

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (OPZ)

Zamówienie obejmuje:

Kompleksowe – całoroczne (zimowe i letnie) - utrzymanie autostrady/drogi ekspresowej/drogi klasy G/drogi klasy GP* od węzłado węzła, zwanej dalej „odcinkiem”, w okresie 6 lat od daty podpisania umowy.

Niniejszy OPZ określa wymagania dotyczące wykonania i rozliczenia prac związanych z kompleksowym – całorocznym utrzymaniem odcinka wraz z elementami wyposażenia. Wykaz, opis i parametry odcinka i elementów wyposażenia drogi stanowi **załącznik nr 1 do OPZ**.

Wykonawca będzie rozliczany w ramach miesięcznej kwoty ryczałtowej za utrzymanie standardu.

Wykonawca powinien w kalkulować opłaty za przejazd odcinkami objętymi poborem opłat. W celu weryfikacji zakresu utrzymania należy dokonać analizy dokumentacji projektowej/wykonawczej/powykonawczej*, zwanej dalej dokumentacją, według której realizowane były roboty budowlane. Dokumentacja w formie elektronicznej jest zamieszczona na stronie internetowej Oddziału pod adresem www.gddkia.gov.pl/ oraz przygotowana do wglądu i ewentualnego powielenia w siedzibie Zamawiającego.

Wykonawca jest zobowiązany do dokonania wizji lokalnej autostrady/ drogi ekspresowej/ drogi GP/ G i jego okolicy w celu dokonania oceny dokumentów OPZ i dokumentacji powykonawczej oraz informacji przekazywanych w ramach przedmiotowego przetargu.

Z uwagi na fakt, że przedmiot zamówienia został określony szacunkowo na podstawie dokumentacji, wymagane jest wnikliwe przeanalizowanie przez Wykonawcę sytuacji w terenie, dostępnych na etapie przygotowywania oferty informacji oraz zabezpieczenie realizacji kontraktu w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych na etapie przetargu okoliczności np. opóźnień w wykonawstwie, ewentualnych zmian w stosunku do projektowanych zakresów robót a wynikłych w czasie realizacji inwestycji.

* Niepotrzebne skreślić

Spis treści

Słownik	3
1. Zakres utrzymania.....	6
2. Standardy utrzymania	7
3. Zadania i obowiązki Wykonawcy	9
4. Baza Wykonawcy.....	12
5. Wyposażenie dodatkowe	14

Słownik

1.1. OKREŚLENIA PODSTAWOWE:

Użyte w tej części OPZ wymienione poniżej określenia należy rozumieć następująco:

- 1) **Droga** – budowla wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczno użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowaną w pasie drogowym.
- 2) **Jezdnia** – część drogi przeznaczona do ruchu pojazdów.
- 3) **Korona drogi** – jezdnie z poboczami, pasami awaryjnego postoju lub pasami przeznaczonymi do ruchu pieszych, zatokami autobusowymi lub postojowymi, a przy drogach dwujezdniowych – również z pasem dzielącym jezdnie.
- 4) **Konstrukcja nawierzchni** – układ warstw nawierzchni wraz ze sposobem ich połączenia.
- 5) **Korpus drogowy** – nasyp lub ta część wykopu, która jest ograniczona koroną drogi i skarpami rowów.
- 6) **Pas drogowy** – wydzielony liniami granicznymi grunt wraz z jego przestrzenią nad i pod jego powierzchnią, w którym są zlokalizowane autostrada/ droga ekspresowa oraz obiekty budowlane i urządzenia techniczne związane z prowadzeniem, zabezpieczeniem i obsługą ruchu, a także urządzenia związane z potrzebami zarządzania drogą.
- 7) **Drogi o innej funkcji niż krajowa** – drogi w liniach rozgraniczających autostrady, drogi ekspresowej/ GP służące do obsługi komunikacyjnej przyległych terenów.
- 8) **Pobocze** – część korony drogi przeznaczona do chwilowego zatrzymania się pojazdów, umieszczenia urządzeń bezpieczeństwa ruchu i wykorzystania do ruchu pieszych, służąca jednocześnie do bocznego oparcia konstrukcji nawierzchni, zawarta pomiędzy krawędzią jezdni a krawędzią rowu.
- 9) **Przepust** – budowla o przekroju poprzecznym zamkniętym, przeznaczona do przeprowadzenia cieków, szlaków wędrówek zwierząt dziko żyjących lub urządzeń technicznych przez nasyp drogi.
- 10) **Słupki prowadzące** – słupki stosowane w celu ułatwienia kierującym, szczególnie w porze nocnej i w trudnych warunkach atmosferycznych, orientacji co do szerokości drogi, jej przebiegu w planie oraz na łukach poziomych, podające dany kilometr i hektometr drogi.
- 11) **Bariera ochronna** – urządzenie bezpieczeństwa ruchu drogowego stosowane w celu fizycznego zapobieżenia zjechaniu pojazdu z drogi w miejscu gdzie jest to niebezpieczne, wyjechaniu pojazdu poza koronę drogi, przejechaniu pojazdu na jezdnię przeznaczoną dla przeciwnego kierunku ruchu lub niedopuszczenia do powstania kolizji pojazdu z obiektami lub przeszkodami stałymi znajdującymi się w pobliżu jezdni.
- 12) **Barieroporecz** – bariera ochronna z funkcją zabezpieczenia osób przed upadkiem

z wysokości (obiektu inżynierskiego/skarpy/schodów)

- 13) **Rów** – otwarty wykop o głębokości co najmniej 30 cm, który zbiera i odprowadza wodę.
- 14) **Skarpa rowu** – skarpa zawarta pomiędzy krawędzią pobocza a dnem rowu.
- 15) **Przeciwskarpa** – skarpa zawarta pomiędzy dnem rowu a krawędzią terenu leżącego poza rowem.
- 16) **Pas rozdziału** – pas terenu zawarty pomiędzy krawędziami wewnętrznymi jezdni drogi.
- 17) **Półka dla zwierząt** – element wyposażenia przepustu umożliwiający migrację zwierząt w poprzek autostrady.
- 18) **Płotek naprowadzający** – dodatkowe szczelne plastikowe wyгородzenie umożliwiające naprowadzenie drobnych zwierząt do przejść dla zwierząt oraz zapobiegające przedostaniu się drobnych zwierząt na pas drogowy.
- 19) **Znak pionowy** – znak wykonany w postaci tarczy lub tablicy z napisami albo symbolami, wraz ze słupkiem lub konstrukcją wsporczą.
- 20) **Znak poziomy** – pozioma linia koloru białego na nawierzchni, krawędziowa ciągła, segregacyjna - osiowa przerywana, powierzchnia wyłączona z ruchu, strzałki.
- 21) **Obiekt inżynierski** – obiekt mostowy, tunel, przepust, konstrukcja oporowa
- 22) **Obiekt mostowy** – budowla przeznaczona do przeprowadzenia drogi, samodzielnego ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego, szlaku wędrówek zwierząt dziko żyjących lub innego rodzaju komunikacji gospodarczej nad przeszkodą terenową, w szczególności: most, wiadukt, estakada, kładka.
- 23) **Tunel** - budowla przeznaczona do przeprowadzenia drogi, samodzielnego ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego, szlaku wędrówek zwierząt dziko żyjących lub innego rodzaju komunikacji gospodarczej przez lub pod przeszkodą terenową, w szczególności: tunel, przejście podziemne
- 24) **Konstrukcja oporowa** - budowla przeznaczona do utrzymywania w stanie stateczności uskoku naziomu gruntów rodzimych lub nasypowych
- 25) **Otoczenie obiektu mostowego** – teren w odległości do 10 m od podpory bądź teren objęty pasem autostradowym wraz z terenem pod obiektem (ciek, droga, teren przyległy)
- 26) **Przejście dla zwierząt** – obiekt umożliwiający migrację zwierząt.
- 27) **Standard zimowego utrzymania** - zakres i terminy odśnieżania i usuwania gołoledzi oraz wykonywania innych zabiegów utrzymaniowych dla zapewnienia przejezdności drogi.
- 28) **Odśnieżanie** - usuwanie zalegającego jezdnię, pobocza, chodniki i obiekty mostowe opadu śniegu i błota pośniegowego.
- 29) **Odśnieżanie patrolowo-interwencyjne** - praca różnych typów pługów lub zespołów pługów, które po rozpoczęciu opadów śniegu lub zawiei śnieżnych

- patroluje przydzielone im odcinki dróg i usuwają z jezdni śnieg starając się nie dopuścić do powstania utrudnienia w ruchu lub przerw w komunikacji.
- 30) **Likwidacja śliskości zimowej** - usuwanie z nawierzchni drogi, chodników, parkingów i obiektów mostowych lodu lub zlodowaciałego śniegu przez posypanie drogi środkami chemicznymi lub materiałami uszorstniającymi.
- 31) **Gołoledź** - cienka warstwa lodu grubości do 1 mm powstała na skutek opadu na nawierzchnię o temperaturze ujemnej mgły roszącej, mżawki lub deszczu.
- 32) **Lodowica** - warstwa lodu grubości do kilku centymetrów powstała z zamarznięcia nie usuniętej z nawierzchni wody powstałej ze stopniałego śniegu, bądź z opadu deszczu.
- 33) **Śliskość pośniegowa** - przymarznięta do nawierzchni pozostałość nieusuniętego śniegu na części lub całej powierzchni jezdni grubości kilku milimetrów.
- 34) **Śliskość śniegowa** - przymarznięta do nawierzchni pozostałość nieusuniętego śniegu na części lub całej powierzchni jezdni grubości kilku centymetrów.
- 35) **Zapobieganie śliskości** - działania wyprzedzające powstawaniu śliskości polegające na posypywaniu miejsc na drodze stwarzających niebezpieczeństwo dla użytkowników drogi przy ustabilizowanych warunkach pogodowych.
- 36) **Szron** - osad lodu mający na ogół wygląd krystaliczny, przybierający kształt lasek, igiełek itp. Tworzy się w procesie bezpośredniej kondensacji pary wodnej z powietrza przy temperaturze poniżej 0°C.
- 37) **Szadź** - osad atmosferyczny utworzony z ziarenek lodu rozdzielonych pęcherzykami powietrza, powstający z nagłego zamarzania przechłodzonych kropelek wody (mgły lub chmury), gdy temperatura wyziębionych powierzchni jest niższa lub nieznacznie wyższa od 0°C.
- 38) **Śnieg luźny** - nieusunięty lub pozostały na nawierzchni po przejściu pługów śnieg, który nie został zagęszczony pod wpływem ruchu kołowego.
- 39) **Śnieg zajeżdżony** - nieusunięty lub pozostały na nawierzchni po przejściu pługów śnieg, który został zagęszczony, ale nie stał się zlodowaciały.
- 40) **Nabój śnieżny** - nieusunięta zlodowaciała lub ubita warstwa śniegu o znacznej grubości (od kilku centymetrów), przymarznięta do nawierzchni jezdni.
- 41) **Błoto pośniegowe** - topniejący śnieg pozostały na nawierzchni po przejściu pługów i posypaniu jej środkami chemicznymi.
- 42) **Polecenie Zamawiającego** - Wszelkie polecenia przekazane Wykonawcy przez Inżyniera kontraktu lub Inspektora kontroli technicznej, w formie pisemnej lub za pomocą poczty elektronicznej (e-mail) dotyczące sposobu realizacji robót lub innych spraw związanych z utrzymaniem drogi lub obiektu budowlanego.
- 43) **OUA** - Obwód Utrzymania Autostrady.
- 44) **OUS** - Obwód Utrzymania Drogi Ekspresowej
- 45) **PID** - Punkt Informacji Drogowej w Oddziale

1. Zakres utrzymania

Autostrada/ droga ekspresowa/ droga GP utrzymywana jest zgodnie z określonym standardem:

➤ zimowy :

- dla jezdni głównej, jezdni zbiorczo-rozprowadzających, węzłów i łącznic,
- dla dróg o innej funkcji niż krajowa

➤ letni:

- dla jezdni głównej, jezdni zbiorczo-rozprowadzających, węzłów i łącznic,
- dla dróg o innej funkcji niż krajowa

Utrzymanie, w szczególności obejmuje swoim zakresem:

- Ciągłe monitorowanie autostrady/drogi ekspresowej/drogi GP wraz z elementami wyposażenia w okresie letnim i zimowym
- Zimowe utrzymanie: odśnieżanie, zapobieganie powstawaniu śliskości, likwidowanie śliskości na autostradzie/drodze ekspresowej/drodze GP wraz z węzłami, łącznicami, MOP-I kat.(innych kat. do czasu oddania w dzierżawę), placami, Stacjami Poboru Opłat, Punktami Poboru Opłat, parkingami, drogami o innej funkcji niż krajowa, chodnikami oraz drogowymi obiektami inżynierskimi wraz z przejazdami poprzecznymi w liniach rozgraniczających drogi.
- Prace porządkowe po sezonie zimowym.
- Utrzymanie nawierzchni: zabezpieczenie powstałych ubytków poprzez remont częściowy.
- Utrzymanie czystości jezdni, pasa drogowego i elementów wyposażenia drogi.
- Utrzymanie czystości na i w otoczeniu drogowych obiektów inżynierskich oraz wykonanie prac konserwacyjnych i naprawczych na drogowych obiektach inżynierskich.
- Utrzymanie wyposażenia technicznego autostrady/drogi ekspresowej /GP/G w dobrym stanie technicznym, nie zagrażającym bezpieczeństwu ruchu drogowego (BRD) i zapewniającym prawidłowe funkcjonowanie wszystkich elementów drogi.
- Utrzymanie oznakowania pionowego i słupków prowadzących oraz ich bieżące uzupełnianie (w przypadku zniszczeń, kradzieży itp.).
- Utrzymanie oznakowania poziomego, sprawdzanie odblaskowości.
- Utrzymanie zieleni przydrożnej – trawniki, drzewa i krzewy.
- Utrzymanie skarp i nasypów – uzupełnianie ubytków, naprawa po kolizjach i zjawiskach atmosferycznych. Utrzymanie porządku i czystości na MOP-I kat.(innych kat. do czasu oddania ich w dzierżawę), Stacjach Poboru Opłat i Punktach Poboru Opłat,

- Współpraca z administracją drogową, Centrum Zarządzania Ruchem (CZR), Policją Autostradową, Pogotowiem Ratunkowym, jednostkami Systemu Ratowniczo-Gaśniczego, Inspekcją Transportu Drogowego oraz Służbami Granicznymi.
- Bezzwłoczne zgłoszenie Policji stwierdzenia przypadków dewastacji lub kradzieży elementów wyposażenia drogi oraz uszkodzeń mechanicznych tych elementów wyposażenia, z jednoczesnym powiadomieniem Zamawiającego.
- Bezzwłoczne dokonywanie Zamawiającemu zgłoszeń usterek elementów autostrady/drogi ekspresowej/drodze GP podlegających gwarancji.
- Utrzymanie ogrodzeń i wygradzeń dla herpetofauny oraz zbiorników zlokalizowanych w pasie drogowym.
- Utrzymanie OUA/OUS.
- Pełnienie całodobowych dyżurów na terenie OUA/OUS.
- Informowanie, w czasie rzeczywistym, dyżurnego PID Oddziału o wszelkich utrudnieniach i zdarzeniach na autostradzie/ drodze ekspresowej /drodze GP.

Z zakresu utrzymania przez Wykonawcę wyłączone będą roboty objęte gwarancją Wykonawców poszczególnych odcinków określone w warunkach kontaktowych na budowę kształtujące się w zakresie minimummiesiący od daty wystawienia Świadectwa Przejęcia.

Wykaz gwarancji od Wykonawców budowy odcinka drogi stanowi **załącznik nr 2 do OPZ**.

Wykonawca nie naruszy warunków gwarancji podczas prac prowadzonych w ramach kompleksowego utrzymania drogi.

2. Standardy utrzymania

W ramach otrzymywanego wynagrodzenia (miesięczna kwota ryczałtowa) Wykonawca zobowiązany jest do utrzymania autostrady/drogi ekspresowej/GP w określonym w **załącznik nr 3a,3b,3c do OPZ** standardzie i ponosi pełną odpowiedzialność za powierzony zakres robót przez cały okres trwania umowy.

Wykonawca ponosi pełną odpowiedzialność za oznakowanie i zabezpieczenie robót i usług wykonywanych w pasie drogowym. Oznakowanie drogi, pojazdów, maszyn i urządzeń w miejscach wykonywanych robót i usług, winno być zgodne z projektem czasowej organizacji ruchu wykonanym na koszt Wykonawcy w terminie 1 miesiąca od dnia podpisania umowy i uzgodnionym przez Komendę Wojewódzką Policji oraz zatwierdzonym przez Oddział GDDKiA w

Opis standardów letniego utrzymania dróg krajowych **załącznik nr 3a do OPZ**.

Opis standardów zimowego utrzymania dróg krajowych stanowi **załącznik nr 3b do OPZ**.

Działania z zakresu zimowego utrzymania dróg należy prowadzić w oparciu o obowiązujące przepisy i warunki techniczne. W szczególności do zakresu zimowego utrzymania dróg należy utrzymanie autostrady/ drogi ekspresowej/ drogi GP oraz dróg

o innej funkcji niż krajowa w okresie zimowym zgodnie z *Zarządzeniem nr ... Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia*

Zimowym Utrzymaniem Dróg objęte są również chodniki dla pieszych, ścieżki rowerowe. Opis standardu zimowego utrzymania chodników i ścieżek rowerowych stanowi **załącznik nr 3c do OPZ**. Zimowym Utrzymaniem Dróg objęte są drogi o innej funkcji niż krajowa oraz obiekty inżynierskie znajdujące się nad i pod drogą ekspresową,/ drogą krajową GP/ lub G w granicach pasa drogowego, które muszą być utrzymywane zgodnie ze standardami w jakich utrzymywana jest droga, w ciągu której znajduje się dany obiekt inżynierski usytuowany w pasie drogowym autostrady/drogi ekspresowej/GP/G. Wykonawca zapewni w razie konieczności wywóz śniegu z odśnieżanych elementów pasa drogowego. Miejsce wywozu śniegu Wykonawca zapewni we własnym zakresie. Należyte zabezpieczenie miejsca załadunku śniegu należy do obowiązków Wykonawcy i nie naruszy uwarunkowań dotyczących ochrony środowiska.

Zamawiający w całym okresie związania kontraktem ma prawo do przeprowadzania oceny standardów utrzymania całości pasa drogowego lub poszczególnych elementów wyposażenia drogi. Celem wykonania oceny jest sprawdzenie poziomu usług świadczonych przez Wykonawcę. Wytyczne do oceny poziomu usług stanowi **załącznik 3d do OPZ**

Niedotrzymanie standardów (z uwzględnieniem dopuszczalnych czasów odstępstw) będzie skutkowało naliczeniem potrąceń zgodnie z Kartą Kar stanowiącą **załącznik nr 4 do OPZ**.

Wykonawca będzie zaopatrywał się we własnym zakresie w niezbędne ilości materiałów potrzebnych do zwalczania śliskości, poza pierwszym wypełnieniem magazynu przez Zamawiającego (zgodnie z protokołem przekazania OUA/OUS) oraz prowadzić będzie ewidencję zużycia materiałów, którą należy udostępniać na żądanie 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.zm.). Materiały powinny być przechowywane zgodnie z zaleceniem dostawcy i wykorzystane zgodnie z instrukcją producenta. Wykaz materiałów zapobiegających powstawaniu śliskości i ilość zapasu materiału gwarantująca Wykonawcy wykonanie zadania w trakcie całego okresu zimowego składowana w OUA/OUS określa **załącznik nr 5 do OPZ**. 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. Termin przygotowania materiałów do ZUD oraz

sprzętu do zwalczania śliskości i odśnieżania powinien być zgodny z *Zarządzeniem Nr 18 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 30 czerwca 2006 r. „Wytyczne zimowego utrzymania dróg”*. Ilość zgromadzonych materiałów może być kontrolowana codziennie przez pracowników Zamawiającego.

3. Zadania i obowiązki Wykonawcy

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

- Kierownik utrzymania z ramienia wykonawcy (koordynator kontraktu).
- Dyżurni (dyżur 24h/dobę)
- Brygady patrolowe i interwencyjne.
- Brygady robocze w składzie dostosowanym do zakresu powierzonych prac

Do zadań Wykonawcy utrzymania należy w szczególności:

- stała współpraca ze służbami ratowniczymi i Zamawiającym, w tym także informowanie bez zbędnej zwłoki o zaistniałych zdarzeniach.
- koordynacja prac utrzymaniowych na autostradzie/drodroze ekspresowej/drodroze GP/G,
- koordynacja pracy dyżurnych, brygad patrolowych, interwencyjnych i roboczych
- bieżąca kontrola pasa drogowego wraz z obiektami inżynierskimi
- nadzór nad zabezpieczeniem skutków wypadków i kolizji oraz w razie konieczności uczestnictwo w odbiorze pasa drogowego.
- przyjmowanie i weryfikacja wszystkich zgłoszeń przekazywanych przez brygady patrolujące i interwencyjne, Zamawiającego, PID Oddziału, Centrum Zarządzania Ruchem (CZR), policję, straż pożarną i uczestników ruchu drogowego, współpraca ze służbami ratowniczymi
- informowanie PID Oddziału o zaistniałych na drodze zdarzeniach.
- nadzór nad podejmowanymi działaniami związanymi z przyjmowanymi przez Dyżurnego zgłoszeniami,
- patrolowanie odcinka z częstotliwością zapewniającą utrzymanie określonego standardu celem sprawdzenia stanu odcinka (jezdni, pas drogowy oraz wszystkie elementy wyposażenia drogi i obiekty inżynierskie) pod kątem zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz doraźne usunięcie występujących zagrożeń (lato, zima), a także przekazaniem dyżurnemu informacji o stanie nawierzchni i warunkach pogodowych (zima).
- bezzwłoczne zabezpieczanie miejsc zdarzeń drogowych lub innych zagrożeń występujących w pasie drogowym poprzez: ustawienie znaków ostrzegawczych, ograniczeń prędkości, wygradzenia zastawami drogowymi, pachołkami lub innymi urządzeniami zgodnie z zatwierdzonym czasowym projektem organizacji ruchu
- bezzwłoczne powiadomienie o zdarzeniu odpowiednich służb i dyżurnego

na obwodzie oraz wykonanie dokumentacji fotograficznej.

- wyszukiwanie wszelkich przedmiotów, które mogą stanowić zagrożenie dla Użytkowników autostrady/ drogi ekspresowej/ drogi GP/G, pozostawionych w obszarze pasów ruchu i awaryjnych pasów ruchu lub na poboczu i usunięcie (z wyłączeniem odpadów i materiałów niebezpiecznych, w tym odpadów i materiałów ropopochodnych) w przeciągu 1 godziny od momentu wykrycia lub powiadomienia odpowiednich służb lub dyżurnego.
- Usuwanie zwierząt (martwych, żywych) z powierzchni drogi oraz pobocza natychmiast po ich zauważeniu.
- Bezzwłoczne podejmowanie interwencji w celu jak najszybszego usunięcia zniszczonych samochodów, po zakończeniu działań przez Policję oraz służby ratownicze.
- Zabezpieczenie miejsca zdarzenia do czasu odholowania pojazdu pozostającego na drodze.
- Doraźne oznakowanie i usunięcie zagrożeń bezpieczeństwa ruchu oraz wykonanie robót utrzymaniowych odcinka, w tym w szczególności:
 - usuwanie innych zagrożeń z jezdni, poboczy i pasa rozdziału tj. porzuconych przedmiotów, plam rozlanego oleju itp.
 - zabezpieczanie, wymiana uszkodzonych znaków i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego poprzez oznakowanie tymczasowe.
 - usuwanie zastoisk wodnych na jezdni, zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego.
 - zamykanie otwartych bram i furtek w ogrodzeniu oraz na przejazdach awaryjnych, kontrole stanu ogrodzenia, uzupełnienia oraz naprawy po kradzieżach i uszkodzeniach.
- Wykonawca, na swój koszt, jest zobowiązany w terminie 60 dni od daty podpisania umowy opracować Plan Działań Ratowniczych (PDR) dla autostrady/drogi ekspresowej /GP/G i 7) oraz przedłożyć do akceptacji Zamawiającego. Zamawiający uzgodni PDR z właściwymi służbami.

Plan Działań Ratowniczych w szczególności powinien zawierać:

- zasady alarmowania jednostek ratowniczych przewidzianych do działań na autostradzie/drodze ekspresowej/GP
- zasady organizacji i dowodzenia akcjami ratowniczo-gaśniczymi na autostradzie /drodze ekspresowej/GP/G,
- przynależność poszczególnych odcinków autostrady/Drogi ekspresowej/GP/G do gmin i powiatów, przez teren których przebiega,
- które siły i środki jednostek ratowniczych odpowiadają za dane odcinki autostrady drogi ekspresowej/GP/G,
- zadania służb ratowniczych zależnie od stopnia alarmu,

- środki techniczne oraz wyposażenie Obwodów Utrzymania Autostrady,
- miejsce składowania zanieczyszczeń powypadkowych
- zasady pozyskiwania sprzętu ciężkiego do usuwania skutków wypadków,
- system udzielania pomocy nieposzkodowanym uczestnikom zdarzeń drogowych oraz osobom pozostającym w pojazdach na autostradzie/ Drogi ekspresowej/GP/G podczas prowadzenia długotrwałych działań ratowniczych,
- system zaopatrzenia wodnego,
- system zaopatrzenia energetycznego
- zasady ratownictwa chemicznego i ekologicznego na autostradzie/ drodze ekspresowej/GP/G,
- system dostępności do autostrady/ drogi ekspresowej/GP/G (wjazdy, zjazdy, wyjazdy awaryjne i przejazdy awaryjne).

Kadra Wykonawcy – w składzie dostosowanym do zakresu powierzonych prac. Przy wykonywaniu prac utrzymaniowych oraz robót mogą być zatrudnieni wyłącznie pracownicy, którzy posiadają odpowiednie kwalifikacje oraz uprawnienia przewidywane dla danego stanowiska pracy, zostali przeszkoleni w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz uzyskali orzeczenie lekarskie o dopuszczeniu do wykonywanej pracy. Pracownicy winni przestrzegać szczegółowych dokumentacji techniczno – ruchowych określających wymagania bezpieczeństwa i higieny pracy dla poszczególnych stanowisk opracowanych przez pracodawcę.

Pracownicy winni posiadać stosowne uprawnienia do kierowania ruchem, zostali przeszkoleni ze znajomości zagadnień z zakresu oznakowania miejsc niebezpiecznych zgodnie z projektem organizacji ruchu na czas prowadzenia robót lub likwidacji kolizji drogowych oraz akcji zimowej oraz udzielania pierwszej pomocy ofiarom zdarzeń. Pracownicy winni być wyposażeni w odzież roboczą koloru pomarańczowego z przytwierdzonymi pasami odbłaskowymi widocznymi w ciągu całej doby oraz z napisem „Służba drogowa”. Pracownicy muszą być wyposażeni w urządzenia zapewniające komunikację z dyżurnym w OUA/OUS.

Osoby kierownictwa i nadzoru zobowiązane są kontrolować każde stanowisko pracy i instruować pracowników o zasadach bezpieczeństwa wykonywania robót. Przy wykonywaniu robót należy stosować odpowiednie znaki drogowe i urządzenia ostrzegawczo – zabezpieczające.

Samochód patrolowy i interwencyjny – samochód dostawczy w kolorze białym lub pomarańczowym musi być specjalnie oznakowany w szczególności:

- w zespólną lampę ostrzegawczą ze światłem żółtym przerywanym z podświetlanym napisem „Służba drogowa” umieszczoną na dachu samochodu
- na bokach samochodu oraz z tyłu napis „Służba drogowa” na folii odbłaskowej

- w jednym wierszu wykonany czarnymi literami – wysokość liter 130 mm, szerokość pasa żółtego 200 mm

Wyposażenie samochodu musi zawierać podstawowe znaki, urządzenia zabezpieczające, narzędzia i materiały umożliwiające doraźne oznakowanie i usunięcie zagrożeń bezpieczeństwa ruchu oraz wykonanie robót utrzymaniowych odcinka.

Wykonawca na czas trwania umowy podpisze stosowne umowy w zakresie:

- usługi na obsługę weterynaryjną i utylizującą
- usługi w zakresie przeglądów i konserwacji urządzeń technicznych autostrady/ drogi ekspresowej/GP/G (przepompownie, hydrofornie, separatory, osadniki, mini oczyszczalnie ścieków, wywóz szamba, agregaty prądotwórcze oraz inne związane z eksploatacją autostrady/ drogi ekspresowej /GP/G i urządzeń towarzyszących) a także budynku i zaplecza OUA/OUS.

Wykonawca zobowiązany jest do prowadzenia wszelkiej dokumentacji wymaganej prawem budowlanym związanej z eksploatacją budynków i urządzeń na MOP kategorii I. Ponadto, zgodnie z *Zarządzeniem nr 15 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 29 maja 2012r. w sprawie przeprowadzenia monitoringu ogrodzeń dla herpetofauny na drogach krajowych*, w okresie do końca 2014 roku Wykonawca będzie prowadzić:

- kontrolę i utrzymanie właściwego stanu ogrodzeń oraz ochronę herpetofauny w pasie drogowym,
- analizę śmiertelności herpetofauny.

Wykonawca, w trakcie wykonywania umowy, ma obowiązek udostępnić na każde żądanie przedstawicielowi Zamawiającego wszelkiego rodzaju dokumentację związaną z utrzymaniem drogi. Po wygaśnięciu umowy, Wykonawca przekaże Zamawiającemu wskazaną przez Zamawiającego dokumentację.

Wykonawca zobowiązany jest do wykonywania obowiązków określonych w decyzjach administracyjnych dotyczących odwodnienia i ochrony środowiska (wszelkie uzyskane decyzje w załączeniu nr x-xx) uzyskanych dla danego odcinka drogi.

4. Baza Wykonawcy

W przypadku gdy GDDKiA dysponuje bazą, Zamawiający nieodpłatnie udostępnia Wykonawcy na czas trwania umowy posiadane zaplecze techniczne i sprzętowe:

- place postojowe dla sprzętu,
- pomieszczenia techniczne w budynku warsztatowym,
- pomieszczenia biurowe i socjalne w budynku OUA/OUS,
- magazyn do składowania soli w OUA/OUS
- wytwornicę chlorku wapnia i solanki
- wytwornicę solanki chlorku wapnia i chlorku sodu
- stację paliw wraz z myjnią samochodową

Wykonawca zapewnia na czas trwania umowy i uwzględni w swoich kosztach stałych:

- ochronę nad obiektami i terenem OUA/OUS oraz zapewni łączność pracowników ochrony z dyżurnym OUA/OUS
- utrzymanie czystości w obiektach OUA/OUS

Zamawiający prześle operat szacunkowy wykonany przez rzeczoznawcę wszystkich przekazywanych pomieszczeń przy protokole przekazania zaplecza techniczno-sprzętowego Wykonawcy na czas trwania umowy z obowiązkiem zwrotu przekazanego mienia w stanie niepogorszonym potwierdzonym operatem jak wyżej.

W celu właściwego i skutecznego działania Wykonawcy niezbędnym jest zorganizowanie i wyposażenie wszystkich pomieszczeń OUA/OUS, które zostaną przekazane osobnym protokołem, zgodnie z **załącznikiem nr 6 do OPZ**, z wyłączeniem pomieszczeń dla pracowników GDDKiA.

Wykonawca winien w kalkulować w ofertę koszt utrzymania i wyposażenia OUA/OUS.

Obwód Utrzymania powinien być wyposażony we wszystkie potrzebne media środki łączności telefonicznej oraz połączenie internetowe.

Zamawiający udostępni Wykonawcy magazyn soli wraz z wytwornicą solanki ze zbiornikami zlokalizowanymi na terenie OUA/OUS na warunkach uzgodnionych z Zamawiającym.

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

Zamawiający oświadcza, że OUA/OUS jest ubezpieczony na ogólnych zasadach obejmujących ochronę ubezpieczeniową mienia oraz swoich pracowników w firmie

.....

Wykonawca zobowiązuje się do dokonywania niezbędnych napraw i prac remontowych obiektów budowlanych OUA/OUS, maszyn i urządzeń i zachowania ich w stanie nie pogorszonym.

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

Wykonawca nie może dokonywać istotnych zmian bez zgody Zamawiającego. Ewentualne zmiany lub modernizacje mogą być czynione za zgodą Zamawiającego na koszt Wykonawcy bez prawa dochodzenia zwrotu poniesionych nakładów.

Po zakończeniu umowy Wykonawca zda wszystkie obiekty budowlane zlokalizowane na terenie OUA/OUS w stanie nie pogorszonym oraz wypełniony magazyn na sól w takiej samej ilości i jakości jaka została mu przekazana na początku kontraktu.

W przypadku stwierdzenia zaistnienia istotnych zmian nie uzgodnionych z Zamawiającym, Wykonawca dokona wszelkich napraw i remontów na własny koszt. W przypadku niewykonania tych robót Zamawiający zleci je innej firmie a kosztami obciąży Wykonawcę.

Wykonawca nie ma prawa oddawania części lub całości obiektów OUA/OUS na podstawie umowy najmu lub dzierżawy osobom trzecim oraz wykonywania działalności nie związanej z kontraktem.

W przypadku gdy GDDKiA nie dysponuje bazą, Wykonawca musi dysponować zapleczem technicznym – bazą materiałowo –sprzętową, ogrodzoną i dozorowaną, zlokalizowaną w odległości dokm od węzła.....,

Wypozażoną w:

- stanowisko dyspozytorskie wyposażone w min. 2 linie telefoniczne – kablowe i w min. 1 linię faksową, telefon komórkowy, łącze internetowe,
- bezpośrednią łączność z jednostkami sprzętowymi w terenie,
- składowisko materiałów chemicznych (soli drogowej i chlorku wapnia) o pojemności min. Mg zabezpieczające materiały przed wpływem warunków atmosferycznych a środowisko przed degradacją,
- składowisko materiałów uszorstniających i mieszanek piaskowo-solnych o pojemności min. Mg zabezpieczające materiały przed wpływem warunków atmosferycznych a środowisko przed degradacją,
- wytwornicę solanki o wydajności min. m³/godz. i o pojemności zbiorników min. m³,

5. Wyposażenie dodatkowe

Wykonawca zamontuje na własny koszt urządzenia monitorujące pracę pojazdów do ZUD wraz z niezbędnym oczujnikowaniem [GPS] w pojazdach biorących udział w Zimowym Utrzymaniu, kompatybilne z systemem monitorowania pracy sprzętu wykonującego zadania zimowego utrzymania obowiązującym u Zamawiającego. Warunki systemu monitorującego obowiązującego w GDDKiA stanowią **załącznik nr 7 do OPZ**.

Zamawiający zastrzega sobie możliwość zmiany operatora systemu monitorującego w GDDKiA w trakcie trwania umowy. Koszty związane z ponownym dostosowaniem do nowego systemu pokrywać będzie Wykonawca robót.

W przypadku, gdy Wykonawca zamierza doposażyć drogę w dodatkowe urządzenia, ich lokalizację uzgodni z Zamawiającym i pozyskane dane udostępni Zamawiającemu.

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

Wykonawca przekaże Zamawiającemu najpóźniej przed zakończeniem terminu obowiązywania umowy protokoły otwarte komunikacji pomiędzy kamerami a serwerem zbierającym dane z kamer.

Wykaz załączników

Załącznik nr 1. Wykaz, opis i parametry odcinka i elementów wyposażenia

Załącznik nr 2. Wykaz gwarancji od Wykonawców budowy odcinka

Załącznik nr 3a. Opis standardów letniego utrzymania dróg krajowych

Załącznik nr 3b. Opis standardów zimowego utrzymania dróg krajowych

Załącznik nr 3c. Opis standardów zimowego utrzymania chodników i ścieżek rowerowych przy drogach krajowych dróg krajowych

Załącznik nr 3d. Wytyczne do oceny poziomu usług dla kontraktów „utrzymaj standard”

Załącznik nr 4. Karta kar

Załącznik nr 5. Wykaz materiałów zapobiegających śliskości i ilość zapasu materiału gwarantująca Wykonawcy wykonanie zadania w trakcie całego okresu zimowego składowana w OUA/OUS

Załącznik nr 6. Protokół przekazanie zaplecza techniczno-sprzętowego Wykonawcy na czas trwania umowy

Załącznik nr 7. Warunki systemu monitorującego obowiązującego w GDDKiA.

Załączniki nr Decyzje administracyjne dotyczące odwodnienia i ochrony środowiska (wszelkie uzyskane decyzje)

Wykaz, opis i parametry oraz elementy wyposażenia.

- parametry autostrady/drogi ekspresowej/ drogi ekspresowej/GP/G
- parametry węzłów,
- wykaz i podstawowe parametry Obwodów Utrzymania Autostrady (OUA)/ Obwodów Utrzymania Drogi Ekspresowej (OUS),
- wykaz i podstawowe parametry miejsc obsługi podróżnych (MOP),
- zestawienie dróg o innej funkcji niż krajowa,
- zestawienie obiektów inżynierskich,
- zestawienie ekranów akustycznych,
- wykaz stacji trafo,
- wykaz agregatów prądotwórczych,
- wykaz elementów i urządzeń ochrony środowiska naturalnego,
- wykaz przepompowni,
- wykaz sygnalizacji świetlnych,
- wykaz nasadzeń

Należy uzupełnić ww. wykaz i niezbędne informacje dotyczące odcinka i wyposażenia elementów drogowych (każdy Oddział indywidualnie do odcinka)

Wykaz gwarancji od Wykonawców budowy odcinka

Należy uzupełnić w wykaz i niezbędne informacje dotyczące gwarancji na odcinek i wyposażenia elementów drogowych (każdy Oddział indywidualnie do odcinka)

Standardy dla utrzymania wybranych elementów dróg i ich wyposażenia dla "utrzymaj standard"

Elementy drogi i jej wyposażenia	Standard I			Standard II			Standard III		
	opis	odstępstwo od standardu		opis	odstępstwo od standardu		opis	odstępstwo od standardu	
		podjęcie działań / termin wykonania zabezpieczenia	usunięcie		podjęcie działań / termin wykonania zabezpieczenia	usunięcie		podjęcie działań / termin wykonania zabezpieczenia	usunięcie
1	2	3	4	2	3	4	2	3	4
Nawierzchnia jezdni, pobocza, pas awaryjnego postoju, pas włączenia, wyłączenia	Bez ubytków i wykruszeń stanowiących zagrożenie dla ruchu	bezzwłocznie	do 4 godzin zabezpieczenie miejsca i wykonanie naprawy tymczasowej	mogą występować wykruszenia o powierzchni 50 cm ² i głębokości do 2,0 cm	bezzwłocznie	do 8 godzin zabezpieczenie miejsca i wykonanie naprawy tymczasowej	mogą występować wykruszenia o powierzchni 100 cm ² i głębokości do 4,0 cm	bezzwłocznie	do 8 godzin zabezpieczenie miejsca i wykonanie naprawy tymczasowej
			do 24 godzin wykonanie naprawy docelowej			do 48 godzin uszkodzenia do 5 m ² do 5 dni uszkodzenia pow. 5 m ²			do 72 godzin uszkodzenia do 5 m ² do 1 tygodnia uszkodzenia pow. 5 m ²

	Bez spękań Bez zastoisk wody (kałuż)	bezzwłocznie	do 7 dni	mogą występować pęknięcia siatkowe o zamkniętych oczkach bez wykruszeń lub z niewielkimi wykruszeniami na krawędziach, nieszczególne, pojedyncze pęknięcia bez wykruszeń na krawędziach	bezzwłocznie	do 2 tygodni	mogą występować pęknięcia siatkowe z wykruszeniami na krawędziach, pojedyncze pęknięcia z wykruszeniami na krawędziach lub siatką pęknięć	bezzwłocznie	do 3 tygodni
Pobocza ziemne	Zachowany projektowy spadek (odchyłka 1,5%), zachowana projektowana szerokość (odchyłka 10 cm), bez zawyżeń i zaniżeń przy krawędzi nawierzchni (odchyłka 2 cm),	bezzwłocznie	do 5 dni	Zachowany projektowy spadek (odchyłka 1,5%), mogą występować różnice w szerokości do 15 cm, mogą występować zawyżenia i zaniżenia przy krawędzi nawierzchni do 5 cm, mogą występować przecinki,	bezzwłocznie	do 10 dni	Zachowany projektowy spadek (odchyłka 1,5%), mogą występować różnice w szerokości do 20 cm, mogą występować zawyżenia i zaniżenia przy krawędzi nawierzchni do 5 cm, mogą występować przecinki,	bezzwłocznie	do 2 tygodni
Pas dzielący	Bez ubytków, bez zawyżeń i zaniżeń (odchyłka +2 cm i - 4 cm), Bez dzikiej roślinności,	bezzwłocznie	do 5 dni w zakresie ubytki, zawyżenia, zaniżenia	Mogą występować zawyżenia i zaniżenia do 5 cm, Bez dzikiej roślinności,	bezzwłocznie	do 10 dni w zakresie ubytki, zawyżenia, zaniżenia	Mogą występować zawyżenia i zaniżenia do 5 cm, Bez dzikiej roślinności,	bezzwłocznie	do 2 tygodni w zakresie ubytki, zawyżenia, zaniżenia

	porośnięty trawą wysokości max. 15 cm, Porośnięty roślinnością i krzewami (pełniącymi funkcję ekranów) - zapewnienie wegetacji zgodnie z ich specyfiką,		do 2 tygodni w zakresie zieleni	porośnięty trawą wysokości max. 20 cm, Porośnięty roślinnością i krzewami (pełniącymi funkcję ekranów) - zapewnienie wegetacji zgodnie z ich specyfiką,		do 4 tygodni w zakresie zieleni	porośnięty trawą wysokości max. 25 cm, Porośnięty roślinnością i krzewami (pełniącymi funkcję ekranów) - zapewnienie wegetacji zgodnie z ich specyfiką,		do 6 tygodni w zakresie zieleni
			do 2 tygodni w zakresie żywopłotów			do 4 tygodni w zakresie żywopłotów			do 6 tygodni w zakresie żywopłotów
Rowy	Rzędne dna rowu nie będą różnić się od rzędnych projektowych bardziej niż o 10 cm. Nie może występować erozja, podmycia lub nawarstwienia, znacząco wpływające na przepływ wody.	bezzwłocznie	do 7 dni	w rowie może stać woda o głębokości do 10 cm, nie może być przeszkód hamujących przepływ wody do tego stopnia, że system drenów jest zatapiany lub jego praca jest utrudniona	bezzwłocznie	do 24 godzin	w rowie może stać woda o głębokości do 30 cm, nie może być przeszkód hamujących przepływ wody do tego stopnia, że system drenów jest zatapiany lub jego praca jest utrudniona	bezzwłocznie	do 48 godzin
Przepusty (do Ø 150 cm)	85% światła przepustu jest drożne. W przepustach nie mogą zalegać śmieci oraz namuł znacząco wpływający na przepływ wody.	bezzwłocznie	do 7 dni	w przepuście może stać woda o głębokości do 10 % jego średnicy, nie może być przeszkód hamujących przepływ wody do tego stopnia, że system drenów jest zatapiany lub jego praca jest	bezzwłocznie	do 24 godzin	w przepuście może stać woda o głębokości do 25 % jego średnicy, nie może być przeszkód hamujących przepływ wody do tego stopnia, że system drenów jest zatapiany lub jego praca jest	bezzwłocznie	do 48 godzin

				utrudniona			utrudniona		
Obiekty inżynierskie (w tym: przepusty od Ø 150 cm, kładki, estakady, mosty, etc.)	Ocena stanu technicznego, każdego elementu podlegającego ocenie zgodnie z instrukcją przeprowadzania przeglądów podstawowych i rozszerzonych drogowych obiektów inżynierskich, określona zgodnie z „Zasadami stosowania skali ocen punktowych stanu technicznego i przydatności do użytkowania drogowych obiektów inżynierskich” (wprowadzonymi do stosowania Zarządzeniem Nr 64 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 13 listopada 2008	bezzwłocznie	uzależniona od specyfiki odstępstwa szczegółowo opisana w punkcie 2.6 przedmiotowych wytycznych	Ocena stanu technicznego, każdego elementu podlegającego ocenie zgodnie z instrukcją przeprowadzania przeglądów podstawowych i rozszerzonych drogowych obiektów inżynierskich, określona zgodnie z „Zasadami stosowania skali ocen punktowych stanu technicznego i przydatności do użytkowania drogowych obiektów inżynierskich” (wprowadzonymi do stosowania Zarządzeniem Nr 64 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 13 listopada 2008	bezzwłocznie	uzależniona od specyfiki odstępstwa szczegółowo opisana w punkcie 2.6 przedmiotowych wytycznych	Ocena stanu technicznego, każdego elementu podlegającego ocenie zgodnie z instrukcją przeprowadzania przeglądów podstawowych i rozszerzonych drogowych obiektów inżynierskich, określona zgodnie z „Zasadami stosowania skali ocen punktowych stanu technicznego i przydatności do użytkowania drogowych obiektów inżynierskich” (wprowadzonymi do stosowania Zarządzeniem Nr 64 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 13 listopada 2008	bezzwłocznie	uzależniona od specyfiki odstępstwa szczegółowo opisana w punkcie 2.6 przedmiotowych wytycznych

	r.) jest nie mniejsza niż 4.			r.) jest nie mniejsza niż 4.			r.) jest nie mniejsza niż 4.		
Oznakowanie poziome	współczynnik odbłaskowości min. 150 mcd, współczynnik tarcia (szorstkość) - nie mniej niż 45 SRT, współczynnik bieli min. 32	pomiar parametrów	do 2 tygodni od wykonania pomiarów, (w sprzyjających warunkach atmosferycznych)	współczynnik odbłaskowości min. 100 mcd, współczynnik tarcia (szorstkość) - nie mniej niż 45 SRT, współczynnik bieli min. 30	pomiar parametrów	do 4 tygodni od wykonania pomiarów, wykonać w sprzyjających warunkach atmosferycznych	współczynnik odbłaskowości min. 100 mcd, współczynnik tarcia (szorstkość) - nie mniej niż 45 SRT, współczynnik bieli min. 30	pomiar parametrów	do 6 tygodni od wykonania pomiarów, wykonać w sprzyjających warunkach atmosferycznych
	bez uszkodzeń mechanicznych, kompletne elementy odbłaskowe, dobrze widoczne w dzień i w nocy, czyste, czytelne, bez przetarć	bezzwłocznie	do 24 godzin (w sprzyjających warunkach atmosferycznych)	bez uszkodzeń mechanicznych, kompletne elementy odbłaskowe, dobrze widoczne w dzień i w nocy, czyste, czytelne, bez przetarć	bezzwłocznie	do 1 tygodnia, wykonać w sprzyjających warunkach atmosferycznych	bez uszkodzeń mechanicznych, kompletne elementy odbłaskowe, dobrze widoczne w dzień i w nocy, czyste, czytelne, bez przetarć	bezzwłocznie	do 1 tygodnia, wykonać w sprzyjających warunkach atmosferycznych

Oznakowanie pionowe	znaki nie mają uszkodzeń, słupki w pionie, znaki umieszczone na odpowiedniej wysokości, są czytelne i widoczne, czyste, bez błota i kurzu. W okresie zimowym odśnieżone i wolne od lodu powierzchnie czołowe. Konstrukcje nośne są czyste, proste, bez uszkodzeń, elementy mocujące nie są skorodowane.	bezzwłocznie	do 24 godzin	znaki mają drobne uszkodzenia, słupki w pionie, znaki umieszczone na odpowiedniej wysokości, są czytelne i widoczne, czyste, bez błota i kurzu. W okresie zimowym odśnieżone i wolne od lodu powierzchnie czołowe. Konstrukcje nośne są czyste, proste, ale mogą być nieznacznie uszkodzone, elementy mocujące nie są skorodowane.	bezzwłocznie	do 48 godzin	znaki mają drobne uszkodzenia, słupki w pionie, znaki umieszczone na odpowiedniej wysokości, są czytelne i widoczne, czyste, bez błota i kurzu. W okresie zimowym odśnieżone i wolne od lodu powierzchnie czołowe. Konstrukcje nośne są czyste, proste, ale mogą być nieznacznie uszkodzone, elementy mocujące nie są skorodowane.	bezzwłocznie	do 72 godzin
	Współczynnik odbicia jest taki jak dla nowych znaków a kolory znaku nie są wyblakłe (zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów	pomiar parametrów	do 2 tygodni od wykonania pomiarów	Współczynnik odbicia jest większy niż 80 % dla nowych znaków a kolory nie są znacząco wyblakłe. (zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i	pomiar parametrów	do 4 tygodni od wykonania pomiarów	Współczynnik odbicia jest większy niż 80 % dla nowych znaków a kolory nie są znacząco wyblakłe. (zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i	pomiar parametrów	do 6 tygodni od wykonania pomiarów

	drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach).			sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach).			sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach).		
Sygnalizacja	sygnalizacja powinna być monitorowana na bieżąco. Wszelkie nieprawidłowości wymagające pilnej naprawy, stanowiące zagrożenie bezpieczeństwa muszą być bezzwłocznie wykonywane. Uszkodzenia wymagające natychmiastowej reakcji: całkowity brak sygnalizacji, awarie lamp, sprzeczne sygnały, uszkodzenia zasilania, zniszczona sygnalizacja.	bezzwłocznie	naprawa lub doprowadzenie do stanu zapewniającego bezpieczeństwo w ciągu 4 godzin. Doprowadzenie do standardu w zakresie czystości i kompletności w ciągu 24 godzin. W przypadku braku możliwości wykonania trwałej naprawy należy ustawić znaki ostrzegawcze.	sygnalizacja powinna być monitorowana na bieżąco. Wszelkie nieprawidłowości wymagające pilnej naprawy, stanowiące zagrożenie bezpieczeństwa muszą być bezzwłocznie wykonywane. Uszkodzenia wymagające natychmiastowej reakcji: całkowity brak sygnalizacji, awarie lamp, sprzeczne sygnały, uszkodzenia zasilania, zniszczona sygnalizacja.	bezzwłocznie	naprawa lub doprowadzenie do stanu zapewniającego bezpieczeństwo w ciągu 6 godzin. Doprowadzenie do standardu w zakresie czystości i kompletności w ciągu 24 godzin. W przypadku braku możliwości wykonania trwałej naprawy należy ustawić znaki ostrzegawcze.	sygnalizacja powinna być monitorowana na bieżąco. Wszelkie nieprawidłowości wymagające pilnej naprawy, stanowiące zagrożenie bezpieczeństwa muszą być bezzwłocznie wykonywane. Uszkodzenia wymagające natychmiastowej reakcji: całkowity brak sygnalizacji, awarie lamp, sprzeczne sygnały, uszkodzenia zasilania, zniszczona sygnalizacja.	bezzwłocznie	naprawa lub doprowadzenie do stanu zapewniającego bezpieczeństwo w ciągu 8 godzin. Doprowadzenie do standardu w zakresie czystości i kompletności w ciągu 24 godzin. W przypadku braku możliwości wykonania trwałej naprawy należy ustawić znaki ostrzegawcze.

Oświetlenie	W każdej chwili nie mniej niż 90% wszystkich punktów oświetleniowych ma działać efektywnie. Latarnie zasłonięte przez drzewa lub inną roślinność będą traktowane jako niesprawne.	bezzwłocznie	do 24 godzin	W każdym miejscu nie więcej niż 3 z 10 kolejnych punktów oświetleniowych może być niesprawnych. W odległości do 100 m od skrzyżowania nie więcej niż 2 z 5 punktów oświetleniowych może być niesprawnych. W odległości 100 m od skrzyżowania nie więcej niż dwa kolejne punkty oświetleniowe mogą być niesprawne. Latarnie zasłonięte przez drzewa lub inną roślinność będą traktowane jako niesprawne. Słupy i maszty oświetleniowe nie mogą odchylać się od pionu więcej niż 2%	bezzwłocznie	do 48 godzin	W każdym miejscu nie więcej niż 3 z 10 kolejnych punktów oświetleniowych może być niesprawnych. W odległości do 100 m od skrzyżowania nie więcej niż 2 z 5 punktów oświetleniowych może być niesprawnych. W odległości 100 m od skrzyżowania nie więcej niż dwa kolejne punkty oświetleniowe mogą być niesprawne. Latarnie zasłonięte przez drzewa lub inną roślinność będą traktowane jako niesprawne. Słupy i maszty oświetleniowe nie mogą odchylać się od pionu więcej niż 2%	bezzwłocznie	do 72 godzin

Słupki prowadzące	Słupki nie mogą wykazywać zauważalnych śladów zużycia, posadowione są pionowo, a elementy odblaskowe są czyste, widoczne i nieuszkodzone. Widoczny jest numer drogi i pikietaż.	bezzwłocznie	do 3 dni	Słupki są pionowe (odchyłka 1% od pionu) a elementy odblaskowe są nieuszkodzone, mogą być zabrudzone ale z widocznym pikietażem	bezzwłocznie	do 5 dni	Słupki są pionowe (odchyłka 1% od pionu) a elementy odblaskowe są nieuszkodzone, mogą być zabrudzone ale z widocznym pikietażem	bezzwłocznie	do 1 tygodnia
Bariery ochronne	Tworzą ciągłą barierę, bez przerw, ubytków, uszkodzeń, widocznej korozji i graffiti. Elementy bez odchyień od pionu. Spełniają warunki zawarte w projekcie stałej organizacji ruchu oraz wymagania Zarządzenia Nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 23.04.2010 roku w sprawie wytycznych stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych.	bezzwłocznie	do 3 dni	Bariery mogą być lekko skorodowane, ale nie może to wpływać na sprawność konstrukcji	bezzwłocznie	do 1 tygodnia	Bariery mogą być umiarkowanie skorodowane, ale nie może to wpływać na sprawność konstrukcji	bezzwłocznie	do 10 dni

Ogrodzenie	Tworzą ciągłą barierę, bez przerw, ubytków, uszkodzeń, widocznej korozji i graffiti. Elementy bez odchyień od pionu.	bezzwłocznie	do 24 godzin	ogrodzenie może posiadać drobne defekty lecz musi spełniać swoją rolę i być konstrukcyjnie sprawne	bezzwłocznie	do 24 godzin	Ogrodzenie może posiadać drobne defekty lecz musi spełniać swoją rolę i być konstrukcyjnie sprawne	bezzwłocznie	do 24 godzin
Zieleń	Obszar równomiernie porośnięty roślinnością. Przyjmuje się wysokość trawy: - w pasie dzielącym max. 15 cm, - od krawędzi jezdni do przeciwnskarpy max. 15 cm, - od przeciwnskarpy do granicy pasa drogowego max 25 cm.	do 24 godzin	do 2 tygodni	Obszar równomiernie porośnięty roślinnością. Przyjmuje się wysokość trawy: - w pasie dzielącym max. 20 cm, - od krawędzi jezdni do przeciwnskarpy max. 20 cm, - od przeciwnskarpy do granicy pasa drogowego max 30 cm.	do 24 godzin	do 4 tygodni	Obszar równomiernie porośnięty roślinnością. Przyjmuje się wysokość trawy: - w pasie dzielącym max. 25 cm, - od krawędzi jezdni do przeciwnskarpy max. 25 cm, - od przeciwnskarpy do granicy pasa drogowego max 30 cm.	do 24 godzin	do 6 tygodni
Żywopłoty	Tworzy gęstą, ciągłą barierę, do wys. 2,0 m, o równych przyciętych płaszczyznach pionowych i poziomej.	do 24 godzin	do 2 tygodni zgodnie ze wskazaniami i sztuką ogrodniczą	Tworzy gęstą, ciągłą barierę, do wys. 2,0 m, o równych przyciętych płaszczyznach pionowych i poziomej.	do 24 godzin	do 4 tygodni zgodnie ze wskazaniami i sztuką ogrodniczą	Tworzy gęstą, ciągłą barierę, do wys. 2,0 m, o równych przyciętych płaszczyznach pionowych i poziomej.	do 24 godzin	do 6 tygodni zgodnie ze wskazaniami i sztuką ogrodniczą

Drzewa	drzewa zdrowe, bez odrostów	ocena stanu drzew	do 2 tygodni zgodnie z procedurami i sztuką ogrodniczą	drzewa zdrowe, bez odrostów	ocena stanu drzew	do 4 tygodni zgodnie z procedurami i sztuką ogrodniczą	drzewa zdrowe, bez odrostów	ocena stanu drzew	do 6 tygodni zgodnie z procedurami i sztuką ogrodniczą
	bez suchych gałęzi, bez uszkodzeń	bezzwłocznie	do 24 godzin	bez suchych gałęzi, bez uszkodzeń	bezzwłocznie	do 24 godzin	bez suchych gałęzi, bez uszkodzeń	bezzwłocznie	do 24 godzin
Ekrany akustyczne	Tworzą ciągłą barierę, bez ubytków, uszkodzeń, graffiti, reklam. Czyste. Prześwit pod podwaliną max 5 cm.	bezzwłocznie	do 7 dni	Tworzą ciągłą barierę, bez ubytków, uszkodzeń, graffiti, reklam. Czyste. Prześwit pod podwaliną max 5 cm.	bezzwłocznie	do 2 tygodni	Tworzą ciągłą barierę, bez ubytków, uszkodzeń, graffiti, reklam. Czyste. Prześwit pod podwaliną max 5 cm.	bezzwłocznie	do 4 tygodni
Utrzymanie porządku i czystości	Nawierzchnia czysta bez piasku, błota, bez rozlanych substancji. Cały pas drogowy bez śmieci (odpadków pozostawionych przez użytkowników lub naniesionych przez wiatr).	bezzwłocznie	do 6 godzin	przy krawędziach nawierzchni , na poboczach utwardzonych lub przy krawężnikach mogą występować niewielkie zanieczyszczenia lecz nie powodujące utrudniającego jazdę pylenia.	bezzwłocznie	do 6 godzin	przy krawędziach nawierzchni , na poboczach utwardzonych lub przy krawężnikach mogą występować niewielkie zanieczyszczenia lecz nie powodujące utrudniającego jazdę pylenia.	bezzwłocznie	do 6 godzin

	Pojemniki na śmieci nie są przepełnione. Toalety czyste, o parametrach zachowania przepisów BHP.			Pojemniki na śmieci nie są przepełnione			Pojemniki na śmieci nie są przepełnione		
Separatory	Separatory nie mogą być przepełnione a ich elementy nie mogą być uszkodzone. Warstwa olejowa i stan zapelnienia separatora powinny być sprawdzane.	bezzwłocznie	do 5 dni	Separatory nie mogą być przepełnione a ich elementy nie mogą być uszkodzone. Warstwa olejowa i stan zapelnienia separatora powinny być sprawdzane.	bezzwłocznie	do 10 dni	Separatory nie mogą być przepełnione a ich elementy nie mogą być uszkodzone. Warstwa olejowa i stan zapelnienia separatora powinny być sprawdzane.	bezzwłocznie	do 2 tygodni
Pokrywy studzienek	wszystkie urządzenia odwadniające zabezpieczone pokrywami lub kratkami ściekowymi.	bezzwłocznie	do 6 godzin w zakresie oznakowania i zabezpieczenia	wszystkie urządzenia odwadniające zabezpieczone pokrywami lub kratkami ściekowymi.	bezzwłocznie	do 6 godzin w zakresie oznakowania i zabezpieczenia	wszystkie urządzenia odwadniające zabezpieczone pokrywami lub kratkami ściekowymi.	bezzwłocznie	do 6 godzin w zakresie oznakowania i zabezpieczenia

			do 24 godzin w zakresie doprowadzenia do standardu			do 48 godzin w zakresie doprowadzenia do standardu			do 72 godzin w zakresie doprowadzenia do standardu
Chodniki	99.5% obszaru chodników jest wolne od krzywizn pionowych większych niż 0.5 cm lub poziomych pęknięć większych niż 2 cm. 99% obszaru chodnika z kostki lub płyt nie posiada ubytków w postaci braku tych elementów.	bezzwłocznie	do 7 dni	90% obszaru chodników jest wolne od krzywizn pionowych większych niż 0.5 cm lub poziomych pęknięć większych niż 2 cm. 90% obszaru chodnika z kostki lub płyt nie posiada ubytków w postaci braku tych elementów.	bezzwłocznie	do 2 tygodni	80% obszaru chodników jest wolne od krzywizn pionowych większych niż 0.5 cm lub poziomych pęknięć większych niż 2 cm. 80% obszaru chodnika z kostki lub płyt nie posiada ubytków w postaci braku tych elementów.	bezzwłocznie	do 2 tygodni

Obwód Utrzymania Autostrady	Wszystkie urządzenia i budynki znajdujące się na terenie OUA muszą być utrzymanie w dobrym stanie technicznym i w czystości. Nawierzchnia czysta bez piasku, błota, bez rozlanych substancji. Cały teren OUA bez śmieci (odpadków pozostawionych przez użytkowników lub naniesionych przez wiatr). Pojemniki na śmieci nie są przepełnione. Toalety czyste, o parametrach zachowania przepisów BHP. Utrzymanie nawierzchni i infrastruktury (m.in. oświetlenia) występującej na terenie należy wykonywać zgodnie z wytycznymi szczegółowo opisanymi dla			Wszystkie urządzenia i budynki znajdujące się na terenie OUA muszą być utrzymanie w dobrym stanie technicznym i w czystości. Nawierzchnia czysta bez piasku, błota, bez rozlanych substancji. Cały teren OUA bez śmieci (odpadków pozostawionych przez użytkowników lub naniesionych przez wiatr). Pojemniki na śmieci nie są przepełnione. Toalety czyste, o parametrach zachowania przepisów BHP. Utrzymanie nawierzchni i infrastruktury (m.in. oświetlenia) występującej na terenie należy wykonywać zgodnie z wytycznymi szczegółowo opisanymi dla			Wszystkie urządzenia i budynki znajdujące się na terenie OUA muszą być utrzymanie w dobrym stanie technicznym i w czystości. Nawierzchnia czysta bez piasku, błota, bez rozlanych substancji. Cały teren OUA bez śmieci (odpadków pozostawionych przez użytkowników lub naniesionych przez wiatr). Pojemniki na śmieci nie są przepełnione. Toalety czyste, o parametrach zachowania przepisów BHP. Utrzymanie nawierzchni i infrastruktury (m.in. oświetlenia) występującej na terenie należy wykonywać zgodnie z wytycznymi szczegółowo opisanymi dla		
		bezzwłocznie	uzależniona od specyfiki odstępstwa szczegółowo opisana w punkcie 2.21 przedmiotowych wytycznych		bezzwłocznie	uzależniona od specyfiki odstępstwa szczegółowo opisana w punkcie 2.21 przedmiotowych wytycznych		bezzwłocznie	uzależniona od specyfiki odstępstwa szczegółowo opisana w punkcie 2.21 przedmiotowych wytycznych

	poszczególnych zakresów robót. Obszar trawników równomiernie porośnięty roślinnością. Przyjmuje się wysokość trawy max. 15 cm. Drzewa powinny być zdrowe, bez widocznych uszkodzeń pnia i korony. Korona drzewa uformowana ogrodniczo, bez niekontrolowanyc h odrostów. Drzewostan bez suchych i obumarłych gałęzi. Żywopłoty tworzą gęstą, ciągłą barierę, do wys. 1,0 m, o równych przyciętych płaszczyznach pionowych i poziomej.			poszczególnych zakresów robót. Obszar trawników równomiernie porośnięty roślinnością. Przyjmuje się wysokość trawy max. 15 cm. Drzewa powinny być zdrowe, bez widocznych uszkodzeń pnia i korony. Korona drzewa uformowana ogrodniczo, bez niekontrolowanyc h odrostów. Drzewostan bez suchych i obumarłych gałęzi. Żywopłoty tworzą gęstą, ciągłą barierę, do wys. 1,0 m, o równych przyciętych płaszczyznach pionowych i poziomej.			poszczególnych zakresów robót. Obszar trawników równomiernie porośnięty roślinnością. Przyjmuje się wysokość trawy max. 15 cm. Drzewa powinny być zdrowe, bez widocznych uszkodzeń pnia i korony. Korona drzewa uformowana ogrodniczo, bez niekontrolowanyc h odrostów. Drzewostan bez suchych i obumarłych gałęzi. Żywopłoty tworzą gęstą, ciągłą barierę, do wys. 1,0 m, o równych przyciętych płaszczyznach pionowych i poziomej.		
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

Dostępność drogi	Poziom swobody ruchu zachowany z projektowanym dla danego odcinka drogi i obszaru jego oddziaływania. Prace utrzymaniowe wykonywane zgodnie z zatwierdzoną tymczasową organizacją ruchu, przy zachowaniu obniżenia swobody ruchu o 1 poziom w stosunku do poziomu projektowego.	bezzwłocznie	do 1 godziny	Poziom swobody ruchu zachowany z projektowanym dla danego odcinka drogi i obszaru jego oddziaływania. Prace utrzymaniowe wykonywane zgodnie z zatwierdzoną tymczasową organizacją ruchu, przy zachowaniu obniżenia swobody ruchu o 1 poziom w stosunku do poziomu projektowego.	bezzwłocznie	do 1 godziny	Poziom swobody ruchu zachowany z projektowanym dla danego odcinka drogi i obszaru jego oddziaływania. Prace utrzymaniowe wykonywane zgodnie z zatwierdzoną tymczasową organizacją ruchu, przy zachowaniu obniżenia swobody ruchu o 1 poziom w stosunku do poziomu projektowego.	bezzwłocznie	do 1 godziny
Zimowe Utrzymanie Drogi	Utrzymaniu zimowe pasa drogowego oraz obiektów inżynierskich w wymaganym standardzie określonym w OPZ i zgodnie z Zarządzeniem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad	bezzwłocznie	zgodnie z załącznikiem nr 3b	Utrzymaniu zimowe pasa drogowego oraz obiektów inżynierskich w wymaganym standardzie określonym w OPZ i zgodnie z Zarządzeniem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad	bezzwłocznie	zgodnie z załącznikiem 3b	Utrzymaniu zimowe pasa drogowego oraz obiektów inżynierskich w wymaganym standardzie określonym w OPZ i zgodnie z Zarządzeniem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad	bezzwłocznie	zgodnie z załącznikiem nr 3b

Opis standardów zimowego utrzymania dróg krajowych

Lp.	Standard	Opis standardu	Dopuszczalne odstępstwa od stanu nawierzchni opisanego standardem z określeniem czasu w jakim skutki danego zjawiska atmosferycznego powinny być usunięte (zlikwidowane)	
			Po ustaniu opadów śniegu	Od stwierdzenia zjawiska atmosferycznego przez kierującego zimowym utrzymaniem lub powzięcia przez niego uwiarygodnionych informacji o wystąpieniu:
1	2	3	4	5
1	I	Jezdnia i pobocze utwardzone wolne od czynników (elementów) powodowanych zjawiskami atmosferycznymi z wyjątkiem wody	Dotyczy jezdni i poboczy - śnieg luźny może zalegać do 2 godz. - błoto pośniegowe może występować do 4 godz. - nie dopuszcza się występowania zasp śnieżnych i zajeżdżonej warstwy śniegu również podczas opadów i zamieci śnieżnych	- gołoledzi do 2 godz. - szronu do 2 godz. - szadzi do 2 godz. - lodowicy do 4 godz. - śliskości pośniegowej do 4 godz.
2	II *)	Jezdnia odśnieżona a śliskość zimowa zlikwidowana na całej szerokości łącznie z poboczeniami utwardzonymi	- śnieg luźny może zalegać do 4 godz. - błoto pośniegowe może występować do 6 godz. - może występować warstwa zajeżdżonego śniegu o grubości nie utrudniającej ruchu do 6 godz.	- gołoledzi do 3 godz. - szronu do 3 godz. - szadzi do 3 godz. - śliskości pośniegowej do 4 godz. - lodowicy do 4 godz.
3	III	Jezdnia odśnieżona na całej szerokości a śliskość zimowa zlikwidowana na: - skrzyżowaniach z drogami publicznymi o naw. utwardzonej - skrzyżowaniach z liniami kolejowymi - odcinkach o pochyleniu >4% - przystankach autobusowych - innych miejscach ustalonych przez zarząd drogi	- śnieg luźny może zalegać do 6 godz. - może występować warstwa zajeżdżonego śniegu o grubości utrudniającej ruch samochodów osobowych do 6 godz. - zaspy mogą występować do 6 godz.	W miejscach wymienionych w kol.3: - gołoledzi do 5 godz. - szronu do 5 godz. - szadzi do 5 godz. - śliskości pośniegowej do 6 godz. - lodowicy do 5 godz.

4	IV	Jezdnia odśnieżona na całej szerokości i posypana na odcinkach decydujących o możliwości ruchu ustalonych przez zarząd drogi.	<ul style="list-style-type: none"> - śnieg luźny może zalegać - śnieg zajeżdżony może występować - języki śnieżne mogą występować - zaspy mogą występować Dopuszcza się przerwy w komunikacji do 8 godz.	do 8 godz. do 8 godz.	W miejscach ustalonych - gołoledzi - śliskości pośniegowej - lodowicy	do 8 godz. do 10 godz. do 8 godz.
5	V	Jezdnia odśnieżona (w miejscach zasp co najmniej jeden pas ruchu z wykonaniem mijanek) i posypana na odcinkach decydujących o możliwości ruchu – ustalonych przez zarząd drogi.	<ul style="list-style-type: none"> - śnieg luźny może zalegać - śnieg zajeżdżony może występować - nabój śnieżny może występować - zaspy mogą występować Dopuszcza się przerwy w komunikacji do 24 godz.	do 16 godz. do 24 godz.	W miejscach ustalonych - gołoledzi - może występować śliskość pośniegowa	do 8 godz.

*) Standard II podwyższony - na jezdni nie może występować warstwa zajeżdżonego śniegu. Drogi objęte wzmocnionym nadzorem.

Opis standardów zimowego utrzymania chodników i ścieżek rowerowych przy drogach krajowych

Wykonawca jest zobowiązany do utrzymania chodników i ścieżek rowerowych w pasie drogowym wg następujących standardów:

Godziny	Opis standardu zimowego utrzymania chodników	Dopuszczalne odstępstwa od stanu nawierzchni opisanego standardem z określeniem czasu w jakim powinny być usunięte (zlikwidowane)	
		Po ustaniu opadu	Od stwierdzenia wystąpienia śliskości
4:00 – 22:00	Chodnik odśnieżony a śliskość zimowa zlikwidowana na całej szerokości.	do godz.	do ... godz.
22:00 – 4:00	Chodnik odśnieżony a śliskość zimowa zlikwidowana na całej szerokości.	do godz.	do ... godz.

W przypadku wystąpienia opadu długotrwałego (ciągłego) Wykonawca zobowiązany jest do rozpoczęcia prac przy odśnieżaniu i zwalczaniu śliskości w trakcie jego trwania w czasie do 6 godzin od rozpoczęcia opadu.

**Wytyczne do oceny poziomu usług
dla kontraktów „utrzymaj standard”**

Spis treści

1.	Opis ogólny.....	3
1.1.	Standard	3
1.2.	Ocena	3
1.3.	Przeprowadzenie oceny.....	3
1.4.	Wnioski z oceny	4
2.	Elementy drogi i jej wyposażenia podlegające ocenie.....	4
2.1.	Nawierzchnia jezdni.....	4
2.2.	Pobocza ziemne.....	5
2.3.	Pas dzielący.....	6
2.4.	Rowy.....	7
2.5.	Przepusty.....	7
2.6.	Obiekty inżynierskie	8
2.7.	Oznakowanie poziome.....	10
2.8.	Oznakowanie pionowe.....	11
2.9.	Sygnalizacja.....	12
2.10.	Oświetlenie.....	14
2.11.	Słupki prowadzące.....	14
2.12.	Bariery ochronne.....	15
2.13.	Ogrodzenie.....	16
2.14.	Zieleń.....	17
2.15.	Żywopłoty.....	18
2.16.	Drzewa.....	18
2.17.	Ekrany akustyczne.....	19
2.18.	Utrzymanie porządku i czystości.....	20
2.19.	Separatory.....	21
2.20.	Pokrywy studzienek.....	21
2.21.	Chodniki.....	22
2.22.	Obwód Utrzymania Autostrady / Drogi Ekspresowej.....	22
2.23.	Dostępność drogi.....	23
2.24.	Zimowe Utrzymanie Drogi.....	24
3.	Standard dla elementów nieuwjętych.....	26
4.	Dokumenty związane	

1. Opis ogólny

1.1. Standard

Standard to ustalone kryterium, które określa powszechne, najbardziej pożądane zachowanie cech i parametrów poszczególnych elementów i wyposażenia drogi w granicach określonych w niniejszej specyfikacji, który zapewnia odpowiedni poziom jakości, bezpieczeństwa i wygody użytkowników drogi. W przypadkach nieokreślonych przez standard rozumie się utrzymanie danego elementu w czystym i sprawnym stanie niepowodującym zagrożenia dla użytkowników drogi i zapewniającym jego bezpieczną eksploatację.

Zamawiający nie określa jak często mają być wykonywane poszczególne prace (np. koszenie, sprzątanie, odśnieżanie czy remonty nawierzchni). Wskazuje za to ogólny sposób wykonywania prac oraz określa dokładnie jaki ma być oczekiwany efekt.

Takie podejście daje Wykonawcy pewną swobodę działania przy wyborze technologii i sposobu wykonywania robót oraz częstotliwości prowadzenia prac.

1.2. Ocena

Przedstawiony model oceny stosuje się do elementów wyposażenia dla całego odcinka utrzymywanej drogi lub procedury. Wykazanie odstępstwa od standardu w jednym miejscu lub procedurze według wg. opisanej metodologii oceny, skutkuje naliczeniem punktów karnych dla całego elementu wyposażenia lub procedury.

Zamawiający w całym okresie związania kontraktem ma prawo do przeprowadzania oceny całości pasa drogowego lub poszczególnych elementów wyposażenia drogi. Celem wykonania oceny jest sprawdzenie poziomu usług świadczonych przez Wykonawcę, ze względu na uzyskany efekt. Ocenę wykonuje się poprzez porównanie stanu pasa drogowego z wytycznymi spisanyymi w przedmiotowym dokumencie. Oceny będzie dokonywał przedstawiciel Zamawiającego. W uzasadnionych przypadkach podczas wykonywania oceny obecny będzie również przedstawiciel Wykonawcy.

1.3. Przeprowadzenie oceny

Zamawiający będzie przeprowadzał ocenę zgodnie z niniejszą specyfikacją. Wybór odcinków i powierzchni kontrolnych należy do Zamawiającego. Wykonawca, na wcześniejsze pisemne żądanie Zamawiającego, będzie miał obowiązek oddelegowania swojego przedstawiciela do udziału przy wykonywaniu oceny. Zamawiający przysyłając informacje o terminie przeprowadzenia czynności, nie ma obowiązku podania zakresu kontrolowanych elementów wyposażenia drogi.

Elementy kluczowe z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego będą zawsze traktowane priorytetowo a ich ocena będzie dokonywana dla całej długości drogi.

Zamawiający ma prawo do dokonywania bieżącej kontroli bez wcześniejszego powiadamiania Wykonawcy. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości Zamawiający niezwłocznie powiadomi o tym Wykonawcę, który bezzwłocznie oddelegowuje pracownika do udziału w czynnościach kontrolnych. Wykonawca może odmówić uczestniczenia w wykonywaniu oceny, jednak decyzja taka pozbawia go prawa wnoszenia uwag do protokołu kontrolnego.

W przypadkach nieuwjętych w niniejszej specyfikacji ocena będzie dokonywana przy udziale przedstawiciela Wykonawcy.

1.4. Wnioski z oceny

Wnioski z oceny zostaną opisane w protokole pokontrolnym. Protokół musi być podpisany przez przedstawiciela Zamawiającego. Kopia protokołu będzie zawsze przekazywana do Wykonawcy i od tego momentu będzie liczony czas na doprowadzenie określonych elementów do wymaganego standardu.

Zamawiający, po upływie czasu określonego w niniejszej specyfikacji, wykona ocenę pokontrolną każdego elementu. W przypadku niewykonania lub nienależytego wykonania prac doprowadzających do wymaganego standardu Zamawiający naliczy Wykonawcy punkty karne i powiadomi o tym pisemnie Wykonawcę. Suma punktów karnych naliczonych w danym okresie rozliczeniowym zostanie, zgodnie z tabelą potrąceń i kar, zamieniona na wartość pieniężną.

Wartość faktury wystawianej przez Wykonawcę za dany okres rozliczeniowy zostanie zmniejszona o kwotę pieniężną wynikającą z naliczonych potrąceń, a naliczoną wartość kar Wykonawca ureguje na podstawie wystawionej noty księgowej.

2. Elementy drogi i jej wyposażenia podlegające ocenie

2.1. Nawierzchnia jezdni

Standard

- Bez ubytków i wykruszeń,
- Bez spękań,
- Bez zastoisk wody (kałuż).

Ocena standardu

Ocenie podlega cały odcinek drogi, pomiar wykonujemy wizualnie poprzez objazd wszystkich jezdni. Podczas objazdu ocenie podlega stan nawierzchni w zakresie występowania:

- ubytków i wykruszeń.
- spękań.

Dopuszcza się występowanie spękań naprawionych.

W przypadku wystąpienia widocznych: ubytków, spękań, wykruszeń, dokładne pomiary wykonujemy liniałem kątowym, wyskalowaną łatą oraz poziomica.

Wykazane odstępstwo od standardu

W przypadku stwierdzenia odstępstw od standardu należy przystąpić do niezbędnych prac zabezpieczających bezzwłocznie, poprzez oznakowanie i niezbędną naprawę doraźną np. masą mineralno-asfaltową na zimno wykonaną w ciągu 4 godzin.

Doprowadzenie do standardu w zakresie ubytków i wykruszeń należy wykonać w ciągu 24 godzin. Pozostałe parametry należy doprowadzić do standardu w ciągu 7 dni, tj.: należy wykonać docelowe naprawy masą na gorąco w terminie 7 dni w sprzyjających warunkach temperaturowo - pogodowych.

2.2. Pobocza ziemne

Standard

- Zachowany projektowy spadek (odchyłka 1,5%),
- Zachowana projektowana szerokość (odchyłka 10 cm),
- Bez zawyżeń i zaniżeń przy krawędzi nawierzchni (odchyłka 2 cm),

Ocena standardu

Należy wykonać objazd całego odcinka drogi, wykonując oceną wizualną. Wybieramy miejsca budzące wątpliwości, dla których na odcinku 1000 mb należy wytypować trzy odcinki po 20 mb każdy. Ocenie podlega:

- różnica poziomów, oceny dokonujemy poprzez pomiar różnicy poziomów pomiędzy poboczem utwardzonym, lub jezdnią a poboczem nieutwardzonym, dopuszcza się odchyłkę max 2 cm od projektowanej różnicy poziomów na 10% na każdym z odcinków pomiarowych, pomiar wykonujemy liniałem kątowym, wyskalowaną łata oraz poziomica,
- spadek, dopuszczamy odchyłkę max 1,5% od projektowanego spadku poboczy na 30% na każdym z odcinków pomiarowych, pomiar wykonujemy liniałem kątowym, wyskalowaną łata oraz poziomica,
- geometria, oceniamy szerokość pobocza, dopuszcza się występowanie odchyłki do max 10 cm na 30% na każdym z odcinków pomiarowych, pomiar wykonujemy liniałem kątowym, wyskalowaną łata oraz poziomica.

Uwaga:

Jeżeli diagram linii prostej nie wskazuje nieutwardzonego pobocza w połączeniu z utwardzonym poboczem, pierwsze 2 cm przyległe do utwardzonego pobocza powinny być oceniane jako pobocze nieutwardzone. Dotyczy to utwardzonego pobocza wewnętrznego i zewnętrznego.

Wykazane odstępstwo od standardu

W przypadku stwierdzenia odstępstw od standardu należy przystąpić do niezbędnych prac zabezpieczających bezzwłocznie. Doprowadzenie do standardu należy wykonać w ciągu 5 dni.

W okresie zimowym - uzupełnić braki bezzwłocznie, zabezpieczyć miejsca niebezpieczne, okres doprowadzenia do standardu określa indywidualnie komisja kontrolna z uwzględnieniem wykonania prac w zakresie doprowadzenia do standardu w sprzyjających warunkach.

Dopuszcza się dla uzyskania odwodnienia jezdni wykonanie czasowo przecinek w poboczach, do chwili wystąpienia sprzyjających warunków atmosferycznych.

2.3. Pas dzielący

Standard

- Bez ubytków, bez zawyżeń i zaniżeń (odchyłka +2 cm i – 4 cm),
- Bez dzikiej roślinności, porośnięty trawą wysokości max. 15 cm,
- Porośnięty roślinnością i krzewami (pełniącymi funkcję ekranów) - zapewnienie wegetacji zgodnie z ich specyfiką

Ocena standardu

Należy wykonać objazd całego odcinka drogi. Wybieramy miejsca budzące wątpliwości dla których ocenę standardu utrzymania będzie wykonywana zgodnie z wytycznymi szczegółowo opisanymi dla poszczególnych zakresów robót przedmiotowych wytycznych, tj.:

- Bez ubytków, bez zawyżeń i zaniżeń – wg punktu 2.2,
- Bez dzikiej roślinności, porośnięty trawą wysokości max. 15 cm – wg punktu 2.14,
- Porośnięty roślinnością i krzewami (pełniącymi funkcję ekranów) – wg punktu 2.15.

Wykazane odstępstwo od standardu

W przypadku stwierdzenia odstępstw od standardu należy podjąć działania zgodnie z wytycznymi szczegółowo opisanymi dla poszczególnych zakresów robót przedmiotowych wytycznych, tj.:

- Bez ubytków, bez zawyżeń i zaniżeń – wg punktu 2.2,
- Bez dzikiej roślinności, porośnięty trawą wysokości max. 15 cm – wg punktu 2.14,
- Porośnięty roślinnością i krzewami (pełniącymi funkcję ekranów) – wg punktu 2.15.

2.4. Rowy

Standard

- Rzędne dna rowu nie będą różnić się od rzędnych projektowych o 10 cm.
- Nie może występować erozja, podmycia lub nawarstwienia, znacząco wpływające na przepływ wody.

Ocena standardu

Należy wykonać objazd całego odcinka drogi, wykonując oceną wizualną. Wybieramy miejsca budzące wątpliwości. Na odcinku 1000 mb należy wytypować 3 odcinki po 20 mb, dla których wykonujemy pomiar:

- głębokości, ocenę wykonujemy poprzez pomiar głębokości rowu i porównanie jej z założeniami projektowymi, dopuszcza się odchyłkę 10 cm od wartości projektowych na 30 % każdego z trzech odcinków pomiarowych. Pomiar dokonujemy niwelatorem lub miarką, liniałem kątowym, wyskalowaną łąką oraz poziomą.

- szerokości, ocenę wykonujemy poprzez pomiar szerokości dna, oraz rozpiętości skarp i porównanie ich z założeniami projektowymi, dopuszcza się odstępstwo:

- dla dna 10 cm,
- dla rozpiętości skarp 20 cm,

od wartości projektowych na 30 % każdego z trzech odcinków pomiarowych.

Ponadto, wykonujemy ocenę:

- spadku, ocenę wykonujemy poprzez niwelację odcinka o długości min 300 mb porównując z założeniami projektowymi, dopuszcza się zaburzenia jednolitego spadku o wahaniach 10cm na 10 % kontrolnego odcinka, pomiar wykonujemy niwelatorem.

Dla całego odcinka wykonujemy ocenę:

- stanu technicznego, tj.: występowanie zamuleń, ubytków, podmyć, dopuszcza się występowanie odstępstw nie powodujących utrudnień w odpływie wody. Nie mogą występować zastoiska wodne.

Wykazane odstępstwo od standardu

W przypadku stwierdzenia odstępstw od standardu należy przystąpić do niezbędnych prac naprawczych bezzwłocznie. Doprowadzenie do standardu należy wykonać w ciągu 7 dni.

2.5. Przepusty (do Ø 150 cm)

Standard

- 85% światła przepustu jest drożne.
- W przepustach nie mogą zalegać śmieci oraz namuł znacząco wpływające na przepływ wody.

Ocena standardu

Należy wykonać objazd całego odcinka, dokonując oceny wizualnej każdego przepustu. W przypadkach budzących wątpliwości należy dokonać pomiaru:

- światła przepustu, dopuszcza się odstępstwo o 10% na każdym przepuście od standardu (85%). Pomiar

dokonujemy wyskalowanym liniałem prostym lub kątowym.

-stanu technicznego, tj.: ubytków, wykruszeń, podmyć, , dopuszcza się występowanie odstępstw nie powodujących utrudnień w odpływie wody. Nie mogą występować zastoiska wodne.

Wykazane odstępstwo od standardu

W przypadku stwierdzenia odstępstw od standardu należy przystąpić do niezbędnych prac zabezpieczających bezzwłocznie. Doprowadzenie do standardu należy wykonać w ciągu 7 dni.

2.6. Obiektów inżynierskie (w tym: przepusty od Ø 150 cm, kładki, estakady, mosty, etc.)

Standard

Standardem dla obiektu inżynierskiego jest aby ocena stanu technicznego, każdego elementu podlegającego ocenie zgodnie z instrukcją przeprowadzania przeglądów podstawowych i rozszerzonych drogowych obiektów inżynierskich (wprowadzoną do stosowania Zarządzeniem nr 14 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 7 lipca 2005 r. z późn. zm.), określona zgodnie z „Zasadami stosowania skali ocen punktowych stanu technicznego i przydatności do użytkowania drogowych obiektów inżynierskich” (wprowadzonymi do stosowania Zarządzeniem Nr 64 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 13 listopada 2008 r.) jest nie mniejsza niż 4.

Ocena standardu

- a. Do stosowania dla obiektów nowo wybudowanych, przebudowanych, określonych przez zarządcę: obiektów po remoncie i innych, dla których stan techniczny nie wymaga w momencie zlecenia usługi, doprowadzenia do standardu poprzez wykonanie robót remontowych, czy wzmocnienia.

Wszystkie elementy obiektu inżynierskiego podlegające ocenie stanu technicznego zgodnie z „Instrukcją przeprowadzania przeglądów podstawowych i rozszerzonych drogowych obiektów inżynierskich” (wprowadzoną do stosowania Zarządzeniem nr 14 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 7 lipca 2005 r. z późn. zm.) muszą posiadać ocenę stanu technicznego, określoną zgodnie z „Zasadami stosowania skali ocen punktowych stanu technicznego i przydatności do użytkowania drogowych obiektów inżynierskich” (wprowadzonymi do stosowania Zarządzeniem Nr 64 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 13 listopada 2008 r.) nie mniejszą niż 4.

Przy czym do oceny elementów nie będą wliczane oceny częściowe dotyczące rodzaju uszkodzeń (zgodnie z ww. Zasadami ...) związanych z wykrytymi w okresie gwarancyjnym wadami i usterkami oraz oceny częściowe dotyczące rodzaju uszkodzeń, które wystąpiły na skutek zdarzeń losowych, powodujących szkody znacznych rozmiarów jak uszkodzenie elementów konstrukcji obiektu nie wynikających z warunków normalnej eksploatacji, których usunięcie wymaga wykonania oceny wpływu uszkodzenia na pracę konstrukcji, projektu oraz remontu lub odbudowy (nie dotyczy to szkód powstałych jedynie w drobnych elementach, jak np. gzymsy, bariery, balustrady, poręcze, ścianki czołowe przepustów itp.).

- b. Dotyczy obiektów, będących już w eksploatacji, dla których doprowadzenie do standardu wymaga wykonania robót remontowych lub wzmocnienia, realizowanych przez Oddziały na dotychczasowych zasadach w ramach „robót remontowych” „remontów centralnych obiektów mostowych”, „wzmocnień mostów”.

Każdy obiekt lub grupę obiektów w zależności od stanu technicznego i wymaganego zakresu robót należy

indywidualnie opisać podając:

- dane lokalizacyjne
- parametry geometryczne (długość szerokość)
- rodzaj i materiał konstrukcji
- dla każdego elementu wymagane minimalne oceny cząstkowe dla danego rodzaju uszkodzeń,
- dopuszczalny czas odstępowania
- planowany termin doprowadzenia przez Oddział, na zasadach jak wyżej, do standardu (o ile planowane to jest w okresie trwania kontraktu utrzymaniowego)
- planowany czas trwania robót doprowadzających do standardu

(konieczne określenie w celu uwzględnienia tego faktu w stałej stawce ryczałtowej lub uwzględnienia w umowie możliwości zmiany ryczałtowej kwoty po wyłączeniu obiektu w celu doprowadzenia do standardu oraz ponownym przejściu w utrzymanie)

Przy czym:

Ocena każdego z elementów ze względu na rodzaj uszkodzenia „zanieczyszczenia i wegetacja roślin”, nie może być mniejsza niż 4,

Dla urządzeń odwadniających obiektu ocena w zakresie uszkodzeń ograniczających drożność bądź powodujących niedrożność, nie może być mniejsza niż 4,

Dla urządzeń dylatacyjnych i łożysk w zakresie rodzaju uszkodzeń jak np. „zablokowanie lub ograniczenie ruchu łożyska”, „zanieczyszczenia urządzenia dylatacyjnego blokujące przesuw” mających wpływ na prawidłową pracę konstrukcji, nie może być mniejsza niż 4

Ponadto należy dążyć do tego by dla elementów takich jak nawierzchnia jezdni i chodników, krawężniki, nasypy i skarpy, bariery i balustrady ocena nie była mniejsza niż 4.

Wykazane odstępstwo od standardu

W przypadku obniżenia oceny cząstkowej stanu technicznego poniżej 4 element należy doprowadzić do stanu odpowiadającego ocenie cząstkowej stanu technicznego 5 z uwzględnieniem dopuszczalnego czasu odstępstw:

- do 4 godzin w przypadku rodzaju uszkodzeń zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego - przy czym bezzwłocznie należy uszkodzenie zabezpieczyć np. poprzez odpowiednie oznakowanie,
- do 24 godzin w przypadku rodzaju uszkodzeń mogących spowodować nieprawidłową pracę konstrukcji jak np.: „zablokowanie lub ograniczenie ruchu łożyska”, „zanieczyszczenia urządzenia dylatacyjnego blokujące przesuw” „nierówności progowe przy urządzeniu dylatacyjnym powyżej 5 mm” oraz dla urządzeń odwadniających obiektu w zakresie rodzaju uszkodzeń ograniczających drożność bądź powodujących niedrożność urządzeń odwadniających, w przypadku koryta cieku i przestrzeni podmostowej w zakresie zanieczyszczeń i wegetacji roślin mogącej znacząco utrudniać przepływ wody i lodu,
- do 14 dni w przypadku innych uszkodzeń,
- do 7 dni w przypadku zanieczyszczeń w postaci graffiti – na elementach obiektów przechodzących nad drogą oraz widocznych z drogi oraz węzłach,
- do 6 miesięcy w przypadku zanieczyszczeń w postaci graffiti na pozostałych obiektach.

2.7. Oznakowanie poziome

Standard

Znaki poziome umieszczone na jezdni zgodnie z zatwierdzoną stałą organizacją ruchu.

Obszar linii o charakterze ciągłego wypełnienia, zgodnego z zastosowaną technologią wykonania. Obszar

wypełnienia bez ubytków i uszkodzeń mechanicznych. Zastosowane elementy odblaskowe kompletne, dobrze widoczne w dzień i w nocy. Oznakowanie czyste, czytelne, bez przetarć.

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 w zakresie:

- współczynnik odblaskowości min. 150 mcd,
- współczynnik tarcia (szorstkość) - nie mniej niż 45 SRT,
- współczynnik luminacji β dla koloru białego min. 0,32

Ocena standardu

Dla wszystkich znaków poziomych umieszczonych w pasie drogowym wykonujemy ocenę:

- kompletności, nie dopuszcza się braków oznakowania poziomego wynikających z rozbieżności z zatwierdzonym SOR, oceny dokonuje się wizualnie poprzez porównanie z zatwierdzoną SOR,
- stanu technicznego znaków poziomych, dopuszcza się występowanie 1 mb uszkodzonych elementów oznakowania na każdy kontrolowane 100 mb, oznakowanie musi spełniać warunki przedstawione w instrukcji i gwarancji producenta zależnie od przyjętej technologii wykonania, pomiar wykonujemy liniałem kątowym, wyskalowaną łatą oraz poziomnicą, porównując z dokumentacją techniczną,
- równości geometrycznej, dopuszcza się odchylenia max 5 cm od wyznaczonej płaszczyzny wytyczającej oś linii oznakowania poziomego. Dopuszcza się odchyłkę max 1 cm dla grubości linii oznakowania poziomego, dopuszcza się odchyłkę max 1 mm dla wysokości oznakowanie musi 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, pomiar wykonujemy liniałem kątowym, wyskalowaną łatą oraz poziomnicą,
- odblaskowości, oznakowanie musi zachowywać parametry 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, nie dopuszcza się uszkodzeń powodujących nieczytelność informacji, ocenę wykonujemy wizualnie,
- czystości, dopuszcza się występowanie pojedynczych zabrudzeń (np. ślady hamowania), ale nieutrudniające odczytanie treści informacji, ocenę wykonujemy wizualnie.

Wykazane odstępstwo od standardu

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

Doprowadzenie do standardu w zakresie kompletności oznakowania i czystości należy wykonać w ciągu 24 godzin. Dla stanu technicznego, równości geometrycznej, odblaskowości należy doprowadzić do standardu w ciągu 2 tygodni. W czasie wykonywania oznakowania temperatura nawierzchni i powietrza powinna wynosić, co najmniej 5°C, a wilgotność względna powietrza powinna być zgodna z zaleceniami producenta lub wynosić, co najwyżej 85%.

2.8. Oznakowanie pionowe

Standard

Znaki ustawione zgodnie z zatwierdzoną stałą organizacją ruchu. Tablice znaków czyste, czytelne, dobrze widoczne w dzień i w nocy, nie mają uszkodzeń mechanicznych. Barwa i odblaskowość lica znaków zgodna

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. Słupki znaków ustawione w pionie, tablice na wymaganej wysokości od poziomu jezdni. Konstrukcje nośne zgodne z projektem wykonawczym, bez uszkodzeń, elementy mocujące nie mogą być skorodowane. Konstrukcje czyste, bez graffiti. Lica znaków w okresie zimowym są odśnieżone i wolne od lodu.

Ocena standardu

Dla wszystkich znaków umieszczonych w pasie drogowym wykonujemy ocenę:

- kompletności, nie dopuszcza się braków oznakowania pionowego, oceny dokonuje się wizualnie poprzez porównanie z zatwierdzoną SOR,
- stanu technicznego znaków i konstrukcji nośnych, nie dopuszcza się uszkodzonych i nie czytelnych znaków, znaki 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 zakresie konstrukcji dopuszcza się występowanie słupków lub konstrukcji o widocznej korozji ale stan układu nośnego nie może zagrażać bezpieczeństwu użytkowników dróg. Połączenia konstrukcyjne muszą spełniać warunki techniczne. Oceny dokonuje się wizualnie,
- równości geometrycznej, nie dopuszcza się odchyień od pionu, ustawienia kąta tablic oraz wysokości do poziomu jezdni 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, pomiar wykonujemy liniałem kątowym, wyskalowaną łatą oraz poziomnicą,
- odbłaskowości, folia musi zachowywać parametry 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, nie dopuszcza się uszkodzeń foli powodującej nieczytelność informacji, ocenę wykonujemy wizualnie,
- czystości, dopuszcza się występowanie pojedynczych znaków o zakurczonym licu, ale nieutrudniające odczytanie treści informacji, ocenę wykonujemy wizualnie.

Wykazane odstępstwo od standardu

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

Doprowadzenie do standardu w zakresie kompletności oznakowania i czystości należy wykonać w ciągu 24 godzin. Dla stanu technicznego, równości geometrycznej, odbłaskowości należy doprowadzić do standardu w ciągu 2 tygodni.

2.9. Sygnalizacja

Standard

Wszystkie sygnalizatory są sprawne i działają zgodnie z zatwierdzonym oprogramowaniem. Klosze sygnalizatorów są czyste i bez uszkodzeń. Barwa i odbłaskowość wysyłanych sygnałów zgodna 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. Słupy sygnalizatorów ustawione w pionie. Konstrukcje nośne zgodne z projektem wykonawczym, bez uszkodzeń, elementy mocujące nie mogą być skorodowane. Konstrukcje czyste, bez graffiti. Sygnalizatory w okresie zimowym są odśnieżone i wolne od lodu.

Ocena standardu

Dla wszystkich sygnalizatorów umieszczonych w pasie drogowym wykonujemy ocenę:

- kompletności, nie dopuszcza się braków jakichkolwiek części sygnalizatorów, oceny dokonuje się wizualnie poprzez porównanie z zatwierdzoną Stałą Organizacją Ruchu (SOR),
- stanu technicznego latarni i konstrukcji nośnych, nie dopuszcza się uszkodzonych elementów, wysyłane sygnały i 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 zakresie konstrukcji dopuszcza się występowanie słupków lub konstrukcji o widocznej korozji ale stan układu nośnego nie może zagrażać bezpieczeństwu użytkowników dróg. Połączenia konstrukcyjne muszą spełniać warunki techniczne. Oceny dokonuje się wizualnie,
- równości geometrycznej, nie dopuszcza się odchyłeń od pionu, ustawienia kąta oraz wysokości do poziomu jezdni 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, pomiar wykonujemy liniałem kątowym, wyskalowaną łatą oraz poziomą,
- odbłaskowości, sygnały muszą zachowywać parametry 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, nie dopuszcza się uszkodzeń sygnalizacji powodujących nieczytelność informacji, ocenę wykonujemy wizualnie,
- czystości, dopuszcza się występowanie pojedynczych latarni o zakurzonych kloszach, ale nieutrudniające odczytanie treści informacji, ocenę wykonujemy wizualnie.

Wykazane odstępstwo od standardu

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

Doprowadzenie do standardu w zakresie prawidłowości działania sygnalizacji należy wykonać w ciągu 4 godzin. Doprowadzenie do standardu w zakresie kompletności sygnalizacji i czystości należy wykonać w ciągu 24 godzin. Dla stanu technicznego, równości geometrycznej, odbłaskowości należy doprowadzić do standardu w ciągu 2 tygodni.

2.10. Oświetlenie

Standard

- 90% całości oświetlenia, funkcjonuje zgodnie z założeniami.
- Wszystkie włązy kontrolne, pokrywy dostępu, przewody elektryczne lub pokrywy puszek przelotowej muszą znajdować się na miejscu i być właściwie zabezpieczone.
- Słupy i maszty oświetleniowe nie mogą odchyłać się od pionu więcej niż 2%

Ocena standardu

Ocenie podlega cały odcinek drogi, oceny dokonujemy wizualnie wykonując ją w dzień oraz w nocy poprzez objazd.

Ocena dzienna wykonywana jest w zakresie:

- kompletności, dopuszcza się brak 5 % latarni na całym odcinku w porównaniu do ilości projektowanej,

oceny dokonuje się wizualnie poprzez porównanie z projektem,

- stanu technicznego latarni i opraw oświetleniowych, dopuszcza się 5% uszkodzonych latarni, ale stan układu nośnego nie może zagrażać bezpieczeństwu użytkowników dróg. Oceny dokonuje się wizualnie,
- równości geometrycznej, dopuszcza się odchylenia do 2% od pionu dla 10 % latarni na odcinku, pomiar wykonujemy liniałem kątowym, wyskalowaną łata oraz poziomica,

Ocena nocna wykonywana jest w zakresie :

- sprawność świetlną, ocenie podlegają wszystkie latarnie pod kątem aktywności źródła świetlnego, dopuszcza się 5% nieaktywnych źródeł świetlnych porównując do projektu, oceny dokonujemy wizualnie,
- efektywność świetlną, ocenie podlegają wszystkie latarnie pod kątem barwy oświetlenia i natężenia światła, dopuszcza się odchyłkę od projektu na 10% latarni, oceny dokonujemy wizualnie.

Ponadto należy dla całego odcinka wykonać inspekcję elektryczną przez uprawnionego elektryka porównując z projektem. Nie dopuszcza się odstępstw w zakresie zabezpieczenia instalacji elektrycznej.

Wykazane odstępstwo od standardu

W przypadku stwierdzenia odstępstw od standardu należy przystąpić do niezbędnych prac zabezpieczających bezzwłocznie. Doprowadzenie do standardu należy wykonać w ciągu 24 godzin.

2.11. Słupki prowadzące

Standard

Słupki:

- a)nie mogą wykazywać zauważalnych śladów zużycia,
- b)posadowione są pionowo,
- c)elementy odbłaskowe są czyste, widoczne i nieuszkodzone,
- d)widoczny jest numer drogi i pikietaż.

Ocena standardu

Dla wszystkich słupków będących w pasie drogowym wykonujemy ocenę:

- ciągłości, dopuszcza się brak 1 słupka na odcinku 1000 mb pasa drogowego, oceny dokonuje się wizualnie,
- stanu technicznego słupków, dopuszcza się występowanie 2 słupków na 1000 mb z zatartymi informacjami o drodze, oceny dokonuje się wizualnie,
- równości geometrycznej, dopuszcza się występowanie 10 słupków na 10 000 mb o odchyleniu od pionu o 10 stopni, pomiar wykonujemy liniałem kątowym oraz poziomica
- czystości, dopuszcza się występowanie pojedynczych pokrytych kurzem słupków, ale nieutrudniające odczytanie treści informacji na słupkach oraz czystości elementów odbłaskowych, ocenę wykonujemy wizualnie.

Wykazane odstępstwo od standardu

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

Doprowadzenie do standardu należy wykonać w ciągu 3 dni.

2.12. Bariery ochronne

Standard

Tworzą ciągłą barierę, bez przerw, ubytków, uszkodzeń, widocznej korozji i graffiti. Elementy bez odchyień od pionu. Spełniają warunki zawarte w projekcie stałej organizacji ruchu oraz wymagania Zarządzenia Nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 23.04.2010 roku w sprawie wytycznych stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych.

Ocena standardu

Oceny dokonujemy dla całego odcinka wizualnie, poprzez objazd.

Dla wszystkich barier będących w pasie drogowym wykonujemy ocenę:

- zgodności z projektem stałej organizacji ruchu, porównanie z zatwierdzonym SOR, nie dopuszcza się niezatwierdzonych przez organ zarządzający ruchem zmian,
- ciągłości, nie dopuszcza się występowania przerw w ciągłości bariery spowodowanych uszkodzeniem mechanicznym,
- stanu technicznego elementów barier wraz z ich połączeniami, nie dopuszcza się występowania uszkodzonych elementów, oraz elementów nie połączonych ze sobą w sposób trwały, ocena wizualna na podstawie porównania z parametrami wskazanymi w instrukcji i gwarancji wystawionej przez producenta barier,
- równości geometrycznej, nie dopuszcza się odchylenia płaszczyzny barier od zaprojektowanych parametrów, pomiar wykonujemy liniałem kątowym, wyskalowaną łąką oraz poziomnicą na podstawie porównania z parametrami wskazanymi w instrukcji i gwarancji wystawionej przez producenta barier,
- czystości, dopuszcza się występowanie punktowych zabrudzeń, ocenę wykonujemy wizualnie.

Wykazane odstępstwo od standardu

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

Doprowadzenie do standardu należy wykonać w ciągu 3 dni.

2.13. Ogrodzenie

Standard

Tworzą ciągłą barierę, bez przerw, ubytków, uszkodzeń, widocznej korozji i graffiti. Elementy bez odchyień od pionu.

Ocena standardu

Oceny dokonujemy dla całego odcinka wizualnie podczas objazdu.

Dla wszystkich ogrodzeń będących w pasie drogowym wykonujemy ocenę:

- ciągłości, nie dopuszcza się występowania przerw w ogrodzeniu spowodowanych uszkodzeniem mechanicznym,
- stanu technicznego siatki i słupków oraz posadowienia, nie dopuszcza się występowania uszkodzonych elementów ogrodzenia,
- równości geometrycznej, dopuszcza się odchylenie płaszczyzny siatki o 5 stopni od pionu, pomiar wykonujemy liniałem kątowym, wyskalowaną łąką oraz poziomnicą – sprawdzenie dla odcinków budzących wątpliwości.

Wykazane odstępstwo od standardu

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

Doprowadzenie do standardu należy wykonać w ciągu 24 godzin.

2.14. Zieleń

Standard

Obszar równomiernie porośnięty roślinnością.

Przyjmuje się wysokość trawy:

Przyjmuje się wysokość trawy:

- w pasie dzielącym max. 15 cm,
- od krawędzi jezdni do przeciwskarpy max. 15 cm,
- od przeciwskarpy do granicy pasa drogowego max 25 cm.)w pasie rozdziału max. 15 cm,

Ocena standardu

Należy wykonać objazd całego odcinka, wizualnie wytypować odcinki budzące wątpliwości. Dla tych odcinków o długości 1000 mb należy wyznaczyć po 3 obszary kontrolne o powierzchni 10 m² dla każdego z wyżej wymienionych elementów drogi (ujętego w opisie standardu). Preferuje się aby każdy z nich miał odmienne warunki sprzyjające wegetacji pod względem nasłonecznienia i nawodnienia.

Na wytypowanych odcinkach ocenia się :

- barwę, która określa kondycję roślinności, dopuszcza się występowanie przesuszonej trawy na obszarze

1 m² na każdym z odcinków pomiarowych, ocenę wykonujemy wizualnie, obmiar wykonujemy przy użyciu liniału kątownego,

- gęstość pokrycia obszaru, dopuszcza się wolne przestrzenie max. 0,25 m², pomiar wykonujemy liniałem kątowym,

- wysokość, dopuszcza się odchyłkę od wysokości standardowej max. 5 cm na obszarze 1 m² na każdym z odcinków pomiarowych, pomiar wykonujemy liniałem kątowym.

Wykazane odstępstwo od standardu

W przypadku stwierdzenia odstępstw od standardu należy przystąpić do niezbędnych prac w ciągu 24 godzin od zgłoszenia.

Doprowadzenie do standardu ma nastąpić w ciągu 2 tygodni.

2.15. Żywopłoty

Standard

Tworzy gęstą, ciągłą barierę, do wys. 2,0 m, o równych przyciętych płaszczyznach pionowych i poziomej.

Ocena standardu

Należy dokonać objazdu całego odcinka, typując miejsca budzące wątpliwość. Dla wykazanych miejsc o długości 100 m bieżących żywopłotu wyznaczyć 3 odcinki kontrolne o długości 10 mb.

Na wytypowanych odcinkach ocenia się :

- barwę, która określa kondycję roślinności, dopuszcza się występowanie przesuszonych gałęzi na odcinku 1 mb na każdym z odcinków pomiarowych, ocenę wykonujemy wizualnie, obmiar wykonujemy przy użyciu liniału kontowego,
- gęstość pokrycia obszaru, dopuszcza się wolne przestrzenie max 1 m², pomiar wykonujemy liniałem kątowym,
- wysokość, dopuszcza się odchyłkę od wysokości standardowej max 20 cm na obszarze 1 mb na każdym z odcinków pomiarowych, pomiar wykonujemy liniałem kątowym, wyskalowaną łatą oraz poziomnicą.
- równość płaszczyzn, dopuszcza się odchyłkę od równej płaszczyzny do max 20 cm na obszarze 2 m² na każdym z odcinków pomiarowych, pomiar wykonujemy liniałem kątowym, wyskalowaną łatą oraz poziomnicą.

Wykazane odstępstwo od standardu

W przypadku stwierdzenia odstępstw od standardu należy przystąpić do niezbędnych prac lub je zaplanować w ciągu 24 godzin od zgłoszenia.

Doprowadzenie do standardu ma nastąpić w ciągu 2 tygodni zgodnie ze wskazaniami i sztuką ogrodniczą.

2.16. Drzewa

Standard

Drzewa powinny być zdrowe, bez widocznych uszkodzeń pnia i korony, ewentualne rany muszą być zabezpieczone. Korona drzewa uformowana ogrodniczo, bez niekontrolowanych odrostów. Drzewostan bez suchych i obumarłych gałęzi.

Ocena standardu

Ocenię podlegają wszystkie drzewa w pasie drogowym. Oceny dokonujemy wizualnie podczas objazdu całego odcinka.

Nie dopuszcza się występowania drzewostanu chorego, suchego, obumarłego oraz uszkodzonego mechanicznie.

Wykazane odstępstwo od standardu

W przypadku stwierdzenia drzew chorych, obumarłych lub suchych należy przystąpić do niezbędnych prac bezzwłocznie. W przypadku uszkodzeń drzewostanu zagrażającego bezpośrednio uczestnikom ruchu, należy je usunąć w ciągu 24 godzin, po uprzedniej komisyjnej ocenie przy udziale przedstawicieli Gminy, GDDKiA i Wykonawcy. W pozostałych przypadkach należy zaplanować pracę w terminach pozwalających przeprowadzenie wycinki.

Doprowadzenie do standardu ma nastąpić w ciągu 2 tygodni zgodnie ze procedurami administracyjnymi i sztuką ogrodniczą.

2.17. Ekrany akustyczne

Standard

- a) tworzą ciągłą barierę, bez ubytków, uszkodzeń,
- b) czyste bez graffiti, reklam,
- c) przeświet pod podwaliną max 5 cm.

Ocena standardu

Oceny dokonujemy wizualnie na całym odcinku, podczas objazdu. Należy wytypować odcinki budzące wątpliwości o długości 200 m bieżących ekranów akustycznych, dla których wyznaczamy 3 odcinki kontrolne o długości 20 m każdy.

Na wytypowanych odcinkach ocenia się :

- barwę, poprzez porównanie do oryginalnego próbnika wykonanych ekranów, dopuszcza się występowanie jednolitych odbarwień na całym odcinku pomiarowym, ocenę wykonujemy wizualnie (stopień odbarwień elementów może różnić się w przypadku, gdy część z nich została w późniejszym okresie wymieniona na nowe),
- równość płaszczyzn, porównanie z parametrami wskazanymi w instrukcji i gwarancji wystawionej przez producenta ekranów, pomiar wykonujemy liniałem kątowym, wyskalowaną łata oraz poziomnicą,
- ocena elementów konstrukcyjnych, tj.: fundamentów, słupów, porównanie z normą budowlaną, ocenę wykonujemy wizualnie, pomiar wykonujemy liniałem kątowym, wyskalowaną łata oraz poziomnicą
- ocena szczelności, pomiędzy ekranem, a nasypem, oraz pomiędzy złączeniem elementów ekranu, porównujemy z wytycznymi ochrony środowiska, oraz z parametrami wskazanymi w instrukcji i gwarancji wystawionej przez producenta ekranów, pomiar wykonujemy liniałem kątowym, wyskalowaną łata oraz poziomnicą,

Uwaga:

Dla wszystkich ekranów akustycznych będących w pasie drogowym wykonujemy ocenę:

- ciągłości ekranów, nie dopuszcza się występowania przerw w ekranach akustycznych spowodowanych uszkodzeniem mechanicznym,
- stanu technicznego paneli i konstrukcji, nie dopuszcza się występowania uszkodzonych elementów ekranów akustycznych,
- czystości, nie dopuszcza się reklam i graffiti, dopuszcza się występowanie pojedynczych powierzchni zakurzonych, ocenę wykonujemy wizualnie .

Wykazane odstępstwo od standardu

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

Doprowadzenie do standardu należy wykonać w ciągu 7 dni.

2.18. Utrzymanie porządku i czystości

Standard

Nawierzchnia czysta bez piasku, błota, bez rozlanych substancji. Cały pas drogowy bez śmieci (odpadków pozostawionych przez użytkowników lub naniesionych przez wiatr). Pojemniki na śmieci nie są przepełnione. Toalety czyste, o parametrach zachowania przepisów BHP.

Ocena standardu

Ocenę wykonujemy wizualnie podczas objazdu dla całego pasa drogowego.

W zakresie zalegania śmieci, dopuszcza się śladowe ilości śmieci poza ekranami akustycznymi.

Dopuszcza się zaleganie śladowych ilości piasku luźnego na zatokach postojowych, oraz nawierzchni wyłączonej z ruchu.

Nie dopuszcza się zalegania piasku lub zanieczyszczeń pochodzenia organicznego w urządzeniach systemu

odwodnienia nawierzchni.

Ocenie podlegają MOP i zlokalizowane na ich obszarze ogólnie dostępne toalety i kosze na śmieci. Ocenę należy wykonać wizualnie, na podstawie programu bezpieczeństwa i higieny opracowanego dla przedmiotowego miejsca.

Wykazane odstępstwo od standardu

W przypadku stwierdzenia odstępstw od standardu należy przystąpić do niezbędnych prac porządkowych bezzwłocznie.

Usunięcie niebezpiecznych przedmiotów zagrażających brd i martwych lub żywych zwierząt należy wykonać w ciągu 2 godzin.

Doprowadzenie do standardu należy wykonać w ciągu 6 godzin.

2.19. Separatory

Standard

Separatory nie mogą być przepełnione a ich elementy nie mogą być uszkodzone. Warstwa olejowa i stan zapełnienia separatora powinny być sprawdzane zgodnie z intensywnością określoną w pozwoleniu wodnoprawnym lub jeśli brak takiego zapisu to co najmniej 2 razy do roku (wiosna i jesień). Czyszczenie separatorów należy wykonywać w porze suchej, bez opadów.

Wykonawca zobowiązany jest do prowadzenia ksiąg eksploatacji separatorów.

Ocena standardu

Oceny dokonujemy na całym odcinku, uwzględniając wszystkie separatory podczas objazdu.

Separatory podlegają ocenie wizualnej. Ocenie podlega stan zapełnienia separatora oraz kompletność i stan techniczny urządzenia.

Wykazane odstępstwo od standardu

W przypadku stwierdzenia odstępstw od standardu należy przystąpić do niezbędnych prac porządkowych bezzwłocznie. Doprowadzenie do standardu należy wykonać w ciągu 5 dni.

2.20. Pokrywy studzienek

Standard

Wszystkie urządzenia odwadniające oraz studzienki rewizyjne muszą być zabezpieczone pokrywami lub kratkami ściekowymi. Nie dopuszcza się otwartych urządzeń odwadniających mogących zagrażać brd.

Ocena standardu

Oceny dokonujemy wizualnie dla całego odcinka podczas objazdu. Ocenie podlega:

- kompletność, nie dopuszcza się braku pokryw, oraz krutek, oceny dokonujemy wizualnie;
- stan techniczny, dopuszcza się pokrywy z widocznymi uszkodzeniami eksploatacyjnymi, nie zagrażającemu brd, takimi jak: zarysowania, wgniecenia, objawy rdzewienia, odpryski powłok konserwujących, oceny wykonujemy wizualnie.

Wykazane odstępstwo od standardu

W przypadku braku pokrywy lub kratki ściekowej należy w ciągu 6 godzin oznakować takie miejsce

i zabezpieczyć je przed dostępem osób postronnych. Brakujące pokrywy lub kratki ściekowe należy uzupełnić w terminie do 24 godzin.

2.21. Chodniki

Standard

- 99% obszaru chodników jest wolne od krzywizn pionowych większych niż 1 cm lub poziomych pęknięć większych niż 2 cm.
- 99% obszaru chodnika z kostki lub płyt nie posiada ubytków w postaci braku tych elementów.

Każda droga rowerowa zlokalizowana poza obszarem utwardzonej drogi będzie oceniana jako chodnik. Utwardzone pasy użytkowe są oceniane jako chodnik jeśli w zamierzeniu mają służyć jako ciąg komunikacyjny przeznaczony dla pieszych użytkowników ruchu. Nawierzchnia chodników bez przerostów trawy i chwastów.

Ocena standardu

Oceny dokonujemy dla całego odcinka wizualnie podczas objazdu, typujemy odcinki budzące wątpliwości. Dla wytypowanego odcinka o długości 100 mb należy wyznaczyć 3 odcinki kontrolne o długości 10mb każdy. Ocenie podlega:

- geometria, pomiaru dokonujemy pod względem szerokości i spadku ciągu pieszego, porównując z projektem, dopuszcza się występowanie krzywizn pionowych do 1 cm od wartości projektowych na 30 % każdego z kontrolnych, pomiar wykonujemy, wyskalowaną łata, poziomnicą, wyskalowanymi klinami, miarką, liniałem kątowym.
- stan techniczny, pomiaru dokonujemy pod względem ubytków i pęknięć, dopuszcza się występowanie ubytków max 5 cm², pomiar wykonujemy, wyskalowaną łata, poziomnicą, wyskalowanymi klinami, miarką, liniałem kątowym.
- estetyka, oceny dokonujemy pod względem barwy nawierzchni i przerostów roślinności, dopuszcza się występowanie jednolitych odbarwień nawierzchni na całym odcinku pomiarowym, dopuszcza się występowanie pojedynczych źdźbeł roślinnych na 10% każdego odcinka pomiarowego, pomiar wykonujemy, wyskalowaną łata, poziomnicą, wyskalowanymi klinami, miarką, liniałem kątowym.

Wykazane odstępstwo od standardu

W przypadku stwierdzenia odstępstw od standardu należy przystąpić do niezbędnych prac naprawczych bezzwłocznie. Doprowadzenie do standardu należy wykonać w ciągu 7 dni.

2.22. Obwód Utrzymania Autostrady/Drogi Ekspresowej

Standard

Wszystkie urządzenia i budynki znajdujące się na terenie OUA muszą być sprawne, utrzymane w dobrym stanie technicznym i określonym poziomie czystości.

Nawierzchnia czysta bez piasku, błota, bez rozlanych substancji. Cały teren OUA bez śmieci (odpadków pozostawionych przez użytkowników lub naniesionych przez wiatr). Pojemniki na śmieci nie są przepełnione. Toalety czyste, o parametrach zachowania przepisów BHP.

Utrzymanie nawierzchni i infrastruktury (m.in. oświetlenia) występującej na terenie należy wykonywać zgodnie z wytycznymi szczegółowo opisanymi dla poszczególnych zakresów robót przedmiotowej specyfikacji.

Obszar trawników równomiernie porośnięty roślinnością. Przyjmuje się wysokość trawy max. 15 cm.

Drzewa powinny być zdrowe, bez widocznych uszkodzeń pnia i korony. Korona drzewa uformowana ogrodniczo, bez niekontrolowanych odrostów. Drzewostan bez suchych i obumarłych gałęzi.

Żywopłoty tworzą gęstą, ciągłą barierę, do wys. 1,0 m, o równych przyciętych płaszczyznach pionowych i poziomej.

Ocena standardu

Ocena standardu utrzymania będzie wykonywana zgodnie z wytycznymi szczegółowo opisanymi dla poszczególnych zakresów robót przedmiotowej specyfikacji.

Wykazane odstępstwo od standardu

W przypadku stwierdzenia odstępstw od standardu należy podjąć działania zgodnie z wytycznymi szczegółowo opisanymi dla poszczególnych zakresów robót przedmiotowej specyfikacji.

2.23. Dostępność drogi

Standard

Poziom swobody ruchu zgodny z określonym w projekcie na podstawie przeprowadzonej prognozy ruchu.

Prace utrzymaniowe prowadzone zgodnie z zatwierdzonymi tymczasowymi organizacjami ruchu.

Ocena standardu

Ocenie wizualnej podlega cały odcinek drogi, podczas objazdu. Oceniany jest:

- poziom swobody ruchu, dopuszcza się występowanie o jeden większego poziomu swobody ruchu niż projektowy, oceny dokonujemy wizualnie,
- tymczasowa organizacja ruchu, nie dopuszcza się odstępstw od zatwierdzonej tymczasowej organizacji ruchu dla poszczególnych prac utrzymaniowych, oceny dokonujemy wizualnie poprzez porównanie z zatwierdzonym projektem.

Wykazane odstępstwo od standardu

W przypadku stwierdzenia odstępstw od standardu należy podjąć działania bezzwłocznie, a osiągnięcie standardu ma nastąpić w ciągu 1 godziny.

2.24. Zimowe Utrzymanie Drogi

Standard

Zimowe utrzymanie pasa drogi oraz obiektów inżynierskich należy utrzymywać zgodnie z Zarządzeniem Nr 64 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 8 listopada 2011 roku w sprawie standardów zimowego utrzymania dróg krajowych dla których zarządcą jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.

Ocena standardu

Ocenie wizualnej podlega cały odcinek drogi, podczas objazdu. Ocenie będą podlegały wszystkie parametry opisane w w/w zarządzeniu.

Wykazane odstępstwo od standardu

W przypadku stwierdzenia odstępstw od standardu należy podjąć działania bezzwłocznie, a osiągnięcie standardu ma nastąpić w ciągu 1 godziny.

2.25. Wykonywanie przedmiotu Umowy zgodnie z przedstawioną Ofertą Techniczną

Standard

Wszystkie elementy przedstawione w Ofercie technicznej zgodne z opisanymi w Koncepcjach (programach) procedurami i zadeklarowanymi w nich sposobami realizacji.

Ocena standardu

Ocena wizualna. Ocenie będą podlegały wszystkie parametry opisane w w/w Ofercie technicznej.

Wykazane odstępstwo od standardu

W przypadku stwierdzenia odstępstw od standardu należy podjąć działania bezzwłocznie, a osiągnięcie standardu zgłosić przedstawicielowi Zamawiającego (Inżynierowi Kontraktu) niezwłocznie. Do czasu zgłoszenia będą naliczone Kary.

3. Standard dla elementów nieuwjętych w Wytycznych do oceny poziomu usług dla kontraktów „utrzymaj standard”

Przyjmuje się że mogą występować w pasie drogowym elementy niezdefiniowane w przedmiotowym opracowaniu, a stanowiące istotną część kontraktu. Wyposażenie takie podlega sporządzeniu indywidualnego opisu.

Należy nazwać i wprowadzić definicję indywidualnego wyposażenia drogi. Następnie określić dokładny obszar jego występowania. Wskazujemy szczegółowy standard który ma być osiągnięty, łącznie z akceptowalnymi odchyłkami od standardu będącymi wyznacznikiem do rozliczania się z Wykonawcą. Opisowi podlega również zakres i sposób przeprowadzanych ocen okresowych oraz bieżących. Ostatecznie określić należy terminy doprowadzenia do standardu po wykazaniu niedotrzymania wskazanego poziomu usług.

Wskazaną procedurę stosuje się w przypadkach:

- wystąpienia indywidualnych (unikalnych) elementów wyposażenia drogi, które należy objąć monitorowaniem i bieżącą kontrolą, gdzie wartość przedmiotowego wyposażenia jest znaczną częścią inwestycji, lub jej stan techniczny bezpośrednio odnosi się do bezpieczeństwa użytkowników dróg,
- wystąpienia charakterystycznych uwarunkowań związanych z klimatem lub parametrami ruchu drogowego,
- wystąpienia czynników ekonomicznych, gdzie wykazujemy brak uzasadnienia dla utrzymywania całego odcinka na identycznych parametrach wskazanego standardu,

4. Dokumenty związane

- 4.1. Prawo budowlane (Dz. U. 2003 Nr 207 poz. 2016 z późniejszymi zmianami)
- 4.2. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. 2010 Nr 113 poz. 759 z późniejszymi zmianami)
- 4.3. Ustawa z dnia 21.03.1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 2007 Nr 19 poz. 115 z późniejszymi zmianami)
- 4.4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów świetlnych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu i warunków ich umieszczania

- na drogach (Dz. U. 2003 nr 220 poz. 2181),
- 4.5. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2002 nr 170 poz. 1393)
 - 4.6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. 2003 nr 177 poz. 1729)
 - 4.7. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 1999 Nr 43 poz. 430)
 - 4.8. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. 2009 nr 75 poz. 639)
 - 4.9. Zarządzenie nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg krajowych i Autostrad z dnia 23 kwietnia 2010 r. w sprawie wytycznych stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych. „Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych” z dnia 23 kwietnia 2010r.

Karta Kar

Karta Kar					
Elementy drogi i jej wyposażenia	Standard				
	opis	odstępstwo od standardu			
		podjęcie działań/termin wykonania zabezpieczenia	kara (punkty)	usunięcie/termin wykonania	kara (punkty)
1	2	3	4	5	6
Nawierzchnia jezdni, pobocza, pas awaryjnego postoju, pas włączenia, wyłączenia	Bez ubytków i wykruszeń stanowiących zagrożenie dla ruchu	bezzwłocznie	10	do 4 godzin zabezpieczenie miejsca i wykonanie naprawy tymczasowej	5
				do 24 godzin wykonanie naprawy docelowej	5
	Bez spękań Bez zastoisk wody (kałuż)	bezzwłocznie	1	do 7 dni	1

Pobocza ziemne	Zachowany projektowy spadek (odchyłka 1,5%), zachowana projektowana szerokość (odchyłka 10 cm), bez zawyżeń i zaniżeń przy krawędzi nawierzchni (odchyłka 2 cm),	bezzwłocznie	1	do 5 dni	1
Pas dzielący	Bez ubytków, bez zawyżeń i zaniżeń (odchyłka +2 cm i – 4 cm), Bez dzikiej roślinności, porośnięty trawą wysokości max. 15 cm, Porośnięty roślinnością i krzewami (pełniącymi funkcję ekranów) - zapewnienie wegetacji zgodnie z ich specyfiką,	bezzwłocznie	—	do 5 dni w zakresie ubytki, zawyżenia, zaniżenia	1
			—	do 2 tygodni w zakresie zieleni	1
			—	do 2 tygodni w zakresie żywopłotów	1
Rowy	Rzędne dna rowu nie będą różnić się od rzędnych projektowych bardziej niż o 10 cm. Nie może występować erozja, podmycia lub nawarstwienia, znacząco wpływające na przepływ wody.	bezzwłocznie	—	do 7 dni	1

Przepusty(do Ø 150 cm)	85% światła przepustu jest drożne. W przepustach nie mogą zalegać śmieci oraz namuł znacząco wpływający na przepływ wody.	bezzwłocznie	—	do 7 dni	1
Obiekty inżynierskie (w tym: przepusty od Ø 150 cm)	Ocena stanu technicznego, każdego elementu podlegającego ocenie zgodnie z instrukcją przeprowadzania przeglądów podstawowych i rozszerzonych drogowych obiektów inżynierskich, jest nie mniejsza niż 4.	bezzwłocznie	—	• do 4 godzin w przypadku rodzaju uszkodzeń zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego, przy czym bezzwłocznie należy uszkodzenie zabezpieczyć np. poprzez odpowiednie oznakowanie,	5
				, • do 24 godzin w przypadku rodzaju uszkodzeń mogących spowodować nieprawidłową pracę konstrukcji jak np.: zablokowanie lub ograniczenie ruchu łożyska, zanieczyszczenia urządzenia dylatacyjnego blokujące przesuw, nierówności progowe przy urządzeniu dylatacyjnym powyżej 5 mm oraz dla urządzeń odwadniających	2

				obiekty w zakresie rodzaju uszkodzeń ograniczających drożność.	
				<ul style="list-style-type: none"> • do 14 dni w przypadku innych uszkodzeń, 	1
				<ul style="list-style-type: none"> • do 7 dni w przypadku zanieczyszczeń w postaci graffiti na elementach obiektów przechodzących nad drogą, widocznych z drogi oraz w węzłach. • do 6 miesięcy w przypadku zanieczyszczeń w postaci graffiti – na pozostałych obiektach. 	1
Oznakowanie poziome	współczynnik odblaskowości min. 150 mcd, współczynnik tarcia (szorstkość) - nie mniej niż 45 SRT, współczynnik bieli min. 32	pomiar parametrów	—	do 2 tygodni od wykonania pomiarów, (w sprzyjających warunkach atmosferycznych)	1

		bez uszkodzeń mechanicznych, kompletne elementy odblaskowe, dobrze widoczne w dzień i w nocy, czyste, czytelne, bez przetarć	bezzwłocznie	—	do 24 godzin (w sprzyjających warunkach atmosferycznych)	1
	Oznakowanie pionowe	oznakowanie kompletne zgodnie z zatwierdzoną organizacją ruchu	bezzwłocznie	—	Uzupełnianie znaków drogowych A-7, B-20, B-2, D-3: do 4 godz.	5
					Uzupełnianie pozostałych znaków drogowych z grup A, B, C, D z wyjątkiem zespolonych znaków D, F oraz T: do 24 godz.	2
					Uzupełnianie znaków drogowych z grupy E, zespolonych D, F oraz T: do 7 dni	5

	znaki nie mają uszkodzeń, słupki w pionie, znaki umieszczone na odpowiedniej wysokości, są czytelne i widoczne, czyste, bez błota i kurzu. W okresie zimowym odśnieżone i wolne od lodu powierzchnie czołowe. Konstrukcje nośne są czyste, proste, bez uszkodzeń, elementy mocujące nie są skorodowane.	bezzwłocznie	—	do 24 godzin	5
	Współczynnik odbicia jest taki jak dla nowych znaków a kolory znaku nie są wyblakłe (zgodnie 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).	pomiar parametrów	—	do 2 tygodni od wykonania pomiarów	2
Sygnalizacja	sygnalizacja powinna być monitorowana na bieżąco. Wszelkie nieprawidłowości wymagające pilnej naprawy, stanowiące zagrożenie bezpieczeństwa muszą być bezzwłocznie wykonywane. Uszkodzenia wymagające natychmiastowej reakcji: całkowity brak sygnalizacji, awarie lamp, sprzeczne sygnały, uszkodzenia zasilania, zniszczona sygnalizacja.	bezzwłocznie	1	naprawa lub doprowadzenie do stanu zapewniającego bezpieczeństwo w ciągu 4 godzin. Doprowadzenie do standardu w zakresie czystości i kompletności w ciągu 24 godzin. W przypadku braku możliwości	5

				wykonania trwałej naprawy należy ustawić znaki ostrzegawcze.	
Oświetlenie	W każdej chwili nie mniej niż 90% wszystkich punktów oświetleniowych ma działać efektywnie. Latarnie zasłonięte przez drzewa lub inną roślinność będą traktowane jako niesprawne.	bezzwłocznie	—	do 24 godzin	2
Słupki prowadzące	Słupki nie mogą wykazywać zauważalnych śladów zużycia, posadowione są pionowo, a elementy odblaskowe są czyste, widoczne i nieuszkodzone. Widoczny jest numer drogi i pikietaż.	bezzwłocznie	—	do 3 dni	5

Bariery ochronne	Tworzą ciągłą barierę, bez przerw, ubytków, uszkodzeń, widocznej korozji i graffiti. Elementy bez odchyłeń od pionu.	bezzwłocznie	5	do 3 dni	5
Ogrodzenie	Tworzą ciągłą barierę, bez przerw, ubytków, uszkodzeń, widocznej korozji i graffiti. Elementy bez odchyłeń od pionu.	bezzwłocznie	1	do 24 godzin	5

Zieleń	Obszar równomiernie porośnięty roślinnością. Przyjmuje się wysokość trawy: - w pasie dzielącym max. 15 cm, - od krawędzi jezdni doprzeciwnoskarpy max. 15 cm, - od przeciwnoskarpy do granicy pasa drogowego max 25 cm.	do 24 godzin	—	do 2 tygodni	5
Żywopłoty	Tworzy gęstą, ciągłą barierę, do wys. 2,0 m, o równych przyciętych płaszczyznach pionowych i poziomej.	do 24 godzin	—	do 2 tygodni zgodnie ze wskazaniami i sztuką ogrodniczą	3
Drzewa	drzewa zdrowe, bez odrostów	ocena stanu drzew	—	do 2 tygodni zgodnie ze wskazaniami i sztuką ogrodniczą	3

		bez suchych gałęzi, bez uszkodzeń	bezzwłocznie	1	do 24 godzin	5
	Ekrany akustyczne	Tworzą ciągłą barierę, bez ubytków, uszkodzeń, graffiti, reklam. Czyste. Prześwit pod podwaliną max 5 cm.	bezzwłocznie	—	do 7 dni	
		Jezdnie bez niebezpiecznych przedmiotów zagrażających brd i martwych lub żywych zwierząt	bezzwłocznie	5	do 2 godz	10
	Utrzymanie porządku i czystości	Nawierzchnia czysta bez piasku, błota, bez rozlanych substancji. Cały pas drogowy bez śmieci (odpadków pozostawionych przez użytkowników lub naniesionych przez wiatr). Pojemniki na śmieci nie są przepełnione. Toalety czyste, o parametrach zachowania przepisów BHP.	bezzwłocznie	2	do 6 godzin	2

Separatory	Separatory nie mogą być przepełnione a ich elementy nie mogą być uszkodzone.	bezzwłocznie	—	do 5 dni	2
Pokrywy studzienek	wszystkie urządzenia odwadniające zabezpieczone pokrywami lub kratkami ściekowymi.	bezzwłocznie	5	do 6 godzin w zakresie oznakowania i zabezpieczenia: do 24 godz. w zakresie doprowadzenia do standardu	5
Chodniki	99.5% obszaru chodników jest wolne od krzywizn pionowych większych niż 0.5 cm lub poziomych pęknięć większych niż 2 cm. 99% obszaru chodnika z kostki lub płyt nie posiada ubytków w postaci braku tych elementów.	bezzwłocznie	1	do 7 dni	3

<p>Obwód Utrzymania Autostrady</p>	<p>Wszystkie urządzenia i budynki znajdujące się na terenie OUA muszą być utrzymanie w dobrym stanie technicznym i w czystości. Nawierzchnia czysta bez piasku, błota, bez rozlanych substancji. Cały teren OUA bez śmieci (odpadków pozostawionych przez użytkowników lub naniesionych przez wiatr). Pojemniki na śmieci nie są przepełnione. Toalety czyste, o parametrach zachowania przepisów BHP. Utrzymanie nawierzchni i infrastruktury (m.in. oświetlenia) występującej na terenie należy wykonywać zgodnie z wytycznymi szczegółowo opisanymi dla poszczególnych zakresów robót. Obszar trawników równomiernie porośnięty roślinnością. Przyjmuje się wysokość trawy max. 15 cm. Drzewa powinny być zdrowe, bez widocznych uszkodzeń pnia i korony. Korona drzewa uformowana ogrodniczo, bez niekontrolowanych odrostów. Drzewostan bez suchych i obumarłych gałęzi. Żywopłoty tworzą gęstą, ciągłą barierę, do wys. 1,0 m, o równych przyciętych płaszczyznach pionowych i poziomej.</p>	<p>bezzwłocznie</p>	<p>—</p>	<p>uzależniona od specyfiki odstępstwa szczegółowo opisana w punkcie 2.21 przedmiotowych wytycznych</p>	<p>2</p>
-----------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------	----------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------

Dostępność drogi	Poziom swobody ruchu zachowany z projektowanym dla danego odcinka drogi i obszaru jego oddziaływania. Prace utrzymaniowe wykonywane zgodnie z zatwierdzoną tymczasową organizacją ruchu, przy zachowaniu obniżenia swobody ruchu o 1 poziom w stosunku do poziomu projektowego.	bezzwłocznie	—	do 1 godziny	5
Zimowe Utrzymanie Drogi	Utrzymaniu zimowe pasa drogowego oraz obiektów inżynierskich w wymaganym standardzie określonym w OPZ i zgodnie z Zarządzeniem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad	bezzwłocznie	—	do 1 godziny	15
Gotowość i sprawność GPS	Dostarczenie sygnału z urządzeń GPS, czujników płuzenia i posypu do aktualnie obowiązującego w GDDKiA systemu śledzenia pojazdów.	bezzwłocznie	—	do 2 dni	5
Gotowość i sprawność systemu kamer, stacji wczesnego ostrzegania przed gołoledzią	dostarczenie obrazu z kamer zgodnie z opisem w OPZ	bezzwłocznie	—	do 2 dni	5

Wykonywanie przedmiotu Umowy zgodnie z przedstawioną Ofertą techniczną	Za każde stwierdzenie niezgodności z przedstawioną ofertą techniczną.	Za każdy dzień	10
Inne roboty i usługi oraz wyznaczone w OPZ terminy	opis w OPZ	za każdy dzień zwłoki liczony od terminu wyznaczonego w OPZ	1
<p> Karne punkty określone w kolumnach 3 i 5 naliczane są za niedotrzymanie standardu na którejkolwiek części zakresu utrzymania: - za każdy rozpoczęty czasookres (dzień, godz.) określony w kolumnie nr 3 - za każdy dzień po terminie wykonania określonym w kolumnie nr 5 </p> <p style="text-align: center;">1 punkt = 1000 zł</p> <p> Wzór umożliwiający wyliczenie wysokości potrąceń równa się: Potrącenie = suma pkt. karnych zliczona z całego miesiąca x 1000 zł </p> <p> Wysokość miesięcznego ryczałtu jaki zostanie wypłacony Wykonawcy przez Zamawiającego zostanie zmniejszona notą księgową o wysokość potrąceń wyliczoną z powyższego wzoru. </p>			

**Wykaz materiałów zapobiegających powstawaniu śliskości i minimalna
wymagana ilość zapasu materiału w trakcie okresu zimowego składowana
w magazynie OUA/OUS**

L.p	Nazwa materiału	Listopad	Grudzień	Styczeń	Pozostały okres
1.	Sól	Minimalna ilość materiału wymagana w każdym dniu 1 miesiąca*, tj.	Minimalna ilość materiału wymagana w każdym dniu 1 miesiąca*, tj.	Minimalna ilość materiału wymagana w każdym dniu 1 miesiąca*, tj	Minimalna ilość materiału wymagana w każdym dniu 2 tygodni, tj.
2.	Chlorek wapnia	Minimalna ilość materiału wymagana w każdym dniu 1 miesiąca*, tj	Minimalna ilość materiału wymagana w każdym dniu 1 miesiąca*, tj	Minimalna ilość materiału wymagana w każdym dniu 1 miesiąca*, tj	Minimalna ilość materiału wymagana w każdym dniu 2 tygodni, tj.
...					

*, - wpisuje oddział

Protokół przekazania zaplecza techniczno-sprzętowego Wykonawcy na czas trwania umowy

Warunki systemu monitorującego obowiązującego w GDDKiA - lata działania systemu 2012 - 2016

Założenia ogólne

- Monitoring GPS - kontrola pojazdu w trybie rzeczywistym (wraz z pełną historią), raporty, zestawienia
- Czujniki posypu i płużenia - wykonane w sposób uniwersalny, pozwalający na montaż na różnych nośnikach
- Głosowy system przywoławczy operatora - umożliwia bezpośredni kontakt dyżurnego z operatorem (obniża koszty – brak konieczności połączeń telefonicznych), ze zintegrowanym panelem administracyjnym oraz możliwością rejestracji wszystkich połączeń głosowych. Obejmujący zakresem całą sieć dróg krajowych.
- Elektroniczny dziennik dyżurnego – w ramach systemu dyspozytor prowadzi dziennik pracy sprzętu – zapewnia to integrację pracy i eliminację błędów oraz umożliwia szersze generowanie statystyk
- System dostarcza GDDKiA - oprogramowanie wraz z interfejsem wymiany danych, aby umożliwić w przyszłości uniezależnienie się od jednego dostawcy sprzętu,
- cały system w okresie trwania umowy funkcjonuje na serwerach i łączach wykonawcy systemu
- Abonament za transmisję danych opłaca GDDKiA - opłaty w okresie akcji zimowej – za techniczną stronę transmisji danych odpowiedzialność po stronie wykonawcy systemu
- Sprzęt do transmisji i łączności kupują wykonawcy kontraktów z.u.d - sprzęt do monitoringu, interkomu przywoławczego i czujniki pojazdów kupują bezpośrednio wykonawcy z.u.d.