczanie chwastów na poboczach.

(poz.56 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca dokonywać będzie:

- chemicznego zwalczania chwastów na poboczach. (czynność ta dotyczy poboczy utwardzonych "frezami", powierzchniach utwardzonych prefabrykatami betonowymi oraz ścieków i rowów z prefabrykatów betonowych).

Podana w przedmiarze wartość oznacza łączną długość odcinków dróg na których wstępują pobocza o nawierzchni na której mogą wystąpić okresowe zachwaszczenia.

W przypadku stwierdzenia zachwaszczenia Wykonawca zobowiązany jest do przeprowadzenia zabiegu chemicznego sprysku w terminie do 14 dni od stwierdzenia nieprawidłowości.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

W przypadku braku skuteczności podjętych działań zabieg należy powtórzyć. W ostateczności dopuszcza się dokonania odchwaszczenia mechanicznego.

Niezależnie od przyjętego sposobu Wykonawca zobowiązany jest do likwidacji zachwaszczenia w terminie nie później niż 30 dni od dnia stwierdzenia zachwaszczenia.

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca dokonywać będzie:

- formowanie żywopłotu zlokalizowanego w pasie drogowym wraz z odchwaszczeniem podłoża z uporządkowaniem terenu i odwiezieniem gałęzi.

Podana w przedmiarze wartość oznacza łączną powierzchnię żywopłotu (w rzucie z góry) na jakiej należy wykonać czynności formowania w ciągu jednego roku (suma wskazanych w ciągu roku powierzchni nie może być większa niż podana w przedmiarze).

Zamawiający przedstawi Wykonawcy odcinki z podaniem powierzchni, na których należy wykonać prace co najmniej na 30 dni przed planowanym rozpoczęciem prac. Wykonawca ma obowiązek wykonania wskazanego zakresu w terminie do końca miesiąca następnego, po miesiącu w którym Zamawiający wskazał odcinek na którym należy wykonać prace.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Do czynności związanych formowaniem żywopłotu zalicza się także załadunek zanieczyszczeń na środki transportowe i wywiezieniem ich do legalnego wysypiska śmieci wraz z ich utylizacją. Na żądanie Zamawiającego Wykonawca przedłoży do wglądu umowę z wysypiskiem śmieci na utylizację wypielonych chwastów.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- powierzchnie poboczy pozbawione są chwastów.

Odmłodzenie lub formowanie korony drzew.

(poz.57 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach tej pozycji Wykonawca winien zapewnić, aby:

Określona wskazaniem Zamawiającego partia drzew (w liczbie wskazanej przedmiarem) charakteryzowała się cechami:

- a) drzewa były zdrowe, bez widocznych uszkodzeń pnia i korony,
- b) ewentualne rany drzew były zabezpieczone,
- c) korona korony drzew uformowane ogrodniczo, bez niekontrolowanych odrostów,
- d) drzewostan bez suchych i obumarłych gałęzi,

- oraz dodatkowo w zakresie drzew młodych (do 10 lat)
- e) młode drzewa powinny być zabezpieczone palikami i siatkami ochronnymi.

Podana w przedmiarze wartość oznacza łączną liczbę drzew w zakresie których wykonawca wykona zabiegi odmłodzenia bądź formowania w ciągu jednego roku. Zabiegi należy powtarzać w każdym roku umowy.

Zamawiający przedstawi Wykonawcy odcinki z podaniem powierzchni, na których należy wykonać prace co najmniej na 30 dni przed planowanym rozpoczęciem prac. Wykonawca ma obowiązek wykonania wskazanego zakresu w terminie do końca miesiąca następnego, po miesiącu w którym Zamawiający wskazał odcinek na którym należy wykonać prace.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Do czynności związanych odmłodzeniem i formowaniem drzew zalicza się także załadunek gałęzi na środki transportowe i wywiezieniem ich do legalnego wysypiska śmieci wraz z ich utylizacją. Na żądanie Zamawiającego Wykonawca przedłoży do wglądu umowę z wysypiskiem śmieci na utylizację wypielonych chwastów.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- wskazane przez Zamawiającego drzewa zostały uformowane we wskazanym zakresie w terminie określonym OPZ.

9. UTRZYMANIE CZYSTOŚCI W PASIE DROGOWYM

W ramach utrzymania czystości w pasie drogowym Wykonawca zrealizuje poniższe czynności:

- utrzymanie czystości oraz estetyki wraz z malowaniem urządzeń zabezpieczających ruch na odcinkach dróg krajowych przebiegających przez miasta.
- zbieranie zanieczyszczeń organicznych i nieorganicznych z pasa drogowego drogi krajowej wraz z utylizacją,
- oczyszczenie nawierzchni jezdni dróg krajowych wzdłuż krawężników i na zamkniętych przejazdach awaryjnych w pasie rozdziału z piasku i innych zanieczyszczeń wraz z ich utylizacją.

Utrzymanie czystości oraz estetyki wraz z malowaniem urządzeń zabezpieczających ruch na odcinkach dróg krajowych przebiegających przez miasta.

(poz.58 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach prac utrzymaniowych w zakresie utrzymania czystości w miastach Wykonawca dokonywać będzie czynności okresowych OPZ, w konsekwencji których przez cały okres objęty zamówieniem na terenach miast utrzymywany będzie stały, wysoki poziom utrzymania.

- Zamówienie obejmuje realizację w/w prac na terenie miast zlokalizowanych w ciągu dróg krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku, zgodnie z Kosztorysami Ofertowymi na poszczególne Części od Nr 1 do Nr 5 oraz Przedmiarami robót na w/w Części, w zakresie określonym w niniejszym Opisie.

- Zamawiający nie podaje ilości powierzchni pojedynczych asortymentów prac podlegających wykonaniu w ramach realizacji zadania. Wykonawca winien dokonać wyceny w oparciu o wizję w terenie. Zamawiający dopuszcza możliwość udziału w wizji przedstawiciela Rejonu po uprzednim zgłoszeniu zapotrzebowania ze strony Wykonawcy.
- Koszt usługi winien zawierać wszelkie koszty wynikające z jej realizacji.
- Krotności realizowanych zabiegów wynikać będą z rzeczywistych potrzeb, a także warunków atmosferycznych oraz zdarzeń wpływających na estetykę otoczenia drogi. Wykonawca winien założyć taką częstotliwość wykonywania poszczególnych asortymentów prac, by utrzymywane przez niego miasta w całym okresie objętym zleceniem charakteryzowały się tym samym wysokim standardem utrzymania.
- Zamawiający wskazuje odcinki dróg, w ciągu których zlokalizowane są miasta objęte utrzymaniem według. Prace utrzymaniowe należy realizować na całej długości odcinków na całej szerokości pasa drogi obejmując wszystkie elementy Drogi objęte niniejszym opisem. Wyjątkiem są obiekty mostowe, których utrzymanie opisane jest w części BUM.

PODZIAŁ NA CZĘŚCI

CZĘŚĆ Nr 1 Rejon w Człuchowie - miasta: Człuchów, Czersk, Starogard Gdański, na łącznej długości 13,910 km:

M. CZŁUCHÓW – w ciągu drogi krajowej nr 22 od km 1+300 do km 2+600 (odcinek obejścia miasta CZŁUCHOWA od skrzyżowania z ul. Batorego do skrzyżowania z ul. Wojska Polskiego) i od km 234+900 do km 235+600 (ul. Wojska Polskiego) tj. na długości 2,0 km;

– w ciągu drogi krajowej nr 25 od km 0+000 do km 0+400 (odcinek ul. Zamkowej od skrzyżowania z ul. Wojska Polskiego do skrzyżowania z ul. Dworcową) i od km 61+700 do km 64+550 (ul. Koszalińska, Batorego, Pl. Wolności, Dworcowa, Słowackiego, tj. na długości 3,25 km w obrębie miasta Człuchowa.

Ogółem m. Człuchów – **5,25 km.**

M. CZERSK – w ciągu drogi krajowej nr 22 od km 276+540 do km 279+800, tj. na długości **3,26 km.**

M. STAROGARD GDAŃSKI – w ciągu drogi krajowej nr 22 od km 317+000 do km 322+400, tj. na długości **5,40 km.**

CZĘŚĆ Nr 2 Rejon w Gdańsku - miasta: Wejherowo, Rumia, Reda, Żukowo, na łącznej długości 15,279 km:

M. WEJHEROWO – w ciągu drogi krajowej 6 od km 292+446 do km 297+289, tj. na długości **4,843 km;**

M. REDA I RUMIA – w ciągu drogi krajowej 6 od km 300+949 do km 309+011, tj. na długości **8,062 km;**

M. ŻUKOWO – w ciągu drogi krajowej nr 7 od km 0+000 do km 0+460, tj. na długości 0,460 km;

w ciągu drogi krajowej nr 20 od km 297+486 do km 299+400, tj. na długości 1,914 km.

Ogółem m. Żukowo – **2,374 km.**

CZĘŚĆ Nr 3 Rejon w Kościerzynie – miasta: Miastko, Bytów, Kościerzyna, Żukowo, na łącznej długości 12,491 km:

M. MIASTKO – w ciągu drogi krajowej nr 20 od km 180 + 435 do km 183 + 233, tj. na długości 2.798 km;

– w ciągu drogi krajowej nr 21 od km 0 + 000 do km 1 + 582, tj. na długości 1,582 km.

Ogółem m. Miastko **4.380 km.**

M. BYTÓW – w ciągu drogi krajowej nr 20 od km 223 + 420 do km 224 + 634, tj. na długości = 1.214 km;

– przebieg po ul. Wolności – km 0 + 000 do km 0 + 716, tj. na długości 0.716 km

- w ciągu drogi krajowej nr 20 od km 225 + 842 do km 226 + 600, tj. na długości = 0.758 km;

Ogółem m. Bytów 2.688 km.

M. KOŚCIERZYNA – w ciągu drogi krajowej nr 20 od km 258 + 480 do km 262 + 107, tj. na długości = 3,627 km; łącznica z drogą wojewódzką nr 221 – 0,710 km.

Ogółem m. Kościerzyna 4.337 km.

M. ŻUKOWO – w ciągu drogi krajowej nr 20 od km 296 + 400 do km 297 + 486, tj. na długości = **1,086 km.**

CZĘŚĆ Nr 4 Rejon w Słupsku - miasta: Lębork, Kobylnica, Ustka, na łącznej długości 7,090 km:

M. LĘBORK – w ciągu drogi krajowej nr 6 od km 257+645 do km 260+925, tj. na długości **3,280 km;**

M. KOBYLNICA – w ciągu drogi krajowej nr 21 od km 52+839 do km 54+635, tj. na długości **1,796 km;**

M. USTKA – w ciągu drogi krajowej nr 21 od km 74+770 do km 76+899 z wyłączeniem następujących obiektów mostowych: wiaduktu nad PKP (dł. 62,00m), mostu nad rzeką Słupią (dł. 44,00m) i wiaduktu nad bocznica kolejową (dł. 9,00 m), tj. na długości **2, 014 km.**

CZĘŚĆ Nr 5 Rejon w Tczewie - miasta: Pruszcz Gdański, Tczew, Malbork, Sztum, Kwidzyn, na łącznej długości 26,360 km:

M. PRUSZCZ GDAŃSKI– w ciągu drogi krajowej nr 91 od km 17+725 do km 21+300 z wyłączeniem obiektu mostowego na rzece Raduni (50,00 m), tj. na łącznej długości **3,525 km**

M. TCZEW– w ciągu drogi krajowej nr 91 od km 39+000 do km 44+100 z wyłączeniem następujących obiektów mostowych: mostu nad Kanałem Młyńskim (dł. ca 12 m), wiaduktu nad PKP – Górki (dł. ca 73 m), tj. na łącznej długości **5,015 km:**

M. MALBORK– w ciągu drogi krajowej nr 22 od km 356+100 do km 361+400 z wyłączeniem następujących obiektów mostowych: mostu na rzece Nogat (dł. ca 200 m), wiaduktu nad linią PKP (dł. ca 150 m), mostu i kładki nad kanałem Ulgi (dł. ca 30 m), tj. na łącznej długości 4,920 km;

– w ciągu drogi krajowej nr 55 od km 22+100 do km 26+600, tj. na łącznej długości 4,5 km.

Ogółem m. Malbork **9,420 km.**

M. SZTUM– w ciągu drogi krajowej nr 55 od km 35+500 do km 38+800, tj. na łącznej długości **3,300 km;**

M. KWIDZYN– w ciągu drogi krajowej nr 55 od km 59+100 do km 64+400 z wyłączeniem następujących obiektów mostowych: wiaduktu nad ul. Graniczną (dł. ca 50 m), wiaduktu nad PKP (dł. ca 120 m), mostu nad rz. Liwą (dł. ca 30m), tj. na łącznej długości **5,100 km.**

ETAPY WYKONYWANIA PRAC

Prace wykonywane będą w następujących okresach:

Etap 1. – sprzątanie pozimowe

- Okres realizacji - 15. marca – 31. marca danego roku.
- Okres zakończony odbiorem końcowym prac.

Utrzymanie pasa drogowego w miastach w okresie od 15 marca do 31 marca (sprzątania pozimowe) obejmuje:

1. Pozimowe usunięcie piasku z nawierzchni jezdni, krawężnika zewnętrznego i wewnętrznego, placów postojowych, zatok autobusowych, chodników położonych wzdłuż drogi, przejść dla pieszych i azyli, brukowanych pasów rozdzielających oraz elementów drogi utwardzonych prefabrykatami betonowymi i powierzchni brukowanych wyłączonych z ruchu, wraz z jego utylizacją z wywozem urobku poza pas drogi.
2. Pozimowe usunięcie piasku z nawierzchni chodników i ścieżek rowerowych wraz z oczyszczeniem całej powierzchni chodnika bądź ścieżki wraz ze strefą przy krawężnikach i

obrzeżach (cała powierzchnia elementu krawędziowego musi być wolna od zanieczyszczeń) na całej długości z wywozem urobku poza pas drogi.

3. Pozimowe uprzątnięcie pasa drogi z nieczystości organicznych i nieorganicznych zalegających w pasie drogowym, tj. na jezdni, w pasie rozdziału między jezdniami głównymi i w pasie rozdziału między drogą główną a zbiorczą, na wysepkach skrzyżowań, na poboczach i w rowach, wraz z ich utylizacją.

W przypadku fizycznych możliwości realizacji prac tzn. w przypadku ustąpienia zjawisk zimowych, w tym występowania warstwy śniegu, do prac należy przystąpić w okresie począwszy od dnia 15 marca każdego roku realizując je bez przerw, w trybie ciągłym w sposób gwarantujący ich zakończenie przed 31 marca każdego roku.

W przypadku występowania zjawisk zimowych Zamawiający dopuszcza by termin zakończenia prac był wydłużone, ale nie nie później niż do dnia 15 kwietnia.

Po zakończeniu prac związanych z wykonaniem etapu I, Wykonawca dokona zgłoszenia tego faktu, a Zamawiający dokona odbioru prac.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- wszystkie prace określone dla etapu I zostaną wykonane w terminach określonych w OPZ,
- odcinek Drogi na całej długości i na wszystkich jej elementach (opisanych w etapie I) pozbawiony jest piasku i innych zanieczyszczeń,
- na całej powierzchni pasa drogi brak jest nieczystości organicznych i nieorganicznych

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Etap 2. – przygotowanie dróg do sezonu letniego

- Okres realizacji : 01. kwietnia – 30. kwietnia danego roku.
- Okres zakończony odbiorem końcowym prac

Utrzymanie pasa drogowego w miastach w okresie od 01 kwietnia do 30 kwietnia obejmuje:

1. posprzątanie jezdni i pasa drogi, w przypadku występowania w okresie Etapu 1. zjawisk zimowych - opis wymaganego zakresu czynności jak dla Etapu 1. z terminem realizacji do 15. kwietnia,
2. umycie ekranów „przeciwichlapaniowych”, słupków wygradzających, barier sprężystych (ochronnych) oraz wszystkich rodzajów barier, poręczy i balustrad,
3. umycie poręczy rurowych sztywnych,
4. odnowienie powłok malarskich urządzeń zabezpieczenia ruchu w tym, o ile występują:
 - a) barier wygradzających łańcuchowych;
 - b) barier wygradzających z rur stalowych;
 - c) barier wygradzających segmentowych;
 - d) barier z kształtowników;
 - e) słupków wygradzających;
 - f) przejść II etapowych;
 - g) ekranów przeciwichlapaniowych.

Powierzchnie metalowe należy starannie oczyścić z brudu, rdzy, starej łuszczącej się farby i innych zabrudzeń zmniejszających przyczepność farby do podłoża, poprzez zmywanie, czyszczenie szczotkami stalowymi, użycie odrdzewiaczy chemicznych lub materiałów ściernych. Oczyszczone powierzchnie metalowe należy zagruntować farbą antykorozyjną, a następnie pomalować farbą nawierzchniową w kolorze określonym przez właściwego Kierownika Obwodu Drogowego. Prace należy wykonywać w sposób nie powodujący zabrudzeń na powierzchni chodnika bądź innych elementów drogi.

W przypadku, gdy powierzchnia malarska wskazanych elementów bezpieczeństwa nie wymaga w danym roku odnowy, elementy te należy wyłącznie umyć i dokonać ewentualnych konserwacji punktowych, z zastrzeżeniem, że w przypadku odstąpienia w tym etapie od konieczności odnowy powłok malarskich, Wykonawca dokona tego zabiegu w etapach późniejszych, o ile w trakcie sezonu na urządzeniach wystąpią nie stwierdzone wcześniej ślady korozji.

Decyzję o rodzaju prac podejmuje dany Kierownik Obwodu Drogowego.

5. usunięcie chwastów z powierzchni wykonanych z elementów prefabrykowanych (pas rozdziału, chodniki, przejścia dla pieszych),
6. uformowanie, o ile występują, żywopłotów,
7. uformowanie, o ile występują, krzewów ozdobnych wraz z wypieleniem powierzchni zakrzewionej.
8. opróżnienie koszy na śmieci oraz zebranie pozostałych nieczystości organicznych i nieorganicznych zalegających w pasie drogowym na całej jego szerokości w tym: na jezdni, w pasie rozdziału między jezdniami głównymi i w pasie rozdziału między drogą główną a zbiorczą, na wysepkach skrzyżowań, na poboczach i w rowach.
9. zebranie z terenu pasa drogowego i jezdni padłych zwierząt, o ile wystąpią (w tym rozbitych ich szczątków z powierzchni jezdni) wraz z ich wywiezieniem z zachowaniem przepisów sanitarnych obowiązujących w tym zakresie,
10. jednokrotne okoszenie pasa drogi.

Osiągnięcie pełnego przygotowania pasa drogowego do odbioru Etapu 2., musi nastąpić na dzień 30 kwietnia każdego roku.

Czynności wymienione w pkt. 7 i 8 należy wykonywać na bieżąco według potrzeb.

Za osiągnięcie stanu przygotowania pasa drogowego do odbioru uważa się sytuację, w której Wykonawca wykona wszystkie prace określone opisem. W przypadku realizacji odpowiednich asortymentów na długo przed dniem odbioru i wystąpieniem konieczności dokonania lokalnych poprawek, Wykonawca winien je dokonać w ramach otrzymywanego ryczału.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- wszystkie prace określone dla etapu II zostaną wykonane w terminach określonych w OPZ,

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Etap 3. – bieżące utrzymywanie czystości w sezonie letnim

- Okres realizacji : 01. maja – 30. listopada danego roku.
- Okres zakończony odbiorami częściowymi w ramach rozliczeń miesięcznych.

Utrzymanie czystości polegać będzie na konsekwentnym i stałym nadzorze nad standardem utrzymania osiągniętym na dzień 30 kwietnia w dniu przygotowania dróg do sezonu. W ramach tego Wykonawca będzie wykonywał wymaganą potrzebami częstość zabiegów utrzymaniowych w zakresie jaki będzie niezbędnym do takiego utrzymania jak w dniu osiągnięcia drogi do sezonu letniego, czyli na dzień 30 kwietnia.

W szczególności w ramach prac należy uwzględnić:

1. systematyczne zmiatanie nawierzchni jezdni, krawężnika zewnętrznego i wewnętrznego, zatok postojowych, zatok autobusowych, chodników położonych w pasie drogi, przejść dla pieszych i azyli, przejść podziemnych dla pieszych, brukowanych pasów rozdzielających oraz brukowanych powierzchni wyłączonych z ruchu,
2. systematyczne utrzymanie krzewów ozdobnych,
3. systematyczne utrzymanie żywopłotów,
4. systematyczne opróżnianie koszy na śmieci oraz zbieranie pozostałych nieczystości organicznych i nieorganicznych zalegających w pasie drogowym na całej jego szerokości w tym: na jezdni, w pasie rozdziału między jezdniami głównymi i w pasie rozdziału między drogą główną a zbiorczą, na wysepkach skrzyżowań, na poboczach i w rowach.

5. systematyczne zbieranie z terenu pasa drogowego i jezdni padłych zwierząt (w tym rozbitych ich szczątków z powierzchni jezdni) wraz z ich wywiezieniem z zachowaniem przepisów sanitarnych obowiązujących w tym zakresie.
6. systematyczne koszenie traw, z częstotliwością jeden raz w miesiącu (6 razy w roku), w okresie wegetacji roślin, czyli od 01 maja do 30 października, na całej szerokości pasa drogi, w szczególności z:
 - pasa rozdziału,
 - wysepek na skrzyżowaniach oraz wysp centralnych na rondach,
 - pasa zieleni pomiędzy krawężnikiem, a chodnikiem – po zewnętrznej stronie chodników na szerokość pasa drogowego,
 - poboczy i skarp do granicy pasa drogowego,
 - wału ziemnego – do pełnej wysokości,
 - rowów, skarp nasypów oraz przeciwskaipNależy założyć, iż koszenia odbywać się powinny w taki sposób aby cały pas drogowy wykoszony był na ostatni dzień danego miesiąca (przed terminem kontroli miesięcznej), pierwsze koszenie zrealizować należy w ramach prac z I etapu, czyli do 30 kwietnia każdego roku, ostatnie zaś w ramach prac z II etapu do końca października każdego roku.
7. systematyczne pienenie elementów zabrukowanych i usuwanie chwastów z powierzchni zabrukowanych, realizowane metodą mechaniczną bądź chemiczną,
8. interwencyjne umycie: ekranów „przeciwchlapaniowych”, barier sprężystych (ochronnych) oraz wszystkich rodzajów barierek, poręczy i balustrad

Ocenie podlegać będzie poziom utrzymania standardu, na całej szerokości pasa drogowego, w każdym dniu objętym okresem utrzymania. Zamawiający zastrzega, iż kontrola doraźna utrzymania czystości odbywać się będzie codziennie w każdym z miast.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- droga, jej elementy oraz powierzchnia całego pasa drogi utrzymywana będzie w sposób jak wymagany na dzień 30 kwietnia.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Etap 4. – bieżące utrzymywanie czystości poza okresem przygotowawczym i sezonem letnim

- Okres realizacji : 30 listopada do 01 marca.
- Okres w którym nie dokonywane będą odbiory częściowe

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- droga w miastach, jej elementy oraz powierzchnia całego pasa drogi utrzymywana będzie w sposób jak wymagany dla pozostałej sieci dróg.

Zbieranie zanieczyszczeń organicznych i nieorganicznych z pasa drogowego drogi krajowej wraz z utylizacją.

(poz.59 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca dokonywać będzie:

- kompleksowego oczyszczania pasa drogi z zanieczyszczeń organicznych i nieorganicznych z częstotliwością: po jednokrotnie po sezonie zimowym, po każdym etapie koszenia pasa drogi.

Oczyszczanie pasa drogi musi zrealizowane w terminach: oczyszczanie po sezonie zimowym do 30 kwietnia każdego roku, oczyszczanie po koszeniu do dnia odbioru kolejnego etapu koszeń.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

- doraźnego oczyszczania pasa drogi z zanieczyszczeń organicznych i nieorganicznych w miarę potrzeb w szczególności z wykorzystaniem patrolu drogowego.

Do czynności związanych ze zbieraniem zanieczyszczeń zalicza się także załadunek zanieczyszczeń na środki transportowe i wywiezieniem ich do legalnego wysypiska śmieci wraz z ich utylizacją. Na żądanie Zamawiającego Wykonawca przedłoży do wglądu umowę z wysypiskiem śmieci na utylizację wypielonych chwastów.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- pas drogi na całej szerokości wolny jest od zanieczyszczeń.
- oczyszczanie kompleksowe pasa drogi zostało wykonane w terminach określonych OPZ.

Oczyszczenie nawierzchni jezdni dróg krajowych wzdłuż krawężników i na zamkniętych przejazdach awaryjnych w pasie rozdziału z piasku i innych zanieczyszczeń wraz z ich utylizacją.

(poz.60 tabeli przedmiaru utrzymania rutynowego)

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca dokonywać będzie:

- **kompleksowego zamiecenia** (oczyszczenia) nawierzchni jezdni dróg krajowych wzdłuż krawężników i na zamkniętych przejazdach awaryjnych w pasie rozdziału z piasku i innych zanieczyszczeń wraz z ich utylizacją, jeden raz w roku, zrealizowana w terminie do 30 kwietnia każdego roku.

W ramach kompleksowego zamiecenia jezdni należy również dokonać pozimowego usunięcia piasku z nawierzchni chodników i ścieżek rowerowych (w całym pasie drogi) wraz z oczyszczeniem całej powierzchni chodnika bądź ścieżki wraz ze strefą przy krawężnikach i obrzeżach (cała powierzchnia elementu krawędziowego musi być wolna od zanieczyszczeń) na całej długości z wywozem urobku poza pas drogi.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

- **doraźnego zmiatania** (oczyszczania) nawierzchni jezdni dróg krajowych wzdłuż krawężników i na zamkniętych przejazdach awaryjnych w pasie rozdziału z piasku i innych zanieczyszczeń wraz z ich utylizacją według stwierdzonych potrzeb.

Podana w przedmiarze wartość oznacza łączną długość odcinków dróg na których wstępują krawężniki (długość krawężnika jednostronnie) wzdłuż których należy wykonać zabieg oczyszczania.

W ramach realizacji tej pozycji Wykonawca dokonywać będzie:

- mechanicznego (w zakresie oczyszczania kompleksowego) bądź mechaniczno-ręcznego (w zakresie oczyszczania doraźnego) oczyszczenia nawierzchni dróg (wraz z chodnikami) na wskazanych przedmiarem odcinkach wraz z utylizacją urobku.

Prace należy prowadzić w porze nocnej, w okresie ograniczonych natężeń ruchu drogowego.

Niespełnienie tego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy :

- nawierzchnia dróg (w szczególności w strefie przy krawężnikowej) wolna jest od zanieczyszczeń.

oczyszczanie kompleksowe zostało wykonane w terminach określonych OPZ.

Uwagi końcowe:

Niezależnie od pozycji wymienionych wyżej Wykonawca zobowiązany jest do zapewnienia monitoringu i kontroli Drogi poprzez działania zmierzające do zapewnienia właściwego standardu utrzymania Drogi.

W ramach powyższego Wykonawca winien zapewnić, m.in. patrolowanie dróg.

PATROL DROGI

Patrol drogi musi być realizowany na następujących zasadach :

- 1) patrolu dokonuje brygada patrolowa dedykowana danemu Obwodowi (w szczególnych przypadkach Zamawiający dopuszcza dokonywania patroli przez jednego pracownika Wykonawcy),
- 2) patrol wykonywany musi być co najmniej 1 raz dziennie w godzinach porannych (codziennie, niezależnie od dnia tygodnia, cała droga musi być spatrolowana nie później niż do godz. 9.00), w przypadku zdarzeń awaryjnych bądź sytuacji nadzwyczajnych Wykonawca może zadysponować dodatkowe patrole,
- 3) lider brygady patrolowej (brygadzysta) zobowiązany jest do rejestrowania wszelkich nieprawidłowości na drodze, a w razie stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa użytkowników drogi do niezwłocznego usunięcia zagrożenia lub jego zabezpieczenia do czasu usunięcia zagrożenia.
- 4) pracownik patrolu zobowiązany jest do usuwania we własnym zakresie elementów obcych z pasa drogowego, w tym porzuconych widocznych śmieci, przedmiotów obcych, reklam nie związanych trwale z gruntem, np. przyczepy, banery na ogrodzeniach itp.
- 5) patrolowanie Drogi winno się odbyć z częstotliwością zapewniającą utrzymanie określonego standardu celem sprawdzenia stanu Drogi (jezdni, pas drogowy oraz wszystkie elementy wyposażenia Drogi i obiekty inżynierskie), w tym w szczególności:
 - zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego;
 - doraźnego usunięcia występujących zagrożeń;
 - bieżącego przekazania informacji o stanie nawierzchni i warunkach pogodowych (zima);
 - zamykania otwartych bram i furtek w ogrodzeniu oraz na przejazdach awaryjnych, kontroli stanu ogrodzenia, uzupełnienia oraz naprawy po kradzieżach i uszkodzeniach

Każda czynność Patrolu drogi winna być odnotowana w dzienniku objazdu.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Każda czynność Patrolu drogi winna być odnotowana w dzienniku objazdu.

Niezależnie od dziennika objazdu patrolu drogowego Wykonawca zobowiązany jest do prowadzenia dziennika czynności (w formie wskazanej przez Zamawiającego), w którym odnotowywać będzie zdarzenia wymagające działań Wykonawcy, w szczególności zdarzenia awaryjne ze wskazaniem terminu otrzymania zgłoszenia (stwierdzenia nieprawidłowości bądź zagrożenia), rodzaju podjętych działań oraz terminu ich zakończenia.

Dziennik musi być prowadzony na bieżąco przez Kierownika Utrzymania bądź osobę przez niego wskazaną i przechowywany być musi w danym Obwodzie Drogowym w pomieszczeniu Dyżurnego (Dyżurnego ZUD).

Na żądanie Zamawiającego Wykonawca udostępniać będzie Dziennik do kontroli, która potwierdzana będzie stosowanymi wpisami do Dziennika.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

B.III ZIMOWE UTRZYMANIE DRÓG (ZUD)

1. Przedmiotem zamówienia jest wykonanie usług:

Zimowego utrzymania dróg krajowych administrowanych przez GDDKiA Oddział w Gdańsku w okresie czterech sezonów zimowych: 2016/2017, 2017/2018, 2018/2019, 2019/2020 oraz 2020/2021 z podziałem na pięć Części (Rejonów), wykonywanych w ramach umowy:

„Całoroczne, kompleksowe utrzymanie dróg krajowych administrowanych przez Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku wraz ze wszystkimi jej elementami”.

2. Usługi zimowego utrzymania dróg świadczone będą na odcinkach dróg krajowych zlokalizowanych na terenie woj. pomorskiego według poniższego zestawienia:

Część	Nr drogi	Odcinek	Długość drogi [km]	Przekrój drogowy	Standard ZUD	Rejon GDDKiA
Nr 1	22	205+748 - 232+352	26,604	1x2	II	Człuchów
	22c	0+000 - 2+602	2,602	1x2	II	
	22	234+854 - 242+129	7,275	1x2	II	
	22d	0+000 - 12+767	12,767	1x2 / 2x2	II	
		Dodatkowy pas do wyprzedzania	2,067		II	
		Łącznice, druga jezdnia	7,208	1x1 / 2x2	II	
	22	253+886 - 323+714	69,828	1x2	II	
	25	21+955 - 63+860	41,905	1x2	II	
	25b	0+000 - 0+372	0,372	1x2	II	
Nr 2	25	63+860 - 74+850	10,990	1x2	III	Gdańsk
	S6	311+859 ÷ 349+910	1,357	1x2	I	
			33,074	2x2	I	
			3,62	2x3	I	
		dodatkowy pas do wyprzedzania	2,730	-	I	
		drogi łącznikowe i zbior.-rozpr.	25,194	1x1 / 1x2	I	
	S7	0+000 ÷ 17+860	17,860	2x2	I	
		drogi łącznikowe (+inne)	13,876	1x1 / 1x2	I	
	DK 7	36+987 ÷ 68+000	28,743	1x2	I	
			2,27	2x2	I	
		drogi łącznikowe (+inne)	4,094	1x1 / 1x2	I	
	DK 6	274+573 ÷ 309+027	15,217	1x1	II	
			19,237	2x2	II	
	DK 7	0+000 ÷ 7+182	7,182	1x2	II	
	DK 20	297+486 ÷ 312+401	14,915	1x2	II	

Część	Nr drogi	Odcinek	Długość drogi [km]	Przekrój drogowy	Standard ZUD	Rejon GDDKiA
	DK 55	2+230 ÷ 12+274	10,044	1x2	III	
Nr 3	20	171+433 ÷ 182+192	10,759	1x2	II	Kościerzyna
	20	182+192 ÷ 224+690	42,498	1x2	III	
	20b	0+000 ÷ 0+716	0,716	1x2	III	
	20	225+843 ÷ 258+304	32,461	1x2	III	
	20	258+304 ÷ 297+486	39,182	1x2	II	
	21	0+000 ÷ 11+382	11,382	1x2	II	
Nr 4	S6	0+000 ÷ 16+319	8,644	1x2	I	Słupsk
			7,675	2x2	I	
		drogi łącznikowe i poprzeczne	7,777	1x1 / 1x2	I	
	DK 6	194+660 ÷ 201+844	7,184	1x2	II	
	DK 6	216+642 ÷ 274+573	57,931	1x2	II	
	DK 21	11+382 ÷ 54+635	43,253	1x2	II	
	DK 21	61+559 ÷ 76+909	15,350	1x2	II	
Nr 5	DK 91	16+700 – 90+434	70,684	1x1	II	Tczew
			1,600	2x2	II	
		dodatkowy pas do wyprzedzania	1,450	2x1	II	
	DK 22	323+714 – 372+850	1,687	2x2	II	
			47,449	1x1	II	
	DK 55	12+274 – 80+362	56,962	1x1	II	
			11,126	1x1	III	
	DK 90	0+000 – 11+928	10,658	1x1	II	
			1,270	2x1	II	

* Szczegółowy wykaz węzłów drogowych przedstawiono w Załączniku nr 11.

** Zamawiający wymaga dla odcinków dróg objętych III standardem utrzymania likwidacji śliskości na całej szerokości i długości jezdni. Pozostałe czynności oraz maksymalne okresy działań należy realizować zgodnie z obowiązującym w poszczególnych okresach trwania umowy zarządzeniem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie standardów zimowego utrzymania dróg krajowych.

- Zamówienie polega na świadczeniu usług **zimowego utrzymania dróg** (oznaczonych w dalszej części niniejszego OPISU PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (OPZ) skrótem **ZUD**) solarkami, pługami odśnieżnymi oraz sprzętem ciężkim stanowiącym własność Wykonawcy usługi wraz z koordynacją tych działań.
- Świadczenie usług ZUD należy prowadzić zgodnie z:
 - „Wytycznymi zimowego utrzymania dróg” obowiązującymi w poszczególnych okresach trwania umowy, będącymi zarządzeniem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad nr 18 z dnia 30 czerwca 2006r., zwanych w dalszej części OPZ **Wytycznymi ZUD**;

- 4.2. „Standardami zimowego utrzymania dróg krajowych” obowiązującymi w poszczególnych okresach trwania umowy, zwanych w dalszej części OPZ **Standardami ZUD**;
- 4.3. Zasadami określonymi w niniejszym OPZ oraz SST stanowiącymi załączniki SIWZ.

UWAGA:

Jeśli szczegółowe warunki określone w przywołanych wyżej są nietożsame, za obowiązujące przyjmuje się zapisy OPZ, które w sposób precyzyjny dopasowują warunki ogólne do bieżących potrzeb Zamawiającego w szczególności podwyższając niektóre wymagania.

Określone w Standardach ZUD przedziały czasowe przewidziane dla działań oraz likwidacji skutków zjawisk atmosferycznych są wartościami maksymalnymi, tj. takimi, których nie wolno przekroczyć. Zaleca się by Wykonawca prowadził prace w sposób umożliwiający szybsze osiągnięcie standardu.

W ramach utrzymania zimowego dróg wyróżnia się trzy zagadnienia:

- zimowe utrzymanie nawierzchni dróg i ich elementów (jezdni, poboczy, skrzyżowań, zatok autobusowych i postojowych, dróg zbiorczych, serwisowych i parkingów),
- zimowe utrzymanie mostów – opisana w części Utrzymanie Obiektów Mostowych OPZ,
- zimowe utrzymanie chodników – opisana w części prace strukturalne, wykonywane na indywidualne zlecenie.

Przez Zimowe Utrzymanie Dróg rozumie się odśnieżanie i zwalczanie śliskości jezdni, poboczy, skrzyżowań, zatok autobusowych i postojowych, dróg zbiorczych, serwisowych i parkingów wraz z koordynacją tych działań oraz zapewnienie niezbędnych środków, sprzętu, materiałów oraz potencjału kadrowego do realizacji w/w celów.

W ramach zimowego utrzymania dróg Wykonawca zrealizuje poniższe czynności:

- a) odśnieżanie;
- b) posypywanie i polewanie substancjami przeciwdziałającymi śliskości;
- c) prowadzenie całodobowych dyżurów zimowych;
- d) zakup materiałów do przeciwdziałania śliskości (w tym m.in. chlorek sodu, chlorek wapnia, piasek), w tym także czynności związane ze składowaniem;
- e) prace związane rozładowaniem ww. materiałów z pojazdów i rozlokowaniem ich w magazynach soli.
- f) Montaż i demontaż znaków ostrzegających przed gołoledzią;
- g) Montaż i demontaż zasłon przeciwsnieżnych - Wykonawca w okresie przygotowań do sezonu zimowego ustawi zasłony przeciwsnieżne w ilościach co najmniej wskazanych w przedmiarze w miejscach wskazanych przez Zamawiającego w terminach ustalonych w harmonogramie w „Wytocznych ZUD”.

Niniejsza część OPZ dotyczy wyłącznie Zimowego utrzymania nawierzchni dróg i ich elementów wyłącznie z jezdniami na obiektach inżynierskich (zimowe utrzymanie innych elementów obiektów inżynierskich opisane jest w części BUM).

W szczególności prace ZUD realizowane będą w III etapach:

- | | |
|-----------------|--|
| Etap I | – Przygotowanie do sezonu zimowego, |
| Etap II | – Prowadzenie prac Zimowego Utrzymania Dróg, |
| Etap III | – Zakończenie sezonu zimowego. |

Przedmiot zamówienia dotyczący zimowego utrzymania dróg obejmuje swym zakresem:

- w Etapie I:
 - ✓ działania przygotowawcze – organizacyjne;
- w Etapie II:
 - ✓ prowadzenie akcji ZUD;
- w Etapie III:

- ✓ prace porządkowe po sezonie zimowym
- oraz w całym okresie zimowym:
 - ✓ obsługę informacyjną dla Zamawiającego;
 - ✓ pełnienie własnego nadzoru dla czynności wykonywanych w ramach ZUD;
 - ✓ zapewnienie systemu monitorowania sprzętu ZUD.

Charakterystyka etapów ZUD

ETAP I - Przygotowanie do sezonu zimowego – etap poprzedzających faktyczny okres zimowy, w którym Wykonawca wykonać musi szereg czynności przygotowawczych gwarantujących zabezpieczenie potencjału sprzętowo-kadrowego oraz materiałowego umożliwiającego skuteczne przeciwdziałanie skutkom niekorzystnych warunków atmosferycznych wraz z ochroną bierną dróg.

ETAP II - Prowadzenie prac ZUD – etap realizowany w faktycznym okresie zimowym, w którym Wykonawca zobowiązany jest do stałej gotowości podjęcia działań ZUD, a w przypadku ich wystąpienia bądź ryzyka ich wystąpienia podejmie rzeczywistą pracę na drodze. Prace muszą być realizowane z wykorzystaniem całego potencjału Wykonawcy z zachowaniem terminów określonych standardami oraz zasad określonych OPZ.

W ramach prac wykonywanych w etapie II Wykonawca realizować będzie:

- prowadzenie dyżurów ZUD wraz z dokumentowaniem pracy sprzętu,
- koordynowanie i nadzorowanie procesu ZUD,
- zwalczanie śliskości zimowej na wszystkich elementach drogi poprzez zapobieganie śliskości i usuwanie śliskości;
- odśnieżanie, tj. usuwanie śniegu oraz błota pośniegowego ze wszystkich elementów drogi: jezdni, poboczy, skrzyżowań, zatok autobusowych i postojowych, dróg zbiorczych, serwisowych i parkingów;
- odśnieżanie dróg w przypadku wystąpienia utrudnień w ruchu drogowym przy wykorzystaniu sprzętu ciężkiego (równiarki, ładowarki, koparko – ładowarki itp.);
- koordynowanie i nadzorowanie procesu ZUD,
- usuwanie skutków długotrwałych opadów atmosferycznych,

ETAP III ZUD – Zakończenie sezonu zimowego – etap realizowany po faktycznym zakończeniu okresu zimy, w którym Wykonawca zobowiązany jest do wykonania prac porządkowych na drodze i Obwodach Drogowych oraz demontażu elementów ochrony biernej dróg.

I. USTALENIA SZCZEGÓŁOWE

Prace realizowane w Etapie I

Zamawiający przewiduje, że rzeczywista realizacja usług zimowego utrzymania dróg rozpoczynać się będzie **od 15 października** i trwać będzie **do 30 kwietnia** w poszczególnych sezonach zimowych obowiązującej umowy. W szczególnych przypadkach Wykonawca zobowiązany jest przewidzieć konieczność wykonywania prac w terminach przed i po zakończeniu sezonu zimowego w sytuacji nadzwyczajnych warunków atmosferycznych, których występowanie może zagrażać bezpieczeństwu na drodze. Wykonawca ma obowiązek w sposób ciągły monitorować stan pogody i w sytuacji zagrożenia podjąć działania zimowego utrzymania bez dodatkowego wezwania ze strony Zamawiającego. Niezależnie od tego, w sytuacji kiedy Wykonawca nie dochowa w tym zakresie staranności, brak podjęcia akcji ZUD skutkować będzie sankcjami takimi jak dla niepodjęcia działań w sezonie zimowym.

Faktyczny etap prowadzenia prac ZUD jest poprzedzony przez okres, w którym Wykonawca wykonać musi szereg czynności przygotowawczych gwarantujących zabezpieczenie potencjału sprzętowo-kadrowego oraz materiałowego umożliwiającego skuteczne przeciwdziałanie skutkom niekorzystnych warunków atmosferycznych wraz z ochroną bierną dróg.

Rzeczywiste rozpoczęcie prac ZUD poprzedzają **działania przygotowawczo organizacyjne** w zakresie:

- przygotowania zaplecza socjalno-biurowego, w tym dyżurki ZUD,
- przygotowania zaplecza magazynowego,
- zorganizowanie i wyposażenie dodatkowego obwodu utrzymania dla części nr 2 Rejon w Gdańsku, w zakresie utrzymania odcinka drogi S6,
- zorganizowanie dodatkowych zapleczy technicznych wg uznania Wykonawcy,
- zabezpieczenie odpowiedniej ilości rezerwy materiałów ZUD w tym soli drogowej,
- przygotowanie odpowiedniej liczby sprzętu rezerwy ZUD (nośników, solarek, pługów, sprzętu ciężkiego),
- przeszkolenie i skompletowanie odpowiedniej kadry dyżurnych i operatorów sprzętu,
- ustawienie elementów osłony biernej – płotków przeciwsnieżnych na łącznej długości min. 2 000 mb dla każdej części zamówienia,
- ustawienie znaków ostrzegawczych A32 w liczbie i miejscach wskazanych przez Rejon,

Przygotowanie zaplecza socjalno-biurowego, w tym dyżurki ZUD.

Wykonawca zobowiązany jest do prowadzenia akcji ZUD z wykorzystaniem zapleczy odpowiednich Obwodów Drogowych GDDKiA, w których zlokalizowane winny być stanowiska dyżurnego ZUD. Zamawiający na potrzeby usługi zimowego utrzymania dróg udostępni Wykonawcy na czas trwania umowy posiadane zaplecze biurowo-socjalne według lokalizacji wykazanych w Załączniku nr 12, zgodnie z zasadami udostępniania zapleczy.

Przekazane zaplecza wymagają doposażenia, na potrzeby stanowiska dyżurnego ZUD, w elementy niezbędne do prowadzenia akcji ZUD. Obowiązek oraz koszt doposażenia przekazanych pomieszczeń w urzędzenia oraz łączy umożliwiające należyte działanie dyżurnych ZUD spoczywa na Wykonawcy usługi.

Zamawiający wymaga wyposażenia stanowiska dyżurnego ZUD w:

- min. 1 linię telefoniczną (kablową),
- łączy internetowe,
- min. 1 linię faksową,
- panel podglądu z kamer drogowych sytuacji na drogach (zestaw stacja robocza + min. 4 monitory),
- komputer stacjonarny z odpowiednim oprogramowaniem, zasilanie awaryjne typu UPS umożliwiające pracę systemu przez min. 1 godz. od momentu zaniku napięcia w sieci energetycznej,
- drukarka,
- telefon komórkowy czynny 24 h/dobę,
- zegar,
- radio i telewizor z możliwością odbioru kanałów informacyjnych,
- stację CB wraz z anteną stacjonarną,
- tablicę informacyjną z podstawowymi informacjami o ZUD, zgodnie z wytycznymi GDDKiA,
- druki i książki pracy zgodne ze standardami GDDKiA,
- materiały biurowe, przybory do pisania, notatniki itp.,
- inne elementy przewidziane Wytycznymi,
- pojazd patrolowy dyżurnego ZUD, dla każdego Obwodu oddzielnie. Wykonawca zobowiązany jest do wyposażenia pojazdów wykorzystywanych w celu monitorowania i kontrolowania stanu utrzymania dróg w radio CB, urządzenia obrazujące bieżącą lokalizację pojazdu (GPS) wraz z urządzeniem monitorującym przebieg przejazdu, tj. video-rejestrator o parametrach umożliwiających rejestrację przejazdu w warunkach dziennych jak i nocnych, z określeniem daty i godziny przejazdu. Obowiązkiem Wykonawcy jest przechowywanie nagrań wszystkich dokonanych objazdów dróg w okresie **30 dni** roboczych od dnia dokonania przejazdu i udostępnianie ich na wezwanie Zamawiającego.

Wykonawca ma obowiązek przygotowania stanowiska dyżurnego ZUD w terminie do 30 września każdego roku. Przygotowanie potwierdzone zostanie protokołarnym odbiorem dokonany przez Zamawiającego.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

W trakcie trwania sezonu zimowego Zamawiający dokonywać będzie kontroli wyposażenia stanowiska dyżurnego i jakości pracy dyżurnego. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w funkcjonowaniu stanowiska dyżurnego, nieporządku, braków w dokumentacji, braków w wyposażeniu bądź prowadzenia działań przez dyżurnego niezgodnie z zasadami, Zamawiający zastrzega sobie prawo wezwania Wykonawcy do usunięcia nieprawidłowości w terminie 7 dni od momentu stwierdzenia.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Przekazane przez Zamawiającego zaplecza wyposażone są w podstawowe meble biurowe i miejsce odpoczynku dla dyżurnego. Ewentualne uzupełnienie wyposażenia leży w gestii Wykonawcy i nie podlega ocenie Zamawiającego.

Zamawiający dopuszcza kierowanie akcją zimowego utrzymania dróg z pomieszczeń i lokalizacji innych niż udostępnione przez Zamawiającego, które umożliwią realizację usługi oraz należytą kontrolę nad przebiegiem prac związanych z utrzymaniem dróg w wymaganych standardach. Warunkiem dopuszczenia powyższego jest spełnienie wymagań określonych dla stanowiska dyżurnego ZUD niniejszym OPZ wraz z pisemną akceptacją przez Zamawiającego.

W przypadku prowadzenia akcji poza Obwodem Utrzymania Zamawiającego, Wykonawca zabezpieczy możliwość swobodnej kontroli pracy dyżurnego i dyżurki niezależnie od pory dnia i nocy, we wszystkie dni tygodnia, bez konieczności wcześniejszego powiadamiania Wykonawcy.

Nie dopuszcza się pełnienia dyżurów zimowych/akcji zimowej dla innych podmiotów (w tym innych zarządców dróg), przy użyciu pomieszczeń przekazanych przez Zamawiającego.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Wykonawca przedstawi Zamawiającemu do kontroli przygotowane i w pełni wyposażone pomieszczenia biurowe przeznaczone dla dyżurnego ZUD w nieprzekraczalnym terminie do **30 września** każdego roku obowiązywania umowy.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Przygotowanie zaplecza magazynowego.

Zamawiający na potrzeby usługi zimowego utrzymania dróg udostępni Wykonawcy posiadane magazyny soli, wytwornice solanki wraz ze zbiornikami magazynującymi, wyszczególnionymi w Załączniku nr 12 zgodnie z „Protokołem przekazania/przejęcia” oraz dokumentem „Zobowiązania Stron wynikające z przekazania pomieszczeń biurowych, magazynów i urządzeń” stanowiącymi Załącznik nr 8 do OPZ.

Wykonawca zobowiązuje się użytkować wszystkie obiekty, maszyny i urządzenia należące do Zamawiającego w sposób odpowiadający ich przeznaczeniu oraz w szczególności przy przestrzeganiu przepisów prawa w zakresie ochrony ppoż., bhp i ochrony mienia. Wykonawca zobowiązuje się w całym okresie obowiązywania umowy do dokonywania niezbędnych napraw, utrzymywania należytego porządku, konserwacji przejętych magazynów i urządzeń oraz zachowania ich w stanie niepogorszonym i umożliwiającym dalszą eksploatację.

Niezależnie od tego Wykonawca w terminie do **30 września** każdego roku dokona stosownych przeglądów, prac konserwacyjnych i porządkowych oraz wytworzy solankę w ilości pełnej pojemności zbiorników.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Nie dopuszcza się prowadzenia akcji zimowej dla innych podmiotów – innych zarządców dróg, z wykorzystaniem zapleczy magazynowych przekazanych przez Zamawiającego.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Zamawiający zastrzega sobie prawo przeprowadzania wyrywkowych i okresowych kontroli przejętych obiektów, maszyn i urządzeń przy udziale przedstawicieli Wykonawcy.

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w funkcjonowaniu zapleczy, nieporządku, uszkodzeń mechanicznych elementów budynków i jego wyposażenia Zamawiający zastrzega sobie prawo wezwania Wykonawcy do usunięcia nieprawidłowości w terminie 7 dni od momentu stwierdzenia.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Zamawiający nie ponosi odpowiedzialności za uszkodzenia, zniszczenia bądź kradzieże materiałów i sprzętu Wykonawcy złożonych/stacjonujących na potrzeby usługi na terenie zaplecza Zamawiającego, do których doszło działaniem osób trzecich.

Zorganizowanie i wyposażenie dodatkowego obwodu utrzymania dla części nr 2 Rejon w Gdańsku, w zakresie utrzymania odcinka drogi S6, jak w części ogólnej.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Dodatkowe zaplecza techniczne wg uznania Wykonawcy.

Jeżeli dla zwiększenia efektywności prac utrzymaniowych Wykonawca uzna, iż konieczne jest zorganizowanie dodatkowego zaplecza technicznego Zamawiający dopuszcza taką możliwość przy założeniu, że z zaplecza tego może korzystać sprzęt z ponad minimalnego limitu. Minimalne stany sprzętu ZUD określone oddzielnie dla każdego Obwodu muszą stacjonować w Obwodach Utrzymania Zamawiającego.

Zabezpieczenie odpowiedniej ilości rezerwy materiałów ZUD w tym soli drogowej

Wykonawca realizować będzie prace zimowego utrzymania z wykorzystaniem materiałów ZUD w tym:

- soli drogowej (chlorku sodu – NaCl),
- chlorku wapnia CaCl_2 (opcjonalnie po zaakceptowaniu przez Zamawiającego chlorek magnezu MgCl_2)
- roztworów tych soli,
- mieszanki piaskowo – solnej,
- piasku do utrzymania chodników.

Wszystkie materiały wykorzystywane do zimowego utrzymania dróg muszą odpowiadać wymogom i być przechowywane oraz używane w akcji ZUD zgodnie z Wytycznymi ZUD, SST oraz normami. Wykonawca przedstawi na żądanie Zamawiającego atesty i certyfikaty potwierdzające spełnienie norm. Obligatoryjnie komplet takich dokumentów winien być przedstawiony Zamawiającemu po ostatnim sezonie zimowym, w momencie zwrotu zapasu soli, udostępnionej w pierwszym sezonie.

Przygotowując się do każdego sezonu zimowego Wykonawca ma obowiązek zgromadzić przed sezonem odpowiednie ilości materiałów, gwarantującą prawidłowy przebieg akcji zima z zastrzeżeniem że dodatkowo ustala się minimalne wartości składów magazynowych stanowiące **rezerwę**, pozwalającą prowadzić akcję nawet w sytuacji ograniczonego dostępu do materiałów w trakcie trwania sezonu zimowego.

Niezależnie od ilości minimalnych Wykonawca może, o ile uzna to za konieczne zmagazynować rezerwę materiałów w ilościach większych od minimalnych.

Wykonawca ma obowiązek zabezpieczyć minimalne ilości:

- materiałów soli drogowej NaCl;
- chlorków wapnia, bądź chlorków magnezu;
- mieszanki piaskowo-solnej;
- piasku.

W trakcie trwania akcji zimowej Wykonawca jest zobowiązany prowadzić ewidencję zużycia materiałów, którą ma obowiązek udostępnić na każde wezwanie Zamawiającego. Niezależnie od tego bieżące stany magazynowe materiałów ZUD podawane będą do wiadomości Zamawiającego w raportach pracy.

Minimalne wypełnienie magazynów przed rozpoczęciem sezonu zimowego

Minimalne wypełnienie magazynów soli przed rozpoczęciem sezonu odpowiadać musi 100% powierzchni magazynowej odpowiednich dla Obwodów (zasada pełnych magazynów), zgodnie z załącznikiem nr 15, który jednocześnie zawiera wartości minimalnych stanów materiałów ZUD. Warunek minimalnego wypełnienia magazynów musi być zrealizowany do **31. sierpnia** każdego roku.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Każdy dzień zwłoki w realizacji powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem dodatkowych punktów karnych.

Wyjątkiem od zasady wypełnienia magazynów w terminie do 31. sierpnia sezon zimowy w ostatnim roku obowiązywania umowy.

Minimalne wypełnienie magazynów w trakcie sezonu zimowego

Niezależnie od spełnienia warunku zabezpieczenia rezerwy materiałowej przed rozpoczęciem sezonu Wykonawca ma obowiązek uzupełniania w trakcie trwania sezonu zimowego stanów magazynowych z zastrzeżeniem poziomu minimalnego gwarantującego bezpieczeństwo procesu zimowego utrzymania. Zamawiający wymaga aby minimalny poziom magazynów nie był niższy niż określony w Załączniku nr 15.

Zamawiający zastrzega sobie prawa wybiórczej kontroli stanów magazynowych.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Każdy dzień zwłoki w realizacji powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem dodatkowych punktów karnych.

Sól zmagazynowana w magazynach Zamawiającego może być użyta przez Wykonawcę **wyłącznie** do utrzymania dróg krajowych w ramach umowy na świadczenie usługi będącej przedmiotem niniejszego OPZ.

Wykonawca ma obowiązek udokumentowania zużyć bieżących ze wskazaniem odcinka na jaki sól została wysypana. Wykorzystanie soli z rezerwy przeznaczonej na drogi krajowe, jest niedopuszczalne na innych drogach niż krajowe.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Jakość materiału

Dopuszcza się stosowanie materiałów do zwalczania śliskości zimowej wyłącznie zgodnych z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 27 października 2005 r. w sprawie rodzajów i warunków stosowania środków, jakie mogą być używane na drogach publicznych oraz ulicach i placach (Dz. U. z 2005 r. Nr 230, poz. 1960 z późn.zm.) oraz Wytłaczonymi ZUD.

Wykonawca na każdym etapie trwania umowy ma obowiązek wykazania, że używane materiały są zgodne z powyższymi przepisami.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Materiały powinny być przechowywane zgodnie z zaleceniem dostawcy i wykorzystane według instrukcji producenta. Ponadto muszą posiadać niezbędne certyfikaty (atesty) dopuszczające materiał do stosowania. Materiały te będą podlegać kontrolom laboratoryjnym przez Zamawiającego.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

W przypadku nie wykorzystania pomieszczeń magazynowych udostępnionych przez Zamawiającego, ilość zgromadzonych środków zwalczania śliskości zimowej w magazynach Wykonawcy usługi musi być równoważna całkowitej ilości wykazanej w magazynach Zamawiającego z zachowaniem ograniczeń dla wymaganej rezerwy soli przechowywanej w magazynach Zamawiającego w zakresie ilości, jakości, sposobu przechowywania i wykorzystania soli.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Wykonawca własnym kosztem i staraniem zapewni sprzęt do załadunku materiałów zimowego utrzymania dróg. Załadunek solarek i zasobników wytwornicy solanki na stosowane środki chemiczne, łącznie z ewentualnym rozbrylaniem na sitach, korektą składowisk, a także wymagany transport środków zwalczania śliskości do magazynu wraz z ich odpowiednim rozmieszczeniem w magazynie (dotyczy również okresu przygotowawczego zapełniania magazynów), Wykonawca przez cały okres umowy wykonuje we własnym zakresie.

Nie dopuszcza się prowadzenia akcji zimowej dla innych podmiotów – innych zarządców dróg, przy pomocy materiałów do zwalczania śliskości drogowej zgromadzonych w magazynach Zamawiającego, które stanowić mają wyłączną rezerwę dla dróg krajowych.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Przygotowanie odpowiedniej liczby sprzętu ZUD (nośników, solarek, pługów, sprzętu ciężkiego).

Wykonawca zobowiązany jest zapewnić odpowiednią ilość wykorzystywanego do działań sprzętu ZUD zależną od prognozowanych jak i panujących warunków atmosferycznych z uwzględnieniem obowiązku zachowania stałej przejezdności utrzymywanych odcinków dróg.

Wykonawca zobowiązany jest do dysponowania własnym sprzętem zimowego utrzymania dróg. Zamawiający określa minimalne ilości jednostek sprzętu ZUD które stanowić będą **rezerwę sprzętową ZUD** dedykowaną wyłącznie do obsługi niniejszego zamówienia. Ilości minimalne dla każdego Obwodu zawiera Załącznik nr 14 do OPZ.

Przedstawione w w/w Załącznikach wymagania dotyczące ilości sprzętu ZUD muszą być spełnione dla każdej Części (Rejonu) oddzielnie. Zamawiający nie dopuszcza wykazywania tych samych urządzeń dla różnych Części zamówienia.

Sprzęt znajdujący się w rezerwie sprzętowej ZUD musi spełniać warunki dla sprzętu określone niniejszym OPZ. Sprzęt musi być gotowy do akcji w terminach wskazanych w OPZ, stacjonować wyłącznie na terenie Obwodów Drogowych i wykonywać pracy wyłącznie na potrzeby niniejszego Zamówienia.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

W nadzwyczajnie korzystnych warunkach pogodowych (brak prognozowanych opadów, temperatury w dzień i w nocy powyżej +5°C) Zamawiający dopuszcza możliwość czasowego przeznaczenia sprzętu do innych zadań własnych Wykonawcy.

Może to nastąpić wyłącznie za zgodą Zamawiającego. Zgoda ta nie znosi z Wykonawcy odpowiedzialności za stan utrzymania drogi i realizacji umowy w zakresie czasów reakcji, poziomu zaangażowania i innych określonych niniejszym OPZ.

Niezależnie od sprzętu wskazanego w **rezervie sprzętowej** Wykonawca ma prawo, jeśli uzna to za konieczne, bądź ma obowiązek – jeśli wynikać to będzie z warunków drogowych – zabezpieczyć dodatkowe ilości sprzętu adekwatnie do potrzeb.

Dodatkowy sprzęt Wykonawcy musi spełniać warunki dla sprzętu określone niniejszym OPZ. Sprzęt dodatkowy nie musi być gotowy do akcji w terminach wskazanych OPZ, może osiągać gotowość i być jej pozbawiany według potrzeb. Ponadto sprzęt dodatkowy nie musi stacjonować na terenie Obwodów Drogowych i może wykonywać pracy inne niż na potrzeby niniejszego Zamówienia.

Wykonawca do realizacji umowy wykorzystywać będzie wyłącznie w pełni sprawne nośniki dopuszczone do użytkowania i eksploatacji obowiązującymi przepisami i niniejszym OPZ z zastrzeżeniem, że obok sprawności technicznej charakteryzować się one będą również zadowalającym stanem wizualnym, w tym w szczególności nie będą nosić śladów korozji, ani uszkodzeń na elementach karoserii pojazdu, zachowując jednorodną powłokę lakierniczą. Zobowiązuje się również Wykonawcę do dbałości o czystość pojazdów. Wszystkie nośniki muszą spełniać normę emisji spalin min. EURO IV. Zaleca się, aby nośniki obsługujące daną część zamówienia były jednego koloru (najlepiej pomarańczowego, żółtego, białego lub granatowego).

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Wykonawca zobowiązany jest do przeprowadzania własnych kontroli posiadanego sprzętu ZUD w zakresie prawidłowego funkcjonowania wszystkich jego elementów i systemów, kompletności oświetlenia oraz należytego utrzymania.

W ramach kontroli stanu technicznego nośników ZUD przewiduje się okresowe kontrole prowadzone przez Inspekcję Transportu Drogowego (lub Policję). Wykonawca na żądanie Inspekcji (organu kontrolującego) ma obowiązek udostępnić sprzęt celem przeprowadzenia kontroli.

Wszelkie koszty eksploatacyjne, utrzymania oraz napraw sprzętu do wykonywania prac zimowego utrzymania dróg są wyłącznie kosztami Wykonawcy usługi. Wykonawca ma obowiązek zabezpieczyć zaplecze serwisowe pracujące w systemie 24h/dobę, które gotowe będzie w trybie natychmiastowym przystąpić do naprawy sprzętu w trybie awaryjnym o ile zajdzie taka potrzeba.

W przypadku wystąpienia jakiejkolwiek awarii koniecznym jest natychmiastowe zgłoszenie Zamawiającemu, w czasie nieprzekraczającym **60 min.** – od momentu wykrycia awarii.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Terminy osiągnięcia gotowości sprzętowej ZUD

Obowiązkiem Wykonawcy jest przygotowanie w ilościach co najmniej minimalnych określonych dla rezerwy sprzętowej ZUD, w pełni wyposażonych pojazdów zimowego utrzymania dróg, w ilościach:

- **50 %** wymaganego sprzętu w terminie do **15. października** w poszczególnych sezonach zimowych obowiązującej umowy;

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

- **100 %** wymaganego sprzętu w terminie do **30. października** w poszczególnych sezonach zimowych obowiązującej umowy.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Ponadto:

- ✓ Wykonawca po zamontowaniu solarek na nośniki dokona niezbędnych regulacji parametrów pracy oraz kalibracji wysypu materiałów do ZUD, tak by ilość wysypanego materiału była zgodna z zapisami na wydrukach i odczytach z pulpitów sterowniczych solarek.
- ✓ Wykonawca oddeleguje do obsługi sprzętu wyłącznie przeszkolone przez siebie osoby posiadające niezbędne kwalifikacje, potwierdzone zdaniem testu kwalifikacyjnego.
- ✓ Wykonawca wyposaży kierowców i operatorów wykonujących obsługę sprzętu ZUD w jednorodne stroje ochronne w barwie pomarańczowej, zgodne lub zbliżone do standardów stosowanych przez służby GDDKiA. Strój roboczy winien być w nienagannym stanie technicznym, nieużyty bez fizycznych uszkodzeń oraz czysty.
- ✓ Wykonawca wyposaży kierowców i operatorów wykonujących obsługę sprzętu ZUD w telefony komórkowe, a pojazdy w liny holownicze oraz łańcuchy na koła.
- ✓ Obowiązkiem Wykonawcy jest podstawienie do pracy pojazdów zaopatrzonych w materiały pędne. W przypadku wystąpienia skrajnie niskich temperatur Wykonawca zobowiązany jest zgromadzić zapas zimowego oleju napędowego, niezbędny do zapewnienia ciągłości pracy oraz wdrożenia środków zapobiegawczych w celu wyeliminowania sytuacji niesprawności sprzętu.

Wymagania dotyczące sprzętu ZUD przedstawia Szczegółowa Specyfikacja Techniczna.

Nie dopuszcza się prowadzenia akcji zimowej dla innych podmiotów – innych zarządców dróg, przy pomocy tych samego sprzętu ZUD z zakresu ilości minimalnych (objętego rezerwą sprzętową ZUD) dla każdego Obwodu. Sprzęt z zakresu ilości minimalnych które stanowić ma wyłączną rezerwę dla dróg krajowych.

Przeszkolenie i kompletowanie odpowiedniej kadry dyżurnych i operatorów sprzętu:

Wykonywanie prac zimowego utrzymania dróg, zgodnych z obowiązującymi w poszczególnych okresach trwania umowy Wytycznymi ZUD i Standardami ZUD, w całym zakresie usługi prowadzone będzie przez personel Wykonawcy.

Wykonawca zobowiązany jest zapewnić wykonanie i kierowanie czynnościami objętymi przedmiotem zamówienia przez osoby posiadające stosowne kwalifikacje zawodowe, spełniając wymagania określone w SIWZ – potencjał kadrowy.

Szkolenie pracowników

Oddelegowani do wykonywania czynności określonych przez OPZ pracownicy zostaną przez Wykonawcę przeszkoleni z zakresu swojej odpowiedzialności.

W szczególności Wykonawca ma obowiązek przeprowadzić szkolenie dla:

- Kierownika Utrzymania sprawującego nadzór na procesem ZUD,
- dyżurnych ZUD
- kierowców/operatorów sprzętu ZUD

Po przeprowadzeniu szkolenia Wykonawca zgłosi listę osób do weryfikacji Zamawiającemu. Zamawiający dokona weryfikacji osób zgłoszonych przez Wykonawcę, w postaci testu ze znajomości zagadnień z zakresu odpowiedzialności każdej z osób.

Test dotyczyć będzie zagadnień z zakresu znajomości sieci drogowej, wytycznych ZUD, zapisów OPZ, SST i umowy na świadczenie usług oraz zagadnień związanych z obsługą sprzętu i urządzeń ZUD.

W przypadku negatywnej oceny z weryfikacji osoba, która nie uzyskała pozytywnej oceny może przystąpić do weryfikacji po raz kolejny.

Wykonawca ma obowiązek tak przeszkolić kadrę zgłoszoną do weryfikacji by ta pozytywnie zakończyła się dla wszystkich przed terminem stanu gotowości do sezonu, czyli do **15. października** każdego roku obowiązywania umowy, Osoby zgłaszane do weryfikacji w latach kolejnych muszą proces weryfikacji przechodzić w każdym roku w którym Wykonawca dokona ich zgłoszenia.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Liczba pracowników

Wykonawca oddeleguje do wykonywania czynności określonych przez OPZ taką liczbę pracowników by proces zimowego utrzymania mógł być realizowany w systemie ciągłym 24 godz./h we wszystkie dni tygodnia, przy uwzględnieniu kodeksowych ograniczeń czasu pracy pracowników.

W przypadku konieczności pracy powyżej 12 godzin w ciągu doby, obowiązkiem Wykonawcy jest zapewnienie dwuzmianowej pracy kierowców. W przypadku stwierdzenia przekroczenia dopuszczalnego czasu pracy kierowcy, Zamawiający uzna sprzęt obsługiwany przez pracownika za niezdolny do pracy.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Dodatkowo Wykonawca w nieprzekraczalnym terminie do **15. października** każdego roku obowiązywania umowy przeszkoli kierowców w zakresie obsługi solarek wraz z urządzeniami pomiarowymi, pługów odśnieżnych oraz wytwornic solanki przedkładając uzyskane zaświadczenie o przeszkoleniu we właściwym Rejonie.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Nie dopuszcza się prowadzenia akcji zimowej dla innych podmiotów – innych zarządców dróg, przy pomocy tych samych pracowników.

Ustawienie elementów osłony biernej – płotków przeciwsnieżnych na łącznej min. długości 2 000 mb dla każdej części zamówienia oddzielnie:

Zasłony przeciwsnieżne jako element ochrony biernej dróg winny być ustawione w lokalizacjach wskazanych przez odpowiedni Rejon w zakresie odcinków o łącznej długości nie mniejszej niż 2 000 mb. Rejon wskaże odcinki, na których winny być ustawione zasłony wyłącznie w 1 roku obowiązywania umowy kierując się własnym doświadczeniem w zakresie ZUD. W kolejnych sezonach Wykonawca sam dokona wskazania lokalizacji odcinków, uwzględniając warunek zwiększenia efektywności działań własnych na drodze, jednak łącznie odcinki te nie mogą być krótsze niż 2 000 mb. Zasłony winne być ustawione zgodnie z wytycznymi ZUD.

Wszystkie zasłony przeciwsnieżne dla całego zadania ustawione być muszą w terminie **do 15. listopada każdego roku.**

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Ewentualne odszkodowania dla właścicieli gruntów za czasowe ich zajęcie regulują przepisy prawa, za wyjątkiem strat, które wynikły z działalności Wykonawcy w trakcie prac ustawiania bądź demontażu elementów zasłon.

Zasłony są własnością Wykonawcy, ich uszkodzenia, kradzieże bądź dewastacje nakładają na Wykonawcę obowiązek uzupełnienia ich w miejscach uszkodzonych bez dodatkowego wynagrodzenia ze strony Zamawiającego.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Zamawiający dopuszcza możliwość **wydłużenia** odcinków dróg osłoniętych zasłonami przeciwnieźnymi ponad przewidziany OPZ odcinek łączny 2 000mb na Rejon, o ile Wykonawca uzna, że zabieg taki podniesie efektywności prac zimowego utrzymania. Odcinki poza wskazane we wskazaniach Rejonu Wykonawca ustawi na własny koszt po uzyskaniu akceptacji ich lokalizacji u Zamawiającego.

Ustawienie znaków ostrzegawczych A32 w liczbie i miejscach wskazanych przez Rejon: Znaki ostrzegawcze A32 winny być ustawione w lokalizacjach wskazanych przez odpowiedni Rejon w znanych, konkretnych kilometrażach. Znaki i słupki są własnością Zamawiającego. W przypadku uszkodzenia znaków w trakcie transportu bądź magazynowania Wykonawca zobowiązany jest do wymiany znaku na nowy.

Wszystkie znaki dla całego zadania muszą być ustawione w terminie **do 15. października każdego roku.**

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Potwierdzenie przygotowania Wykonawcy do sezonu zimowego

Wykonawca zobowiązany jest do wystosowania do Zamawiającego informacji o osiągnięciu stanu gotowości do prowadzenia akcji ZUD. Po otrzymaniu informacji od Wykonawcy o osiągnięciu stanu gotowości, Zamawiający dokona w terminie 7 dni od dnia otrzymania zgłoszenia przeglądu potencjału Wykonawcy i w sytuacji gdy potencjał ten będzie zgodny z wymaganym dokona potwierdzenia osiągnięcia stanu gotowości.

Stan gotowości **MUSI być bezwzględnie osiągnięty** nie później niż **15. października każdego roku** z wyłączeniem prac, które zgodnie z OPZ mogą być wykonane w późniejszym terminie.

W przypadku gdy przeprowadzona przez Zamawiającego kontrola nie potwierdzi stanu gotowości Wykonawcy za każdy dzień zwłoki, po dniu wymaganego osiągnięcia stanu gotowości Zamawiający naliczy stosowne kary umowne.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Dodatkowo za każdy dzień opóźnienia w osiągnięciu stanu gotowości Zamawiający naliczać będzie dodatkowe punkty karne za każdy dzień opóźnienia.

W przypadku gdy gotowość nie zostanie osiągnięta do dnia 1 listopada, Zamawiający zastrzega sobie prawo do odstąpienia od umowy z winy Wykonawcy.

Prace realizowane w Etapie II

W ramach prac wykonywanych w etapie II Wykonawca realizować będzie:

- prowadzenie dyżurów ZUD wraz z dokumentowaniem pracy sprzętu;
- koordynowanie i nadzorowanie procesu ZUD;
- zwalczanie śliskości zimowej na wszystkich elementach drogi poprzez zapobieganie śliskości i usuwanie śliskości;
- odśnieżanie, tj. usuwanie śniegu oraz błota pośniegowego ze wszystkich elementów drogi: jezdni, poboczy, parkingów, zatok autobusowych, pasów włączania/wyłączania, azyli itp.);

- odśnieżanie dróg w przypadku wystąpienia utrudnień w ruchu drogowym przy wykorzystaniu sprzętu ciężkiego (równiarki, ładowarki, koparko – ładowarki itp.);
- koordynowanie i nadzorowanie procesu ZUD;
- usuwanie skutków długotrwałych opadów atmosferycznych.

SZCZEGÓŁOWE ZASADY PROWADZENIA AKCJI ZUD

Faza gotowości - biały alert ZUD

Zgodnie z założeniami określonymi w Wytycznych prowadzenia akcji ZUD oraz OPZ Wykonawca osiąga stan gotowości nie później niż do dnia 15. października każdego roku i utrzymywać go musi w całym sezonie zimowym czyli do 15. kwietnia każdego roku. W tym okresie spodziewać się musi występowania warunków zimowych obligujących go do podjęcia prac na drodze.

Niezależnie od terminu osiągnięcia stanu gotowości i formalnego początku sezonu zimowego Wykonawca, w okresie przed 15 października jak i po 15 kwietnia, musi być przygotowany na incydentalne przypadki, w których konieczna będzie praca sprzętu szczególnie przeciwoślodziowego.

Rzeczywiste potrzeby w tym zakresie determinowane będą warunkami pogodowymi. Jeśli warunki te będą stwarzały zagrożenie dla bezpieczeństwa na drodze (temp. poniżej +5°C., opady śniegu, deszczu ze śniegiem, marznącego deszczu) Wykonawca ma obowiązek zorganizowania dyżurów ZUD w Obwodach, stałego monitorowania stanu na drogach oraz podjęcia działań ZUD w miarę występowania zagrożeń na drogach. Obowiązek ten ciąży na Wykonawcy bez dodatkowego wezwania ze strony Zamawiającego.

Zamawiający zastrzega sobie prawo wezwania Wykonawcy do podjęcia działań w sytuacji gdy stwierdzi zagrożenia ZUD na drodze, a Wykonawca samodzielnie nie podjął działań w tym zakresie.

Niedostosowanie się do wezwania Zamawiającego skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Podstawą działania w fazie alertu białego ZUD jest:

- prowadzenie stałego monitoringu sytuacji pogodowej,
- prowadzenie dyżurów zimowego utrzymania dróg w systemie 24h/dobę, 7 dni w tygodniu, we wszystkich Obwodach Drogowych,
- podtrzymywanie gotowości sprzętu ZUD.

Wskazane powyżej czynności prowadzone być muszą przez Wykonawcę w systemie ciągłym przez cały okres zimowy tj. od 15. października do 15. kwietnia, za wyjątkiem ciągłej pracy dyżurnych ZUD. W sytuacjach nadzwyczajnych korzystnych warunków pogodowych Zamawiający nie wymaga konieczności pełnienia dyżurów całodobowych na stanowisku dyżurnego ZUD w Obwodzie Drogowym. Decyzja o odstąpieniu od pełnienia dyżurów w Obwodzie leży w gestii Wykonawcy.

Niezależnie od wyboru Wykonawcy w zakresie powołania, bądź nie dyżurów, przez cały okres Wykonawca bierze odpowiedzialność za ewentualne skutki niepodjęcia działań ZUD lub podjęcia ich zbyt późno.

Niezależnie ponadto od decyzji Wykonawcy Zamawiający wymaga by obligatoryjnie dyżury pełnione były w sytuacjach:

- przewidywanego bądź faktycznego występowanie zjawisk atmosferycznych, śniegu, deszczu ze śniegiem, marznącego deszczu,
- temp. poniżej +5°C, niezależnie od pory dnia i nocy,
- otrzymania ostrzeżenia meteorologicznego wojewódzkich, powiatowych sztabów kryzysowych,
- w nocy niezależnie od temperatury w okresie od 01. grudnia do 28. lutego.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Brak pełnienia dyżuru na którymkolwiek z Obwodów nie zwalania Wykonawcy z raportowania o stanie pogody i drogi zgodnie za zasadami określonymi w OPZ.

Dyżury pełnić będą dyżurni ZUD będący pracownikami Wykonawcy.

Dyżurny pełniący dyżury ZUD winien przed przystąpieniem do dyżuru przejść stosowne przeszkolenie, zorganizowane przez Wykonawcę i potwierdzone zdaniem testu kwalifikacyjnego z ogólnej wiedzy z zakresu znajomości sieci drogowej oraz sposobów zimowego utrzymania dróg, który przeprowadzi Zamawiający.

Do obowiązków dyżurnego ZUD należy:

- znajomość sieci drogowej, zasad prowadzenia akcji ZUD, wytycznych zimowego utrzymania GDDKiA oraz warunki określone OPZ, umową i specyfikacjami technicznymi w zakresie ZUD,
- przestrzeganie zasad określonych w normach przywołanych powyżej,
- znajomość obsługi narzędzi do monitorowania, zarządzania i raportowania pracy,
- stałe monitorowanie stanu pogody i stanu nawierzchni w celu skutecznego podjęcia z wyprzedzeniem działania profilaktycznych,
- udzielanie informacji osobom zainteresowanym w tym w szczególności służbom PID i pracownikom Zamawiającego,
- dokonywanie interwencyjnych partoli drogi w szczególności miejsc newralgicznych,
- dokumentowanie pracy sprzętu, ze wskazaniem godziny zadysponowania, czasu reakcji, ilości zużycia materiałów,
- dokumentowanie pracy własnej w dziennikach pracy dyżurnego.

Dokumentowanie i raportowanie pracy odbywać się musi w dziennikach pracy zgodnych ze standardami GDDKiA, których druku dokona Wykonawca na koszt własny.

Dyżur pełniony musi być w siedzibie Obwodu Drogowego w pomieszczeniu do tego przeznaczonym za wyjątkiem sytuacji określonych w OPZ.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Faza działań profilaktycznych – żółty alert ZUD

W sytuacji gdy system monitorowania stanu zagrożeń, służby GDDKiA, policji, sztabów kryzysowych, bądź służby własne Wykonawcy wskażą możliwość wystąpienia zagrożenia na drogach, Wykonawca winien przystąpić do działań profilaktycznych, w szczególności polegających na posypaniu całej powierzchni drogi solą drogową.

Działania profilaktyczne winny być podejmowane przez służby Wykonawcy w sytuacjach kiedy, pomimo iż w momencie podjęcia decyzji o zadysponowaniu sprzętu ZUD stan pod stan drogi gwarantuje bezpieczeństwo to w związku z zapowiadanyimi niekorzystnymi warunkami bezpieczeństwo takie nie może być zagwarantowane bez działań ZUD.

Wykonawca na podstawie pozyskanych informacji, samodzielnie podejmować będzie decyzję o podjęciu działań profilaktycznych z zastrzeżeniem że obligatoryjnie winny być one podejmowane w sytuacjach:

- wystąpienia ostrzeżenia przed nagłym spadkiem temperatury,
- wystąpienia ostrzeżenia przed opadami śniegu, marnącego deszczu, wystąpienia gołoledzi,

Działania powinny być podjęte nie później niż na dwie godziny przed spodziewanym wystąpieniem zjawiska, w sposób gwarantujący, że profilaktyczne działanie zakończy się przed faktycznym wystąpieniem tego zjawiska.

Niepodjęcie działań profilaktycznych w sytuacjach obligatoryjnych skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Ponadto zakłada się następujące reguły działania w sytuacji działań profilaktycznych:

- działania muszą być przeprowadzone w taki sposób by cały proces profilaktycznego posypywania zakończony został w czasie nie dłuższym niż 2 godz. dla całego Rejonu – na żądanie Zamawiającego Wykonawca ma obowiązek wykazania że proces trwał nie dłużej

- niż okres wymagany,
- dla zwiększenia szybkości reakcji działania profilaktyczne prowadzone będą z wykorzystaniem wszystkich jednostek, z zakresu minimalnego - na żądanie Zamawiającego Wykonawca ma obowiązek wykazania że w procesie uczestniczyły wszystkie solarki z zakresu minimalnego,
- w procesie posypywania drogi solą drogową ustala się minimalną dawkę dozowania na poziomie 10g/m^2 – na żądanie Zamawiającego Wykonawca ma obowiązek wykazania, że sól została wysypana co najmniej w wymaganej dawce.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Faza działań właściwych – pomarańczowy alert ZUD

Niezalenie od działań profilaktycznych Wykonawca winien prowadzić prace również w sytuacji faktycznego występowania zjawiska atmosferycznego oraz w okresie po ustaniu zjawiska atmosferycznego z zachowaniem maksymalnych czasów usunięcia czynnika zimowego przewidzianych standardami oraz w sposób określony OPZ.

Za moment występowania zjawiska uznaje się moment występowania zjawiska, w którymkolwiek punkcie drogi pozostającej w utrzymaniu danego Obwodu Drogowego, a nie w miejscu siedziby Obwodu (na stanowisku dyżurnego ZUD). Wykonawca winien wypracować sposób aktywnego pozyskiwania danych o sieci tak by mieć pogląd na stan pogody i stan nawierzchni na całym odcinku drogi.

Działania ZUD powinny być prowadzone w sposób gwarantujący osiągnięcie wymaganego standardem stanu nawierzchni z wykorzystaniem odpowiedniej ilości sprzętu i materiałów (ze określonym poziomem minimalnym ale bez określonego poziomu maksymalnego uzależnionego od warunków na drodze).

Wykonawca ma obowiązek dokumentowania prac dochodzenia oraz momentu osiągnięcia standardu.

Niedotrzymanie standardów skutkować naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Niezależnie od okresu maksymalnego czasu osiągnięcia stanu nawierzchni zgodnie ze standardami ustala się międzyczasy minimalne w zakresie:

- **podjęcia działań na drodze** (na danym jej odcinku): nie później niż **60 min** od momentu wystąpienia zjawiska (niezależnie od pory dnia i nocy we wszystkie dni tygodnia). Za podjęcie działań na drodze uważa się fizyczne rozpoczęcie pracy na utrzymywanym odcinku drogi (czas reakcji dyżurnego ZUD, mobilizacji operatorów sprzętu ZUD oraz wymagany czas załadunku w materiały zwalczania śliskości zimowej - wlicza się do wymaganego czasu rozpoczęcia działań, o których mowa w punkcie powyżej, tzn. łączny czas wykonania wszystkich tych czynności nie może być dłuższy niż 60 min.)

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

- **zakończenia prac** jednokrotnego całościowego posypywania odcinka drogi – **120 min.** od momentu wyjazdu sprzętu ZUD z Obwodu.

Wykonawca ma obowiązek udokumentowania spełnienia powyższego warunku.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

- **zakończenie prac** jednokrotnego całościowego posypywania całej drogi (wszystkich odcinków dróg) na terenie całego Obwodu – 120 min. od momentu wyjazdu sprzętu ZUD z Obwodu.

Wykonawca ma obowiązek udokumentowania spełnienia powyższego warunku.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

- **zakończenia prac** jednokrotnego całościowego jednokrotnego odśnieżenia odcinka drogi – **120 min.** od momentu wyjazdu sprzętu ZUD z Obwodu.

Wykonawca ma obowiązek udokumentowania spełnienia powyższego warunku.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

W trakcie występowania zjawiska, w tym w szczególności opadów śniegu Wykonawca ma obowiązek realizowania prac ZUD z jednoczesnym zaangażowaniem co najmniej takiej ilości jednostek jak określona dla rezerwy sprzętowej. Oznacza to że do akcji MUSZĄ zostać skierowane jednocześnie co najmniej wszystkie pojazdy z tej rezerwy.

Warunek rozpoczęcia pracy w określonym OPZ terminie 60 min. uznaje się za spełniony, kiedy ostatni z pojazdów pozostających w rezerwie sprzętowej wyjedzie na drogę.

Zamawiający dopuszcza możliwość okresowego wykorzystania mniejszej ilości sprzętu niż ta określona dla rezerwy materiałowej wyłącznie w sytuacji kiedy podczas pracy sprzętu jedna z jednostek ulegnie awarii.

Za awarię uważa się wyłącznie takie zdarzenie, które wystąpi w trakcie pracy sprzętu ZUD, który w momencie rozpoczęcia pracy pozostawał w pełni sprawny. Za awarię nie będzie uznane zdarzenie, które powstało w wyniku zaniedbań Wykonawcy w szczególności w sytuacji, w której niesprawność sprzętu ZUD stwierdzona zostaje w momencie jego uruchomienia.

Czas naprawy sprzętu zimowego utrzymania dróg, który ulegnie awarii, nie może być dłuższy niż **3 godziny** licząc od momentu wykrycia awarii. W przypadku awarii przekraczającej wykazany czas naprawy Wykonawca zobowiązany jest podstawić w pełni wyposażony pojazd zastępczy.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Niezależnie od ilości minimalnych określonych w rezerwie sprzętowej, **przy opadach ciągłych** Wykonawca ma obowiązek zadysponowania takiej ilości jednostek przeciwnieźnych (pługosolarek i pługów „solo”), by przejazd jednostek ZUD w każdym przekroju drogi (dla każdej jezdni oddzielnie) nie następował z częstotliwością mniejszą niż **120 min**, aż do momentu osiągnięcia stanu nawierzchni: czarna mokra dla całej powierzchni jezdni wraz z pobocząmi utwardzonymi i innymi elementami utwardzonymi nawierzchni.

Wykonawca zobowiązany jest zabezpieczyć taką ilość sprzętu i operatorów by niezależnie od długości trwania zjawiska cały czas spełnione były wszystkie warunki określone OPZ.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Dla odcinka drogi ekspresowej S6 od węzła Gdynia Wielki Kack – Gdynia Morska, zobowiązuje się Wykonawcę do skrócenia tego czasu do **60 min**.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Niezależnie od czasów minimalnych Wykonawca ponosi odpowiedzialność za skutki ewentualnych zdarzeń spowodowanych stanem nawierzchni w całym okresie zimowego utrzymania. W sytuacji występowania zjawiska atmosferycznego oraz występowania na jezdni czynnika zimowego (śliskości, śniegu, błota pośniegowego) Wykonawca ma obowiązek zwiększenia zaangażowania sprzętu, dozowania soli i częstotliwości przejazdów sprzętu tak by jak najszybciej osiągnąć stan nawierzchni „czarna mokra” na całej szerokości.

W przypadku awarii sprzętu Wykonawca ma obowiązek niezwłocznego zapewnienia sprzętu zapasowego, tak by zapewniony był co najmniej minimalny określony dla każdego Obwodu poziom sprzętu pozostającego w pracy.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Działanie sprzętu ZUD może zostać wstrzymane/zakończzone w sytuacji kiedy cały odcinek drogi na całej powierzchni pozbawiony jest czynnika zimowego (śliskości, śniegu, błota pośniegowego). Może to nastąpić nie wcześniej niż z chwilą całkowitego usunięcia skutków panujących, zimowych warunków atmosferycznych, osiągając stan nawierzchni jezdni „czarna – mokra” na całej powierzchni (łącznie z poboczami, zatokami autobusowymi, pasami włączenia, wyłączenia, skrzyżowaniami z drogami podporządkowanymi oraz innymi elementami drogi do granicy utrzymania.

Niedopuszczalna jest nieuzasadniona przerwa w pracy sprzętu ZUD w sytuacji kiedy na jezdni występuje czynnik zimowy (śliskość, śnieg, lód, błoto pośniegowe).

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Wykonawca winien prowadzić rejestry pracy sprzętu, czasy przejazdów, oraz historię bieżących lokalizacji tak by w sytuacjach spornych można było określić rzeczywiste zaangażowanie sprzętu i spełnienie wymogów OPZ.

Faza działań krytycznych – czerwony alert ZUD

Przedłużające się ciągle intensywne działanie czynników atmosferycznych w tym intensywne opady śniegu mogą doprowadzić do sytuacji, gdy pomimo pracy sprzętu ZUD, dla doprowadzenia drogi do sytuacji przejezdności konieczne jest użycie sprzętu ciężkiego w tym równiarek, spycharko – ładowarek, **za wyjątkiem pozostających w rezerwie specjalnej GDDKiA pługów wirnikowych.**

W sytuacji wystąpienia takiej konieczności Wykonawca ma obowiązek zadysponować takie siły w postaci sprzętu ciężkiego, aby przywrócić przejezdność drogi.

Wykonawca w razie konieczności zapewni odśnieżanie dróg, usuwanie (rozpychanie) zasp śnieżnych oraz załadunek i wywóz śniegu z odśnieżanych elementów pasa drogowego przy wykorzystaniu sprzętu ciężkiego (równiarek samobieżnych, ładowarek lub koparko – ładowarek oraz samochodów ciężarowych o odpowiedniej ładowności). Miejsce wywozu śniegu Wykonawca zapewni we własnym zakresie przestrzegając obowiązujących przepisów, w tym m.in. Prawa wodnego, Prawa Ochrony Środowiska, Ustawy o odpadach oraz w uzgodnieniu z właścicielami/zarządcami nieruchomości, na których będzie składowany śnieg.

Przywrócenie przejezdności drogi musi odbyć się nie później niż. **3 godz.** od momentu jej zamknięcia.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Użycie pługów wirnikowych

W sytuacji konieczności użycia pługów wirnikowych, Wykonawca powiadomi Zamawiającego o tym fakcie. Konieczność użycia pługów wystąpi w sytuacji kiedy wysokość pokrywy śnieżnej na jezdni, uniemożliwi pracę pługów tradycyjnych. Fakt ten musi zostać potwierdzony przez służby Zamawiającego. Jeśli do sytuacji takiej dojdzie, Zamawiający zobowiązuje się oddelegować niezwłocznie pozostające w rezerwie specjalnej GDDKiA zestawy pługów wirnikowych w ilości min. 1 na Rejon.

Użyte siły GDDKiA pracować będą do momentu kiedy pokrywa śnieżna na jezdni będzie na tyle niska by ponownie można będzie użyć pługów tradycyjnych. Po zakończeniu prac pługów wirnikowych obowiązek doprowadzenia jezdni do stanu „czarna mokra” ciąży na Wykonawcy.

Użycie pługów wirnikowych z rezerwy GDDKiA nie obniża wartości Cyklicznego Wynagrodzenia i

winno być uwzględnione przez Wykonawcę przy wycenie tej wartości.

Termin przywrócenia przejezdności jest niewiążący dla Wykonawcy w czasie **ogłoszonej klęski żywiołowej** oraz wystąpienia przyczyn leżących nie po stronie Wykonawcy. Przesłanką nieupoważniającą do wstrzymania wymagań w zakresie terminowego przywrócenia przejezdności na drodze jest: niewystarczająca liczba i rodzaj sprzętu, awarie sprzętu, niewystarczająca ilość ludzi i materiałów do zwalczania skutków zimy.

W sytuacji kiedy działanie sprzętu ciężkiego doprowadzi do uszkodzeń elementów nawierzchni poboczy bądź innych elementów infrastruktury drogowej Wykonawca ma obowiązek naprawy tych uszkodzeń niezwłocznie o ile zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego bądź w terminie 14 dni o ile wystąpią sprzyjające warunki atmosferyczne.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

W sytuacjach nadzwyczajnych, powstania zatorów na drogach, Zamawiający zastrzega sobie prawo do interwencyjnego wskazywania rodzaju i lokalizacji prac do wykonania koniecznych dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego i przejezdności utrzymywanych odcinków dróg.

Wykonawca będzie w przesyłanych Zamawianemu komunikatach uwzględniał informację o rodzaju zimowego alertu ZUD na moment sporządzania komunikatu.

Prace realizowane w Etapie III

W ramach prac wykonywanych w etapie III Wykonawca realizować będzie:

- demontaż zasłon przeciwnieźnych,
- demontaż znaków A32,
- wykonanie prac konserwacyjnych zaplecza obwodów.

Demontaż zasłon przeciwnieźnych

Po zakończeniu sezonu zimowego Wykonawca ma obowiązek zdemontowania elementów osłony biernej dróg. Demontażu należy dokonać w terminie do **30. kwietnia** każdego roku, ale przed terminem wegetacji roślin.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Zdemontowane elementy osłony Wykonawca winien zmagazynować poza Obwodami Drogowymi w ramach własnego zaplecza magazynowego.

Demontaż znaków A32

Po zakończeniu sezonu zimowego Wykonawca ma obowiązek zdemontowania elementów osłony biernej dróg. Demontażu należy dokonać w terminie **do 30. kwietnia** każdego roku, oraz **nie wcześniej niż 15. kwietnia** (ze względu na możliwość wystąpienia zjawisk zimowych).

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Zdemontowane znaki drogowe Wykonawca winien zmagazynować w magazynach odpowiednich Obwodów Drogowych.

Wykonanie prac konserwacyjnych zaplecza obwodów

Po zakończeniu sezonu zimowego utrzymania dróg Wykonawca zobowiązany jest w terminie do **30. kwietnia każdego roku** obowiązywania umowy wykonać prace porządkowe wszystkich przekazanych przez Zamawiającego pomieszczeń oraz placów magazynowych wraz

z oczyszczeniem i przeprowadzeniem wymaganych prac konserwacyjnych (serwisowych) przejętych wytwornic i zbiorników solanki. Zamawiający wymaga przedstawienia stosownych dokumentów, potwierdzających przeprowadzenie prac serwisowych przekazanych Wykonawcy urządzeń. Ponadto Wykonawca wykona prace porządkowe na terenie Obwodu w szczególności polegające na: oczyszczeniu (zanieczeniu) całej nawierzchni placu wraz z oczyszczeniem stref przy krawężnikowych, chodników, systemu odwodnienia. Wykoszeniem traw i chwastów, uzupełnieniem trawników, wykonaniem odnowy powłok malarskich elementów metalowych konstrukcji wiat i magazynów w miejscach skorodowanych, naoliwieniem drzwi i bram magazynowych, oraz inne wskazane przez Obwód prace o charakterze utrzymaniowym, o ile wystąpią.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Po zakończeniu ostatniego sezonu zimowego Wykonawca ma obowiązek zwrotu użyczonego zaplecza socjalno-biuroowego, magazynowego wraz z pełnym zapasem soli drogowej spełniającej wymogi Wytycznych i SST.

Wykonawca dokona protokolarnego przekazania zapleczy w terminie **do 30. kwietnia** ostatniego roku obowiązywania umowy.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Każdy dzień zwłoki w zwrocie zapleczy skutkować będzie naliczaniem dodatkowych kar.

Prace realizowane w całym okresie ZUD

Obsługa informacyjna dla Zamawiającego.

Wykonawca ma obowiązek w ramach prowadzenia **całodobowych dyżurów** zimowego utrzymania dróg w okresie sezonu zimowego przysyłać Zamawiającemu meldunków i komunikatów związanych z warunkami drogowymi (stan nawierzchni) oraz informacjami pogodowymi panującymi na utrzymywanej sieci dróg.

Obowiązujące meldunki i komunikaty ZUD:

- ✓ Meldunki zimowe (Informacje zimowe, Warunki drogowe, Koszty, Stan soli);
- ✓ Komunikaty o sytuacji na drogach oraz panujących warunkach pogodowych;
- ✓ Informacja/raport o ilości pracującego sprzętu ZUD, dane dotyczące ilości użytych materiałów.

Forma przysyłania informacji zimowych.

Meldunki, raporty oraz komunikaty należy przysyłać drogą e-mailową, natomiast raporty należy przekazać dodatkowo w wersji papierowej podpisane przez osobę sporządzającą.

Częstotliwość meldunków/komunikatów/raportów

- ✓ Meldunki zimowe „ZimaWin”(sytuacyjne) – ilość będzie określana przed rozpoczęciem sezonu zimowego oraz może ulec korektom w trakcie trwania sezonu. **Od 3 do 6 meldunków na dobę**; składanie meldunków ZUD zgodnie z aktualnym Zarządzeniem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad o porach ustalonych każdorazowo przez Przedstawiciela Zamawiającego,
- ✓ Meldunki zimowe „ZimaWin” (doraźne) **przy każdej znaczącej zmianie** stanu nawierzchni i warunków pogodowych;
- ✓ Komunikaty - w zależności od sytuacji na drodze, przy zaistnieniu istotnych zmian w sytuacji na drodze lub poprawie warunków pogodowych lub załamaniu pogody **nie rzadziej niż co 4 godziny**;
- ✓ Informacje dotyczące pracującego sprzętu - **na żądanie** Zamawiającego
- ✓ Raporty dotyczące przebiegu działań akcji zimowej - **na żądanie** Zamawiającego z zależności od potrzeb.

Zakres meldunków i ich treści.

Meldunek zimowy do programu ZimaWin winien zawierać następujące informacje:

- ✓ temperatury min. i max. na obszarze danego Rejonu,
- ✓ rodzaj i intensywność opadów,
- ✓ ilość pracującego sprzętu ZUD,
- ✓ stan nawierzchni,
- ✓ ilość dyżurujących i pracujących pracowników przy akcji zimowej.

Komunikat o sytuacji na drogach powinien zawierać następujące informacje:

- ✓ informację ogólną,
- ✓ warunki na drogach,
- ✓ rodzaj zimowego alertu ZUD,
- ✓ warunki atmosferyczne,
- ✓ zaangażowanie sprzętu (z określeniem lokalizacji – odcinków dróg).

Raporty dotyczące pracującego sprzętu oraz rejestracja warunków meteo:

- ✓ Raport zawierający informacje dotyczące rodzaju sprzętu oraz ilości, czasu rozpoczęcia pracy oraz planowanego zakończenia pracy lub w przypadku jednostek, które zakończyły pracę godziny jej zakończenia.
- ✓ Dziennik warunków pogodowych.

Rejestr prowadzonych prac

Wykonawca w ramach rejestru prowadzonych prac będzie wypełniał:

- ✓ Dziennik pracy sprzętu ZUD (piaskarki, solarki, inne sprzęty),
- ✓ Dziennik pracy dyżurnego ZUD,
- ✓ Dziennik warunków pogodowych.

Wykonawca otrzyma od Zamawiającego jeden komplet Dzienników przed rozpoczęciem pracy. Kolejne komplety Wykonawca dodrukuje we własnym zakresie i na własny koszt z zastrzeżeniem że ich układ, forma i szata graficzna muszą być identyczne jak z kompletem przekazanym przez Zamawiającego.

Rejestr korespondencji

Wykonawca zobowiązany jest do archiwizowania wysyłanych meldunków, komunikatów, raportów oraz prognoz pogody oraz udostępniać Zamawiającemu do wglądu.

Meldunki sytuacyjne/doraźne związane z sytuacjami kryzysowymi związane z warunkami zimowymi zgodnie z zarządzeniem Nr 4/Z-5/2014 Dyrektora Oddziału GDDKiA w Gdańsku z dnia 12 marca 2014 roku w sprawie realizacji zadań zarządzania kryzysowego (wzór zawiera ww. Zarządzenie)

Wszystkie wskazane powyżej dokumenty winny na stałe znajdować się (oraz być archiwizowane, zgodnie z układem chronologicznym) na stanowisku dyżurnego ZUD i być stale do wglądu Zamawiającego. Po zakończeniu umowy, dokumenty zostaną przekazane Zamawiającemu, który dokona ich archiwizacji.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Pełnienie nadzoru – Nadzór Wykonawcy.

Wykonawca zobowiązany jest do zapewnienia przez cały okres realizacji zamówienia w poszczególnych sezonach zimowego utrzymania dróg, własnego nadzoru nad sposobem, jak i jakością prowadzonych prac.

Nadzór Wykonawcy pełnił będzie Kierownik Utrzymania lub inna osoba wskazana przez Wykonawcę, spełniające wymagania określone w SIWZ – potencjał kadrowy, jak dla Kierownika Utrzymania. Minimalna ilość osób nadzoru: 1 na Rejon.

Nadzorem Wykonawcy objęte są czynności monitorowania oraz kontrolowania stanu oraz pracy urządzeń wykorzystywanych w trakcie realizacji usługi w tym w szczególności nawierzchni jezdni pod względem przejezdności, utrzymania (osiągnięcia wymaganych standardów w czasie nie powodującym utrudnień w ruchu) i czystości w zakresie zgodnym z zapisami niniejszego Opisu Przedmiotu Zamówienia i obowiązującymi przepisami prowadzonych prac w odniesieniu do:

- ✓ Prognozowanych i panujących warunków atmosferycznych, w szczególności możliwości wystąpienia gołoledzi lub lodowicy, opadów śniegu, śniegu z deszczem, marznącego deszczu itp., wskazujących na konieczność przystąpienia do działań zapobiegających / zwalczających powstawaniu śliskości na drogach.
- ✓ Stanu utrzymania dróg w celu bieżącej oceny skuteczności podejmowanych działań i zastosowanych technologii.
- ✓ Stosowanych materiałów zimowego utrzymania dróg zgodnie z zapisami obowiązujących dokumentów oraz wytycznymi SST.
- ✓ Wykorzystywanych urządzeń służących do wytwarzania i produkcji środków zwalczania śliskości zimowej zgodnie z wytycznymi SST.
- ✓ Użytkowanych nośników, solarek, pługów odśnieżnych oraz innych sprzętów ZUD zgodnie z zapisami obowiązujących dokumentów oraz wytycznymi SST. Zamawiający wymaga dokonywania kontroli działań sprzętu ZUD zarówno podczas wykonywania działań na drodze jak i w miejscu stacjonowania pojazdów.
- ✓ Zainstalowanych elementów systemu monitorowania sprzętu ZUD.
- ✓ Istniejącego i planowanego systemu drogowych stacji meteorologicznych oraz dostępu do systemu kamer drogowych według przekazanego Wykonawcy zestawienia.
- ✓ Sposoby realizacji umowy i zapisów Wytycznych i OPZ.

Nadzór ma obowiązek systematycznego dokonywania i dokumentowania kontroli.

Kontrole muszą być prowadzone wg potrzeb, jednak nie rzadziej niż 2x w tygodniu dla każdego Obwodu oddzielnie i potwierdzane stosownymi wpisami w dziennikach dyżurnych.

Wykonawca zobowiązany jest do sporządzania raportu z pracy działań Nadzoru Wykonawcy na koniec każdego miesiąca.

Wykonawca w nieprzekraczalnym terminie **7 dni** roboczych od zakończenia miesiąca objętego usługą ZUD przedstawi Zamawiającemu wymagany dokument.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości Nadzór ma obowiązek natychmiastowego zadysponowania ich usunięcia.

Zapewnienie systemu monitorowania sprzętu ZUD.

Wykonawca przez cały okres realizacji zimowego utrzymania dróg zobowiązany jest do zapewnienia systemu monitorowania pracy sprzętu. Dane telemetryczne muszą posiadać format zgodny z Systemem Monitoringu Zimowego Utrzymania, zgodny z obowiązującym w GDDKiA.

Zintegrowany moduł GPS/GRPS wraz z czujnikami umożliwiającymi telemetryczną transmisję danych stanowi koszt Wykonawcy usługi. Ponadto Wykonawca musi utrzymywać i konserwować urządzenia własnym kosztem i staraniem.

Zakres przesyłanych danych musi obejmować informacje umożliwiające:

- ✓ Automatyczne rejestrowanie danych: czasu pracy i przebytej drogi pojazdów z rzeczywistym, jednoznacznie wykazanym wykonywaniem czynności: płukania i posypywania (z okresowym odczytem nie dłuższym niż co 10 sek.).
- ✓ Bieżące śledzenie pozycji pojazdów (na podstawie GPS) i komunikowanie się z nimi w dowolnym momencie w celu odczytu w/w danych (pamięć danych w urządzeniu

rejestrującym minimum z ostatniego miesiąca, przy czym odczytanie danych nie może powodować kasowania zawartości pamięci urządzenia monitorującego).

- ✓ Odwzorowanie aktualnej pozycji i przebytej trasy pojazdu z dokładnością umożliwiającą jednoznaczne określenie miejsca wykonywania prac wraz z określeniem prędkości oraz identyfikacji pojazdu (nr rejestracyjny, typ pojazdu np. pług, solarka, pługosolarka).

Zamawiający zastrzega sobie możliwość zmiany operatora Systemu Monitorującego w GDDKiA w trakcie trwania umowy. Koszty związane z ponownym dostosowaniem do nowego systemu pokrywać będzie Zamawiający, za wyjątkiem sprzętu do transmisji i łączności, sprzętu do monitoringu, interkomu przywoławczego i czujnikami pojazdów, które to koszty ponosi Wykonawca usługi.

W przypadku konieczności zmiany jednostki, a także zwiększenia posiadanej floty biorącej udział w akcji ZUD, koszt doposażenia w urządzenia służące do monitoringu pracy sprzętu ciąży na Wykonawcy.

W przypadku awarii urządzeń do monitorowania pracy sprzętu ZUD oraz związanych z tym napraw odpłatnych (nie objętych gwarancją), w tym: uszkodzenia mechaniczne elementów a także kalibracje i regulacje urządzeń wszystkie koszty z tym związane ponosić będzie Wykonawca usługi. Kalibrację wszystkich czujników posypu i płuczenia należy wykonywać co najmniej 1 raz w roku (bezpośrednio przed sezonem zimowym) oraz każdorazowo, w przypadku podejrzeń nieprawidłowej pracy urządzeń (z wyłączeniem zakresu usług wykonywanych w ramach odrębnej umowy na obsługę systemu monitorowania pracy sprzętu ZUD).

Nie dopuszcza się pracy sprzętu ZUD bez sprawnego, w pełni działającego systemu monitoringu. W przypadku powstałych awarii koniecznym jest natychmiastowe zgłoszenie Zamawiającemu, w czasie nieprzekraczającym **0,5 godz.** – od momentu wykrycia awarii przez Wykonawcę oraz przesłanie pisemnego zgłoszenia awarii do operatora systemu monitoringu.

Czas naprawy urządzeń służących do monitoringu pracy sprzętu zimowego utrzymania dróg nie może być dłuższy niż **48 godzin** licząc od momentu wykrycia awarii.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Za awarię uważa się wyłącznie takie zdarzenie, które wystąpi w trakcie pracy sprzętu ZUD, który w momencie rozpoczęcia pracy pozostawał w pełni sprawny. Za awarię nie będzie uznane zdarzenie, które powstało w wyniku zaniedbań Wykonawcy, w szczególności w sytuacji, w której niesprawność sprzętu ZUD stwierdzona zostaje w momencie jego uruchomienia.

Niespełnienie powyższego warunku skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

Uwagi końcowe:

1. Za wykonane prace ZUD Wykonawca otrzyma wynagrodzenie zgodnie z zasadami niniejszego OPZ w formie ryczałtu miesięcznego, niezależnie od warunków pogodowych, ilości rzeczywistego zaangażowania sprzętu i zużytego materiału. Ryczałt wypłacany będzie Wykonawcy w równych ratach i będzie pomniejszony o ewentualne kary z tytułu nienależytego wykonywania prac.
2. Określone w niniejszym Opisie Przedmiotu Zamówienia zalecenia ilościowe w zakresie: jednostek miar czasu (czasów reakcji), wag (dozowanie soli) czy krotności powtarzania czynności (częstotliwość przejazdu sprzętu) są wymaganymi **wartościami minimalnymi** i wynikają z najlepszego doświadczenia Zamawiającego w zakresie prowadzenia akcji zimowych. Zawarte wartości gwarantują w stopniu optymalnym bezpieczeństwo przejazdu i spełnienie standardu jednak w sytuacjach nadzwyczajnych **mogą być niewystarczające**.
3. Wykonywanie umowy zgodnie z OPZ, w zakresie wartości minimalnych, nie stanowi

dla Wykonawcy uzasadnienia dla niedotrzymania standardu bądź możliwości akceptacji występujących zagrożeń na drodze. Jeśli sytuacja tego będzie wymagać Wykonawca **jest zobowiązany** zwielokrotnić potencjał kadrowy, sprzętowy i materiałowy w celu doprowadzenia drogi na stanu gwarantującego bezpieczeństwo.

4. Podstawową miarą kontroli działań na drodze będzie stan nawierzchni, występowanie czynnika zimowego: śliskości, śniegu, lodu, błota pośniegowego.

Zamawiający, na każdym etapie obowiązywania umowy uprawniony jest do przeprowadzania kontroli jakości wykonywania prac utrzymaniowych w zakresie ZUD, niezależnie od pory dnia i nocy oraz dnia tygodnia. Oprócz kontroli przeprowadzanych w systemie opisanym OPZ, Zamawiający zastrzega, że podstawą kontroli ZUD będzie kontrola doraźna przeprowadzana bez uprzedzenia Wykonawcy w szczególności z uwzględnieniem poziomu gotowości, kompetencji pracowników biorących udział w pracach, jakości pracy sprzętu ZUD, w zakresie sprawności sprzętu jak i wymaganych czasów reakcji, ilości pracującego sprzętu, stanu nawierzchni. Wykonawca jest zobowiązany do umożliwienia dokonania kontroli, a w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości do niezwłocznego ich usunięcia.

5. W sytuacji zdarzeń drogowych powstałych z winy Wykonawcy ponosi on pełną odpowiedzialność za nie, nawet w sytuacji kiedy realizował prace ZUD z zachowaniem minimalnym warunków określonych niniejszą umową.
6. Jeżeli Wykonawca nie będzie w stanie zapewnić realizacji standardów oraz bezpieczeństwa i przejezdności na utrzymywanych odcinkach dróg będzie to stanowiło podstawę, na warunkach określonych umową, do odstąpienia od umowy z winy Wykonawcy.

B.IV BIEŻĄCE UTRZYMANIE MOSTÓW (BUM)

1. ZAKRES ZAMÓWIENIA W ZAKRESIE OBIEKTÓW INŻYNIERSKICH.

Zamówienie obejmuje wykonanie na obiektach mostowych i przepustach czynności w zakresie:

- (I). Robót bieżącego utrzymania czystości, rozliczanych ofertową ceną ryczałtową w ramach Cyklicznego Wynagrodzenia,
- (II). Robót konserwacyjnych, rozliczanych ofertową ceną ryczałtową w ramach Cyklicznego Wynagrodzenia,
- (III). Robót strukturalnych i awaryjnych, konieczność wykonania których może wynikać ze złego stanu technicznego określonych elementów obiektów i ich otoczenia lub w skutek nieprzewidzianych okoliczności typu kolizja, wypadek, wandalizm itp. rozliczanych wg kosztorysu ofertowego (w zakresie robót strukturalnych) oraz wg zasad określonych w Rozdziale B.I OPZ.

(I). ROBOTY BIEŻĄCEGO UTRZYMANIA CZYSTOŚCI

Do podstawowych czynności wykonywanych w ramach usługi bieżącego utrzymania **czystości obiektu mostowego**, zapewniających bezpieczeństwo konstrukcji i użytkowników, estetykę oraz wydłużenie trwałości wszystkich elementów konstrukcyjnych obiektu i jego bezpośredniego sąsiedztwa, zalicza się:

- (a) Usuwanie zanieczyszczeń z trudno dostępnych miejsc,
- (b) Zamiatanie pomostu,
- (c) Mycie elementów obiektu mostowego,
- (d) Usuwanie roślin,
- (e) Koszenie traw i niszczenie chwastów,
- (f) Czyszczenie urządzeń dylatacyjnych,
- (g) Czyszczenie elementów systemu odwodnienia,
- (h) Czyszczenie elementów konstrukcyjnych obiektu mostowego (ustroju nośnego i podpór) z produktów korozji ługującej oraz z czynników mogących wywoływać korozję biologiczną,
- (i) Utrzymanie czystości w otoczeniu obiektu mostowego,
- (j) Utrzymanie zimowe.

Dokumentem potwierdzającym wykonanie usługi bieżącego utrzymania czystości dla każdego obiektu mostowego [tj. terminowe i bez wad wykonanie określonych czynności objętych zamówieniem], będzie protokół kontroli bieżącego utrzymania czystości obiektu mostowego (BU_OM) podpisywany komisyjnie co miesiąc (przez cały rok) przez przedstawicieli Zmawiającego i Wykonawcy. Wzór protokołu przedstawiono w Załączniku nr 19.

Płatność za bieżące utrzymanie czystości obiektów mostowych przynależnych do określonej części zamówienia, realizowana będzie na podstawie faktury przejściowej wystawianej przez Wykonawcę, na koniec każdego miesiąca rozliczeniowego.

Do podstawowych czynności wykonywanych w ramach usługi bieżącego utrzymania **czystości przepustów** i ich bezpośredniego otoczenia, zalicza się:

- (b) Zamiatanie pomostu (tj. strefy nad przepustem obejmującej w zależności od potrzeb jezdnię, chodniki i wyniesione pobocza techniczne na długości ścianek czołowych, umocnień skarp lub umocnień poboczy występujących tylko przy przepuszczeniu – decyduje element dłuższy)

- (c) Mycie elementów przepustu
- (d) Usuwanie roślin
- (e) Koszenie traw i niszczenie chwastów
- (g) Czyszczenie elementów systemu odwodnienia
- (h) Czyszczenie elementów konstrukcyjnych obiektu (odkrytych powierzchni ścian czołowych i części zasadniczej przepustu) z produktów korozji ługującej oraz z czynników mogących wywoływać korozję biologiczną
- (i) Utrzymanie czystości w otoczeniu przepustu
- (j) Utrzymanie zimowe
- (k) Bagrowanie przepustu

Ze względu na charakter i ograniczony [w stosunku do obiektów mostowych] zakres usług utrzymaniowych na przepustach ustala się, że rozliczenie za wykonanie przedmiotowych robót nie będzie następowało co miesiąc, czyli tak jak w przypadku obiektów mostowych. W przypadku utrzymania przepustów przewiduje się dwa okresy rozliczeniowe w trakcie roku, zakończone komisyjnym podpisaniem [oddzielnie dla każdego przepustu] – protokołu kontroli bieżącego utrzymania czystości przepustu (BU_P), potwierdzającego terminowe i bez wad wykonanie określonych czynności objętych zamówieniem. Przyjmuje się, że pierwszy okres rozliczeniowy upływa z końcem maja, natomiast drugi – z końcem października każdego roku. Wzór protokołu przedstawiono w Załączniku nr 20.

Płatność realizowana będzie na podstawie faktur częściowych wystawianych przez Wykonawcę, na koniec każdego okresu rozliczeniowego.

W przypadku usług z zakresu zimowego utrzymania [wymagających do Zamawiającego dokonywania odbiorów bieżących w trakcie trwania okresu rozliczeniowego] oraz w przypadkach, kiedy Zamawiający wyda Wykonawcy polecenie wykonania określonych czynności objętych katalogiem usług utrzymaniowych w określonym czasie [niekoniecznie przypadającym na koniec okresu rozliczeniowego], spisywane będą odpowiednie, dodatkowe protokoły odbioru tych usług.

(a) Usuwanie zanieczyszczeń z trudno dostępnych miejsc

Jako miejsce trudno dostępne należy rozumieć miejsce w konstrukcji obiektu, do którego dostęp nie jest możliwy bez użycia specjalnych urządzeń pomocniczych, środków pływających lub zastosowania specjalnego urządzenia podnośnikowego z ruchomym pomostem roboczym.

Od Wykonawcy usługi oczekuje się bieżącego monitorowania obiektów i usuwania w miarę zaistnienia potrzeby zanieczyszczeń z miejsc trudno dostępnych.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy **utrzymanie czystości obejmujące usuwanie zanieczyszczeń z trudno dostępnych miejsc** wykonane w wyżej określonym zakresie (i w terminach określonych w pkt. 3 niniejszego opisu), **spełnia wymagania SST_OI-czystość M-21.01.00.**

Niespełnienie powyższych warunków skutkować będzie naliczeniem punktów karnych. Punkty karne **nie zostaną** naliczone, jeśli więcej niż **80%** obiektów **jest prawidłowo utrzymana** (w zakresie usuwania zanieczyszczeń z trudno dostępnych miejsc), a pozostała ich część (20%) zostanie doprowadzona do zgodności z wymaganiami **w ciągu 24 godzin** od stwierdzenia niedotrzymania standardu.

(b) Zamiatanie pomostu

Zamiatanie pomostu polega na ręcznym lub mechanicznym odspojeniu i zebraniu zanieczyszczeń z powierzchni objętej zamówieniem (w tym m.in.: z powierzchni jezdni drogowej, opasek, chodników, wyniesionych poboczy technicznych) oraz usunięcie tych zanieczyszczeń poza teren pasa drogowego (z utylizacją włącznie).

Do czynności związanych z zamiataniem pomostu należy również usunięcie zanieczyszczeń nagromadzonych w załomach wokół wystających elementów konstrukcji lub elementów wyposażenia obiektu takich jak słupki balustrad, słupki barier ochronnych, ekrany dźwiękochłonne, wszelkie osłony ekologiczne i przeciwporażeniowe, krawężniki jezdni, wnęki wpustów odwodnieniowych, pręty kratownic, wieszaki pomostów podwieszonych, styki pasów ze środkami dźwigarów stalowych, wyniesione ponad poziom pomostu elementy konstrukcji nośnej tj. łuki, pylony itp.

Od Wykonawcy usługi oczekuje się bieżącego monitorowania obiektów i wykonywanie zamiatania pomostu w przypadku każdorazowego stwierdzenia zanieczyszczeń i nie rzadziej niż raz w miesiącu.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy **utrzymanie czystości obejmujące zamiatanie pomostów** wykonane w wyżej określonym zakresie (i w terminach określonych w pkt. 3 niniejszego opisu), **spełnia wymagania SST_OI-czystość M-21.02.00.**

Niespełnienie powyższych warunków skutkować będzie naliczeniem punktów karnych. Punkty karne **nie zostaną** naliczone, jeśli więcej niż **80%** obiektów **jest prawidłowo utrzymana** (w zakresie zamiatania pomostów), a pozostała ich część (20%) zostanie doprowadzona do zgodności z wymaganiami **w ciągu 24 godzin** od stwierdzenia niedotrzymania standardu.

(c) Mycie elementów obiektu mostowego/przepustu

Mycie elementu obiektu – usuwanie przy użyciu wody z dodatkami chemicznymi zanieczyszczeń nagromadzonych na powierzchni elementów konstrukcyjnych oraz wybranych elementów wyposażenia.

Do Wykonawcy robót w ramach realizacji niniejszej czynności należy:

- ♦ Mycie raz w roku (po sezonie zimowym, najpóźniej do końca czerwca każdego roku) całej konstrukcji ustrojów nośnych i podpór obiektów nad drogami.
W przypadku estakad w ciągu Południowej Obwodnicy Gdańska (poz. nr 69 i 70 Załącznika Nr 2.2 - TABELARYCZNE ZESTAWIENIE OBIEKTÓW MOSTOWYCH DLA CZĘŚCI NR 2) zapis ten dotyczy jedynie przęseł nad drogą krajową nr 91 oraz podpór w bezpośrednim sąsiedztwie tej drogi (czyli dwóch przęseł i czterech podpór).
- ♦ Mycie raz w roku (po sezonie zimowym, najpóźniej do końca czerwca każdego roku) dźwigarów skrajnych ustrojów nośnych (ze spodami wsporników pochodnikowych) wszystkich*) pozostałych obiektów [w przypadku dźwigarów płytowych i skrzynkowych, mycie powinno obejmować zewnętrzne, pionowe powierzchnie dźwigarów ze wspornikami pochodnikowymi włącznie].

*) Wymaganie to nie dotyczy estakad i mostu przez Wisłę w Kwidzynie [w całości] – poz. nr 21, 22, 23 i 24 Załącznika nr 2.5 - TABELARYCZNE ZESTAWIENIE OBIEKTÓW MOSTOWYCH DLA CZĘŚCI NR 5 – oraz obu estakad w ciągu Południowej Obwodnicy Gdańska [ale jedynie w zakresie pionowych powierzchni dźwigarów skrzynkowych]

ze spodami zewnętrznych wsporników podchodnikowych] – poz. nr 69 i 70 Załącznika Nr 2.2 - TABELARYCZNE ZESTAWIENIE OBIEKTÓW MOSTOWYCH DLA CZĘŚCI NR 2. W przypadku estakad w ciągu POG myciu podlegają natomiast pionowe powierzchnie dźwigarów skrzynkowych od strony pasa rozdziału (ze spodami wewnętrznych wsporników podchodnikowych włącznie).

W przypadku mostów stalowych przez rz. Wisłę w Kiezmorku i Knybawie (poz. nr 87 Załącznika nr 2.2 - TABELARYCZNE ZESTAWIENIE OBIEKTÓW MOSTOWYCH DLA CZĘŚCI NR 2 oraz poz. nr 4 Załącznika nr 2.5 - TABELARYCZNE ZESTAWIENIE OBIEKTÓW MOSTOWYCH DLA CZĘŚCI NR 5), mycie powinno obejmować zewnętrzne powierzchnie pasów górnych i środkowych dźwigarów skrajnych oraz całe pasy dolne dźwigarów skrajnych.

W przypadku wiaduktów nad zelektryfikowanymi liniami kolejowymi (poz. nr 14, 69 i 70 Załącznika nr 2.2 - TABELARYCZNE ZESTAWIENIE OBIEKTÓW MOSTOWYCH DLA CZĘŚCI NR 2, poz. nr 2, 3 i 34 Załącznika nr 2.4 - TABELARYCZNE ZESTAWIENIE OBIEKTÓW MOSTOWYCH DLA CZĘŚCI NR 4 oraz poz. nr 2, 10, 37, 38 i 39 Załącznika nr 2.5 - TABELARYCZNE ZESTAWIENIE OBIEKTÓW MOSTOWYCH DLA CZĘŚCI NR 5), z mycia wyłącza się te strefy dźwigarów, które znajdują się bezpośrednio nad torami zelektryfikowanymi. Dodatkowo dopuszcza się, aby strefy stykające się bezpośrednio ze strefami wyłączonymi z mycia, myte były bezciśnieniowo.

- ♦ Mycie raz w roku (po sezonie zimowym, najpóźniej do końca czerwca każdego roku) elementów konstrukcyjnych ustrojów nośnych wyniesionych ponad poziom pomostu, czyli konstrukcji łuków z elementami podwieszenia oraz pylonów (również z elementami podwieszenia).
- ♦ Mycie raz w roku (po sezonie zimowym, najpóźniej do końca czerwca każdego roku) gzymsów, chodników i wyniesionych poboczy technicznych (łącznie z krawężnikami) oraz schodów dla pieszych (nie dotyczy schodów skarpowych wykonanych na potrzeby służb utrzymaniowych oraz schodów wejściowych do tuneli i przejść podziemnych) wszystkich obiektów.

Uwaga.

W przypadku obiektów nie wyposażonych w krawężniki, gzymsy należy myć częściej, w miarę potrzeb, każdorazowo po stwierdzeniu zanieczyszczeń spowodowanych zaciekami z pomostu i nie rzadziej niż raz na kwartał.

- ♦ Mycie raz w roku (po sezonie zimowym, najpóźniej do końca czerwca każdego roku) balustrad^{*)}, barier ochronnych^{*)} oraz ekranów dźwiękochłonnych, wszelkich osłon/ekranów ekologicznych i osłon przeciwporażeńowych.

^{*)} W przypadku obiektów miejskich wyposażonych w chodniki dla pieszych, balustrady i bariery ustawione na tych chodnikach, powinny być myte w ciągu roku min. dwukrotnie tj. po sezonie zimowym (do końca czerwca) oraz w okresie jesiennym, najpóźniej do końca września.

- ♦ Mycie raz w roku (po sezonie zimowym, najpóźniej do końca czerwca każdego roku) zadaszeń tuneli oraz zadaszeń przejść podziemnych dla pieszych.
- ♦ Mycie w miarę potrzeb i nie mniej niż cztery razy w roku schodów wejściowych oraz chodników wewnątrz tuneli i wewnątrz przejść podziemnych dla pieszych.
- ♦ Mycia raz w roku (najpóźniej do końca czerwca każdego roku) określonych elementów konstrukcyjnych przepustów, obejmujących ich wnętrza, ścianki czołowe z gzymsami oraz elementy umocnień wykonanych w postaci ścianek szczelnych.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy **utrzymanie czystości obejmujące mycie elementów obiektów inżynierskich** wykonane w wyżej określonym zakresie (i w terminach określonych w pkt. 3 niniejszego opisu), **spełnia wymagania SST_OI-czystość M-21.03.00.**

Niespełnienie powyższych warunków skutkować będzie naliczeniem punktów karnych. Punkty karne **nie zostaną** naliczone, jeśli więcej niż **80%** obiektów inżynierskich **jest prawidłowo utrzymana** (w zakresie mycia ich elementów), a pozostała ich część (20%) zostanie doprowadzona do zgodności z wymaganiami **w ciągu 24 godzin** od stwierdzenia niedotrzymania standardu.

(d) Usuwanie roślin

Jako rośliny wymagające usunięcia z elementów obiektu mostowego i przepustu, należy rozumieć w szczególności mchy, trawy, porosty oraz pędy krzewów lub drzew wyrosłe w glebie utworzonej przez zanieczyszczenia mineralne nagromadzone w szczelinach lub załomach konstrukcji obiektu, względnie na elementach umocnień skarp nasypu w obrębie przyczółków obiektów mostowych i głowic przepustów.

Usunięcie rośliny z obiektu obejmuje w szczególności:

- ♦ Oberwanie pędu,
- ♦ Usunięcie korzeni,
- ♦ Oczyszczenie szczeliny lub załomu z części mineralnych,
- ♦ Przycinanie – wchodzących w skrajnie lub dotykających elementy konstrukcyjne obiektów – gałęzi drzew rosnących w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów.

Od Wykonawcy usługi oczekuje się bieżącego monitorowania obiektów i usuwania w miarę zaistnienia potrzeby pojawiającej się roślinności.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy **utrzymanie czystości obejmujące usuwanie roślin z elementów obiektów inżynierskich** wykonane w wyżej określonym zakresie (i w terminach określonych w pkt. 3 niniejszego opisu), **spełnia wymagania SST_OI-czystość M-21.04.00.**

Niespełnienie powyższych warunków skutkować będzie naliczeniem punktów karnych. Punkty karne **nie zostaną** naliczone, jeśli więcej niż **80%** obiektów inżynierskich **jest prawidłowo utrzymana** (w zakresie usuwania roślin z ich elementów), a pozostała ich część (20%) zostanie doprowadzona do zgodności z wymaganiami **w ciągu 24 godzin** od stwierdzenia niedotrzymania standardu.

(e) Koszenie traw i niszczenie chwastów

Koszenie traw i chwastów powinno być wykonywane na:

- ♦ Stożkach przyczółkowych,
- ♦ Skarpach przyobektowych (dotyczy korpusu drogowego, rowów, cieków, linii kolejowych, powierzchni wałów przeciwpowodziowych itp.),
- ♦ W przestrzeni podmostowej*).

*) W przypadku estakad i mostu przez rzekę Wisłę w Kwidzynie (poz. nr 21, 22, 23 i 24 Załącznika nr 2.5 - TABELARYCZNE ZESTAWIENIE OBIEKTÓW MOSTOWYCH DLA CZĘŚCI NR 5), mostu przez Wisłę w Kiezmorku (poz. nr 87 Załącznika nr 2.2 - TABELARYCZNE ZESTAWIENIE OBIEKTÓW MOSTOWYCH DLA CZĘŚCI NR 2), mostu przez rzekę Wisłę w Knybawie (poz. nr 4 Załącznika nr 2.5 - TABELARYCZNE ZESTAWIENIE OBIEKTÓW

MOSTOWYCH DLA CZĘŚCI NR 5) oraz łącznic, estakad i mostów przez rzekę Radunię w ciągu Południowej Obwodnicy Gdańska (poz. nr 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75 i 76 Załącznika nr 2.2 - TABELARYCZNE ZESTAWIENIE OBIEKTÓW MOSTOWYCH DLA CZĘŚCI NR 2), koszenie trawy w przestrzeni podmostowej powinno zostać ograniczone do stref w bezpośrednim sąsiedztwie podpór. Zakłada się, że będą to opaski szer. 3,0 m wykonywane wokół korpusów podpór pośrednich oraz opaski szer. 3,0 m wykonywane wzdłuż ścian czołowych przyczółków.

Koszenie powinno być wykonywane w miarę potrzeb i nie mniej niż czterokrotnie w ciągu roku, przy czym zakłada się, że pierwsze koszenie zostanie wykonane w okresie wiosennym (i nie później niż do końca maja), natomiast ostatnie – w okresie jesiennym (i nie później niż do końca października).

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy **utrzymanie czystości obejmujące koszenie traw i niszczenie chwastów** wykonane w wyżej określonym zakresie (i w terminach określonych w pkt. 3 niniejszego opisu), **spełnia wymagania SST_OI-czystość M-21.05.00.**

Niespełnienie powyższych warunków skutkować będzie naliczeniem punktów karnych. Punkty karne **nie zostaną** naliczone, jeśli więcej niż **80%** obiektów inżynierskich **jest prawidłowo utrzymana** (w zakresie koszenia traw i niszczenia chwastów), a pozostała ich część (20%) zostanie doprowadzona do zgodności z wymaganiami **w ciągu 24 godzin** od stwierdzenia niedotrzymania standardu.

(f) Czyszczenie urządzeń dylatacyjnych

W ramach czyszczenia urządzeń dylatacyjnych powinny być wykonane następujące czynności:

- ♦ Usunięcie zanieczyszczeń z bruzd i zagłębień urządzenia dylatacyjnego strefy przejazdowej,
- ♦ Usunięcie zanieczyszczeń z bruzd i zagłębień urządzenia dylatacyjnego strefy chodnikowej i wyniesionego pobocza technicznego,
- ♦ Usunięcie zanieczyszczeń z wszelkich szczelin oraz wnęk dylatacyjnych,
- ♦ Usunięcie zanieczyszczeń z fartuchów, rynien i rur spustowych odwodnienia otwartych urządzeń dylatacyjnych (palczastych),
- ♦ Usunięcie zanieczyszczeń z pod blach maskujących szczeliny dylatacyjne,
- ♦ Usunięcie zanieczyszczeń z wolnych przestrzeni między ściankami zaplecznymi przyczółków i tylnymi (pionowymi) ścianami elementów ustrojów nośnych (poprzecznic, dźwigarów, płyt pomostu),
- ♦ Przepłukiwanie wodą pod ciśnieniem oczyszczonych z zanieczyszczeń wkładek gumowych dylatacji modułowych,
- ♦ Mycie blach maskujących,
- ♦ Bieżące usuwanie ewentualnych skutków wywołanych przeciekami wody przez nieszczelne urządzenia dylatacyjne (brudnych zacieków z elementów podpór oraz z elementów ustrojów nośnych).

Od Wykonawcy usługi oczekuje się bieżącego monitorowania i regularnego czyszczenia urządzeń dylatacyjnych.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy **utrzymanie czystości urządzeń dylatacyjnych** wykonane w wyżej określonym zakresie (i w terminach określonych w pkt. 3 niniejszego opisu), **spełnia wymagania SST_OI-czystość M-21.06.00.**

Niespełnienie powyższych warunków skutkować będzie naliczeniem punktów karnych. Punkty karne **nie zostaną** naliczone, jeśli więcej niż **80%** obiektów **jest prawidłowo utrzymana** (w zakresie czyszczenia urządzeń dylatacyjnych), a pozostała ich część (20%) zostanie doprowadzona do zgodności z wymaganiami **w ciągu 24 godzin** od stwierdzenia niedotrzymania standardu.

(g) Czyszczenie elementów systemu odwodnienia

Czyszczenie elementów systemu odwodnienia obejmuje m.in.:

- ♦ Usunięcie zanieczyszczeń nagromadzonych w elementach systemu odwodnieniowego obiektu mostowego (wpusty, sączki, rynny, rury spustowe, ścieki przykrawężnikowe, instalacja kanalizacyjna itp.)
- ♦ Usunięcie zanieczyszczeń nagromadzonych w elementach odwodnieniowych zlokalizowanych poza obiektem (osadniki, studnie, ścieki skarpowe, koryta odwodnieniowe itp.)

Od Wykonawcy usługi oczekuje się bieżącego monitorowania i regularnego czyszczenia urządzeń odwadniających.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy **utrzymanie czystości elementów systemów odwodnienia** wykonane w wyżej określonym zakresie (i w terminach określonych w pkt. 3 niniejszego opisu), **spełnia wymagania SST_OI-czystość M-21.07.00.**

Niespełnienie powyższych warunków skutkować będzie naliczeniem punktów karnych. Punkty karne **nie zostaną** naliczone, jeśli więcej niż **80%** obiektów **jest prawidłowo utrzymana** (w zakresie czyszczenia elementów ich systemów odwodnienia), a pozostała ich część (20%) zostanie doprowadzona do zgodności z wymaganiami **w ciągu 24 godzin** od stwierdzenia niedotrzymania standardu.

(h) Czyszczenie elementów konstrukcyjnych obiektu mostowego/przepustu z produktów korozji ługującej oraz z czynników mogących wywoływać korozję biologiczną

Czyszczenie elementów konstrukcyjnych obiektów wg wymagań niniejszego punktu, obejmuje usuwanie mechaniczne z elementów konstrukcyjnych obiektów mostowych i przepustów produktów korozji ługującej, czyli zacieków i wykwitów soli (zwłaszcza wapniowych) oraz czynników mogących wywoływać korozję biologiczną betonu lub cegieł, czyli glonów, mchów i porostów silnie związanych z podłożem.

Do usuwania produktów korozji lub czynników organicznych przyspieszających korozję biologiczną, dopuszcza się następujące metody:

- ♦ Skuwanie, polegające na odbijaniu zanieczyszczeń za pomocą młotków ręcznych i elektrycznych
- ♦ Oczyszczanie za pomocą obrotowych szczotek stalowych
- ♦ Szlifowanie, polegające na czyszczeniu elementów za pomocą szlifierek
- ♦ Czyszczenie strumieniowo-ściernie, polegające na oczyszczaniu powierzchni za pomocą strumienia ścierniwa wyrzucanego przez specjalną dyszę za pomocą sprężonego powietrza lub strumienia wody pod wysokim ciśnieniem (zalecane) – tzw. lancy wodnej.

Czyszczenie elementów konstrukcyjnych obiektów z produktów korozji ługującej oraz z czynników mogących wywoływać korozję biologiczną powinno być wykonywane w miarę potrzeb i nie rzadziej niż raz na rok, po sezonie zimowym, najpóźniej do końca czerwca każdego roku.

W przypadku mostu przez Wisłę w Kiezmorku (poz. nr 87 Załącznika nr 2.2 - TABELARYCZNE ZESTAWIENIE OBIEKTÓW MOSTOWYCH DLA CZĘŚCI NR 2) w ramach niniejszego zadania przewiduje się systematyczne usuwanie ptasich odchodów (przede wszystkim gołębi) z elementów konstrukcyjnych ustroju nośnego (dźwigarów głównych, poprzecznic, stężeń) i górnych powierzchni oczepów podłożyskowych podpór.

Usuwanie zanieczyszczeń, o których mowa powyżej powinno być realizowane min. raz na kwartał, za pomocą strumienia wody pod wysokim ciśnieniem (tzw. lancy wodnej).

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy **utrzymanie czystości obejmujące czyszczenie elementów konstrukcyjnych obiektu inżynierskiego z produktów korozji ługującej oraz z czynników mogących wywoływać korozję biologiczną** wykonane w wyżej określonym zakresie (i w terminach określonych w pkt. 3 niniejszego opisu), **spełnia wymagania SST_OI-czystość M-21.08.00.**

Niespełnienie powyższych warunków skutkować będzie naliczeniem punktów karnych. Punkty karne **nie zostaną** naliczone, jeśli więcej niż **80%** obiektów inżynierskich **jest prawidłowo utrzymana** (w zakresie czyszczenia ich elementów konstrukcyjnych z produktów korozji ługującej oraz z czynników mogących wywoływać korozję biologiczną), a pozostała ich część (20%) zostanie doprowadzona do zgodności z wymaganiami **w ciągu 24 godzin** od stwierdzenia niedotrzymania standardu.

(i) Utrzymanie czystości w otoczeniu obiektu mostowego/przepustu

Jako otoczenie obiektu należy rozumieć oprócz samego obiektu także jego stożki, skarpy, schody oraz przestrzeń podmostową obejmującą teren pod pomostem oraz przeszkodę typu ciek wodny, torowisko, droga czy chodnik dla pieszych.

W przypadku mostu przez Wisłę w Knybawie (poz. nr 4 Załącznika nr 2.5 - TABELARYCZNE ZESTAWIENIE OBIEKTÓW MOSTOWYCH DLA CZĘŚCI NR 5), do otoczenia obiektu oprócz tego o czym mowa powyżej, zalicza się dodatkowo wszystkie pomieszczenia zlokalizowane w obu przyczółkach mostu, przy czym z uwagi na zintegrowanie konstrukcji, do przyczółka od str. Malborka zalicza się również konstrukcję łukową (nad drogą równoległą do wału) oraz pomieszczenia w przyczółku zlokalizowanym w nasypie drogowym.

W przypadku tuneli, przejść podziemnych oraz przepustów, do otoczenia obiektów zalicza się również przestrzeń nad poszczególnymi konstrukcjami (w granicach pasa drogowego).

Wykonawca usług zobowiązany jest do bieżącego, ręcznego zbierania z otoczenia obiektu wszelkich zanieczyszczeń organicznych i nieorganicznych typu liście, gałęzie, gruz budowlany, kamienie, złom, papiery, folie, szmaty, butelki, puszki, szkło, stare opony itp., załadunku ich na środki transportowe po zakończeniu prac i wywiezienia poza granice pasa drogowego (z utylizacją włącznie).

Od Wykonawcy usługi oczekuje się bieżącego monitorowania i regularnego sprzątania otoczenia obiektów objętych zamówieniem.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy **utrzymanie czystości w otoczeniu obiektu inżynierskiego** wykonane w wyżej określonym zakresie (i w terminach określonych w pkt. 3 niniejszego opisu), **spełnia wymagania SST_OI-czystość M-21.09.00.**

Niespełnienie powyższych warunków skutkować będzie naliczeniem punktów karnych.

Punkty karne **nie zostaną** naliczone, jeśli więcej niż **80%** obiektów **jest prawidłowo utrzymana** (w zakresie utrzymania czystości w ich otoczeniu), a pozostała ich część (20%) zostanie doprowadzona do zgodności z wymaganiami **w ciągu 24 godzin** od stwierdzenia niedotrzymania standardu.

(j) Utrzymanie zimowe

Oprócz zakresu zimowego utrzymania określonego w pkt. B.III OPZ (dotyczącego również obiektów mostowych i przepustów) utrzymanie zimowe obiektów mostowych w ramach niniejszego zamówienia, obejmuje dodatkowo w szczególności:

- ♦ Przygotowanie materiałów do usuwania śliskości – nie później niż do końca września każdego roku¹⁾ i ilości materiałów obejmujące dwumiesięczny zapas,
 - ¹⁾ Dotyczy materiałów do usuwania śliskości przewidzianych do składowania w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów. W przypadku pozostałych materiałów wykorzystywanych na obiektach do usuwania śliskości w ramach ZUD, termin przygotowania tych materiałów to koniec sierpnia każdego roku.
- ♦ Usuwanie śniegu i zalodzeń z jezdni w obszarze wpustów odwadniających, łapaczy ścieków skarpowych i urządzeń dylatacyjnych,
- ♦ Usuwanie śniegu i zalodzeń ze stref chodnikowych oraz schodów (nie dotyczy schodów skarpowych wykonanych jedynie na potrzeby służb utrzymaniowych),
- ♦ Usuwanie śniegu i zalodzeń z wyniesionych poboczy technicznych,
- ♦ Usuwanie śliskości na chodnikach i schodach po których odbywa się ruch pieszcy,
- ♦ Czyszczenie systemów odwadniających (kratek, osadników, kolektorów, ścieków skarpowych) i urządzeń dylatacyjnych z zalegającego piasku sypanego w czasie akcji zimowej,
- ♦ Usuwanie (stwarzających zagrożenie dla uczestników ruchu publicznego) sopli lodowych powstających na wylotach nieskanalizowanych rurek odwodnieniowych sączków i wpustów,
- ♦ Usuwanie (stwarzających zagrożenie dla uczestników ruchu publicznego) nawisów śnieżnych (tzw. „czap” śniegowych i/lub lodowych) powstających na wyeksponowanych elementach konstrukcyjnych (dźwigarach, ryglach, wieszakach, poprzecznicach, blokach kotwiących itp.) ustrojów nośnych obiektów mostowych (dotyczy w szczególności obiektów o konstrukcji łukowej, ramowej oraz typu extradosed).
- ♦ Prace porządkowe po sezonie zimowym.

W przypadku przepustów, oprócz zakresu zimowego utrzymania określonego w pkt. B.III OPZ, utrzymanie zimowe w ramach niniejszego zamówienia, obejmuje dodatkowo w szczególności:

- ♦ Likwidację zatorów, zlodzeń itp. powstających w strefach głowic oraz wnętrzach przepustów i utrudniających swobodny przepływ wód a przez to stwarzających możliwość podtapiania terenów przyległych
- ♦ Usuwanie śniegu i zalodzeń z jezdni w obszarze łapaczy ścieków skarpowych,
- ♦ Usuwanie śniegu i zalodzeń z wyniesionych poboczy technicznych,
- ♦ Czyszczenie ścieków skarpowych z zalegającego piasku sypanego w czasie akcji zimowej,
- ♦ Prace porządkowe po sezonie zimowym.

W przypadku przepustów, usuwanie śniegu i zalodzeń ze stref chodnikowych oraz usuwanie śliskości na chodnikach, po których odbywa się ruch pieszcy, należy uwzględnić w wycenie ZUD.

Częstość wykonywania poszczególnych czynności związanych z utrzymaniem obiektów w okresie zimy oraz maksymalny czas, w którym Wykonawca powinien usunąć skutki spowodowane

zjawiskami zimowymi, powinny być zgodne z wymaganiami określonymi w pkt. 3 i pkt. 4.4. niniejszego opisu.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy **utrzymanie zimowe** obiektów mostowych i przepustów wykonane w wyżej określonym zakresie (i w terminach określonych w pkt. 3 niniejszego opisu), **spełnia wymagania SST_OI-czystość M-21.10.00.**

Niespełnienie powyższych warunków skutkować będzie naliczeniem punktów karnych. Punkty karne **nie zostaną** naliczone, jeśli więcej niż **80%** obiektów **jest prawidłowo utrzymana** (w zakresie utrzymania zimowego), a pozostała ich część (20%) zostanie doprowadzona do zgodności z wymaganiami w terminach zgodnych z wymaganiami **pkt. 4.4.** niniejszego opisu. Ustala się, że terminy, o których mowa w pkt. 4.4. niniejszego opisu, zaczynają swój bieg z chwilą stwierdzenia niedotrzymania standardu.

(k) Bagrowanie przepustów

Bagrowanie przepustów obejmuje:

- ♦ Czyszczenie (bagrowanie) z namułu, ziemi, kamieni i nieczystości wnętrza przepustów,
- ♦ Czyszczenie z namułu, ziemi i kamieni rowów w bezpośrednim sąsiedztwie głowic przepustów (po 5,0 m z każdej strony),
- ♦ Załadowanie na środki transportowe, odwiezienie poza teren pasa drogowego i utylizację odspojonego gruntu, namułu, kamieni i nieczystości.

Bagrowanie powinno być wykonywane w miarę potrzeb i nie mniej niż dwukrotnie w ciągu roku, przy czym zakłada się, że pierwsze bagrowanie zostanie wykonane w okresie wiosennym (i nie później niż do końca maja), natomiast drugie – w okresie jesiennym (i nie później niż do końca października).

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy **utrzymanie czystości obejmujące bagrowanie przepustów** (oraz rowów i cieków w bezpośrednim ich sąsiedztwie) wykonane w wyżej określonym zakresie (i w terminach określonych w pkt. 3 niniejszego opisu), **spełnia wymagania SST_OI-czystość M-21.11.00.**

Niespełnienie powyższych warunków skutkować będzie naliczeniem punktów karnych. Punkty karne **nie zostaną** naliczone, jeśli więcej niż **80%** przepustów (oraz rowów i cieków w bezpośrednim ich sąsiedztwie) **jest prawidłowo utrzymana** (w zakresie bagrowania), a pozostała ich część (20%) zostanie doprowadzona do zgodności z wymaganiami **w ciągu 24 godzin** od stwierdzenia niedotrzymania standardu.

(II). ROBOTY KONSERWACYJNE

Działania konserwacyjne – objęte ceną ryczałtową – zapewniające estetykę i trwałość określonych elementów konstrukcyjnych poszczególnych obiektów mostowych i przepustów, obejmują swym zakresem:

- (l) Strefy chodnikowe
- (m) Balustrady
- (n) Bariery ochronne
- (o) Ekrany przeciwporażeniowe i przeciwhałasowe, słupy oświetleniowe, urządzenia obce, wózki rewizyjne z szynami
- (p) Belki gzymsowe

- (q) Ustroje niosące
- (r) Podpory
- (s) Urządzenia dylatacyjne
- (t) Łożyska
- (u) Elementy systemu odwodnienia
- (v) Otoczenie obiektu

Na obiektach nowych lub wyremontowanych, posiadających ważną Gwarancję Jakości wykonania, nie przewiduje się wykonywania robót konserwacyjnych objętych niniejszym zamówieniem.

Zasadność i zakres wykonania określonych robót konserwacyjnych na poszczególnych obiektach (i/lub w ich otoczeniu) określa każdorazowo TIM.

Zakłada się, że roboty konserwacyjne wykonywane będą przez **6 kolejnych miesięcy** w ciągu każdego roku kalendarzowego. Rozpoczęcie robót powinno nastąpić najpóźniej w **kwietniu**, zakończenie zaś najpóźniej we **wrześniu**.

Ze względu na charakter i zakres robót konserwacyjnych, dopuszcza się możliwość (przy sprzyjających warunkach atmosferycznych i każdorazowo za zgodą Zamawiającego), wykonywania pojedynczych czynności konserwacyjnych poza wskazanym okresem.

Podane w OPZ ilości progowe dla poszczególnych robót konserwacyjnych dotyczą **jednego roku kalendarzowego**.

W przypadku tego samego rodzaju robót konserwacyjnych (wykonywanych wg określonej, szczegółowej specyfikacji technicznej), ale przewidywanych na różnych elementach obiektu (dotyczy np. renowacyjnych powłok antykorozyjnych przewidywanych na elementach stalowych balustrad, barier ochronnych, osłon, ekranów, dylatacji, łożysk itp.) dopuszcza się możliwość zwiększenia wielkości progowych określonych dla jednych elementów (np. balustrad) kosztem ilości przewidywanych dla elementów innych (np. barier ochronnych). Zasadą jest, aby suma obmiarów powykonawczych tego samego rodzaju robót konserwacyjnych nie przekroczyła sumy ilości progowych określonych w zamówieniu.

W przypadku konieczności wykonania jakiejś roboty o charakterze konserwacyjnym, której ilość przekracza roczną wartość progową dla danego Rejonu, dopuszcza się dwie możliwości:

- ♦ Przekroczenie wartości progowej danego roku kosztem lat następnych,
- ♦ Przeniesienie zakresu przedmiotowych robót (pomniejszonego o wartość progową) oraz kosztów ich wykonania, do robót strukturalnych rozliczanych indywidualnie.

W uzasadnionych przypadkach i zawsze na wniosek Zamawiającego dopuszcza się możliwość zwiększenia obmiarowych ilości progowych poszczególnych rodzajów robót konserwacyjnych, określonych w niniejszym opisie **dla pojedynczego obiektu inżynierskiego**, z zachowaniem jednak całkowitej ilości poszczególnych rodzajów robót konserwacyjnych objętych ryczałtem.

Dokumentem potwierdzającym wykonanie robót konserwacyjnych w ramach bieżącego utrzymania obiektów mostowych danej części zamówienia (Rejonu), będzie protokół odbioru robót konserwacyjnych (RK_OM) na obiektach mostowych.

Wzór protokołu przedstawiono w Załączniku nr 21.

Dokumentem potwierdzającym wykonanie robót konserwacyjnych w ramach bieżącego utrzymania przepustów, będzie protokół odbioru robót konserwacyjnych (RK_P) na przepustach.

Wzór protokołu przedstawiono w Załączniku nr 22.

Ostateczne dopracowanie wzorów przedstawionych w Załącznikach nr 21 i 22 (oraz opracowanie wzorów dodatkowych protokołów potwierdzających wykonanie robót konserwacyjnych) nastąpi w trakcie realizacji robót.

(I) Strefy chodnikowe.

W ramach robót konserwacyjnych wykonywanych w strefach chodnikowych oraz w strefach poboczy technicznych obiektów mostowych, przewiduje się:

- (I)1 Likwidację lokalnych ubytków i uszkodzeń w warstwach nawierzchniowych lub nawierzchniowo-izolacjach.

Zakłada się następujące obmiarowe ilości progowe wykonywane w ramach robót konserwacyjnych w odniesieniu do pojedynczego obiektu:

- Obiekty mostowe o długości do 20,0 m ►max. do **3%** powierzchni chodników oraz wyniesionych poboczy
- Obiekty mostowe o długości od 20,01÷50,0 m ►max. do **2%** powierzchni chodników i wyniesionych poboczy technicznych
- Obiekty mostowe o długości większej niż 50,01 m ►max. do **1%** powierzchni chodników i wyniesionych poboczy

Całkowita ilość progowa robót objętych ryczałtem [a związanych z likwidacją lokalnych ubytków i uszkodzeń warstw nawierzchniowych i nawierzchniowo-izolacyjnych] dla poszczególnych Części zamówienia, to:

Część 1**10** m²

Część 2**40** m²

Część 3**10** m²

Część 4**15** m²

Część 5**40** m²

Naprawę nawierzchniowo-izolacji z żywic chemoutwardzalnych należy wykonać w oparciu o SST_OI_konserwacja M-15.02.10.

- (I)2 Wyrównanie uskoków i nierówności (poprzez przełożenie) oraz uzupełnienie lokalnych ubytków w chodnikach oraz opaskach dojść do obiektów, wykonanych z drobnowymiarowych elementów betonowych lub kamiennych.

Zakłada się następujące obmiarowe ilości progowe wykonywane w ramach robót konserwacyjnych w odniesieniu do pojedynczego obiektu:

- **4** m² – w przypadku przełożenia
- **2** m² – w przypadku uzupełnienia ubytków.

Całkowita ilość progowa robót objętych ryczałtem [a związanych z wyrównaniem uskoków i nierówności i/lub z uzupełnieniem lokalnych ubytków w chodnikach oraz opaskach dojść do obiektów, wykonanych z drobnowymiarowych elementów betonowych lub kamiennych] dla poszczególnych Części zamówienia, to:

Część 1**10** m²

Część 2**30** m²

Część 3**10** m²

Część 4**10** m²

Część 5**20** m²

Roboty wykonać w oparciu o SST_OI_konserwacja D-08.02.10.

- (I)3 Uzupełnienie lub naprawa uszczelnień styków między krawężnikami (spoinowanie) oraz między krawężnikami a elementami chodnikowymi i nawierzchnią.

Zakłada się następujące obmiarowe ilości progowe wykonywane w ramach robót konserwacyjnych w odniesieniu do pojedynczego obiektu:

- ▶ **2 m** – w przypadku uszczelnień styków między krawężnikami (spoinowania)
- ▶ **5 m** – w przypadku uszczelnień krawężników z elementami chodnikowymi i z nawierzchnią.

Całkowita ilość progowa robót objętych ryczałtem [a związanych z uzupełnianiem lub naprawą uszczelnień styków między krawężnikami (spoinowanie) oraz między krawężnikami a elementami chodnikowymi i nawierzchnią] dla poszczególnych Części zamówienia to:

Część 1 **10 m**

Część 2 **50 m**

Część 3 **10 m**

Część 4 **15 m**

Część 5 **60 m**

Roboty wykonać w oparciu o SST_OI_konserwacja M-19.01.10. oraz SST_OI_konserwacja M-20.03.10.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy **roboty konserwacyjne** (w obszarze stref chodnikowych) wykonane w wyżej określonym asortymencie oraz zakresie (i w terminach określonych w pkt. 3 niniejszego opisu), **spełniają wymagania stosownych SST_OI-konserwacja**, o których mowa w ppkt. (I) niniejszego opisu.

Niespełnienie powyższych warunków skutkować będzie naliczeniem punktów karnych.

Punkty karne **nie zostaną** naliczone, jeśli więcej niż **80%** zakresu robót konserwacyjnych (w obszarze stref chodnikowych) **jest prawidłowo wykonana**, a pozostała ich część (20%) zostanie doprowadzona do zgodności z wymaganiami w terminach zgodnych z wymaganiami **pkt. 4.4.** niniejszego opisu. Ustala się, że terminy, o których mowa w pkt. 4.4. niniejszego opisu, zaczynają swój bieg z chwilą stwierdzenia niedotrzymania standardu.

(m) Balustrady.

W ramach robót konserwacyjnych wykonywanych przy balustradach, przewiduje się:

- (m)1 Renowację malarskiej powłoki antykorozyjnej elementów stalowych balustrad.

Po sezonie zimowym, najpóźniej do końca czerwca każdego roku, przewiduje się renowację miejscową zabezpieczenia antykorozyjnego balustrad, ograniczoną do miejsc skorodowanych oraz miejsc z uszkodzeniami mechanicznymi powłok.

Przewidywana ilość progowa wymalowania dla pojedynczego obiektu, to:

- Przepusty i obiekty mostowe o długości do 20,0 m ▶ max. do **8%** ogólnej powierzchni elementów pokrytych powłoką antykorozyjną
- Obiekty mostowe o długości od 20,01÷50,0 m ▶ max. do **5%** ogólnej powierzchni elementów pokrytych powłoką antykorozyjną
- Obiekty mostowe o długości większej niż 50,01 m ▶ max. do **3%** ogólnej powierzchni elementów pokrytych powłoką antykorozyjną

W przypadku wszystkich przepustów oraz obiektów mostowych o długości mniejszej lub równej 130,0 m, najpóźniej w **drugim i piątym** roku umowy, przewiduje się wykonanie

renowacji miejscowej [z przemalowaniem całej ostatniej powłoki], wszystkich elementów balustrad. Termin wykonania tego wymalowania to koniec września.

Powierzchnia całkowita dla pojedynczego, nawierzchniowego przemalowania wszystkich elementów balustrad stalowych [dotyczy wszystkich przepustów oraz obiektów mostowych o długości mniejszej lub równej 130,0 m.] dla poszczególnych Części zamówienia to:

Część 1**638** m² w drugim roku oraz **1267** m² w roku piątym

Część 2**1274** m² w drugim roku oraz **1342** m² w roku piątym

Część 3**950** m² w drugim roku oraz **843** m² w roku piątym

Część 4**2047** m² w drugim roku oraz **2547** m² w roku piątym

Część 5**1719** m² w drugim roku oraz **1978** m² w roku piątym

Całkowita ilość progowa robót objętych ryczałtem [związanych z renowacją powłoki antykorozyjnej konstrukcji balustrad (bez uwzględnienia dwukrotnego przemalowania ostatniej powłoki, o której mowa powyżej)] dla poszczególnych Części zamówienia to:

Część 1**50** m²

Część 2**100** m²

Część 3**30** m²

Część 4**40** m²

Część 5**80** m²

Malowanie elementów stalowych należy wykonać w oparciu o SST_OI_konserwacja M-14.02.10.

Renowacja powłoki antykorozyjnej nie dotyczy balustrad aluminiowych.

(m)2 Renowację powłoki antykorozyjnej, wystających, skorodowanych fragmentów kotew mocujących balustrady.

Przyjmuje się, że ilość robót objętych ryczałtem [a związanych z renowacją powłoki antykorozyjnej wystających, skorodowanych fragmentów kotew mocujących balustrady] dla poszczególnych Części zamówienia, zawiera się w ilościach progowych „Renowacji malarskiej powłoki antykorozyjnej elementów stalowych balustrad” oraz „Renowacji powłoki antykorozyjnej elementów barier posiadających (jako zabezpieczenie antykorozyjne) jedynie powłokę cynkową” określonych odpowiednio w ppkt. (m)1.2 oraz (n)2 niniejszego opisu Wykonanie robót w oparciu o SST_OI_konserwacja M-14.02.10. oraz M-14.02.11.

(m)3 Renowację zabezpieczenia antykorozyjnego powierzchni betonowych słupków balustrad

Przyjmuje się, że ilość robót objętych ryczałtem [a związanych z renowacją powłoki antykorozyjnej elementów betonowych balustrad] dla poszczególnych Części zamówienia, zawiera się w ilościach progowych „Renowacji zabezpieczenia antykorozyjnego powierzchni betonowych belek gzymsowych” określonych w ppkt. (p)2 niniejszego opisu.

Malowanie elementów betonowych balustrad należy wykonać w oparciu o SST_OI_konserwacja M-15.01.10.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy **roboty konserwacyjne** (w obszarze balustrad) wykonane w wyżej określonym asortymencie oraz zakresie (i w terminach określonych w pkt. 3 niniejszego opisu), **spełniają wymagania stosownych SST_OI-konserwacja**, o których mowa w pkt. (m) niniejszego opisu.

Niespełnienie powyższych warunków skutkować będzie naliczeniem punktów karnych. Punkty karne **nie zostaną** naliczone, jeśli więcej niż **80%** zakresu robót konserwacyjnych

(w obszarze balustrad) **jest prawidłowo wykonana**, a pozostała ich część (20%) zostanie doprowadzona do zgodności z wymaganiami w terminach zgodnych z wymaganiami **pkt. 4.4.** niniejszego opisu. Ustala się, że terminy, o których mowa w pkt. 4.4. niniejszego opisu, zaczynają swój bieg z chwilą stwierdzenia niedotrzymania standardu.

(n) Bariery ochronne.

W ramach robót konserwacyjnych wykonywanych przy barierach ochronnych, przewiduje się:

- (n)1 Renowację powłoki antykorozyjnej elementów barier ochronnych pokrytych powłokami malarskimi.

Po sezonie zimowym, najpóźniej do końca czerwca każdego roku, przewiduje się renowację miejscową zabezpieczenia antykorozyjnego (wszystkich tych elementów barier ochronnych, które posiadają – jako zabezpieczenie antykorozyjne – powłoki malarskie), ograniczoną do miejsc skorodowanych oraz miejsc z uszkodzeniami mechanicznymi powłok.

Przewidywana ilość progowa wymalowania dla pojedynczego obiektu, to:

- obiekty mostowe o długości do 20,0 m ►max. do **8%** ogólnej powierzchni elementów pokrytych powłoką antykorozyjną
- obiekty mostowe o długości od 20,01÷50,0 m ►max. do **5%** ogólnej powierzchni elementów pokrytych powłoką antykorozyjną
- obiekty mostowe o długości większej niż 50,01 m ►max. do **3%** ogólnej powierzchni elementów pokrytych powłoką antykorozyjną

Przyjmuje się, że ilość robót objętych ryczałtem [a związanych z renowacją powłoki antykorozyjnej elementów barier ochronnych pokrytych powłokami malarskimi] dla poszczególnych Części zamówienia, zawiera się w ilościach progowych „Renowacji malarskiej powłoki antykorozyjnej elementów stalowych balustrad” określonych w ppkt. (m)1.1 i (m)1.2 niniejszego opisu.

Malowanie elementów stalowych barier – w oparciu o SST_OI_konserwacja M-14.02.10.

- (n)2 Renowację powłoki antykorozyjnej elementów barier posiadających (jako zabezpieczenie antykorozyjne) jedynie powłokę cynkową.

W przypadku elementów barier zabezpieczonych fabrycznie przez metalizację, renowacyjne malowanie ich elementów przewiduje się ograniczyć jedynie do miejsc skorodowanych.

Zakładana ilość progowa wymalowania dla tego typu barier (w odniesieniu do pojedynczego obiektu) to max. do **3%** ogólnej powierzchni elementów barier zabezpieczonych przez metalizację.

Całkowita ilość progowa robót objętych ryczałtem [związanych z renowacją powłoki antykorozyjnej elementów barier posiadających (jako zabezpieczenie antykorozyjne) jedynie powłokę cynkową] dla poszczególnych Części zamówienia, to:

Część 1**5** m²

Część 2**20** m²

Część 3**5** m²

Część 4**5** m²

Część 5**15** m²

Wykonanie robót w oparciu o SST_OI_konserwacja M-14.02.11.

- (n)3 Renowację powłoki antykorozyjnej, wystających, skorodowanych fragmentów kotew mocujących bariery.

Przyjmuje się, że ilość robót objętych ryczałtem [a związanych z renowacją powłoki antykorozyjnej wystających, skorodowanych fragmentów kotew mocujących bariery] dla poszczególnych Części zamówienia, zawiera się w ilościach progowych „Renowacji malarskiej powłoki antykorozyjnej elementów stalowych balustrad” oraz „Renowacji powłoki antykorozyjnej elementów barier posiadających (jako zabezpieczenie antykorozyjne) jedynie powłokę cynkową” określonych odpowiednio w ppkt. (m)1.2 oraz (n)2 niniejszego opisu.

Wykonanie robót w oparciu o SST_OI_konserwacja M-14.02.11.

- (n)4 Wymianę skorodowanych łączników barier lub renowację zniszczonego ich zabezpieczenia antykorozyjnego.

Zakładana ilość progowa (w odniesieniu do pojedynczego obiektu) wykonywana w ramach ryczałtu to max. do **10 kg** łączników.

Całkowita ilość progowa robót objętych ryczałtem [związanych z wymianą skorodowanych łączników barier] dla poszczególnych Części zamówienia, to:

Część 1**10 kg**

Część 2**40 kg**

Część 3**10 kg**

Część 4**15 kg**

Część 5**50 kg**

Wymianę łączników należy wykonać zgodnie z wymaganiami SST_OI_konserwacja M-19.01.12.

W przypadku istnienia większej ilości skorodowanych łączników, przewiduje się renowację ich powłoki antykorozyjnej, wykonaną zgodnie z wymaganiami SST_OI_konserwacja M-14.02.11.

Przyjmuje się, że ilość robót objętych ryczałtem [a związanych z renowacją zniszczonego zabezpieczenia antykorozyjnego łączników barier] dla poszczególnych Części zamówienia, zawiera się w ilościach progowych „Renowacji malarskiej powłoki antykorozyjnej elementów stalowych balustrad” określonej w ppkt. (n)2 niniejszego opisu.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy **roboty konserwacyjne** (w obszarze barier ochronnych) wykonane w wyżej określonym asortymencie oraz zakresie (i w terminach określonych w pkt. 3 niniejszego opisu), **spełniają wymagania stosownych SST_OI-konserwacja**, o których mowa w pkt. (n) niniejszego opisu.

Niespełnienie powyższych warunków skutkować będzie naliczeniem punktów karnych.

Punkty karne **nie zostaną** naliczone, jeśli więcej niż **80%** zakresu robót konserwacyjnych (w obszarze barier ochronnych) **jest prawidłowo wykonana**, a pozostała ich część (20%) zostanie doprowadzona do zgodności z wymaganiami w terminach zgodnych z wymaganiami **pkt. 4.4.** niniejszego opisu. Ustala się, że terminy, o których mowa w pkt. 4.4. niniejszego opisu, zaczynają swój bieg z chwilą stwierdzenia niedotrzymania standardu.

(o) Ekrany przeciwporażeniowe i przeciwhałasowe, słupy oświetleniowe, urządzenia obce, wózki rewizyjne z szynami.

W ramach robót konserwacyjnych wykonywanych przy ekranach, słupach, urządzeniach obcych i wózkach rewizyjnych, przewiduje się:

- (o)1 Renowację malarskiej powłoki antykorozyjnej elementów stalowych ekranów, dolnych stref słupów oświetleniowych oraz urządzeń obcych i wózków rewizyjnych z szynami.

Po sezonie zimowym, najpóźniej do końca czerwca każdego roku, przewiduje się renowację miejscową zabezpieczenia antykorozyjnego wymienionych elementów, ograniczoną do miejsc skorodowanych oraz miejsc z uszkodzeniami mechanicznymi.

Zakładana ilość progowa wymalowania (w odniesieniu do pojedynczego obiektu) dla każdego z wymienionych elementów, to ►max. do **5%** ogólnej powierzchni elementów pokrytych powłoką antykorozyjną.

Jako dolną strefę słupa oświetleniowego, należy rozumieć 2,0 m słupa liczone od powierzchni chodnika.

Całkowita ilość progowa robót objętych ryczałtem [związanych z renowacją powłoki antykorozyjnej elementów stalowych ekranów, dolnych stref słupów oświetleniowych oraz urządzeń obcych i wózków rewizyjnych z szynami] dla poszczególnych Części zamówienia, to:

Część 1**0** m2

Część 2**30** m2

Część 3**5** m2

Część 4**10** m2

Część 5**30** m2

Malowanie elementów stalowych w oparciu o SST_OI_konserwacja M-14.02.10.

- (o)2 Renowację powłoki antykorozyjnej, wystających, skorodowanych fragmentów kotew mocujących ekrany oraz słupy.

Przyjmuje się, że ilość robót objętych ryczałtem [a związanych z renowacją powłoki antykorozyjnej wystających, skorodowanych fragmentów kotew mocujących ekrany oraz słupy] dla poszczególnych Części zamówienia, zawiera się w ilościach progowych „Renowacji malarskiej powłoki antykorozyjnej elementów stalowych balustrad” oraz „Renowacji powłoki antykorozyjnej elementów barier posiadających (jako zabezpieczenie antykorozyjne) jedynie powłokę cynkową” określonych odpowiednio w ppkt. (m)1.2 oraz (n)2 niniejszego opisu

Wykonanie robót w oparciu o SST_OI_konserwacja M-14.02.10. oraz M-14.02.11.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy **roboty konserwacyjne** (w obszarze ekranów przeciwporażeniowych i przeciwhałasowych, słupów oświetleniowych, urządzeń obcych, wózków rewizyjnych z szynami) wykonane w wyżej określonym asortymencie oraz zakresie (i w terminach określonych w pkt. 3 niniejszego opisu), **spełniają wymagania stosownych SST_OI-konserwacja**, o których mowa w pkt. (o) niniejszego opisu.

Niespełnienie powyższych warunków skutkować będzie naliczeniem punktów karnych.

Punkty karne **nie zostaną** naliczone, jeśli więcej niż **80%** zakresu robót konserwacyjnych (w obszarze ekranów przeciwporażeniowych i przeciwhałasowych, słupów oświetleniowych, urządzeń obcych, wózków rewizyjnych z szynami) **jest prawidłowo wykonana**, a pozostała ich część (20%) zostanie doprowadzona do zgodności z wymaganiami w terminach zgodnych z wymaganiami **pkt. 4.4.** niniejszego opisu. Ustala się, że terminy, o których mowa w pkt. 4.4. niniejszego opisu, zaczynają swój bieg z chwilą stwierdzenia niedotrzymania standardu.

(p) Belki gzymsowe.

- (p)1 Likwidacja lokalnych ubytków i wykruszeń betonu w elementach betonowych monolitycznych belek gzymsowych.

Zakłada się następujące obmiarowe ilości progowe wykonywane w ramach ryczału dla pojedynczego obiektu:

- obiekty o długości do 20,0 m i przepusty ►max. do **0,1** m³ materiału wypełniającego ubytki
- obiekty o długości od 20,01÷50,0 m ►max. do **0,15** m³ materiału wypełniającego ubytki
- obiekty o długości większej niż 50,01 m ►max. do **0,2** m³ materiału wypełniającego ubytki

Całkowita ilość progowa robót objętych ryczałem [a związanych z likwidacją lokalnych ubytków i wyruszeń betonu w gzymsach monolitycznych] dla poszczególnych Części zamówienia to:

Część 1**0,25** m³

Część 2**0,5** m³

Część 3**0,25** m³

Część 4**0,25** m³

Część 5**0,35** m³

Naprawę ubytków należy wykonać w oparciu o [SST_OI_konserwacja M-13.01.09.](#)

(p)2 Renowacja zabezpieczenia antykorozyjnego powierzchni betonowych.

Malowanie dotyczy jedynie tych stref gzymsów, w których powłoka ochronna została uszkodzona (odspojenia, pęknięcia, łuszczenie itp.) lub wykonywana była w ramach robót konserwacyjnych niniejszego zamówienia – lokalna naprawa ubytków i wykruszeń betonu.

Roboty należy wykonać po sezonie zimowym, najpóźniej do końca czerwca każdego roku.

Zakłada się następujące obmiarowe ilości progowe wykonywane w ramach ryczału, dla pojedynczego obiektu:

- obiekty o długości do 20,0 m i przepusty ►max. do **5%** powierzchni gzymsów
- obiekty o długości od 20,01÷50,0 m ►max. do **4%** powierzchni gzymsów
- obiekty o długości większej niż 50,01 m ►max. do **3%** powierzchni gzymsów.

Całkowita ilość robót objętych ryczałem [a związanych z renowacją zabezpieczenia antykorozyjnego powierzchni betonowej] dla poszczególnych Części zamówienia, to:

Część 1**15** m²

Część 2**60** m²

Część 3**25** m²

Część 4**25** m²

Część 5**40** m²

Renowacja częściowa zabezpieczenia antykorozyjnego powierzchni betonowej, powinna zostać wykonana w oparciu o [SST_OI_konserwacja M-15.01.10.](#)

(p)3 Renowacja powłoki antykorozyjnej elementów stalowych.

Malowanie dotyczy jedynie tych stref gzymsów, w których powłoka ochronna została uszkodzona (odspojenia, łuszczenie itp.) lub widoczne są ślady korozji.

Roboty należy wykonać po sezonie zimowym, najpóźniej do końca czerwca każdego roku.

Zakłada się następujące obmiarowe ilości progowe wykonywane w ramach ryczału, dla pojedynczego obiektu mostowego:

- obiekty o długości do 20,0 m ►max. do **5%** powierzchni gzymsów
- obiekty o długości od 20,01÷50,0 m ►max. do **4%** powierzchni gzymsów
- obiekty o długości większej niż 50,01 m ►max. do **3%** powierzchni gzymsów.

Całkowita ilość robót objętych ryczałtem [a związanych z renowacją powłoki antykorozyjnej elementów stalowych] dla poszczególnych Części zamówienia to:

Część 10 m2

Część 20 m2

Część 35 m2

Część 40 m2

Część 550 m2

Renowację miejscową zabezpieczenia antykorozyjnego powierzchni stalowej, należy wykonać w oparciu o SST_OI_konserwacja M-14.02.10.

- (p)4 Uzupełnienie lub naprawa uszczelnień styków i pęknięć pomiędzy prefabrykatami gzymsowymi (spoinowanie) oraz między prefabrykatami a elementami chodnikowymi materiałem klejaco-uszczelniającym.

Zakłada się następujące obmiarowe ilości progowe wykonywane w ramach ryczałtu, dla poszczególnych obiektów:

- obiekty o długości do 20,0 m i przepusty ►max. do **2,0 m** styku

- obiekty o długości od 20,01÷50,0 m ►max. do **3,0 m** styku

- obiekty o długości większej niż 50,01 m ►max. do **5,0 m** styku

Całkowita ilość robót objętych ryczałtem [a związanych z uzupełnieniem lub naprawą uszczelnień styków i pęknięć pomiędzy prefabrykatami gzymsowymi (spoinowanie) oraz pomiędzy prefabrykatami a elementami chodnikowymi] dla poszczególnych Części zamówienia, to:

Część 13 m

Część 215 m

Część 33 m

Część 43 m

Część 55 m

Roboty wykonać w oparciu o SST_OI_konserwacja M-19.01.10.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy **roboty konserwacyjne** (w obszarze belek gzymsowych) wykonane w wyżej określonym asortymencie oraz zakresie (i w terminach określonych w pkt. 3 niniejszego opisu), **spełniają wymagania stosownych SST_OI-konserwacja**, o których mowa w pkt. (p) niniejszego opisu.

Niespełnienie powyższych warunków skutkować będzie naliczeniem punktów karnych.

Punkty karne **nie zostaną** naliczone, jeśli więcej niż **80%** zakresu robót konserwacyjnych (w obszarze belek gzymsowych) **jest prawidłowo wykonana**, a pozostała ich część (20%) zostanie doprowadzona do zgodności z wymaganiami w terminach zgodnych z wymaganiami **pkt. 4.4.** niniejszego opisu. Ustala się, że terminy, o których mowa w pkt. 4.4. niniejszego opisu, zaczynają swój bieg z chwilą stwierdzenia niedotrzymania standardu.

(q) Ustroje niosące.

- (q)1 Likwidacja lokalnych ubytków i wyruszeń betonu w elementach betonowych ustrojów nośnych.

Zakłada się następujące obmiarowe ilości progowe wykonywane w ramach ryczałtu dla pojedynczego obiektu:

- przepusty ►max. do **0,1 m3** materiału wypełniającego ubytki

[podana wielkość progowa obejmuje również głowice (ścianki czołowe) przepustów oraz spoinowanie elementów betonowych przepustów prefabrykowanych].

- obiekty mostowe o długości do 20,0 m ►max. do **0,2** m³ materiału wypełniającego ubytki
- obiekty mostowe o długości od 20,01÷50,0 m ►max. do **0,3** m³ materiału wypełniającego ubytki
- obiekty mostowe o długości większej niż 50,01 m ►max. do **0,4** m³ materiału wypełniającego ubytki

Całkowita ilość progowa robót objętych ryczałtem [a związanych z likwidacją lokalnych ubytków i wyruszeń betonu w elementach betonowych ustrojów nośnych] dla poszczególnych Części zamówienia to:

Część 1**0,2** m³

Część 2**0,6** m³

Część 3**0,2** m³

Część 4**0,3** m³

Część 5**0,4** m³

Naprawę ubytków należy wykonać w oparciu o SST_OI_konserwacja M-13.01.09.

(q)2 Renowacja zabezpieczenia antykorozyjnego powierzchni betonowych ustrojów nośnych.

Malowanie dotyczy jedynie tych stref betonowych ustrojów nośnych (posiadających powłoki ochronne), w których powłoka ochronna została uszkodzona (odspojenia, pęknięcia, łuszczenie itp.) lub wykonywana była w ramach robót konserwacyjnych niniejszego zamówienia - lokalna naprawa ubytków i wykruszeń betonu.

Zakłada się następujące obmiarowe ilości progowe wykonywane w ramach ryczałtu, dla pojedynczego obiektu:

- przepusty ►max. do **5%** powierzchni posiadającej powłokę [podana wielkość progowa obejmuje również głowice (ścianki czołowe) przepustów].
- obiekty mostowe o długości do 20,0 m ►max. do **5%** powierzchni posiadającej powłokę
- obiekty mostowe o długości od 20,01÷50,0 m ►max. do **3%** powierzchni posiadającej powłokę
- obiekty mostowe o długości większej niż 50,01 m ►max. do **2%** powierzchni posiadającej powłokę.

Całkowita ilość robót objętych ryczałtem [a związanych z renowacją zabezpieczenia antykorozyjnego powierzchni betonowych ustrojów nośnych] dla poszczególnych Części zamówienia to:

Część 1**20** m²

Część 2**80** m²

Część 3**20** m²

Część 4**30** m²

Część 5**60** m²

Renowacja częściowa zabezpieczenia antykorozyjnego powierzchni betonowej, powinna zostać wykonana w oparciu o SST_OI_konserwacja M-15.01.10.

(q)3 Renowacja malarskiej powłoki antykorozyjnej elementów stalowych ustrojów nośnych

Malowanie dotyczy jedynie tych stref konstrukcji, w których powłoka ochronna została uszkodzona (odspojenia, łuszczenie itp.) lub widoczne są ślady korozji.

Zakłada się następujące obmiarowe ilości progowe wykonywane w ramach ryczału, dla pojedynczych obiektów:

- przepusty ►max. do **5%** ogólnej powierzchni elementów pokrytych powłoką antykorozyjną
- obiekty mostowe o długości do 20,0 m ►max. do **5%** ogólnej powierzchni elementów pokrytych powłoką antykorozyjną
- obiekty mostowe o długości od 20,01÷50,0 m ►max. do **3%** ogólnej powierzchni elementów pokrytych powłoką antykorozyjną
- obiekty mostowe o długości większej niż 50,01 m ►max. do **2%** ogólnej powierzchni elementów pokrytych powłoką antykorozyjną.

Całkowita ilość robót objętych ryczałem [a związanych z renowacją malarskiej powłoki antykorozyjnej elementów stalowych ustrojów nosnych] dla poszczególnych Części zamówienia to:

Część 1**10** m²

Część 2**50** m²

Część 3**20** m²

Część 4**15** m²

Część 5**200** m²

Renowację miejscową zabezpieczenia antykorozyjnego powierzchni stalowych, należy wykonać w oparciu o SST_OI_konserwacja M-14.02.10.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy **roboty konserwacyjne** (w obszarze ustrojów nośnych) wykonane w wyżej określonym asortymencie oraz zakresie (i w terminach określonych w pkt. 3 niniejszego opisu), **spełniają wymagania stosownych SST_OI-konserwacja**, o których mowa w pkt. (q) niniejszego opisu.

Niespełnienie powyższych warunków skutkować będzie naliczeniem punktów karnych.

Punkty karne **nie zostaną** naliczone, jeśli więcej niż **80%** zakresu robót konserwacyjnych (w obszarze ustrojów nośnych) **jest prawidłowo wykonana**, a pozostała ich część (20%) zostanie doprowadzona do zgodności z wymaganiami w terminach zgodnych z wymaganiami **pkt. 4.4.** niniejszego opisu. Ustala się, że terminy, o których mowa w pkt. 4.4. niniejszego opisu, zaczynają swój bieg z chwilą stwierdzenia niedotrzymania standardu.

(r) Podpory.

- (r)1 Likwidacja lokalnych ubytków i wykruszeń betonu w elementach betonowych podpór (obejmujących fundamenty, korpusy, skrzydła przyczółkowe, mury oporowe, słupy i rygle, ławy, wnęki oraz ciosy podłożyskowe itp.)

Zakłada się następujące obmiarowe ilości progowe wykonywane w ramach ryczału dla pojedynczego obiektu:

- przepusty ►max. do **0,05 m³** materiału wypełniającego ubytki
- obiekty mostowe o długości do 20,0 m ►max. do **0,15 m³** materiału wypełniającego ubytki
- obiekty mostowe o długości od 20,01÷50,0 m ►max. do **0,2 m³** materiału wypełniającego ubytki
- obiekty mostowe o długości większej niż 50,01 m ►max. do **0,3 m³** materiału wypełniającego ubytki

Całkowita ilość robót objętych ryczałtem [a związanych z likwidacją lokalnych ubytków i wykruszeń betonu w elementach betonowych podpór] dla poszczególnych Części zamówienia to:

Część 1**0,2** m3

Część 2**0,5** m3

Część 3**0,2** m3

Część 4**0,2** m3

Część 5**0,3** m3

Naprawę ubytków należy wykonać w oparciu o SST_OI_konserwacja M-13.01.09.

(r)2 Renowacja zabezpieczenia antykorozyjnego powierzchni betonowych podpór.

Malowanie dotyczy jedynie tych stref betonowych podpór (posiadających powłoki ochronne), w których powłoka ochronna została uszkodzona (odspojenia, pęknięcia, łuszczenie itp.) lub wykonywana była w ramach robót konserwacyjnych niniejszego zamówienia - lokalna naprawa ubytków i wykruszeń betonu.

Zakłada się następujące obmiarowe ilości progowe wykonywane w ramach ryczałtu, dla pojedynczego obiektu:

- przepusty ►max. do **5%** powierzchni posiadającej powłokę
- obiekty mostowe o długości do 20,0 m ►max. do **5%** powierzchni posiadającej powłokę
- obiekty mostowe o długości od 20,01÷50,0 m ►max. do **3%** powierzchni posiadającej powłokę
- obiekty mostowe o długości większej niż 50,01 m ►max. do **2%** powierzchni posiadającej powłokę.

Całkowita ilość robót objętych ryczałtem [a związanych z renowacją zabezpieczenia antykorozyjnego powierzchni betonowych podpór] dla poszczególnych Części zamówienia, to:

Część 1**15** m2

Część 2**80** m2

Część 3**15** m2

Część 4**20** m2

Część 5**50** m2

Renowacja częściowa zabezpieczenia antykorozyjnego powierzchni betonowej, powinna zostać wykonana w oparciu o SST_OI_konserwacja M-15.01.10.

(r)3 Renowacja malarskiej powłoki antykorozyjnej elementów stalowych podpór

Malowanie dotyczy jedynie tych elementów stalowych podpór, w których powłoka ochronna została uszkodzona (odspojenia, łuszczenie itp.) lub widoczne są ślady korozji.

Przyjmuje się, że ilość robót objętych ryczałtem [a związanych z renowacją malarskiej powłoki antykorozyjnej elementów stalowych podpór] dla poszczególnych Części zamówienia zawiera się w ilościach progowych „Renowacji malarskiej powłoki antykorozyjnej elementów stalowych ustrojów nośnych” określonych w ppkt. (q)3 niniejszego opisu.

Renowację malarskiej powłoki antykorozyjnej elementów stalowych podpór należy wykonać w oparciu o SST_OI_konserwacja M-14.02.10.

(r)4 Naprawa lub uzupełnienie lokalnych uszkodzeń w spoinowaniu elementów kamiennych podpór

Ilość progowa objęta ryczałtem dla pojedynczego obiektu wyposażonego w podpory o konstrukcji kamiennej to ► max. do **10 m** naprawionego lub uzupełnionego spoinowania ciosów kamiennych podpór (dotyczy zarówno obiektów mostowych jak i przepustów).

Przyjmuje się, że ilość robót objętych ryczałtem [a związanych z naprawą lub uzupełnianiem lokalnych uszkodzeń w spoinowaniu elementów kamiennych podpór] dla poszczególnych Części zamówienia, zawiera się w ilościach progowych „Likwidacji lokalnych ubytków i wykruszeń betonu w elementach betonowych podpór” określonych w ppkt. (r)1 niniejszego opisu.

Wykonanie robót w oparciu o SST_OI_konserwacja M-13.05.10.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy **roboty konserwacyjne** (w obszarze podpór) wykonane w wyżej określonym asortymencie oraz zakresie (i w terminach określonych w pkt. 3 niniejszego opisu), **spełniają wymagania stosownych SST_OI-konserwacja**, o których mowa w pkt. (r) niniejszego opisu.

Niespełnienie powyższych warunków skutkować będzie naliczeniem punktów karnych.

Punkty karne **nie zostaną** naliczone, jeśli więcej niż **80%** zakresu robót konserwacyjnych (w obszarze podpór) **jest prawidłowo wykonana**, a pozostała ich część (20%) zostanie doprowadzona do zgodności z wymaganiami w terminach zgodnych z wymaganiami **pkt. 4.4.** niniejszego opisu. Ustala się, że terminy, o których mowa w pkt. 4.4. niniejszego opisu, zaczynają swój bieg z chwilą stwierdzenia niedotrzymania standardu.

(s) Urządzenia dylatacyjne.

W ramach robót konserwacyjnych wykonywanych przy dylatacjach, przewiduje się m.in.:

- (s)1 Renowację malarskiej powłoki antykorozyjnej elementów stalowych urządzenia dylatacyjnego (łącznie z blachami maskującymi szczeliny dylatacyjne oraz ewentualnymi elementami odwodnienia dylatacji).

Przyjmuje się, że ilość robót objętych ryczałtem [a związanych z renowacją malarskiej powłoki antykorozyjnej elementów stalowych urządzenia dylatacyjnego] dla poszczególnych Części zamówienia, zawiera się w ilościach progowych „Renowacji malarskiej powłoki antykorozyjnej elementów stalowych ustrojów nośnych” określonych w ppkt. (q)3 niniejszego opisu.

- (s)2 Dokręcenie (w miarę potrzeb) poluzowanych śrub w połączeniach rozłącznych dylatacji blokowych, modułowych i palczastych
- (s)3 Uzupełnienie (w miarę potrzeb) brakujących łączników i akcesoriów połączeń rozłącznych dylatacji blokowych, modułowych i palczastych
- (s)4 Uzupełnianie (lub wymianę uszkodzonych) i antykorozyję śrub mocujących elementy dylatacji (w tym również elementy blach maskujących szczeliny dylatacyjne oraz elementy odwodnia dylatacji)
- (s)5 Przetarcie gliceryną (raz w roku, najpóźniej do końca czerwca), narażonych na promieniowanie UV, widocznych powierzchni elementów gumowych dylatacji modułowych (nie dotyczy powierzchni gumy w części przejazdowej urządzenia dylatacyjnego)
- (s)6 Uszczelnianie w miarę potrzeb (klejaco-uszczelniającym kitem wykonanym na bazie elastomeru poliuretanowego) styków elementów pomostu takich jak krawężniki, kapy chodnikowe, deski gzymsowe itp. z elementami urządzeń dylatacyjnych

(s)7 Naprawę (w miarę potrzeb) lokalnych uszkodzeń fartuchów (oraz ich zakotwień) stanowiących element systemu odwodnienia dylatacji palczastych.

(s)8 Uszczelnienie styków urządzeń dylatacyjnych z warstwami nawierzchniowymi.

Ilość progowa objęta ryczałtem dla pojedynczego obiektu to ► max. do **20** m uszczelnienia styków urządzeń dylatacyjnych z warstwami nawierzchniowymi.

Całkowita ilość robót objętych ryczałtem [a związanych z uszczelnieniem styków urządzeń dylatacyjnych z warstwami nawierzchniowymi] dla poszczególnych Części zamówienia, to:

Część 1**15** m

Część 2**60** m

Część 3**15** m

Część 4**20** m

Część 5**60** m

(s)9 Likwidację spękań (i rozszczelnień styków) w przypadku bitumicznych przykryć dylatacyjnych.

Przyjmuje się, że ilość robót objętych ryczałtem [a związanych z likwidacją spękań (i rozszczelnień styków) w przypadku bitumicznych przykryć dylatacyjnych] dla poszczególnych Części zamówienia, zawiera się w ilościach progowych „Uszczelnienia styków urządzeń dylatacyjnych z warstwami nawierzchniowymi” określonych w ppkt. (s)8 niniejszego opisu.

Konserwację urządzeń dylatacyjnych w zależności od typu dylatacji oraz rodzaju czynności należy wykonać w oparciu o:

- ♦ SST_OI_konserwacja M-18.01.10. – w przypadku szczelnych urządzeń dylatacyjnych typu modułowego i blokowego
- ♦ SST_OI_konserwacja M-18.01.11. – w przypadku bitumicznych przykryć dylatacyjnych
- ♦ SST_OI_konserwacja M-18.01.12. – w przypadku palczastych urządzeń dylatacyjnych
- ♦ SST_OI_konserwacja M-14.02.10. – w przypadku renowacji malarskiej powłoki antykorozyjnej elementów stalowych urządzenia dylatacyjnego
- ♦ SST_OI_konserwacja M-19.01.10. – w przypadku uszczelniania styków elementów dylatacji z elementami pomostu (tj. krawężniki, kapy chodnikowe, deski gzymsowe itp.)
- ♦ SST_OI_konserwacja M-20.03.10. – w przypadku uszczelniania styków urządzeń dylatacyjnych z warstwami nawierzchniowymi.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy **roboty konserwacyjne** (w obszarze urządzeń dylatacyjnych) wykonane w wyżej określonym asortymencie oraz zakresie (i w terminach określonych w pkt. 3 niniejszego opisu), **spełniają wymagania stosownych SST_OI-konserwacja**, o których mowa w pkt. (s) niniejszego opisu.

Niespełnienie powyższych warunków skutkować będzie naliczeniem punktów karnych.

Punkty karne **nie zostaną** naliczone, jeśli więcej niż **80%** zakresu robót konserwacyjnych (w obszarze urządzeń dylatacyjnych) **jest prawidłowo wykonana**, a pozostała ich część (20%) zostanie doprowadzona do zgodności z wymaganiami w terminach zgodnych z wymaganiami **pkt. 4.4.** niniejszego opisu. Ustala się, że terminy, o których mowa w pkt. 4.4. niniejszego opisu, zaczynają swój bieg z chwilą stwierdzenia niedotrzymania standardu.

(t) Łożyska

W ramach robót konserwacyjnych wykonywanych przy łożyskach, przewiduje się m.in.:

- (t)1 Renowację malarskiej powłoki antykorozyjnej elementów stalowych łożysk (łącznie z elementami ich zakotwień)

Przyjmuje się, że ilość robót objętych ryczałtem [a związanych z renowacją malarskiej powłoki antykorozyjnej elementów stalowych łożysk (łącznie z elementami ich zakotwień)] dla poszczególnych Części zamówienia, zawiera się w ilościach progowych „Renowacji malarskiej powłoki antykorozyjnej elementów stalowych ustrojów nośnych” określonych w ppkt. (q)3 niniejszego opisu.

- (t)2 Usunięcie starego smaru z powierzchni ślizgowych lub tocznych łożyska wałkowego i nałożenie warstwy świeżego smaru,
- (t)3 Przetarcie gliceryną widocznych powierzchni elementów gumowych,
- (t)4 Skontrolowanie stanu dokręcenia śrub w połączeniach rozłącznych konstrukcji łożyska i dokręcenie poluzowanych łączników,
- (t)5 Uzupełnienie brakujących łączników lub akcesoriów wyposażenia konstrukcji łożyska,
- (t)6 Wymianę łączników skorodowanych,

Konserwację łożysk należy wykonać w oparciu o [SST_OI_konserwacja M-17.01.10.](#) oraz [SST_OI_konserwacja M-14.02.10.](#) (w zakresie renowacji malarskiej powłoki antykorozyjnej elementów stalowych łożysk).

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy **roboty konserwacyjne** (w obszarze łożysk) wykonane w wyżej określonym asortymencie oraz zakresie (i w terminach określonych w pkt. 3 niniejszego opisu), **spełniają wymagania stosownych SST_OI-konserwacja**, o których mowa w pkt. (t) niniejszego opisu.

Niespełnienie powyższych warunków skutkować będzie naliczeniem punktów karnych.

Punkty karne **nie zostaną** naliczone, jeśli więcej niż **80%** zakresu robót konserwacyjnych (w obszarze łożysk) **jest prawidłowo wykonana**, a pozostała ich część (20%) zostanie doprowadzona do zgodności z wymaganiami w terminach zgodnych z wymaganiami **pkt. 4.4.** niniejszego opisu. Ustala się, że terminy, o których mowa w pkt. 4.4. niniejszego opisu, zaczynają swój bieg z chwilą stwierdzenia niedotrzymania standardu.

(u) Elementy systemu odwodnienia.

W ramach robót konserwacyjnych systemu odwodnienia, przewiduje się m.in.:

- (u)1 Renowację malarskiej powłoki antykorozyjnej elementów stalowych systemu odwodnienia (rur lub rynien stalowych i żeliwnych oraz elementów zamocowania przewodów instalacji odwodnieniowej do konstrukcji obiektu mostowego).

Malowanie dotyczy jedynie tych stref wymienionych elementów, w których powłoka ochronna została uszkodzona (odspojenia, łuszczenie itp.) lub widoczne są ślady korozji.

Przyjmuje się, że ilość robót objętych ryczałtem [a związanych z renowacją malarskiej powłoki antykorozyjnej elementów stalowych systemu odwodnienia] dla poszczególnych Części zamówienia, zawiera się w ilościach progowych „Renowacji malarskiej powłoki antykorozyjnej elementów stalowych ustrojów nośnych” określonych w ppkt. (q)3 niniejszego opisu.

- (u)2 Uszczelnienie miejsc przeciekania wody w połączeniach rur kanalizacyjnych
- (u)3 Doraźne zabezpieczenie korpusu wpustu w wypadku kradzieży kratki ściekowej wpustu (do czasu wstawienia nowego elementu)
- (u)4 Wymianę uszkodzonego lub uzupełnienie brakującego fragmentu kanalizacji deszczowej (dotyczy rur spustowych wpustów i sączków oraz kolektorów, kolan, rewizji, dekli)

Wbudowywane (w miejsca zniszczonych lub uszkodzonych elementów kanalizacji deszczowej podwieszanej do obiektów) odcinki rur, powinny odpowiadać typom i średnicom rur istniejących.

- (u)5 Naprawę lokalnych uszkodzeń oraz uszczelnienie styków pomiędzy poszczególnymi elementami, prefabrykowanych, skarpowych ścieków odwadniających.

Roboty związane z konserwacją systemów odwodnieniowych poszczególnych obiektów należy wykonać w oparciu o SST_OI_konserwacja M-16.01.10., SST_OI_konserwacja M-14.02.10. (w zakresie renowacji malarskiej powłoki antykorozyjnej elementów stalowych systemów odwodnieniowych), SST_OI_konserwacja M-13.01.09. (w zakresie naprawy lokalnych uszkodzeń oraz uszczelnienia styków pomiędzy poszczególnymi elementami prefabrykowanych, skarpowych ścieków odwadniających) oraz SST_OI_konserwacja M-20.03.10. (w przypadku uszczelniania styków łapaczy ścieków skarpowych i koryt odwodnieniowych z warstwami nawierzchniowymi).

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy **roboty konserwacyjne** (w obszarze elementów systemów odwodnienia) wykonane w wyżej określonym asortymencie oraz zakresie (i w terminach określonych w pkt. 3 niniejszego opisu), **spełniają wymagania stosownych SST_OI-konserwacja**, o których mowa w pkt. (u) niniejszego opisu.

Niespełnienie powyższych warunków skutkować będzie naliczeniem punktów karnych.

Punkty karne **nie zostaną** naliczone, jeśli więcej niż **80%** zakresu robót konserwacyjnych (w obszarze elementów systemów odwodnienia) **jest prawidłowo wykonana**, a pozostała ich część (20%) zostanie doprowadzona do zgodności z wymaganiami w terminach zgodnych z wymaganiami **pkt. 4.4.** niniejszego opisu. Ustala się, że terminy, o których mowa w pkt. 4.4. niniejszego opisu, zaczynają swój bieg z chwilą stwierdzenia niedotrzymania standardu.

(v) Otoczenie obiektu.

- (v)1 Wyrównanie uskoków i nierówności (poprzez przełożenie) oraz uzupełnianie lokalnych ubytków w umocnieniach stożków i skarp, wykonanych z elementów betonowych lub kamiennych oraz w elementach wyposażenia znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie obiektu.

Ilość progowa objęta ryczałtem dla pojedynczych obiektów, to:

- max. do **4,0 m²** – w przypadku przełożenia
- max. do **2,0 m²** – w przypadku uzupełnienia ubytków.

Całkowita ilość robót objętych ryczałtem [a związanych z wyrównaniem uskoków i nierówności i/lub z uzupełnieniem lokalnych ubytków w umocnieniach stożków i skarp] dla poszczególnych Części zamówienia, to:

- Część 1**5 m²**
- Część 2**20 m²**
- Część 3**5 m²**
- Część 4**10 m²**

Część 5**10** m²

Roboty wykonać w oparciu o SST_OI_konserwacja M-20.03.11.

- (v)2 Likwidację rozszczelnień i pęknięć powstałych między prefabrykatami umocnień oraz eliminowanie przyczyn umożliwiających podmywanie elementów umocnień

Roboty wykonać w oparciu o SST_OI_konserwacja M-20.03.11.

- (v)3 Uzupełnianie lokalnych wyrw, zapadlisk i ubytków ziemi w stożkach i skarpach.

Ilość progowa objęta ryczałtem dla pojedynczych obiektów to ► max. do **2 m³** gruntu w stanie zagęszczonym.

Całkowita ilość robót objętych ryczałtem [a związanych z uzupełnianiem lokalnych wyrw, zapadlisk i ubytków ziemi w stożkach i skarpach] dla poszczególnych Części zamówienia, to:

Część 1**5** m³

Część 2**10** m³

Część 3**5** m³

Część 4**5** m³

Część 5**10** m³

Roboty wykonać w oparciu o SST_OI_konserwacja M-11.01.10.

- (v)4 Renowacja malarskiej powłoki antykorozyjnej elementów stalowych balustrad schodów skarpowych

Przyjmuje się, że ilość robót objętych ryczałtem [a związanych z renowacją malarskiej powłoki antykorozyjnej elementów stalowych balustrad schodów skarpowych] dla poszczególnych Części zamówienia, zawiera się w ilościach progowych „Renowacji malarskiej powłoki antykorozyjnej konstrukcji balustrad” określonych w ppkt. (m)1.1 oraz (m)1.2. niniejszego opisu.

Malowanie elementów stalowych – w oparciu o SST_OI_konserwacja M-14.02.10.

- (v)5 Likwidacja lokalnych ubytków i wykruszeń betonu w prefabrykatkach schodów skarpowych oraz w prefabrykowanych i monolitycznych ścianach oporowych.

Ilość progowa objęta ryczałtem dla pojedynczych obiektów posiadających schody skarpowe i/lub ścianki oporowe, to ► **0,05 m³** materiału wypełniającego ubytki w/w elementach.

Całkowita ilość robót objętych ryczałtem [a związanych z likwidacją lokalnych ubytków i wykruszeń betonu w prefabrykatkach schodów skarpowych oraz w prefabrykowanych i monolitycznych ścianach oporowych] dla poszczególnych Części zamówienia, to:

Część 1**0,1** m³

Część 2**0,2** m³

Część 3**0,1** m³

Część 4**0,1** m³

Część 5**0,2** m³

Naprawę ubytków należy wykonać w oparciu o SST_OI_konserwacja M-13.01.09.

- (v)6 Naprawa uszkodzeń siatek koszy i materacy gabionowych z uzupełnieniem wypełnienia koszy oraz uzupełnienie narzutów kamiennych.

Ilość progowa objęta ryczałtem dla pojedynczych obiektów posiadających umocnienia gabionowe i/lub narzut kamienny, to ► max. do **0,5 m³** materiału kamiennego wbudowanego w ubytki koszy lub materacy i/lub w ubytki narzutu.

Całkowita ilość robót objętych ryczałtem [a związanych naprawą uszkodzeń siatek koszy i materacy gabionowych, z uzupełnieniem wypełnienia koszy i/lub z uzupełnieniem narzutów] dla poszczególnych Części zamówienia, to:

Część 11 m3

Część 22 m3

Część 31 m3

Część 41 m3

Część 52 m3

Naprawę uszkodzeń siatek koszy i materacy gabionowych z uzupełnieniem wypełnienia koszy oraz uzupełnienie narzutów kamiennych należy wykonać w oparciu o SST_OI_konserwacja M-20.01.25.

(v)7 Oczyszczenie dna cieków wodnych z profilowaniem.

Zakres i rodzaj czynności wykonywanych w ramach robót konserwacyjnych objętych ryczałtem to czyszczenie koryt cieków wodnych przede wszystkim z naniesionego **nadmiaru piachu** oraz z namułu, ziemi, kamieni i nieczystości, utrudniających swobodny spływ wód w strefie obiektów mostowych (oraz w jednym przypadku – przepustu), na szerokości/długości obiektów oraz na długości istniejących umocnień linii brzegowych oraz w bezpośrednim ich sąsiedztwie, z profilowaniem – w miarę potrzeb – dna oraz linii brzegowych cieków.

Całkowita ilość robót objętych ryczałtem [a związanych z oczyszczeniem dna cieków wodnych z profilowaniem] dla poszczególnych Części zamówienia, to:

Część 15 m3

Część 260 m3 [zakres robót dotyczy w szczególności strefy podmostowej obiektu w ciągu dk 6 w km 307+038 przez rzekę Zagórska Struga w m. Rumia]

Część 35 m3

Część 45 m3

Część 580 m3 [zakres robót dotyczy w szczególności strefy w bezpośrednim sąsiedztwie (na długości umocnień z koszy gabionowych) oraz wewnątrz przepustu pod dk 55 w km 43+831 na rzece Postolińska Struga w m. Nowa Wieś].

Oczyszczenie dna cieków wodnych z profilowaniem należy wykonać w oparciu o SST_OI_konserwacja M-20.01.26.

Uwaga!

Właściwe bagrowanie **przepustów** z namułu, naniesionej ziemi, kamieni i nieczystości itp. [objęte pkt. B.IV. pkt. (I) ppkt. (k)], płacone w ramach ryczałtu za wykonanie robót bieżącego utrzymania czystości.

Miara dotrzymania standardu:

Standard jest spełniony, gdy **roboty konserwacyjne** (w obszarze – otoczenie obiektów) wykonane w wyżej określonym asortymencie oraz zakresie (i w terminach określonych w pkt. 3 niniejszego opisu), **spełniają wymagania stosownych SST_OI-konserwacja**, o których mowa w pkt. (v) niniejszego opisu.

Niespełnienie powyższych warunków skutkować będzie naliczeniem punktów karnych.

Punkty karne **nie zostaną** naliczone, jeśli więcej niż **80%** zakresu robót konserwacyjnych (w obszarze – otoczenie obiektów) **jest prawidłowo wykonana**, a pozostała ich część (20%) zostanie doprowadzona do zgodności z wymaganiami w terminach zgodnych z wymaganiami **pkt. 4.4.** niniejszego opisu. Ustala się, że terminy, o których mowa w pkt. 4.4. niniejszego opisu, zaczynają swój bieg z chwilą stwierdzenia niedotrzymania standardu.

(III). ROBOTY STRUKTURALNE I AWARYJNE (RS I RA).

Roboty strukturalne i awaryjne dotyczą napraw bieżących przywracających sprawność techniczną i użytkową zniszczonych (lub uszkodzonych) elementów konstrukcyjnych, ochronnych (takich jak powłoki, nawierzchnie, izolacje itp.) lub stanowiących wyposażenie drogowego obiektu mostowego lub przepustu.

Roboty awaryjne dotyczą przede wszystkim napraw uszkodzeń elementów bezpieczeństwa ruchu (np. barier i balustrad) oraz elementów konstrukcyjnych obiektów, powstałych w skutek nieprzewidzianych okoliczności typu kolizja drogowa, wandalizm, podmycie, pęknięcie, urwanie itp. Dokumentem potwierdzającym wykonanie robót strukturalnych/awaryjnych będzie każdorazowo spisywany protokół odbioru robót strukturalnych/awaryjnych (RS_OI).

Wzór protokołu przedstawiono w Załączniku nr 23.

2. CZAS, W KTÓRYM DOPUSZCZA SIĘ WYKONYWANIE PRAC UTRZYMANIOWYCH.

Czas, w którym dopuszcza się wykonywanie prac utrzymaniowych na obiektach mostowych i przepustach objętych zamówieniem uzależniony jest od standardu utrzymania obiektu, który w zależności od zlokalizowania obiektów na sieci dróg krajowych województwa pomorskiego przedstawia się tak, jak określono w poniższej tabeli.

STANDARD I ¹⁾	Prace wymagające zamknięcia części jezdni	Tylko w porze nocnej ⁴⁾
	Prace niewymagające zamknięcia części jezdni	Niezależnie od pory dnia i nocy
STANDARD II ²⁾	Prace wymagające zamknięcia części jezdni: - w terenie zabudowanym	Tylko w porze nocnej ⁴⁾
	- poza terenem zabudowanym	Niezależnie od pory dnia i nocy
	Prace niewymagające zamknięcia części jezdni	Niezależnie od pory dnia i nocy
STANDARD III ³⁾	Prace wymagające zamknięcia części jezdni	Niezależnie od pory dnia i nocy
	Prace niewymagające zamknięcia części jezdni	Niezależnie od pory dnia i nocy

¹⁾ dotyczy dróg krajowych nr: S6, S7, dk6, dk7, dk20 odc. Kościerzyna–Gdynia, dk21 odc. Słupsk-Ustka, dk22, dk91,

²⁾ dotyczy dróg krajowych nr: dk20 odc. gr. województwa-Miastko-Bytów-Kościerzyna, dk21 odc. Miastko-Słupsk, dk25, dk55

³⁾ dotyczy drogi krajowej nr: dk90

⁴⁾ dotyczy przypadków, w których zamknięcie części jezdni związane jest z koniecznością wprowadzenia ruchu wahadłowego lub [dla dróg kategorii S] konieczność zawężenia jezdni do jednego pasa ruchu.
Jezdnia – część obiektu, dojazdu do obiektu lub drogi pod obiektem (dot. wiaduktów)
przeznaczona do ruchu pojazdów
Pora nocna – godziny od 20⁰⁰ do 6⁰⁰

W przypadku prac utrzymaniowych związanych z zimowym utrzymaniem, bez względu na w/w standardy utrzymania obiektu, o czasie w którym wymagana będzie realizacja robót decydował będzie ostatecznie TIM lub dyżurny Obwodu Drogowego. Oznacza to, że nawet w przypadku STANDARDU I lub STANDARDU II dla terenu zabudowanego, wykonywanie prac będzie mogło odbywać się niezależnie od pory dnia i nocy.

3. TERMINY WYKONYWANIA POSZCZEGÓLNYCH ROBÓT OBJĘTYCH KONTRAKTEM.

Lp.	RODZAJ ROBÓT	TERMIN WYKONANIA ROBÓT
(I).1	BIEŻĄCE UTRZYMANIE CZYSTOŚCI OBIEKTÓW MOSTOWYCH:	
(a)	Usuwanie zanieczyszczeń z trudno dostępnych miejsc	Na bieżąco, w miarę zaistnienia potrzeby
(b)	Zamiatanie pomostu	W miarę potrzeby i nie rzadziej niż raz w miesiącu
(c)	Mycie elementów obiektu:	
(c)1	- <i>Całej konstrukcji ustrojów nośnych i podpór obiektów nad drogami</i>	Raz w roku, najpóźniej do końca czerwca
(c)2	- <i>Dźwigarów skrajnych ustrojów nośnych ze spodami wsporników pochodnikowych wszystkich pozostałych obiektów [czyli nieobjętych pkt. (c)1]</i>	Raz w roku, najpóźniej do końca czerwca
(c)3	- <i>Elementów konstrukcyjnych ustrojów nośnych wyniesionych ponad poziom pomostu, czyli konstrukcji łuków z elementami podwieszenia oraz pylonów z elementami podwieszenia</i>	Raz w roku, najpóźniej do końca czerwca
(c)4	- <i>Gzymsów, chodników i wyniesionych poboczy technicznych (łącznie z krawężnikami) oraz schodów dla pieszych wszystkich obiektów [nie dotyczy schodów skarpowych wykonanych na potrzeby służb utrzymaniowych oraz schodów wejściowych do tuneli i przejść podziemnych]</i>	Raz w roku, najpóźniej do końca czerwca [W przypadku obiektów niewyposażonych w krawężniki, gzymsy należy myć częściej, w miarę potrzeb, każdorazowo po stwierdzeniu zanieczyszczeń spowodowanych zaciekami z pomostu i nie rzadziej niż raz na kwartał]
(c)5	- <i>Balustrad, barier ochronnych oraz ekranów dźwiękochłonnych, wszelkich osłon/ekranów ekologicznych i osłon przeciwporażeniowych</i>	Raz w roku, najpóźniej do końca czerwca [W przypadku obiektów miejskich wyposażonych w chodniki dla pieszych, balustrady i bariery ustawione na tych chodnikach, powinny być myte w ciągu roku min. dwukrotnie tj. po sezonie zimowym (do końca czerwca) oraz w okresie jesiennym, najpóźniej do końca września]
(c)6	- <i>Zadaszeń tuneli oraz zadaszeń przejść podziemnych dla pieszych</i>	Raz w roku, najpóźniej do końca czerwca

Lp.	RODZAJ ROBÓT	TERMIN WYKONANIA ROBÓT
(c)7	- Schodów wejściowych oraz chodników wewnątrz tuneli i wewnątrz przejść podziemnych dla pieszych	W miarę potrzeb i nie mniej niż cztery razy w roku
(d)	Usuwanie roślin	Na bieżąco, w miarę zaistnienia potrzeby
(e)	Koszenie traw i niszczenie chwastów	W miarę potrzeb i nie mniej niż cztery razy w roku . [Zakłada się, że pierwsze koszenie zostanie wykonane w okresie wiosennym i nie później niż do końca maja , natomiast ostatnie – w okresie jesiennym i nie później niż do końca października]
(f)	Czyszczenie urządzeń dylatacyjnych	Na bieżąco, w miarę zaistnienia potrzeby
(g)	Czyszczenie elementów systemu odwodnienia	Na bieżąco, w miarę zaistnienia potrzeby
(h)	Czyszczenie elementów konstrukcyjnych obiektu (ustroju nośnego i podpór) z produktów korozji ługującej oraz z czynników mogących wywoływać korozję biologiczną	W miarę potrzeb i nie rzadziej niż raz na rok, najpóźniej do końca czerwca każdego roku. [Usuwanie ptasich odchodów z elementów konstrukcyjnych ustroju nośnego mostu przez Wisłę w Kieźmarku powinno być realizowane min. raz na kwartał]
(i)	Utrzymanie czystości w otoczeniu obiektu	Na bieżąco, w miarę zaistnienia potrzeby
(j)	Utrzymanie zimowe	
(j)1	- Przygotowanie materiałów do usuwania śliskości	Najpóźniej do końca września każdego roku. [Dotyczy materiałów do usuwania śliskości przewidzianych do składowania w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów. W przypadku pozostałych materiałów wykorzystywanych na obiektach do usuwania śliskości w ramach ZUD, termin przygotowania tych materiałów to koniec sierpnia każdego roku. Powyższe terminy nie obowiązują w ostatnim roku objętym umową].

Lp.	RODZAJ ROBÓT	TERMIN WYKONANIA ROBÓT	
(j)2	- Usuwanie śniegu i zalodzeń z jezdni w obszarze wpustów odwadniających, łapaczy ścieków skarpowych i urządzeń dylatacyjnych	Na bieżąco, w miarę zaistnienia potrzeby	
(j)3	- Usuwanie śniegu i zalodzeń ze stref chodnikowych oraz schodów	STANDARD I STANDARD II: - w terenie zabudowanym - poza terenem zabudowanym STANDARD III	6 godzin 6 godzin 24 godziny 24 godziny
(j)4	- Usuwanie śniegu i zalodzeń z wyniesionych poboczy technicznych	Dwa razy w miesiącu	
(j)5	- Usuwanie śliskości na chodnikach i schodach po których odbywa się ruch pieszcy	STANDARD I STANDARD II: - w terenie zabudowanym - poza terenem zabudowanym STANDARD III	6 godzin 6 godzin 12 godzin 24 godziny
(j)6	- Czyszczenie systemów odwadniających (kratek, osadników, kolektorów, ścieków skarpowych) i urządzeń dylatacyjnych z zalegającego piasku sypanego w czasie akcji zimowej	Na bieżąco, w miarę zaistnienia potrzeby i nie rzadziej niż raz w miesiącu	
(j)7	- Usuwanie (stwarzających zagrożenie dla uczestników ruchu publicznego) sopli lodowych powstających na wylotach nieskanalizowanych rurek odwodnieniowych sączków i wpustów	Na bieżąco, w miarę zaistnienia potrzeby	
(j)8	- Usuwanie (stwarzających zagrożenie dla uczestników ruchu publicznego) nawisów śnieżnych (tzw. „czap” śniegowych i/lub lodowych) powstających na wyeksponowanych elementach konstrukcyjnych (dźwigarach, ryglach, wieszakach, poprzecznicach, blokach kotwiących itp.) ustrojów nośnych obiektów mostowych (dotyczy w szczególności obiektów o konstrukcji łukowej, ramowej oraz typu extradosed)	Na bieżąco, w miarę zaistnienia potrzeby	
(j)9	- Prace porządkowe po sezonie zimowym	Najpóźniej do końca kwietnia każdego roku	

(I).2	BIEŻĄCE UTRZYMANIE CZYSTOŚCI PRZEPUSTÓW	
(b)	Zamiatanie pomostu	W miarę potrzeby i nie rzadziej niż raz w miesiącu
(c)	Mycie określonych elementów konstrukcyjnych przepustów, obejmujących ich wnętrza, ścianki czołowe z gzymsami oraz elementy umocnień wykonanych w postaci ścianek szczelnych	Raz w roku, najpóźniej do końca czerwca każdego roku
(d)	Usuwanie roślin	Na bieżąco, w miarę zaistnienia potrzeby
(e)	Koszenie traw i niszczenie chwastów	W miarę potrzeb i nie mniej niż cztery razy w ciągu roku . [Zakłada się, że pierwsze koszenie zostanie wykonane w okresie wiosennym (i nie później niż do końca maja), natomiast ostatnie – w okresie jesiennym (i nie później niż do końca października)]
(g)	Czyszczenie elementów systemu odwodnienia	Na bieżąco, w miarę zaistnienia potrzeby
(h)	Czyszczenie elementów konstrukcyjnych przepustu (odkrytych powierzchni ścian czołowych i części zasadniczej przepustu) z produktów korozji ługującej oraz z czynników mogących wywoływać korozję biologiczną	W miarę potrzeb i nie rzadziej niż raz na rok , najpóźniej do końca czerwca każdego roku.
(i)	Utrzymanie czystości w otoczeniu przepustu	Na bieżąco, w miarę zaistnienia potrzeby
(j)	Utrzymanie zimowe	
(j)1	<i>- likwidacja zatorów, zlodzień itp. powstających w strefach głowic oraz wnętrzach przepustów</i>	Na bieżąco, w miarę zaistnienia potrzeby i nie rzadziej niż raz w miesiącu
(j)2	<i>- Usuwanie śniegu i zalodzeń z jezdni w obszarze łapaczy ścieków skarpowych</i>	Na bieżąco, w miarę zaistnienia potrzeby
(j)3	<i>- Usuwanie śniegu i zalodzeń z wyniesionych poboczy technicznych</i>	Dwa razy w miesiącu
(j)4	<i>- Czyszczenie systemów odwadniających (osadników, ścieków skarpowych) z zalegającego piasku sypanego w czasie akcji zimowej</i>	Na bieżąco, w miarę zaistnienia potrzeby i nie rzadziej niż raz w miesiącu
(j)5	<i>- Prace porządkowe po sezonie zimowym</i>	Najpóźniej do końca kwietnia każdego roku

Lp.	RODZAJ ROBÓT	TERMIN WYKONANIA ROBÓT
(k)	Bagrowanie przepustu	W miarę potrzeb i nie mniej niż dwukrotnie w ciągu roku . [Zakłada się, że pierwsze bagrowanie zostanie wykonane w okresie wiosennym i nie później niż do końca maja , natomiast drugie – w okresie jesiennym i nie później niż do końca października]
(II)	ROBOTY KONSERWACYJNE	
(l)	Strefy chodnikowe	
(l)1	- <i>Likwidacja lokalnych ubytków i uszkodzeń w warstwach nawierzchniowych lub nawierzchniowo-izolacyjnych</i>	Najpóźniej do 30 czerwca każdego roku
(l)2	- <i>Wyrównanie uskoków i nierówności (poprzez przełożenie) oraz uzupełnienie lokalnych ubytków w chodnikach oraz opaskach dojeżdżających do obiektów, wykonanych z drobnowymiarowych elementów betonowych lub kamiennych</i>	Najpóźniej do 30 czerwca każdego roku
(l)3	- <i>Uzupełnienie lub naprawa uszczelnień styków między krawężnikami (spoinowanie) oraz między krawężnikami a elementami chodnikowymi i nawierzchnią</i>	Najpóźniej do 30 czerwca każdego roku
(m)	Balustrady	
(m)1	- <i>Renowacja malarskiej powłoki antykorozyjnej elementów stalowych balustrad</i>	Najpóźniej do 30 czerwca każdego roku W przypadku drugiego i piątego roku trwania umowy, czyli lat 2017 i 2020 [w których przewidziano przemalowanie całej ostatniej powłoki wszystkich elementów wybranych balustrad], termin wykonania przemalowania, o którym mowa upływa 15 sierpnia .
(m)2	- <i>Renowacja powłoki antykorozyjnej, wystających, skorodowanych fragmentów kotew mocujących balustrady</i>	Najpóźniej do 30 czerwca każdego roku
(m)3	- <i>Renowacja zabezpieczenia antykorozyjnego powierzchni betonowych balustrad (dotyczy słupków balustrad stalowo-betonowych).</i>	Najpóźniej do 30 czerwca każdego roku

Lp.	RODZAJ ROBÓT	TERMIN WYKONANIA ROBÓT
(n)	Bariery ochronne	
(n)1	- Renowacja powłoki antykorozyjnej elementów barier ochronnych pokrytych powłokami malarskimi	Najpóźniej do 30 czerwca każdego roku W przypadku drugiego i piątego roku trwania umowy, czyli lat 2017 i 2020 [w których przewidziano przemalowanie całej ostatniej powłoki wszystkich elementów barier ochronnych pokrytych powłokami malarskimi], termin wykonania przemalowania, o którym mowa upływa 15 sierpnia .
(n)2	- Renowacja powłoki antykorozyjnej elementów barier posiadających (jako zabezpieczenie antykorozyjne) jedynie powłokę cynkową	Najpóźniej do 30 czerwca każdego roku
(n)3	- Renowacja powłoki antykorozyjnej, wystających, skorodowanych fragmentów kotew mocujących bariery	Najpóźniej do 30 czerwca każdego roku
(n)4	- Wymiana skorodowanych łączników barier lub renowacja zniszczonego ich zabezpieczenia antykorozyjnego	Najpóźniej do 30 czerwca każdego roku
(o)	Ekrany przeciwporażeniowe i przeciwhałasowe, słupy oświetleniowe, urządzenia obce, wózki rewizyjne z szynami	
(o)1	- Renowacja malarskiej powłoki antykorozyjnej elementów stalowych	Najpóźniej do 30 czerwca każdego roku
(o)2	- Renowacja powłoki antykorozyjnej wystających, skorodowanych fragmentów kotew mocujących ekrany oraz słupy	Najpóźniej do 30 czerwca każdego roku
(p)	Belki gzymsowe	
(p)1	- Likwidacja lokalnych ubytków i wykruszeń betonu w elementach betonowych monolitycznych belek gzymsowych	Najpóźniej do 30 czerwca każdego roku
(p)2	- Renowacja zabezpieczenia antykorozyjnego powierzchni betonowych	Najpóźniej do 30 czerwca każdego roku
(p)3	- Renowacja powłoki antykorozyjnej elementów stalowych	Najpóźniej do 30 czerwca każdego roku
(p)4	- Uzupełnienie lub naprawa uszczelnień styków i pęknięć pomiędzy prefabrykatami gzymsowymi (spoinowanie) oraz między prefabrykatami a elementami chodnikowymi	Najpóźniej do 30 czerwca każdego roku

Lp.	RODZAJ ROBÓT	TERMIN WYKONANIA ROBÓT
(q)	Ustroje niosące	
(q)1	- <i>Likwidacja lokalnych ubytków i wyruszeń betonu w elementach betonowych ustrojów nośnych</i>	Najpóźniej do 15 sierpnia każdego roku
(q)2	- <i>Renowacja zabezpieczenia antykorozyjnego powierzchni betonowych ustrojów nośnych</i>	Najpóźniej do 15 sierpnia każdego roku
(q)3	- <i>Renowacja malarskiej powłoki antykorozyjnej elementów stalowych ustrojów nośnych</i>	Najpóźniej do 15 sierpnia każdego roku
(r)	Podpory	
(r)1	- <i>Likwidacja lokalnych ubytków i wykruszeń betonu w elementach betonowych podpór (obejmujących fundamenty, korpusy, skrzydła przyczółkowe, mury oporowe, słupy i rygle, ławy, wnęki oraz ciosy podłożyskowe itp.)</i>	Najpóźniej do 15 sierpnia każdego roku
(r)2	- <i>Renowacja zabezpieczenia antykorozyjnego powierzchni betonowych podpór</i>	Najpóźniej do 15 sierpnia każdego roku
(r)3	- <i>Renowacja malarskiej powłoki antykorozyjnej elementów stalowych podpór</i>	Najpóźniej do 15 sierpnia każdego roku
(r)4	- <i>Naprawa lub uzupełnienie lokalnych uszkodzeń w spoinowaniu elementów kamiennych podpór</i>	Najpóźniej do 15 sierpnia każdego roku
(s)	Urządzenia dylatacyjne	
(s)1	- <i>Renowacja malarskiej powłoki antykorozyjnej elementów stalowych urządzenia dylatacyjnego (łącznie z blachami maskującymi szczeliny dylatacyjne oraz ewentualnymi elementami odwodnienia dylatacji)</i>	Najpóźniej do 30 czerwca każdego roku
(s)2	- <i>Dokręcenie w miarę potrzeby poluzowanych śrub w połączeniach rozłącznych dylatacji blokowych, modułowych i palczastych</i>	Na bieżąco, w miarę zaistnienia potrzeby
(s)3	- <i>Uzupełnienie w miarę potrzeby brakujących łączników i akcesoriów połączeń rozłącznych dylatacji blokowych, modułowych i palczastych</i>	Na bieżąco, w miarę zaistnienia potrzeby
(s)4	- <i>Uzupełnianie (lub wymiana uszkodzonych) i antykorozyja śrub mocujących elementy dylatacji (w tym również elementy blach maskujących szczeliny dylatacyjne oraz elementy odwodnia dylatacji)</i>	Najpóźniej do 30 czerwca każdego roku

Lp.	RODZAJ ROBÓT	TERMIN WYKONANIA ROBÓT
(s)5	- Przetarcie gliceryną, narażonych na promieniowanie UV, widocznych powierzchni elementów gumowych dylatacji modułowych (nie dotyczy powierzchni gumy w części przejazdowej urządzenia dylatacyjnego)	Najpóźniej do 30 czerwca każdego roku
(s)6	- Uszczelnianie styków elementów pomostu (takich jak krawężniki, kapy chodnikowe, deski gzymsowe itp.) z elementami urządzeń dylatacyjnych	Najpóźniej do 30 czerwca każdego roku
(s)7	- Naprawa lokalnych uszkodzeń fartuchów (oraz ich zakotwień) stanowiących element systemu odwodnienia dylatacji palczastych	Na bieżąco, w miarę zaistnienia potrzeby
(s)8	- Uszczelnienie styków urządzeń dylatacyjnych z warstwami nawierzchniowymi	Najpóźniej do 30 czerwca każdego roku
(s)9	- Likwidacja spękań (i rozszczelnień styków) w przypadku bitumicznych przykryć dylatacyjnych	Na bieżąco, w miarę zaistnienia potrzeby
(t)	Łożyska	
(t)1	- Renowacja malarskiej powłoki antykorozyjnej elementów stalowych łożysk (łącznie z elementami zakotwień)	Najpóźniej do 30 czerwca każdego roku
(t)2	- Usunięcie starego smaru z powierzchni ślizgowych lub tocznych łożyska wałkowego i nałożenie warstwy świeżego smaru	Najpóźniej do 30 czerwca każdego roku
(t)3	- Przetarcie gliceryną widocznych powierzchni elementów gumowych	Najpóźniej do 30 czerwca każdego roku
(t)4	- Skontrolowanie stanu dokręcenia śrub w połączeniach rozłącznych konstrukcji łożyska i dokręcenie poluzowanych łączników	Na bieżąco, w miarę zaistnienia potrzeby
(t)5	- Uzupełnienie brakujących łączników lub akcesoriów wyposażenia konstrukcji łożyska	Na bieżąco, w miarę zaistnienia potrzeby
(t)6	- Wymiana łączników skorodowanych	Najpóźniej do 30 czerwca każdego roku
(u)	Elementy systemu odwodnienia	
(u)1	- Renowacja malarskiej powłoki antykorozyjnej elementów stalowych systemu odwodnienia (rur lub rynien stalowych i żeliwnych oraz elementów zamocowania przewodów instalacji odwodnieniowej do konstrukcji obiektu mostowego)	Najpóźniej do 15 sierpnia każdego roku
(u)2	- Uszczelnienie miejsc przeciekania wody w połączeniach rur kanalizacyjnych	Na bieżąco, w miarę zaistnienia potrzeby

Lp.	RODZAJ ROBÓT	TERMIN WYKONANIA ROBÓT
(u)3	- Doraźne zabezpieczenie korpusu wpustu (do czasu wstawienia nowego elementu), w wypadku kradzieży kratki ściekowej wpustu	Na bieżąco, w miarę zaistnienia potrzeby
(u)4	- Wymiana uszkodzonego fragmentu kanalizacji deszczowej (dotyczy rur spustowych wpustów i sączków oraz kolektorów, kolan, rewizji, dekli)	Na bieżąco, w miarę zaistnienia potrzeby
(u)5	- Naprawa lokalnych uszkodzeń oraz uszczelnienie styków pomiędzy poszczególnymi elementami, prefabrykowanych, skarpowych ścieków odwadniających	Najpóźniej do 15 sierpnia każdego roku
(v)	Otoczenie obiektu	
(v)1	- Wyrównanie uskoków i nierówności (poprzez przełożenie) oraz uzupełnianie lokalnych ubytków w umocnieniach stożków i skarp, wykonanych z elementów betonowych lub kamiennych oraz w elementach wyposażenia znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie obiektu	Najpóźniej do 15 sierpnia każdego roku
(v)2	- Likwidacja rozszczelnień i pęknięć powstałych między prefabrykatami umocnień - Eliminowanie przyczyn umożliwiających podmywanie elementów umocnień	Najpóźniej do 15 sierpnia każdego roku Na bieżąco, w miarę zaistnienia potrzeby
(v)3	- Uzupełnianie lokalnych wyrw, zapadlisk i ubytków ziemi w stożkach i skarpach	Na bieżąco, w miarę zaistnienia potrzeby
(v)4	- Renowacja malarskiej powłoki antykorozyjnej elementów stalowych balustrad schodów skarpowych	Najpóźniej do 30 czerwca każdego roku
(v)5	- Likwidacja lokalnych ubytków i wykruszeń betonu w prefabrykacjach schodów skarpowych oraz w prefabrykowanych i monolitycznych ścianach oporowych	Najpóźniej do 15 sierpnia każdego roku
(v)6	- Naprawa uszkodzeń siatek koszy i materacy gabionowych z uzupełnieniem wypełnienia koszy oraz uzupełnienie narzutów kamiennych	Najpóźniej do 15 sierpnia każdego roku
(v)7	- Oczyszczenie dna cieku wodnego z profilowaniem	Na bieżąco, w miarę zaistnienia potrzeby, lecz nie mniej niż raz w ciągu roku . [Wstępnie zakłada się, że ostatnie oczyszczenie zostanie wykonane w okresie jesiennym i nie później niż do końca października]

Lp.	RODZAJ ROBÓT	TERMIN WYKONANIA ROBÓT
(III)	ROBOTY STRUKTURALNE	Najpóźniej do 30 września¹⁾ każdego roku
¹⁾ Dopuszcza się w wyjątkowych sytuacjach (każdorazowo wymagana zgoda Zamawiającego), wykonanie części robót strukturalnych (niewrażliwych na warunki atmosferyczne), do końca października każdego roku		

4. WARUNKI REALIZACJI ZAMÓWIENIA.

4.1. Ustalenia organizacyjne.

- Osobami z ramienia Zamawiającego odpowiedzialnymi bezpośrednio za koordynowanie, nadzorowanie i odbiór robót utrzymaniowych na obiektach określonej części zamówienia będą (w kolejności ważności):
 - Pracownik właściwego Rejonu Dróg w osobie Terenowego Inspektora Mostowego (TIM)
 - Pracownik właściwego Obwodu Drogowego w osobie Kierownika Obwodu,
 - Drogomistrz
 - Osoby upoważnione z ramienia Zamawiającego do nadzorowania robót utrzymaniowych mają prawo przerwać wykonywanie tych prac w przypadku wykonywania ich niezgodnie z OPZ, a w szczególności w sposób zagrażający bezpieczeństwu ruchu drogowego.
 - Nadzór sprawowany przez pracowników Zamawiającego nie zwalnia Wykonawcy od odpowiedzialności za własny nadzór i jakość wykonania powierzonych mu robót.
 - Roboty bieżącego utrzymania czystości oraz roboty konserwacyjne powinny być prowadzone przez Wykonawcę w taki sposób, aby obiekt inżynierski i/lub jego elementy były w stanie zadawalającym [tj. zgodnym z założeniami kontraktu] przez cały czas trwania kontraktu tj. do odbioru ostatniego okresu rozliczeniowego.
 - Terenowy Inspektor Mostowy (TIM) kontrolując terminowość i jakość robót utrzymaniowych na obiektach mostowych i przepustach znajdujących się w granicach podległego mu Rejonowi, będzie miał prawo wydać Wykonawcy polecenie wykonania określonych czynności objętych katalogiem usług utrzymaniowych. Wykonawca w takim wypadku zobowiązany będzie przystąpić do prac w terminach zgodnych z zapisami pkt. 4.4. niniejszego opisu.
 - W razie zaistnienia potrzeby pracy powyżej 12 godzin Wykonawca zapewni w ramach złożonej ceny ofertowej pracę dwuzmianową.
 - Określone w opisie przedmiotu zamówienia roboty należy prowadzić zgodnie z wymogami określonymi w specyfikacjach technicznych, z zachowaniem wszystkich wymogów z zakresu BHP i Ppoż. w sposób gwarantujący ich należyte wykonanie.
 - Wymaga się, aby prace wymagające zamknięcia części jezdni, a więc powodujące utrudnienia w ruchu (nie dotyczy obiektów objętych STANDARDEM III), wykonywane były w porze nocnej (od 20⁰⁰ do 6⁰⁰).
- Wykonawca w cenie ofertowej powinien uwzględnić konieczność dodatkowego oznakowania strefy prac oraz przedsięwziąć (i również wycenić w cenie ofertowej) dodatkowe czynności gwarantujące zachowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego i bezpieczeństwa pracowników, w związku z wykonywaniem czynności utrzymaniowych realizowanych w porze nocnej.

Zamawiający w szczególnych sytuacjach dopuszcza możliwość rezygnacji z tego wymogu. Decyzję o zmianie pory wykonywania prac utrzymaniowych podejmuje Rejon w uzgodnieniu z Oddziałem.

9. W terminie do 14 dni od daty podpisania umowy Wykonawca robót przedłoży do zatwierdzenia Zamawiającemu szczegółowy harmonogram robót utrzymaniowych obejmujący dla każdego obiektu – planowany czas zrealizowania poszczególnych czynności utrzymaniowych objętych zamówieniem. Bezwzględny warunkiem zatwierdzenia harmonogramu będzie dotrzymanie terminów wykonywania poszczególnych robót określonych w pkt. 3 niniejszego opisu. W przypadku nie dotrzymania przez Wykonawcę terminów określonych w zatwierdzonym harmonogramie, Zamawiający naliczy Wykonawcy **punkty karne będące podstawą do dokonania potrąceń**.
Za nieterminowe złożenie harmonogramu Zamawiający naliczy Wykonawcy **punkty karne będące podstawą do dokonania potrąceń**.
10. W terminie do 14 dni od daty podpisania umowy Wykonawca zobowiązany jest sporządzić Plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia spełniający wymagania pkt. 4.5. niniejszego opisu. Za nieterminowe złożenie Planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia Zamawiający naliczy Wykonawcy **punkty karne będące podstawą do dokonania potrąceń**.
11. Do Wykonawcy należy właściwe oznakowanie i zabezpieczenie obiektów w trakcie realizacji prac utrzymaniowych prowadzonych przy odbywającym się ruchu na lub pod obiektem, jak również zabezpieczenie uczestniczących w tym ruchu osób lub pojazdów.
12. Wykonanie/zapewnienie wszelkich urządzeń pomocniczych (takich jak rusztowania, pomosty robocze, zwyżki, podnośniki, środki pływające, ekrany ochronne itp.) niezbędnych do prowadzenia czynności i robót objętych kontraktem, należy do Wykonawcy.

4.2. Wizja lokalna.

W celu zapoznania się ze stanem technicznym obiektów mostowych i przepustów objętych zamówieniem, **zdecydowanie** zaleca się, aby przed określeniem ceny ryczałtowej za bieżące utrzymanie czystości oraz ceny ryczałtowej za wykonanie robót konserwacyjnych Wykonawca dokonał wizji lokalnej na wszystkich obiektach stanowiących przedmiot zamówienia poszczególnych Części zamówienia.

4.3. Obiekty ulegające odnowie lub przebudowie.

Obiekty mostowe lub przepusty, które w trakcie realizacji niniejszego zamówienia, zostaną poddane [w ramach odrębnego zamówienia] odnowie lub przebudowie, są automatycznie wyłączane – na okres trwania robót budowlano-montażowych – z bieżącego utrzymania czystości.

Czas wyłączenia biegnie z chwilą przekazania placu budowy innemu Wykonawcy, a kończy w momencie podpisania protokołu odbioru końcowego robót.

Wysokość cyklicznego wynagrodzenia miesięcznego będzie wówczas określana zgodnie z zasadami określonymi w pkt. 12 OPZ, wg następującego wzoru:

$$W_{\text{miesięczne BUM (czystość)}} = \frac{W_{\text{kontraktowa BUM (czystość)}} \times (F_{\Sigma} - F_i)}{F_{\Sigma}}$$

gdzie:

- $W_{\text{miesięczne BUM (czystość)}}$ – Pomniejszone wynagrodzenie miesięczne netto za utrzymanie czystości na zmniejszonej ilości obiektów inżynierskich określonej Części zamówienia
- $W_{\text{kontraktowe BUM (czystość)}}$ – Wynagrodzenie miesięczne netto wg kosztorysu ofertowego za utrzymanie czystości na wszystkich obiektach inżynierskich objętych określoną Częścią zamówienia
- F_{Σ} – Powierzchnia całkowita wszystkich obiektów inżynierskich objętych określoną Częścią zamówienia, określona w zestawieniu tabelarycznym p.n.: „Dane ewidencyjne” a wyliczona w oparciu o dane [długość i szerokość] z Załącznika nr 2
- F_i – Powierzchnia całkowita obiektu/obiektów inżynierskich z danej Części zamówienia, wyłączonych z bieżącego utrzymania czystości [wyliczona na podstawie danych z Załącznika nr 2]

4.4. Kontrola utrzymania obiektów inżynierskich

Kontrola utrzymania obiektów inżynierskich realizowana będzie przez służby Zamawiającego, w obecności Kierownika Utrzymania (lub innej osoby wyznaczonej przez Wykonawcę), który ma obowiązek uczestnictwa w kontroli w terminie wskazanym przez Zamawiającego.

W ramach kontroli Zamawiający kontrolować będzie spełnienie warunków realizacji umowy z zakresu:

- Robót bieżącego utrzymania czystości [na wszystkich obiektach mostowych i przepustach objętych kontraktem], a w tym:
 - Usuwania zanieczyszczeń z trudno dostępnych miejsc
 - Zamiatania pomostu
 - Mycia elementów obiektu inżynierskiego
 - Usuwania roślin
 - Koszenia traw i niszczenia chwastów
 - Czyszczenia urządzeń dylatacyjnych
 - Czyszczenia elementów systemu odwodnienia
 - Czyszczenia elementów konstrukcyjnych obiektu inżynierskiego (ustroju nośnego i podpór) z produktów korozji ługującej oraz z czynników mogących wywoływać korozję biologiczną
 - Utrzymania czystości w otoczeniu obiektu inżynierskiego
 - Utrzymania zimowego
 - Bagrowania przepustów
- Robót konserwacyjnych [na wskazanych przez Zamawiającego obiektach mostowych i przepustach objętych kontraktem], mających zapewnić estetykę i trwałość elementów konstrukcyjnych obiektów, takich jak:
 - Strefy chodnikowe
 - Balustrady
 - Bariery ochronne
 - Ekrany przeciwporażeń i przeciwhałasowe, słupy oświetleniowe, urządzenia obce, wózki rewizyjne z szynami
 - Belki gzymsowe
 - Ustroje niosące
 - Podpory
 - Urządzenia dylatacyjne
 - Łożyska

- Elementy systemu odwodnienia
- Otoczenie obiektu

W przypadku, gdy podczas kontroli stwierdzi się, że elementy obiektów nie spełniają warunków określonych w OPZ [w zakresie odpowiedzialności Wykonawcy], od momentu wykonania kontroli tego elementu Wykonawca ma czas na doprowadzenie elementu do określonego wymagania. Ustala się, że wszystkie nieprawidłowości stwierdzone przez Zamawiającego w obszarze utrzymania czystości obiektów powinny być usunięte nie później niż **w ciągu 24 godz.** od momentu ich stwierdzenia (nie dotyczy utrzymania zimowego). W przypadku niedotrzymania terminu, o którym mowa powyżej – Zamawiający naliczy Wykonawcy **punkty karne będące podstawą do dokonania potrąceń.**

W przypadku czynności związanych z utrzymaniem zimowym [w zakresie BUM] Wykonawca powinien przystąpić do prac utrzymaniowych określonych w OPZ pkt. B.IV (I) ppkt. (j) **w czasie określonym w pkt. 3 niniejszego opisu** od ustania zjawiska (np. opadów śniegu) i nie później niż **w ciągu 1 godziny** od otrzymania wezwania ze strony TIM-a lub dyżurnego Obwodu, niezależnie od pory dnia i nocy we wszystkie dni tygodnia, a opóźnienie powyżej 1 godziny w przystąpieniu do prac określonych w OPZ, Zamawiający naliczy **punkty karne będące podstawą do dokonania potrąceń.** W przypadku nie dotrzymania wymaganych czasów reakcji (o których mowa w pkt. 3 niniejszego opisu), w przystąpieniu Wykonawcy do prac związanych z zimowym utrzymaniem, Zamawiający uzna, że Wykonawca nie przystąpił do prac określonych w OPZ i naliczy **punkty karne będące podstawą do dokonania potrąceń.**

Wszystkie nieprawidłowości stwierdzone w obszarze robót konserwacyjnych powinny być usunięte nie później niż **w ciągu 48 godz.** od momentu ich stwierdzenia [wyjątek stanowią roboty, dla których względy technologiczne wymagać będą dłuższych czasów realizacji – wówczas czas na ich usunięcie będzie ustalany indywidualnie, w dostosowaniu do rodzaju i zakresu robót konserwacyjnych oraz do zakresu i rodzaju stwierdzonych nieprawidłowości]. W przypadku niedotrzymania terminów, o którym mowa powyżej – Zamawiający naliczy Wykonawcy **punkty karne będące podstawą do dokonania potrąceń.**

W przypadku nieprawidłowości stwierdzonych podczas odbioru robót strukturalnych wykonywanych na obiektach inżynierskich, czas na ich usunięcie będzie ustalany indywidualnie, w dostosowaniu do rodzaju (względy technologiczne) i zakresu robót strukturalnych oraz do zakresu i rodzaju stwierdzonych nieprawidłowości.

Wszelkie nieprawidłowości w przypadku zdarzeń awaryjnych na obiektach mostowych, podobnie jak na Drodze – muszą być usunięte przez Wykonawcę niezwłocznie.

W zakresie utrzymania czystości kontrole na obiektach inżynierskich odbywać się będą zarówno **na bieżąco** [na dowolnie wybranych przez Zamawiającego obiektach, bez powiadamiania Wykonawcy o kontroli] jak i **cyklicznie** [na każdym obiekcie objętym zamówieniem] – w ostatnim tygodniu każdego miesiąca, po wcześniejszym poinformowaniu Wykonawcy o kontroli.

W zakresie robót konserwacyjnych kontrole na wyznaczonych przez Zamawiającego obiektach inżynierskich [różnych w poszczególnych latach umowy] odbywać się będą zarówno **na bieżąco** [na dowolnie wybranych przez Zamawiającego obiektach (z grupy obiektów wyznaczonych w danym roku do realizacji robót konserwacyjnych), bez powiadamiania Wykonawcy o kontroli], jak i **cyklicznie** – co najmniej 1 raz w każdym miesiącu, w którym wykonywane będą roboty konserwacyjne [kwiecień ÷ wrzesień każdego roku], na każdym obiekcie typowanym wcześniej przez Zamawiającego oraz po wcześniejszym poinformowaniu Wykonawcy o kontroli.

O terminie każdej kontroli cyklicznej Wykonawca zostanie poinformowany nie później niż **7 dni** przed rozpoczęciem kontroli.

Wyniki kontroli cyklicznych Zamawiający opisze w odpowiednich protokołach odbiorowych, o których mowa w pkt. B.IV. OPZ.

Niedotrzymanie terminów usunięcia nieprawidłowości związanych z BUM skutkować będzie naliczeniem punktów karnych będących podstawą do dokonania potrąceń.

4.5. Plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

1. Wykonawca zobowiązany jest sporządzić przed rozpoczęciem robót na poszczególnych obiektach objętych zamówieniem plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, uwzględniając specyfikę i warunki prowadzenia robót.
2. W planie należy uwzględnić specyfikę prowadzenia robót:
 - Na obiektach mostowych w ciągu dróg krajowych,
 - Pod ruchem [zarówno na utrzymywanych obiektach jak i drogach kołowych i kolejowych przebiegających pod obiektami],
 - Na obiektach mostowych zlokalizowanych nad rzekami,
 - Na wiaduktach zlokalizowanych nad drogami i liniami kolejowymi [w tym liniami zelektryfikowanymi],
 - Które powodują ryzyko powstania zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi, a w szczególności upadku z wysokości;
 - Z uwzględnieniem obowiązujących przepisów BHP.
3. Plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia należy opracować zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23.06.2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa o ochrony zdrowia - Dz. U. z 10 lipca 2003 r. Nr 120, poz. 1126.
4. Koszty wykonania planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia obciążają Wykonawcę, nie podlegają odrębnej zapłacie. Przyjmuje się, że są włączone w cenę umowną.

C. ZAŁĄCZNIKI

- Załącznik nr 1.1.a. Przedmiar robót i usług bieżącego utrzymania sieci drogowej
– utrzymanie rutynowe dróg (bez obiektów inżynierskich).
Część nr 1 – Rejon Człuchów.
- Załącznik nr 1.1.b. Przedmiar robót i usług bieżącego utrzymania sieci drogowej
– utrzymanie strukturalne dróg (bez obiektów inżynierskich).
Część nr 1 – Rejon Człuchów.
- Załącznik nr 1.1.c. Przedmiar robót i usług bieżącego utrzymania sieci drogowej
– utrzymanie rutynowe miast (poz. 58). Część nr 1 – Rejon Człuchów.
- Załącznik nr 1.2.a. Przedmiar robót i usług bieżącego utrzymania sieci drogowej
– utrzymanie rutynowe dróg (bez obiektów inżynierskich).
Część nr 2 – Rejon Gdańsk.
- Załącznik nr 1.2.b. Przedmiar robót i usług bieżącego utrzymania sieci drogowej
– utrzymanie strukturalne dróg (bez obiektów inżynierskich).
Część nr 2 – Rejon Gdańsk.
- Załącznik nr 1.2.c. Przedmiar robót i usług bieżącego utrzymania sieci drogowej
– utrzymanie rutynowe miast (poz. 58). Część nr 2 – Rejon Gdańsk.
- Załącznik nr 1.3.a. Przedmiar robót i usług bieżącego utrzymania sieci drogowej
– utrzymanie rutynowe dróg (bez obiektów inżynierskich).
Część nr 3 – Rejon Kościerzyna.
- Załącznik nr 1.3.b. Przedmiar robót i usług bieżącego utrzymania sieci drogowej
– utrzymanie strukturalne dróg (bez obiektów inżynierskich).
Część nr 3 – Rejon Kościerzyna.
- Załącznik nr 1.3.c. Przedmiar robót i usług bieżącego utrzymania sieci drogowej
– utrzymanie rutynowe miast (poz. 58). Część nr 3 – Rejon Kościerzyna.
- Załącznik nr 1.4.a. Przedmiar robót i usług bieżącego utrzymania sieci drogowej
– utrzymanie rutynowe dróg (bez obiektów inżynierskich).
Część nr 4 – Rejon Słupsk.
- Załącznik nr 1.4.b. Przedmiar robót i usług bieżącego utrzymania sieci drogowej
– utrzymanie strukturalne dróg (bez obiektów inżynierskich).
Część nr 4 – Rejon Słupsk.
- Załącznik nr 1.4.c. Przedmiar robót i usług bieżącego utrzymania sieci drogowej
– utrzymanie rutynowe miast (poz. 58). Część nr 4 – Rejon Słupsk.
- Załącznik nr 1.5.a. Przedmiar robót i usług bieżącego utrzymania sieci drogowej
– utrzymanie rutynowe dróg (bez obiektów inżynierskich).
Część nr 5 – Rejon Tczew.
- Załącznik nr 1.5.b. Przedmiar robót i usług bieżącego utrzymania sieci drogowej
– utrzymanie strukturalne dróg (bez obiektów inżynierskich).
Część nr 5 – Rejon Tczew.
- Załącznik nr 1.5.c. Przedmiar robót i usług bieżącego utrzymania sieci drogowej
– utrzymanie rutynowe miast (poz. 58). Część nr 5 – Rejon Tczew.
- Załącznik nr 2.1 Tabelaryczne zestawienia obiektów inżynierskich z podstawowymi parametrami technicznymi oraz charakterystyką konstrukcji:
Część nr 1 – Rejon Człuchów.
- Załącznik nr 2.2 Tabelaryczne zestawienia obiektów inżynierskich z podstawowymi parametrami technicznymi oraz charakterystyką konstrukcji:
Część nr 2 – Rejon Gdańsk.

- Załącznik nr 2.3 Tabelaryczne zestawienia obiektów inżynierskich z podstawowymi parametrami technicznymi oraz charakterystyką konstrukcji:
Część nr 3 – Rejon Kościerzyna.
- Załącznik nr 2.4 Tabelaryczne zestawienia obiektów inżynierskich z podstawowymi parametrami technicznymi oraz charakterystyką konstrukcji:
Część nr 4 – Rejon Słupsk.
- Załącznik nr 2.5 Tabelaryczne zestawienia obiektów inżynierskich z podstawowymi parametrami technicznymi oraz charakterystyką konstrukcji:
Część nr 5 – Rejon Tczew.
- Załącznik nr 3.1 Przedmiar robót i usług – utrzymanie rutynowe obiektów inżynierskich
Część nr 1 – Rejon Człuchów.
- Załącznik nr 3.2 Przedmiar robót i usług – utrzymanie rutynowe obiektów inżynierskich
Część nr 2 – Rejon Gdańsk.
- Załącznik nr 3.3 Przedmiar robót i usług – utrzymanie rutynowe obiektów inżynierskich
Część nr 3 – Rejon Kościerzyna.
- Załącznik nr 3.4 Przedmiar robót i usług – utrzymanie rutynowe obiektów inżynierskich
Część nr 4 – Rejon Słupsk.
- Załącznik nr 3.5 Przedmiar robót i usług – utrzymanie rutynowe obiektów inżynierskich
Część nr 5 – Rejon Tczew.
- Załącznik nr 4.1 Harmonogram ramowy realizacji umowy (lata 2016 - 2021).
- Załącznik nr 4.2 Harmonogram szczegółowy roczny realizacji robót i usług bieżącego utrzymania sieci drogowej (BUD i ZUD).
- Załącznik nr 4.3 Harmonogram szczegółowy roczny realizacji robót i usług bieżącego utrzymania obiektów inżynierskich (BUM).
- Załącznik nr 5. Wykaz gwarancji.
- Załącznik nr 6. Plany Działań Ratowniczych.
- Załącznik nr 7. Wzór dokumentacji fotograficzno- opisowej dla uszkodzonej lub zniszczonej infrastruktury drogowej.
- Załącznik nr 8. Protokół przekazania/przejęcia pomieszczeń biurowych, magazynów i urządzeń zimowego utrzymania dróg krajowych wraz z zobowiązaniem Stron.
- Załącznik nr 9. Wzór protokołu monitoringu realizacji zidentyfikowanych usterek.
- Załącznik nr 10. Warunki systemu monitorującego pracę sprzętu ZUD obowiązującego w GDDKiA.
- Załącznik nr 11. Szczegółowy wykaz węzłów drogowych.
- Załącznik nr 12. Lokalizacja zaplecza biurowo – socjalnego wraz z wyposażeniem.
- Załącznik nr 13. Wykaz pomieszczeń magazynowych wraz z urządzeniami wytwarzającymi i magazynującymi solankę.
- Załącznik nr 14. Minimalna liczba pojazdów ZUD Wykonawcy.
- Załącznik nr 15. Zestawienie pojemności magazynów soli i wymagane minimalne stany ilościowe materiałów zimowego utrzymania dróg.
- Załącznik nr 16. Tabela potrażeń.
- Załącznik nr 17. Wzór protokołu kontroli bieżącego utrzymania dróg (BU_D).
- Załącznik nr 18. Wzór protokołu odbioru robót strukturalnych – drogi (RS_D).
- Załącznik nr 19. Wzór comiesięcznego protokołu kontroli bieżącego utrzymania czystości obiektu mostowego (BU_OM).

- Załącznik nr 20. Wzór comiesięcznego protokołu kontroli bieżącego utrzymania czystości przepustu (BU_P).
- Załącznik nr 21. Wzór protokołu odbioru robót konserwacyjnych na obiektach mostowych (RK_OM).
- Załącznik nr 22. Wzór protokołu odbioru robót konserwacyjnych na przepustach (RK_P).
- Załącznik nr 23. Wzór protokołu odbioru robót strukturalnych – obiekty inżynierskie (RS_OI).
- Załącznik nr 24. Wzór comiesięcznego protokołu rozliczenia utrzymania rutynowego dróg.
- Załącznik nr 25. Projekt czasowej organizacji ruchu – schematy oznakowania.

D. SPECYFIKACJE TECHNICZNE

D.1 Specyfikacje techniczne - Wymagania ogólne D-M.00.00.00. (OST)

D.2 Szczegółowe specyfikacje techniczne dla robót strukturalnych realizowanych na drogach i obiektach inżynierskich (SST_D).

D.3 Szczegółowe specyfikacje techniczne dla robót rutynowych w zakresie utrzymania czystości na obiektach inżynierskich (SST_OI-czystość)

D.4 Szczegółowe specyfikacje techniczne dla robót rutynowych w zakresie robót konserwacyjnych na obiektach inżynierskich (SST_OI-konserwacja)