

ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH W KRAKOWIE

**30-085 Kraków
ul. Głowackiego 56**

SPRZEGÓŁOWA SPECYFIKACJA TECHNICZNA

(SST)

**Letnie i zimowe utrzymanie dróg wojewódzkich na terenie
województwa małopolskiego w latach 2024 - 2025.**

Grupa nr 5. ZIMOWE UTRZYMANIE DRÓG

Kraków – 2024 r.

Wymagania

1. WSTĘP

Przyjęte oznaczenia i skróty

- | | |
|--------|---------------------------------------|
| 1. ZDW | - Zarząd Dróg Wojewódzkich |
| 2. SST | - Szczegółowa Specyfikacja Techniczna |
| 3. PZJ | - Program Zapewnienia Jakości |
| 4. RDW | - Rejon Dróg Wojewódzkich |
| 5. ZUD | - Zimowe utrzymanie dróg |
| 6. TER | - Tabela Elementów Rozliczeniowych |

1.1. Przedmiot Szczegółowej Specyfikacji Technicznej (SST)

Przedmiotem niniejszej szczegółowej specyfikacji technicznej są wymagania dotyczące wykonania i odbioru robót objętych zadaniami z zakresu zimowego utrzymania dróg wojewódzkich administrowanych przez RDW Jakubowice w latach 2024 – 2025.

1.2. Zakres stosowania Szczegółowej Specyfikacji Technicznej

Niniejsza specyfikacja obowiązuje przy :

- wykonawstwie i odbiorze prac w ramach zimowego utrzymania dróg wojewódzkich na terenie województwa małopolskiego administrowanych przez RDW Jakubowice w latach 2024 – 2025 zgodnie ze standardami określonymi w załączniku nr 2 do SST.

1.3. Zakres robót objętych Szczegółową Specyfikacją Techniczną

Zimowe utrzymanie dróg (ZUD) są to prace mające na celu zmniejszenie lub ograniczenie zakłóceń ruchu drogowego wywoływanych takimi czynnikami atmosferycznymi, jak śliskość zimowa oraz opady śniegu.

Do zimowego utrzymania dróg zalicza się między innymi:

- działania organizacyjno techniczne w tym patrolowanie dróg i pełnienie dyżurów Dyspozytorskich związanych z ZUD
- przygotowanie materiałów do usuwania śliskości
- zapobieganie gołoledzi
- działania profilaktyczne, w tym ochrona (zielonych) ekranów akustycznych przed działaniem środków ZUD, analizę warunków pogodowych
- usuwanie śniegu z jezdni, poboczy i zatok
- usuwanie śliskości zimowej poprzez stosowanie środków chemicznych lub materiałów niechemicznych (uszarstniających)
- wywóz śniegu
- prace porządkowe po sezonie zimowym
- odśnieżanie i zwalczanie śliskości na chodnikach będących w utrzymaniu zimowym RDW, odśnieżanie chodników na obiektach mostowych i przepustach .

1.4. Określenia podstawowe

Określenia użyte poniżej należy rozumieć w następujący sposób:

Materiały - wszelkie środki chemiczne i uszorstniające stosowane w zimowym utrzymaniu dróg zgodne ze specyfikacjami technicznymi.

Standard zimowego utrzymania - zakres i terminy odśnieżania i usuwania gołoledzi oraz wykonywania innych zabiegów utrzymaniowych dla zapewnienia przejezdności drogi.

Odśnieżanie - usuwanie zalegającego jezdni, pobocza, chodniki i obiekty mostowe opadu śniegu i błota pośniegowego.

Likwidacja śliskości zimowej - usuwanie z nawierzchni drogi, chodników, parkingów i obiektów mostowych lodu lub zlodowaciałego śniegu przez posypanie drogi środkami chemicznymi lub materiałami uszorstniającymi.

Zapobieganie śliskości - działania wyprzedzające powstawaniu śliskości polegające na posypywaniu miejsc na drodze stwarzających niebezpieczeństwo dla użytkowników drogi przy ustabilizowanych warunkach pogodowych.

Śnieg luźny - jest to nieusunięty lub pozostały na nawierzchni po przejściu pługów śnieg, który nie został zagęszczony pod wpływem ruchu kołowego.

Śnieg zajeżdżony - jest to nieusunięty lub pozostały na nawierzchni po przejściu pługów śnieg, który został zagęszczony ale nie stał się zlodowaciały.

Błoto pośniegowe - jest to topniejący śnieg pozostały na nawierzchni po przejściu pługów i posypaniu jej środkami chemicznymi

Gołoledź - jest to rodzaj śliskości zimowej powstałej w wyniku utworzenia się warstwy lodu grubości do 1,0 mm na skutek opadu mgły roszącej, mżawki lub deszczu na nawierzchnię o ujemnej temperaturze. Gołoledź występuje przy ujemnej lub nieznacznie wyższej od 0°C temperaturze powietrza. Tak powstała warstwa lodu ma jednakową grubość na całej powierzchni jezdni. Gołoledź występuje wtedy, gdy zaistnieją równocześnie trzy następujące warunki:

- 1) temperatura nawierzchni jest ujemna,
- 2) temperatura powietrza jest w granicach -6°C do +1 °C,
- 3) względna wilgotność powietrza jest większa od 85%.

Lodowica - jest to rodzaj śliskości zimowej powstałej w wyniku utworzenia się warstwy lodu o grubości do kilku centymetrów z zamarznięcia nieusuniętej z nawierzchni wody pochodzącej ze stopnienia śniegu, lodu lub opadu deszczu. Lodowica występuje wtedy, gdy po odwilży lub opadzie deszczu, nad powierzchnią jezdni temperatura powietrza obniżyła się poniżej 0° C. Im szybszy jest spadek temperatury, tym zjawisko lodowicy jest intensywniejsze. Tak powstała warstwa lodu ma zwykle różną grubość na całej powierzchni jezdni.

Śliskość pośniegowa - jest to rodzaj śliskości zimowej powstającej w wyniku zalegania na jezdni przymarzniętej do nawierzchni pozostałości nie usuniętego ubitego śniegu, pokrywającego ją całkowicie lub częściowo warstwą o grubości kilku milimetrów.

Szron - jest to 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.

Szadź - jest to 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.

Określenia podstawowe do rozliczenia usługi zimowego utrzymania.

Akcja bierna (AB) – Utrzymywanie gotowości transportu i sprzętu potrzebnego do wykonywania prac objętych zakresem zimowego utrzymania, pełnienie dyżurów dyspozytorskich związanych z zimowym utrzymaniem dróg, patrolowanie dróg.

Akcja czynna (AC) - Wykonywanie na całym odcinku lub jego części czynności związanych z utrzymaniem przejezdności przez usuwanie śniegu i zwalczanie śliskości zgodnie z przyjętymi standardami. Pełnienie dyżurów dyspozytorskich związanych z zimowym utrzymaniem dróg, patrolowanie dróg.

1.5. Ogólne wymagania dotyczące robót

Wykonawca robót jest odpowiedzialny za jakość ich wykonania oraz za ich zgodność z SST. Wykonawca ponosi pełną odpowiedzialność za szkody spowodowane zaniechaniem prac lub na skutek niedostatecznego, niezgodnego z obowiązującymi przepisami i warunkami podanymi w niniejszej specyfikacji wykonania prac przy zimowym utrzymaniu dróg.

1.5.1. Przekazanie terenu robót dla utrzymania dróg

Zamawiający przekaze Wykonawcy wykaz dróg wojewódzkich, na których zobowiązany będzie systematycznie prowadzić zlecone umową roboty zimowego utrzymania dróg w zakresie podanym w dokumentach przetargowych.

1.5.2. Zgodność robót z SST i innymi dokumentami

SST oraz dodatkowe dokumenty przetargowe przekazane Wykonawcy stanowią część umowy, a wymagania wyszczególnione choćby w jednym z nich są obowiązujące dla Wykonawcy.

W przypadku rozbieżności w ustaleniach poszczególnych dokumentów obowiązuje kolejność ich ważności według warunków umowy.

Wykonawca nie może wykorzystywać błędów lub opuszczeń w dokumentach kontraktowych, a o ich wykryciu winien natychmiast powiadomić przedstawiciela Zamawiającego, który dokona odpowiednich zmian i poprawek.

Wszystkie wykonane roboty i dostarczone materiały będą zgodne ze Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi

Standardy Zimowego utrzymania dróg, opisane w załączniku nr 2 do SST dopuszczają odstępstwa od stanu nawierzchni opisanej standardem. Przewidziane przedziały czasowe dla zlikwidowania zimowego zjawiska są czasami maksymalnymi. Zamawiający może żądać od Wykonawcy podjęcia działań natychmiastowych i skrócenia czasu odstępstw.

1.5.3. Ochrona środowiska w czasie wykonywania robót

Wykonawca ma obowiązek znać i stosować w czasie prowadzenia robót wszelkie przepisy dotyczące ochrony środowiska naturalnego.

W okresie trwania Umowy Wykonawca będzie:

1. Podejmować kroki mające na celu stosowanie się do przepisów i norm dotyczących ochrony środowiska na terenie i wokół terenu prowadzonych robót oraz będzie unikać uszkodzeń lub uciążliwości dla osób lub własności społecznej i innych, a wynikających ze skażenia, hałasu lub innych przyczyn powstałych w następstwie jego sposobu działania.
2. Stosując się do tych wymagań będzie miał szczególny wzgląd na lokalizację baz, warsztatów, magazynów, składowisk, środki ostrożności i zabezpieczenia przed zanieczyszczeniem zbiorników i cieków substancjami toksycznymi.

Opłaty i kary za przekroczenie w trakcie realizacji robót norm określonych w odpowiednich przepisach dotyczących ochrony środowiska obciążają Wykonawcę.

1.5.4. Ochrona własności publicznej i prywatnej

Wykonawca jest zobowiązany do ochrony przed uszkodzeniami lub zniszczeniem własności prywatnej i publicznej. Jeżeli w związku z niewłaściwym prowadzeniem robót, zaniedbaniem lub brakiem działań ze strony Wykonawcy nastąpi uszkodzenie lub zniszczenie własności prywatnej lub publicznej, to Wykonawca na swój koszt naprawi lub odtworzy uszkodzoną własność w taki sposób, aby stan naprawionej własności był nie gorszy niż przed powstaniem tego uszkodzenia lub zniszczenia.

1.5.5. Bezpieczeństwo i Higiena Pracy (BHP)

Podczas realizacji robót Wykonawca będzie przestrzegać przepisów dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy.

W szczególności Wykonawca ma obowiązek zadbać, aby personel nie wykonywał pracy w warunkach niebezpiecznych, szkodliwych dla zdrowia oraz nie spełniających odpowiednich warunków sanitarnych. Wykonawca zapewni i będzie utrzymywał wszelkie urządzenia zabezpieczające, socjalne oraz sprzęt i odpowiednią odzież dla ochrony życia i zdrowia osób zatrudnionych przy utrzymaniu dróg oraz dla zapewnienia bezpieczeństwa publicznego.

Uznaje się, że wszelkie koszty związane z wypełnieniem wymagań określonych powyżej nie podlegają odrębnej zapłacie i są uwzględnione w cenie umownej.

1.5.6. Stosowanie się do prawa i innych przepisów

Wykonawca zobowiązany jest znać przepisy wydane przez władze centralne i miejscowe oraz inne przepisy i wytyczne, które są w jakikolwiek sposób związane z robotami i będzie w pełni odpowiedzialny za przestrzeganie tych praw, przepisów i wytycznych podczas prowadzenia robót. Wykonawca będzie przestrzegać praw patentowych i będzie w pełni odpowiedzialny za wypełnienie wszelkich wymagań prawnych odnośnie wykorzystania opatentowanych urządzeń lub metod i w sposób ciągły będzie informować Inspektora Nadzoru o swoich działaniach, przedstawiając kopie zezwoleń i inne odnośne dokumenty.

2. MATERIAŁY

2.1. Wymagania ogólne

Wykonawca przedstawi szczegółowe informacje dotyczące proponowanych materiałów i odpowiednie świadectwa .

2.2. Inspekcja wytwórni materiałów uszorstniających i solanek

Wytwórnice mieszanek materiałów uszorstniających oraz solanek będą podlegały kontroli w zakresie zgodności produkcji i wytwarzania wg norm i zaleceń.

Próbki materiałów i mieszanek mogą być pobierane w celu sprawdzenia ich właściwości. W trakcie inspekcji wytwórni przedstawiciel Zamawiającego będzie miał wolny wstęp w dowolnym czasie do tych części wytwórni, gdzie odbywa się produkcja i magazynowanie materiałów przeznaczonych do realizacji zadania oraz będzie miał zapewnioną współpracę i pomoc ze strony Wykonawcy.

2.3. Materiały nie odpowiadające wymaganiom

Usuwanie śliskości przy użyciu materiałów nie zaakceptowanych przez Zamawiającego, Wykonawca wykonuje na własne ryzyko, licząc się z konsekwencjami prawnymi za zaistniałe zdarzenia na drodze. Wykonanie prac przy użyciu takich materiałów nie zostanie zapłacone.

2.4. Składowanie i przechowywanie materiałów

Materiały składowane, do czasu gdy będą one potrzebne do usuwania śliskości zostaną przez Wykonawcę odpowiednio zabezpieczone.

Wymagania dotyczące stosowania materiałów, ich pozyskania i składowania przy zimowym utrzymaniu dróg:

Materiały do ZUD gromadzi Wykonawca we własnym zakresie w Bazach ZUD, z których będzie prowadził zimowe utrzymanie.

W celu zminimalizowania czasu dojazdu do odcinków dróg objętych zadaniem, Bazy ZUD należy organizować w odległości do 20 km od utrzymywanych odcinków dróg w zadaniu.

Używane materiały muszą spełniać wymagania Rozporządzenia Ministra Środowiska „w sprawie rodzajów i warunków stosowania środków, jakie mogą być używane na drogach publicznych oraz ulicach i placach” z dnia 27 października 2005r.(Dz.U. nr 230 poz.1960) zwane dalej Rozporządzeniem.

Do zapobiegania w powstawaniu, likwidacji i łagodzenia śliskości zimowej na drogach stosuje się następujące środki chemiczne i niechemiczne (materiały uszorstniające) :

niechemiczne:

piasek o średnicy cząstek od 0,1 do 1 mm, kruszywo naturalne lub sztuczne o uziarnieniu do 4 mm;

chemiczne w postaci stałej:

chlorek sodu (NaCl), chlorek magnezu ($MgCl_2$), chlorek wapnia ($CaCl_2$);

2.5 chemiczne w postaci zwilżonej:

- a) chlorek sodu (NaCl),
- b) chlorek magnezu ($MgCl_2$),
- c) chlorek wapnia ($CaCl_2$);

2.6 chemiczne w postaci roztworu:

- α) chlorek sodu (NaCl),
- β) chlorek magnezu ($MgCl_2$),
- χ) chlorek wapnia($CaCl_2$);

Solanka do celów zimowego utrzymania dróg powinna mieć stężenie 20- 25%.

Solanka stosowana w zimowym utrzymaniu dróg może być używana do bezpośredniego skrapiania nawierzchni lub jako środek nawilżający sól w rozsypywarkach.

Możliwe jest też stosowanie roztworów wodnych innych chlorków: chlorku wapnia $CaCl_2$ lub chlorku magnezu $MgCl_2$.

Sól zwilżona do posypywania nawierzchni powinna zawierać 30% solanki (roztworu NaCl lub CaCl₂) o stężeniu 20-25% oraz 70% suchej soli NaCl.

Do każdej partii chlorku sodu (NaCl) Wykonawca dołączy atest higieniczny Państwowego Zakładu Higieny i deklarację zgodności materiału z atestem oraz kartę charakterystyki produktu. Na piasek należy przedstawić deklarację zgodności i badania przesiewu według normy PN-EN 933-1 dla każdej użytej partii.

Wymagania dla soli drogowej

Cecha/parametr	Jednostka	Norma/procedura badawcza	Wymagania ZUD
<i>Uziarnienie</i>	%	PN-80/C-84081/02	-
<i>Wymiar [mm]</i>			
8			
6,3			
1,0			
0,125			
<0,125			
<i>Zawartość ziarn</i>	%	PN-80/C-84081/02	-
>8			0
>6,3			max. 5 ± 2
1.0÷6,3			35÷60 ± 2
<1,0			35÷50 ± 2
<0,125			max. 10 ± 2
Zawartość wody	%	PN-80/C-84081/20	max. 3,0
Zawartość substancji nierozpuszczalnych w wodzie	%	PN-80/C-84081/21	max. 8,0
Zawartość chlorku sodu	%	PN-80/C-84081/31	min. 90

Ogólne warunki stosowania środków chemicznych, o których mowa powyżej na drogach publicznych są następujące:

- 1) środki chemiczne stosuje się po mechanicznym usunięciu śniegu;
- 2) rozrzut środków chemicznych powinien następować w pasie jezdni.
- 3) środki chemiczne stosować na chodnikach po usunięciu mechanicznym śniegu.

Zakazuje się używania środków chemicznych do zwalczania skutków zimy na chodnikach zlokalizowanych na obiektach mostowych i przepustach. Warunki stosowania środków do ZUD są określone w cytowanym powyżej Rozporządzeniu Ministra Środowiska.

Dobór materiałów i ich dawek do zapobiegania powstawaniu i likwidacji śliskości zimowej i pośniegowej następuje w zależności od panujących warunków pogodowych. Materiały chemiczne w zimowym utrzymaniu dróg stosuje się do zapobiegania powstawaniu śliskości lub jej likwidacji w zależności od typu spodziewanej lub już występującej śliskości w zalecanych dawkach określonych w Rozporządzeniu. Dawki materiałów do likwidacji warstw śniegu i lodu należy stosować:

Dla temperatury nawierzchni:

- do - 2°C - do 20 g/m²
- 3°C do -6°C - 20-25 g/m²
- 7°C do -10°C - 25-30 g/m².

Mieszanina materiału uszarstniającego i środków chemicznych powinny być stosowane w proporcji 60:40. W przygotowanej mieszance materiału uszarstniającego zawierają się następujące wartości procentowe 60 % piasku i 40 % soli drogowej.

Dawki materiałów uszarstniających lub ich mieszanin ze środkami chemicznymi stosować z wydatkiem jednostkowym w ilości 50 -150 g/m²

3. SPRZĘT I ŚRODKI TRANSPORTU

3.1. Wymagania ogólne

Sprzęt do wykonania robót, jego liczba i wydajność powinna gwarantować jakość określoną w umowie, w SST i w wskazaniach Inspektora Nadzoru oraz zapewnić wykonywanie zadań w terminie przewidzianym w umowie. Sprzęt oraz jego rozmieszczenie na drogach przy zwalczaniu zjawisk zimowych Wykonawca przedstawi w Programie Zapewnienia Jakości (PZJ).

Sprzęt używany do zimowego utrzymania dróg należy utrzymywać w dobrym stanie. Jakikolwiek sprzęt, maszyny, urządzenia i narzędzia nie gwarantujące zachowania warunków umowy, nie mogą zostać dopuszczone do robót.

Wykonawca jest zobowiązany do stosowania jedynie takich środków transportu, które nie wpłyną niekorzystnie na właściwości przewożonych materiałów i na jakość wykonywanych robót.

Dobór środków transportu powinien gwarantować wykonanie zadań w terminie przewidzianym w umowie. Rodzaje środków transportowych i jego liczbę Wykonawca przedstawi w PZJ.

Pojazd wykonujący na drodze prace związane z zimowym utrzymaniem dróg powinien zgodnie z art. 54 Ustawy Prawo o ruchu drogowym / Dz. U. z 2023 r., poz.1047 – tekst jednolity z późn. zm. / być wyposażony i wysyłać żółty sygnał błyskowy odpowiadający warunkom określonym w § 38 ust 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia / Dz. U z 2016 r., poz.2022 – tekst jednolity z późn. zm. /

Natomiast części urządzeń zamontowanych na pojeździe wystające poza obrys pojazdu powinny odpowiadać warunkom określonym w § 39 wyżej wymienionego rozporządzenia.

Za sprzęt podstawowy uważa się solarki i piaskarki opłukane oraz lekki sprzęt przystosowany do zimowego utrzymania chodnika. Wykonawca powinien dysponować taką ilością sprzętu która umożliwi mu sprawne wykonanie usługi.

Minimalną ilość sprzętu podstawowego określa zał. nr 3 SST.

Za sprzęt uzupełniający uważa się dodatkowe pługo-piaskarki, pługo-solarki, pługi lemieszowe, pługi wirnikowe, równiarki, spychacze, ładowarki. Wykonawca powinien dysponować taką ilością sprzętu dodatkowego i w taki sposób by w przypadku wystąpienia bardzo niekorzystnych warunków pogodowych (intensywny opad śniegu, zawieje, zamiecie) mógł bezzwłocznie użyć go do prowadzenia akcji.

Podstawowa jednostka sprzętowa wskazana przez Wykonawcę będzie wyposażona w wideo – rejestrator, który dostarczy i zamontuje Wykonawca ZUD na własny koszt. Wymagane parametry kamery wideo - rejestratora:

- minimalna rozdzielczość rejestrowanego obrazu – 1920 – 1080 (FullHD)
- minimalny kąt widzenia kamery – 140 stopni
- przysłona obiektywu maksymalnie f/1.8
- wbudowany moduł GPS
- tryb nocny

Montaż wideo – rejestratorów należy wykonać wewnątrz kabiny pojazdu a kamera rejestratora skierowana będzie na przestrzeń przed przodem pojazdu (droga). Wykonawca zobowiązany będzie do zapewnienia widoczności dla kamery. Nagranie obrazu ma być czytelne zarówno w porze dziennej i nocnej umożliwiając weryfikację stanu nawierzchni. Obraz powinien być rejestrowany w trakcie prowadzenia akcji czynnej w ciągu dróg wojewódzkich. Kamera powinna

zapisywać obraz z aktualną datą i godziną. Wykonawca będzie archiwizował i zapewni dostęp do danych z rejestratora, na każde żądanie Zamawiającego przez okres co najmniej 60 dni licząc od daty bieżącej. Dane powinny być zapisane w formacie, który umożliwi odczyt na powszechnie dostępnych programach/odbiornikach.

Podstawowa jednostka sprzętowa, wskazana przez Wykonawcę, zostanie wyposażona w system GPS, który dostarczy i zamontuje Zamawiający. Zamawiający rozpocznie montaż urządzeń GPS na sprzęcie wskazanym przez Wykonawcę niezwłocznie po podpisaniu umowy. W terminie 7 dni od zawarcia umowy wszystkie jednostki winny być wyposażone w system GPS.

Wykonawca w terminie uzgodnionym z Zamawiającym podstawia sprzęt do ZUD w celu zamontowania urządzeń GPS, które zostaną powierzone Wykonawcy na podstawie Protokołu zdawczo-odbiorczego. Wykonawca podstawia pojazd z zamontowanymi urządzeniami do płukania i posypywania tak, aby było możliwe podłączenie GPS do czujników płukania i posypywania. Demontaż nastąpi w okresie od 1 kwietnia (w przypadku wystąpienia korzystnych warunków atmosferycznych pozwalających na zawieszenie akcji ZUD) do 15 maja. Wykonawca odpowiada materialnie za stan GPS. Istnieje możliwość wykorzystania własnych GPS Wykonawcy pod warunkiem dostosowania protokołów transmisji danych do systemu Zamawiającego.

3.2 Sprzęt do usuwania śliskości

Do usuwania śliskości należy używać:

solarki i piaskarki w ilości niezbędnej do utrzymania odpowiedniego standardu ZUD

Na chodnikach należy poruszać się sprzętem o rzeczywistej masie całkowitej do 2,5 tony.

3.3 Sprzęt do odśnieżania

Do odśnieżania dróg w zależności od grubości zalegającego śniegu można używać:

pługów lemieszowych lekkich, średnich i ciężkich, równiarek różnych typów z zamontowanym pługiem czołowym jednostronnym lub dwustronnym, pługów wirnikowych, spychaczy, ładowarek.

Do odśnieżania chodników należy używać sprzętu lekkiego o rzeczywistej masie całkowitej do 2,5 tony.

Na obiektach mostowych i przepustach chodniki należy odśnieżać ręcznie przy użyciu łopat drewnianych lub plastikowych lub lekkim sprzętem spalinowym ręcznej obsługi nie powodującym uszkodzenia nawierzchni chodnika, balustrady, dylatacji itp. W przypadku uszkodzenia elementów obiektów mostowych (np. uszkodzenie nawierzchni chodnika, balustrady, dylatacji itp.) naprawa będzie wykonana na koszt Wykonawcy.

Do odśnieżania poboczy należy używać pługów z wysięgiem bocznym lub innym sprzętem równoważnym dającym wymagany efekt.

3.4 Wymagania w czasie pracy sprzętu:

W czasie pracy operator powinien:

- 1) wykonywać wyłącznie czynności związane z obsługą sprzętu i prowadzeniem nośnika,
- 2) w sposób ciągły obserwować sprzęt roboczy i zwracać baczną uwagę na bezpieczeństwo osób i pojazdów znajdujących się w pobliżu,
- 4) przestrzegać obowiązujących zasad „Prawo o ruchu drogowym”

4. WYKONANIE ROBÓT

4.1 Wymagania ogólne

Wykonawca jest odpowiedzialny za prowadzenie robót zimowego utrzymania w oparciu o standardy zimowego utrzymania dróg, polecenia przedstawiciela Zamawiającego oraz zgodnie z niniejszymi SST zimowego utrzymania Grupa 5 i z warunkami Umowy. Wykonawca odpowiada również za jakość zastosowanych materiałów za ich zgodność z wymaganiami SST, PZJ. Odsnieżanie i zwalczanie śliskości zimowej skrzyżowań dróg wojewódzkich z drogami niższej kategorii (powiatowymi i gminnymi) należy do zarządcy drogi wojewódzkiej zgodnie z art. 25 ust. 1 w związku z art. 4 pkt. 20 ustawy o drogach publicznych / Dz.U. z 2023 r., poz.645 tekst jednolity z późn. zm. /

Okres zimowego utrzymania dróg (ZUD) ustala się od 20 października do 30 kwietnia. Zamawiający powiadamia Wykonawcę o rozpoczęciu prowadzenia ZUD.

Zamawiający w przypadku wystąpienia korzystnych warunków atmosferycznych dopuszcza możliwość zawieszenia ZUD, o czym zawiadamia Wykonawcę.

Uruchomienie gotowości do podjęcia działań na drodze przez Wykonawcę musi nastąpić do 6 godz. od powiadomienia przez Zamawiającego.

Termin związany z pozimowym oczyszczaniem dróg ustala się od 10 kwietnia do 30 kwietnia każdego sezonu zimowego.

Rozpoczęcie pozimowego oczyszczania jezdni, chodników, azyli, powierzchni wyłączonych z ruchu oraz studzienek kanalizacyjnych bez oczyszczania przykanalików może zostać zlecone we wcześniejszym terminie niż wyżej wskazany na wniosek Zamawiającego.

Pozimowe oczyszczanie dróg obejmuje oczyszczanie nie tylko z materiałów zimowego utrzymania ale również wszelkich nieczystości zalegających na jezdni (jezdni przy krawężniku w tym azyli oraz powierzchni wyłączone z ruchu), ściekach przykrawężnikowych, korytkach ściekowych, chodnikach oraz w studzienkach kanalizacyjnych (bez oczyszczenia przykanalików).

W celu niedopuszczenia do opóźnień w zwalczaniu śliskości Wykonawca powinien dążyć do minimalizacji czasu jaki upływa od momentu podjęcia decyzji o konieczności wyjazdu do momentu rozpoczęcia działań na drodze. Lokalizacja bazy powinna znajdować się maksymalnie w odległości do 20 km od utrzymywanego odcinka drogi. Wykonawca zobowiązany jest zabezpieczyć sprzęt na każdy odcinek obowiązujący w zadaniu. Podczas wystąpienia opadów śniegu Wykonawca zobowiązany jest do ciągłej pracy sprzętu na utrzymywanym odcinku.

Po rozpoczęciu ZUD Wykonawca jest zobowiązany do całodobowego pełnienia akcji biernej (dyżurów) przy uwzględnieniu następujących warunków:

- dostępności telefonicznej,
- prowadzenia dokumentacji akcji biernej (dyżurów) i akcji czynnej (pracy sprzętu),
- składania meldunków do dyżurnego ZUD oraz RDW z częstotliwością żadaną przez Zamawiającego za pośrednictwem faxu, e-mail.
- prowadzenia ZUD zgodnie z obowiązującymi standardami utrzymania.

Jeśli nośnik lub jednostka sprzętowa wyposażona w GPS ulegnie awarii, Wykonawca jest zobowiązany niezwłocznie powiadomić o awarii Zamawiającego i podstawić w miejsce tej jednostki sprawny nośnik lub sprzęt zimowy.

W przypadku, gdy Wykonawca zadysponuje do wykonywania ZUD sprzęt, na którym nie znajduje się urządzenie lokalizacji GPS, należy przedstawić pisemne uzasadnienie tego faktu dyżurnemu prowadzącemu ZUD. W przypadku, gdy Wykonawca po upływie terminu 7 dni od daty zawarcia umowy do wykonywania ZUD użyje sprzętu, na którym nie znajduje się

urządzenie GPS, wynagrodzenie za utrzymanie odcinka, na którym został użyty ten sprzęt, zostanie pomniejszone każdorazowo o 10 % jego wartości.

Wykonawca ZUD zobowiązany będzie do udostępnienia pojazdów w określonych okresach, na których to pojazdach zostaną zamontowane posiadane przez Zamawiającego; urządzenia lokalizacji GPS, czujniki pracy posypywarki i czujniki pracy pługa a w przypadku, kiedy wystąpi taka możliwość zamiast czujników posypu i pracy pługa, magistrale CAN-BUS, które zostaną podłączone do komputerów pokładowych pojazdów Wykonawcy, obsługujących pracę urządzeń pojazdów. Magistrale CAN-BUS skomunikowane będą z urządzeniami lokalizacji GPS, a urządzenia lokalizacji GPS za pomocą magistrali CAN-BUS pobierały będą informacje o stanie pracy pługa i posypywarki.

W stosunku do czujników, jakie będą montowane na pojazdach ZUD „Wykonawca ZUD zobowiązany będzie do stosowania się do Instrukcji montażu i eksploatacji czujnika, w której Wykonawca montażu czujników zawarł istotne informacje dotyczące właściwej eksploatacji czujników, w szczególności dotyczy to eksploatacji w zakresie zachowania ostrożności przy czyszczeniu pojazdu w stosunku do przewodów transmisyjnych komunikujących czujniki z urządzeniem lokalizacji GPS.

W przypadku, kiedy Zamawiający stwierdzi brak komunikacji z czujnikiem (czujnikami) lub czujnik (czujniki) nie będzie pracował prawidłowo, o takiej sytuacji poinformuje Wykonawcę montującego urządzenia GPS, a ten zobowiązany będzie do natychmiastowej reakcji serwisowej. Wykonawca ZUD zobowiązany będzie do każdorazowego udostępnienia do kontroli pojazdów na których zamontowane będą urządzenia monitorujące ZUD. W przypadku, kiedy podczas identyfikacji błędu pracy czujnika Wykonawca montujący urządzenia GPS stwierdzi, że błąd w pracy czujnika wynika z nie zastosowania się do zaleceń zawartych w instrukcji montażu i eksploatacji – koszty związane z reakcją serwisową będą kosztami ponoszonymi przez Wykonawcę ZUD.

Zakres i technologia prac prowadzonych przy zimowym utrzymaniu dróg wynikają z aktualnie obowiązujących standardów (załącznik nr 2 do SST) .

Poszczególnym standardom zimowego utrzymania dróg przypisany jest stan utrzymania jezdni, poboczy, chodników i innych elementów drogi.

Na drogach objętych ZUD nie powinno się dopuszczać do przerw w ruchu.

W czasie wystąpienia szczególnie niekorzystnych warunków pogodowych (długotrwały intensywny opad śniegu, zawieje i zamiecie) wykonawca ma obowiązek wprowadzenia dodatkowego sprzętu (pługo-piaskarki, pługo-solarki, pługi, koparki, równiarki, wirnik – w zależności od sytuacji) celem niedopuszczenia do przerw w ruchu.

Zamawiający może odstąpić od naliczania kar umownych za niewłaściwe utrzymanie dróg w przypadku gdy wykonawca prowadził bez przerwy akcję sprzętem podstawowym i dodatkowym, a mimo to nie był w stanie dotrzymać obowiązującego standardu.

4.2 Odśnieżanie

W trakcie odśnieżania dróg należy wykonać usunięcie śniegu z jezdni i poboczy dróg, poboczy z krawężnikiem oraz innych elementów drogi jakimi są zatoki autobusowe, parkingi.

Odśnieżanie chodników na obiektach mostowych i przepustach oraz chodnikach podanych w wykazie należy również do obowiązków Wykonawcy ZUD.

W zależności od zalegającego śniegu na jezdni należy używać odpowiednich pługów lub zespołów pługów. Na drogach jednojezdniowych odśnieżanie należy rozpoczynać od osi jezdni. Zaleca się stosowanie zespołu składającego się z dwóch pługów przy intensywnych opadach śniegu. Podczas pracy zespołu pługów należy zachować bezpieczną odległość / min. 50 m /, przesunięcie między lemieszami powinno być takie, aby nie pozostawał śnieg na jezdni.

Odsnieżanie poboczy powinno odbywać się w trakcie lub po odsnieżaniu jezdni.

Prędkość robocza pługów powinna wynosić 15-30 km/h.

Śnieg zalegający jezdnię ma być spychany na krawędź jezdni i chodnika.

Niedopuszczalne jest zasypanie śniegiem zgarnianym z jezdni całego przekroju chodników.

Niedopuszczalne jest zsypywanie śniegu na tory kolejowe, drogi itp. Prędkość odsnieżania powinna być tutaj obniżona.

Odsnieżanie zatok autobusowych odbywa się pługami odsnieżnymi w trakcie prowadzenia odsnieżania na drodze.

Parkingi, starodroża, drogi serwisowe i miejsca do ważenia pojazdów wykazane w załączniku nr 1 do SST Charakterystyka Dróg do ZUD, odsnieża się po zakończeniu prac związanych z odsnieżaniem jezdni głównych lub jednocześnie, jeśli warunki pogodowe na to pozwalają.

Likwidowanie świeżego opadu śniegu

Świeży opad śniegu należy usunąć mechanicznie a pozostałości śniegu po przejściach pługu należy likwidować za pomocą środków chemicznych rozsypując je na nawierzchni w ilości podanej w Rozporządzeniu.

Odsnieżanie drogowych obiektów inżynierskich odbywa się jednocześnie z pracami prowadzonymi na danym ciągu drogowym. Prędkość odsnieżania na obiektach mostowych powinna być niższa od prędkości odsnieżania na drogach.

4.3 Zwalczanie, zapobieganie powstawaniu i likwidacja śliskości

Na drogach jednojezdniowych szerokości rozsypywanych środków muszą pokrywać 0,9 szerokości jezdni.

Na obiektach mostowych i przepustach, zwalczanie śliskości wykonuje się jednocześnie ze zwalczaniem śliskości na ciągach drogowych i tymi samymi środkami.

Zwalczanie śliskości na chodnikach obiektów mostowych i przepustach oraz chodnikach podanych w wykazie należy również do obowiązków Wykonawcy ZUD. Zakazuje się używania środków chemicznych do zwalczania śliskości na chodnikach zlokalizowanych na obiektach mostowych i przepustach.

Na nawierzchniach porowatych bez względu na temperaturę i standard zimowego utrzymania dróg stosować wyłącznie środki chemiczne.

Zapobieganie gołoledzi

Działalność należy rozpocząć po stwierdzeniu, że temperatura nawierzchni jest ujemna, temperatura powietrza od - 6 do + 1 °C, a względna wilgotność powietrza osiągnęła 85 % i dalej wzrasta. Należy wówczas rozsypać środki obniżające temperaturę zamarzania wody na całej szerokości jezdni w ilości podanej w Rozporządzeniu.

Zapobieganie powstawaniu lodowicy

Działanie należy rozpocząć po stwierdzeniu, że temperatura powietrza obniżając się spada do - 1 °C, a na powierzchni zalega warstewka wody lub mokrego śniegu, lub nawierzchnia jest wilgotna.

Należy wówczas wykonać:

- mechaniczne oczyszczenie nawierzchni z topniejącego śniegu lub wody, zanim temperatura powietrza spadnie poniżej 0 °C

- rozsypanie odladzających środków chemicznych w ilości podanej w Rozporządzeniu.

Likwidowanie gołoledzi, szronu i cienkich warstw zlodowaciałego lub ubitego śniegu

Aby usunąć z nawierzchni warstwę gołoledzi, szronu lub cienką warstwę zlodowaciałego śniegu /do 2 mm/ lub ubitego śniegu /do 4 mm/, należy rozsypać na jej powierzchni środki chemiczne w ilości podanej w Rozporządzeniu.

Likwidowanie grubych warstw lodu, zlodowaciałego lub ubitego śniegu

Warstwy takie powinny być usuwane z nawierzchni mechanicznie lub mechanicznie i chemicznie, tzn. po usunięciu mechanicznym warstw lodu lub śniegu można zastosować środki chemiczne do likwidacji cienkich pozostałości lodu i śniegu.

Uszorstnienie warstw lodu i zlodowaciałego śniegu

Warstwy lodu i zlodowaciałego śniegu powinny być posypywane kruszywem w ilości 60-150 g/m² jednorazowo. Posypywanie należy powtarzać w miarę usuwania kruszywa przez wiatr i ruch pojazdów.

Uszorstnienie ubitego śniegu

Warstwy te powinny być posypywane jedno- lub wielokrotnie w ciągu dnia kruszywem w ilości 100-150g/m²

4.4 Wywóz śniegu

Wywożenie śniegu z miejsc zalegania w ilości utrudniającej ruch pieszych i samochodów oraz powodujący ograniczenie możliwości odśnieżania i ograniczenie widoczności odbywa się na polecenie Inspektora Nadzoru. Do załadunku należy użyć ładowarek, koparek, śniegoładowarek lub innego podobnego sprzętu, a do wywozu samochodów samowyladowczych. Śnieg należy wywozić w miejsca wyznaczone przez Inspektora Nadzoru, który uzgodni i uzyska lokalizację z urzędów Miast i Gmin zobowiązanych do ich wyznaczenia.

5. KONTROLA JAKOŚCI ROBÓT I ODBIÓR ROBÓT

5.1. Program Zapewnienia Jakości (PZJ)

Do obowiązków Wykonawcy należy opracowanie i przedłożenie do akceptacji RDW Programu Zapewnienia Jakości, w którym przedstawi on zamierzony sposób wykonywania robót zimowego utrzymania dróg, możliwości techniczne, kadrowe i organizacyjne gwarantujące wykonanie robót zgodnie z SST oraz poleceniami Rejonu. Program Zapewnienia Jakości należy przedłożyć do akceptacji przedstawiciela Zamawiającego w Rejonie w terminie 7 dni od zawarcia umowy.

Program Zapewnienia Jakości winien zawierać:

5.1.1. organizację wykonywania robót.

5.1.2. wykaz zespołów roboczych ich kwalifikacje i przygotowanie,

5.1.3. wykaz osób odpowiedzialnych za jakość i terminowość wykonania robót, ze szczególnym uwzględnieniem rozmieszczenia tych osób w terenie i na bazach materiałowo sprzętowych punktach ZUD. Wykaz musi zawierać informację o osobach, które będą przekazywały

programami informacyjnymi ZUD dane o stanie dróg, panujących warunkach, sprzęcie, który bierze udział w pracach ZUD,

5.1.4. sposób przygotowania informacji o stanie dróg, warunkach pogodowych, gotowości i pracy sprzętu i innych danych dotyczących ZUD.

5.1.6. wykaz sprzętu Wykonawcy oraz jego rozmieszczenie na drogach i odcinkach dróg z podziałem na jednostki usuwania śniegu (odsnieżanie) i zwalczania gołoledzi,

5.1.7. wykazy baz materiałowo - sprzętowych z określeniem miejsca stacjonowania jednostek sprzętowych, gotowych do prowadzenia ZUD, (w odległości nie większej niż 20 km od odcinka utrzymywanego)

5.1.8. zasady BHP

5.2. Zasady kontroli jakości robót

Wykonawca jest odpowiedzialny za kontrolę robót i jakość materiałów, jednorodność oraz skład mieszanek. Wykonawca będzie przeprowadzać pomiary i badania materiałów, aby roboty zostały wykonane zgodnie z wymaganiami zawartymi w SST. Zamawiający zastrzega sobie prawo do przeprowadzenia kontroli (pobranie próbek) w miejscu składowania materiałów przez Wykonawcę, jak również przeprowadzenia kontroli w terenie tj. pobranie próbek materiałów bezpośrednio z solarek i piaskarek.

5.3. Badania

Dla celów kontroli jakości przedstawiciel Zamawiającego uprawniony jest do dokonywania kontroli, pobierania próbek i badania materiałów. Zapewniona mu będzie niezbędna do tego pomoc ze strony Wykonawcy.

Wykonawca lub pracownik Wykonawcy na każde żądanie Zamawiającego będzie pobierał przy jego udziale 2 próbki stosowanego materiału przy ZUD o masie wynoszącej ok. 6 - 10 kg z przeznaczeniem 1 szt. dla każdej ze stron oraz sporządzi protokół z pobrania próbek. Połowa materiału z próbki pozostającej u Zamawiającego będzie służyła do przeprowadzania badań w Zewnętrznym Specjalistycznym Laboratorium (zlecenie i wykonanie badań na żądanie Zamawiającego leży po stronie Wykonawcy), druga połowa będzie przechowywana w Rejonie do czasu otrzymania wyników badań. Próbkę materiału pobrane do badań kontrolnych należy opisać (tj. określić miejsce i datę pobrania, rodzaj materiału np. sól drogowa). Zakres badań będzie obejmował wszystkie parametry składu fizyko-chemicznego soli wymagane w SST, przesiew piasku i proporcji soli do piasku w mieszance używanej do ZUD.

W przypadku pobrania próbek w miejscu składowania materiałów używanych w danym dniu na drogach objętych zadaniem lub w terenie (pobranie próbek materiałów bezpośrednio z piaskarki), Zamawiający po otrzymaniu wyników przebadanych materiałów (skład chemiczny soli drogowej, badanie gramatury piasku i stosunek ilości użytych materiałów) weryfikuje wyniki z zapisami specyfikacji technicznej i w przypadku odstępstw (użycie niezgodnych materiałów ze specyfikacją, zmniejszenie ilości soli w stosunku do materiałów uszaruszniających), informuje Wykonawcę o nieprawidłowościach i ewentualnym naliczeniu kar umownych.

Badania będą wykonane według normy PN-86/C-84081/02 oraz SST i obowiązujących norm pokrewnych, dotyczących analiz chemicznych składników soli.

Wykonawca jest zobowiązany w przypadku wezwania Zamawiającego do wykonania na własny koszt jednego badania w każdym sezonie zimowym przez okres trwania umowy. W przypadku dwóch i więcej badań, jeżeli wyniki badań potwierdzą, że jakość soli, piasku lub ich mieszaniny we wskazanej partii nie spełnia wymagań niniejszej specyfikacji, koszty badań poniesie Wykonawca, w przeciwnym przypadku koszty badań poniesie Zamawiający.

5.4 Dokumenty

Dziennik zimowego utrzymania

Dziennik zimowego utrzymania w tym pracy sprzętu przy zimowym utrzymaniu jest dokumentem obowiązującym Zamawiającego i Wykonawcę z których każdy prowadzi osobno w okresie prowadzenia ZUD. Odpowiedzialność za założenie i prowadzenie Dziennika robót Zimowego utrzymania spoczywa na Wykonawcy.

Zapisy w dzienniku będą prowadzone na bieżąco i dotyczyć będą przebiegu zimowego utrzymania, pracy sprzętu oraz stanu osiągniętego standardu zimowego utrzymania. Każdy zapis w tym dzienniku winien być opatrzony datą jego dokonania, podpisem osoby dokonującej wpisu, z podaniem imienia i nazwiska.. Zapisy powinny być prowadzone w sposób czytelny, trwałe, jeden pod drugim, bez przerw. Załączone do dziennika protokoły i inne dokumenty winny zostać odpowiednio ponumerowane i opatrzone datą i podpisem Wykonawcy i Zamawiającego.

Do dziennika zimowego utrzymania w tym pracy sprzętu przy zimowym utrzymaniu należy wpisywać w szczególności:

- terminy rozpoczęcia i zakończenia poszczególnych elementów robót,
- daty i powód zarządzenia wstrzymania robót,
- stan pogody, temperaturę powietrza,
- codzienną dokumentację pracy sprzętu przy usuwaniu śliskości i odśnieżaniu,
- codzienną informację o czasokresie wykonania standardu ZUD dla każdej drogi,
- inne istotne informacje o przebiegu zimowego utrzymania.

Wzory tabel do dziennika zimowego utrzymania dokumentujących stan i czasokres osiągnięcia standardu; pracę sprzętu przy usuwaniu śliskości i odśnieżaniu oraz gotowości do ZUD zostaną przekazane Wykonawcy po zatwierdzeniu PZJ. Tabela rozliczeniowa będzie stanowić załącznik do odbioru częściowego, a Wykonawca ma obowiązek przedkładać ją przy fakturze

Uwagi i decyzje przedstawiciela Zamawiającego, dyżurny Wykonawcy odnotowuje do dziennika zimowego utrzymania.

Tabela rozliczeniowa

Tabela rozliczeniowa stanowi dokument pozwalający na rozliczenie wykonanych faktycznie elementów robót. Obmiary wykonywanych robót przeprowadza się w jednostkach rozliczeniowych przyjętych w TER.

Dokumenty laboratoryjne

Atesty materiałów, aprobaty techniczne, orzeczenia o jakości materiałów, oraz wyniki badań Wykonawcy winny być gromadzone i udostępnione na każde życzenie Zamawiającego.

Pozostałe dokumenty

Pozostałymi dokumentami robót oprócz wyżej wymienionych są:

- umowy cywilno-prawne z osobami trzecimi i inne umowy cywilno-prawne,
- protokoły z kontroli robót
- protokoły z narad i ustaleń,
- korespondencja związana z prowadzonym zimowym utrzymaniem dróg.

Przechowywanie dokumentów

Dokumenty robót powinny być przechowywane w miejscu odpowiednio zabezpieczonym. Wszelkie dokumenty związane z wykonaniem robót zimowego utrzymania dróg ustalonych umową winny być udostępnione przedstawicielowi Zamawiającego. Zaginięcie któregokolwiek z dokumentów robót winno zostać pilnie odtworzone w formie zgodnej z prawem.

Wykonawca powiadamia każdorazowo dyżurnego Rejonu o podjęciu czynności związanych z ZUD oraz o osiągnięciu standardu ZUD e-mailem lub faksem

Upoważniony pracownik Zarządu Dróg Wojewódzkich kontroluje wrywkowo: stan dróg, użyty sprzęt, rodzaj materiałów przygotowanych do użycia i sposób prowadzenia prac zimowego utrzymania dróg na danym odcinku w zakresie zgodności z SST.

Każde odstępstwo stanu dróg od założonego standardu ZUD, niezgodność użytego sprzętu i materiałów z SST traktuje się jako niedostateczne prowadzenie ZUD w danej dobie przez Wykonawcę. W takim przypadku, upoważniony pracownik RDW sporządza protokół wraz z dokumentacją fotograficzną, który będzie podstawą potrącenia wysokości wynagrodzenia (wysokość kar umownych określono w umowie) i przesłania pisemnego upomnienia Wykonawcy.

Pracownik zarządu dróg przeprowadza wrywkową kontrolę grubości pozostawienia śniegu na jezdni oraz szerokości odśnieżania, odśnieżenie poboczy, zatok, chodników kontrolę rozsypanych środków (rodzaj i ilość) oraz szerokość i długość sypania.

W przypadku rażących zaniedbań lub trzeciego pisemnego upomnienia Zamawiający będzie miał prawo wypowiedzieć umowę ze skutkiem natychmiastowym.

5.5 Zasady odbioru robót przy odśnieżaniu dróg i zwalczaniu śliskości

Doba rozliczeniowa rozpoczyna się o godz. 00:00

Wykonawca informuje upoważnionego pracownika RDW (fax , e-mail, lub telefonicznie) podając:

- godz. rozpoczęcia akcji wraz z jego przyczyną
- nr rejestracyjny pojazdu,

a po zakończeniu działań godzinę osiągnięcia standardu ZUD na poszczególnych elementach w danym zadaniu (jezdnia, pobocza, chodniki).

Odbiorem objęte są prace wykonane na drogach na podstawie zapisów GPS i/lub dziennika zimowego utrzymania i wpisu dyżurnego ZUD oraz na podstawie obrazu z wideo – rejestratora. Wykonawca na wezwanie zamawiającego zobowiązany jest udostępnić nagrania z wideo – rejestratora zamontowanego wewnątrz pojazdu celem weryfikacji usługi.

5.6 Obmiar robót

Jednostką obmiarową jest:

- Dla akcji biernej (AB) doba prowadzenia akcji biernej (w dniach w których nie wystąpiła akcja czynna)
- Dla akcji czynnej (AC) 1km/dobę prowadzenia akcji czynnej

Jednostką rozliczeniową jest:

- Cena za dobę akcji biernej (AB)
- Cena za 1km drogi/dobę prowadzenia akcji czynnej (AC) bez odśnieżania
- Cena za 1km drogi/dobę prowadzenia akcji czynnej (AC) z odśnieżaniem
- Cena za 1km chodnika/dobę prowadzenia akcji czynnej (AC) (dot. chodników nie ujętych w charakterystyce drogi).

- Cena za wywóz 1 m³ śniegu (dot. odcinków oddzielnie zleconych),

Wykonawca w cenie jednostkowej doby akcji biernej musi uwzględnić całodobowy czas pełnienia dyżuru przez dyżurnego Wykonawcy oraz patrolowanie dróg.

W przypadkach uruchomienia prawa opcji dla nowego odcinka, Zamawiający nie przewiduje dodatkowego wynagrodzenia za prowadzenie akcji biernej dla nowego odcinka którego utrzymanie będzie realizowane w ramach uruchomionego prawa opcji dla nowego odcinka.

Wykonawca w cenie jednostkowej doby akcji czynnej musi uwzględnić wszystkie koszty w tym:

- koszt pełnienia dyżurów w dniach prowadzenia akcji czynnej
- koszt pracy pojazdów i sprzętu do usuwania śliskości i śniegu oraz patrolowania
- koszt materiałów wraz z kosztami zakupu i załadunku,
- koszty osobowe, w tym koszty dyżuru (również kierowców i operatorów)
- koszt poziomowego oczyszczania jezdni, studzienek, ścieków przykrawężnikowych, korytek ściekowych i chodników
- koszt utrzymania drogi obejmuje: jezdnie, pobocze, chodniki, zatoki, parkingi, starodroża, drogi serwisowe, miejsca do ważenia pojazdów, zgodnie z charakterystyką drogi
- koszt zakupu i montażu w pojeździe wideo-rejestratora (kamery) wraz z archiwizacją danych

W dniach występowania akcji czynnej nie dolicza się dodatkowo kwoty za akcję bierną.

W dniach, w których nie wystąpiła akcja czynna, Wykonawcy przysługuje wynagrodzenie za akcję bierną.

Wykonawcy nie przysługuje wynagrodzenie w przypadku zawieszenia akcji ZUD przez Zamawiającego.

Stawka dobową akcji czynnej bez odśnieżania obejmuje jednokrotny lub wielokrotny przejazd bez odśnieżania.

Stawka dobową akcji czynnej z odśnieżaniem obejmuje jednokrotny lub wielokrotny przejazd z odśnieżaniem.

W przypadku wielokrotnych przejazdów z których co najmniej jeden jest z odśnieżaniem przysługuje rozliczenie za stawkę dobową z odśnieżaniem.

5.7 Podstawa płatności

Płatności dokonywane będą na podstawie faktur, po wcześniejszym zweryfikowaniu wykazów wykonanych jednostek obmiarowych.

Zweryfikowane wykazy należy załączyć do wystawionej na ich podstawie faktury.

GPS zamontowane na sprzęcie zimowym będą elementem sprawdzającym rodzaj i czas pracy sprzętu Wykonawcy.

Rozliczenie za wykonanie przedmiotu umowy odbywać się będzie w okresach miesięcznych /do 5 dnia każdego miesiąca sezonu (za wyjątkiem miesiąca grudzień 2024 za który prace będą rozliczane w miarę możliwości finansowych Zamawiającego w miesiącach grudzień 2024 i styczeń 2025)

Faktura będzie płatna w terminie 30 dni od daty wpływu do Zamawiającego.

Zamawiający zastrzega sobie możliwość weryfikacji wykonanej usługi na podstawie nagrań

z kamer samochodowych zamontowanych w pojazdach Wykonawcy, o których mowa w pkt. 3.1.