

## SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

### I. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

#### UTRZYMANIE CZYSTOŚCI I PRZEJEZDNOŚCI DRÓG W UMOWNYM REJONIE NR 1 W GRANICACH ADMINISTRACYJNYCH MIASTA GORZOWA WLKP.

##### INFORMACJE OGÓLNE

Zamówienie na utrzymanie czystości i przejezdności dróg w Gorzowie Wlkp., obejmuje zimowe utrzymanie dróg, wraz z końcowym ich oczyszczeniem ze środków uszorstniających, zużytych do usuwania śliskości i innych pozostałości okresu zimowego, oraz przedzielony okresem zimowym jw., trzymiesięczny okres utrzymania letniego, z zasadniczym, systematycznym, mechanicznym oczyszczaniem dróg wg przyjętego harmonogramu.

Zamówienie na całoroczne utrzymanie czystości i przejezdności dróg w Gorzowie Wlkp., obejmujące:

- zimowe utrzymanie dróg, tj. usuwanie śniegu i śliskości oraz końcowe oczyszczanie (sprzątanie) ze środków uszorstniających, zużytych do usuwania śliskości i innych pozostałości okresu zimowego,
- letnie utrzymanie dróg, tj. mechaniczne, wspomagane ręcznym, oczyszczanie (zamiatanie) jezdni wg ustalonego / uzgodnionego harmonogramu

dotyczy realizacji tej usługi w okresie 8 kolejnych miesięcy kalendarzowych, od 01 października 2016 do 31 maja 2017 r., zwanym dalej również okresem umownym.

W okresie umownym, o którym mowa powyżej, wyróżniamy:

niepełny, dzielony 3-miesięczny umowny okres letni:

- część 1: od 01 października do 31 października 2016 r. (1 miesiąc);
- część 2: od 01 kwietnia do 31 maja 2017 r. (2 miesiące).

i pełny, 5-miesięczny umowny okres zimowy, od 01 listopada 2016 do 31 marca 2017 r. (5 miesięcy);

Nominalnie, pełny umowny okres letni (7 miesięcy) i pełny umowny okres zimowy (5 miesięcy) w ciągłości, od kwietnia danego roku do marca następnego roku, składają się na pełny (12 miesięczny) rok umowny.

W przypadku niniejszego zamówienia nie możemy mówić, co do zasady, nawet o niepełnym roku umownym, z uwagi na specyficzny, 3 miesięczny okres letni, na który składają się miesiące letnie (końcowy i początkowe) z dwóch lat kalendarzowych.

Nie mniej jednak swoje uzasadnienie zachowuje wyróżnienie w okresie umownym, ustalonym w niniejszym zamówieniu, podobnie jak w nominalnym roku umownym, okresu zimowego i okresu letniego.

Jest to podyktowane oczywistymi różnicami w warunkach realizacji, a co za tym idzie w organizacji, zasadach, rodzaju stosowanych środków, rodzaju i ilości sprzętu specjalistycznego oraz technologii prowadzenia robót utrzymaniowych w każdym z tych okresów – w konsekwencji, istotnymi różnicami w kosztach utrzymania dróg w każdym z okresów.

Usługa, stosownie do podziału okresu umownego na okresy umowne, letni (łącznie 3 miesięcy) i zimowy (5 miesięcy), dzieli się na:

- 1) letnie utrzymanie dróg (październik 2016, kwiecień – maj 2017) i
- 2) zimowe utrzymanie dróg (listopad 2016 – marzec 2017).

Zimowym utrzymaniem dróg w ramach Zadania nr 1 objęte są wszystkie drogi w granicach administracyjnych miasta Gorzowa Wlkp., z wyłączeniem części dróg osiedlowych, wydzielonych do zimowego utrzymania w ramach Zadań nr 2, 3 i 4 w oddzielnie prowadzonym postępowaniu przetargowym – w zakresie opisanym w dalszej części SIWZ.

Letnim utrzymaniem dróg w ramach Zadania nr 1 objęte są wszystkie drogi w granicach administracyjnych miasta Gorzowa Wlkp., łącznie z drogami osiedlowymi, wydzielonymi z układu komunikacyjnego tylko na okres zimowy, o czym wyżej - w zakresie opisanym w dalszej części SIWZ.

Wykonawca zobowiązany jest do utrzymania czystości i przejezdności dróg w sposób ciągły w całym okresie umownym, niezależnie od jego formalnego podziału na następujące po sobie okresy, letni – zimowy – letni.

Oznacza to, że Wykonawca, dla zapewnienia pełnej efektywności robót utrzymaniowych, winien uwzględnić możliwość płynnej zmiany granic między 1) umownym okresem letnim a umownym okresem zimowym oraz 2) umownym okresem zimowym a umownym okresem letnim, bądź nawet doraźnego tylko występowania dni charakterystycznych dla jednego z tych okresów w drugim z tych okresów umownych.

W związku z tym, Wykonawca winien posiadać sprzęt specjalistyczny (pługoposypywarki, ładowarki, wytwornica solanki) w takiej gotowości technicznej i eksploatacyjno-technologicznej, która pozwoli na

niezwłoczne, sprawne i skuteczne przystąpienie do działania, także w przypadku możliwych anomalii pogodowych, tzn. do odśnieżania i / lub usuwania śliskości:

- przed umownym okresem zimowym, tj. przed 01 listopada 2016 r. godz. 00:00, a zatem jeszcze w umownym okresie letnim;
- po umownym okresie zimowym, tj. po 31 marca 2017 r., już w umownym okresie letnim.

Obowiązkiem Wykonawcy jest również prowadzenie / utrzymywanie, z uwagi na możliwe anomalie pogodowe, monitoringu pogodowego w okresach przejściowych, zapewniającego uzyskanie informacji o warunkach meteorologicznych, w szczególności o zjawiskach właściwych okresowi zimowemu, stanowiących zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, oraz utrzymywanie w takich okresach gotowości ekip roboczych do niezwłocznego przystąpienia do usuwania ich skutków przy użyciu sprawnego technicznie i technologicznie sprzętu specjalistycznego (pługoposypywarki).

Decyzję o podjęciu działań zimowych podejmuje Wykonawca, przekazując niezwłocznie Zamawiającemu stosowną informację drogą telefoniczną (rozmowa telefoniczna / SMS).

Na czas (dni) wystąpienia i / lub utrzymywania się warunków zimowych przed 01 listopada 2016 r. i/lub po 31 marca 2017 r., niezależnie od podjęcia, lub nie – jeżeli nie było takiej konieczności, przez Wykonawcę działań dla usunięcia ich skutków, a także kontynuowania / prowadzenia, gdy dotyczy okresu po 31 marca 2017 r., oczyszczania dróg ze zużytych do usuwania śliskości środków uszorstniających, zawieszona zostanie realizacja letniego utrzymania dróg, w szczególności w zakresie zmiatania mechanicznego wg harmonogramu dla okresu letniego.

Stosownie do podziału okresu umownego na okresy letni (2 częściowy, niepełny, przedzielony okresem zimowym) i zimowy (pełny) oraz przedmiotu zamówienia na utrzymanie zimowe i utrzymanie letnie dróg w Gorzowie Wlkp., przyjmuje się również zasadę podziału wynagrodzenia w okresie umownym, na:

- 1) wynagrodzenie okresu letniego, z tytułu realizacji usługi w miesiącach:
  - październik 2016 r. (1 miesiąc kalendarzowy);
  - kwiecień ÷ maj 2017 r. (2 kolejne miesiące kalendarzowe);
- 2) wynagrodzenie okresu zimowego, z tytułu realizacji usługi w miesiącach:
  - listopad 2016 ÷ marzec 2017 r. (5 kolejnych miesięcy kalendarzowych);

Ustala się 2 okresy rozliczeniowe do fakturowania usługi:

- jednomiesięczne:
  - październik 2016 r. – płatność z budżetu 2016 r.,
  - styczeń ÷ maj 2017 r. – płatność z budżetu 2017 r.,
- dwumiesięczne:
  - listopad ÷ grudzień 2016 r. – płatność z budżetu 2017 r.

Przyjmuje się zasadę, że w rozliczeniu kwietnia 2017 r. nie będą wydzielane koszty ewentualnego usuwania po 31 marca 2017 r. skutków zjawisk zimowych i/lub oczyszczania dróg ze środków uszorstniających, tj. działań prowadzonych przez Wykonawcę po zakończonym umownym okresie zimowym, w sytuacji przedłużającego się czasu występowania zjawisk zimowych, zwłaszcza w II części marca danego roku, ale również (anomalie pogodowe) jeszcze i w kwietniu 2017 r., przy jednoczesnym nierealizowaniu / braku możliwości realizowania w tym czasie letniego utrzymania dróg, w szczególności zmiatania mechanicznego wg harmonogramu letniego.

Tym samym, w takim przypadku, za październik 2016 r., w przypadku „przedwczesnego” wystąpienia zjawisk zimowych, wymagających podjęcia działań w celu usunięcia ich skutków, oraz za kwiecień 2017 r. Wykonawca otrzyma wyłącznie nominalne / pełne wynagrodzenie miesięczne, uzgodnione dla miesiąca okresu letniego.

Pod pojęciem „drog”, „ulic” lub „jezdni” w niniejszym postępowaniu przetargowym należy rozumieć jezdnie dróg / jezdnie ulic.

Wykonawca zobowiązany jest do wyposażenia wszystkich jednostek sprzętu specjalistycznego, tj. pługoposypywarek, zamiatarek, polewaczek i ładowarek (biorących czynny udział w działaniach zimowych bezpośrednio na drogach, pracujących przy załadunku środków do usuwania śliskości na pługoposypywarki, jak również w pracach interwencyjnych, np. przy usuwaniu ziemi obsuniętej na jezdnię), w urządzenia systemu monitoringu satelitarne GPS do określenia lokalizacji i monitorowania ich pracy, tj.:

- 1) nadajniki GPS (pozycjonery-lokalizatory), umieszczone na pojazdach jw., zapewniające otrzymywanie danych o lokalizacji sprzętu specjalistycznego jw. na cyfrowej mapie Gorzowa Wlkp.;
- 2) czujniki zainstalowane w pojazdach, zapewniające otrzymywanie danych o rodzaju pracy, wykonywanej przez ten sprzęt podczas realizacji usługi:

plugoposypywarka:

- czujnik pracy pluga: opuszczenia do pozycji roboczej / odśnieżanie;
- czujnik posypu: posypywanie środkami chemicznymi suchymi, nawilżonymi lub mieszanką środków chemicznych i uszorstniających (mieszanką piaskowo-solną);
- czujnik polewania: polewanie solanką;

zamiatarka mechaniczna uliczna samojezdna (samobieżna):

- czujniki pracy szczotek tarczowych i walcowej: opuszczenie do pozycji roboczej / zmiatanie;

polewaczka samojezdna (samobieżna):

- czujniki pracy każdego zestawu dyfuzorów: zmywanie / polewanie:

ładowarka:

- czujnik podniesienia łyżki, w połączeniu z ruchem / manewrowaniem: pozycja robocza przy przewożeniu (przemieszczaniu) śniegu, lodu lub błota bądź ładunku środków do usuwania śliskości na posypywarkę;
- czujnik opuszczenia łyżki, w połączeniu z ruchem / manewrowaniem: pozycja robocza przy odśnieżaniu, zrywaniu naboju śnieżnego, lodu, oczyszczaniu jezdni z ziemi / błota itp.;
- czujnik opuszczenia łyżki, w połączeniu z brakiem ruchu / manewrowania: pozycja nierobocza (postój / przerwa w pracy).

Wykonawca jest obowiązany do zapewnienia:

- ciągłej, niezawodnej pracy systemu monitoringu GPS przez cały okres obowiązywania umowy, przy czym niespełnienie tego warunku może nastąpić wyłącznie w przypadkach niezawinionych przez Wykonawcę, w szczególności wskutek czasowego braku / utraty połączenia z satelitą lub czasowej niesprawności elementów systemu, np. czujników, wskutek ich eksploatacji (pracy) w agresywnym środowisku;
- osobom uprawnionym przez Zamawiającego nieprzerwanego dostępu, poprzez Internet, do informacji i danych, generowanych przez system, po podaniu adresu serwera, loginu i hasła, przy możliwych ograniczeniach wynikających z sytuacji określonych powyżej.

Ponadto, na wniosek Zamawiającego, Wykonawca jest zobowiązany do umożliwienia, w trybie offline, kontroli / przeglądu dotychczasowego (na danej zmianie) przebiegu pracy wskazanych jednostek sprzętu specjalistycznego, także jeszcze w trakcie prowadzonych przez nie działań na ulicach miasta - w sytuacji, gdy archiwizacja danych dokonywana jest automatycznie, ale wymaga wyłączenia stacyjki w jednostce sprzętu specjalistycznego (plugoposypywarka, zamiatarka, polewaczka, ładowarka), jeżeli czynność taka, w odniesieniu do interesującego Zamawiającego okresu jej pracy, nie została jeszcze wykonana (brak archiwizacji).

W takim przypadku Wykonawca winien polecić kierowcom / operatorom wskazanych jednostek dokonanie chwilowego wyłączenia stacyjki na czas niezbędny do dokonania automatycznej archiwizacji danych już podczas pierwszego (po poleceniu) postoju lub powrotu na bazę Wykonawcy (np. po załadunek środków do usuwania śliskości), a w sytuacji uzasadnionej, , poprzez chwilowy zjazd z trasy prowadzonych działań i chwilowy postój na poboczu drogi.

Jeżeli dla dokonania archiwizacji jw. konieczne jest wykonanie innych czynności, niż opisane powyżej, Wykonawca zobowiązany jest przeprowadzić je możliwie niezwłocznie, jednak przy uwzględnieniu warunków, które muszą być przy tym spełnione.

Stan gotowości do użycia systemu monitoringu satelitarnego ustala się nie później, niż na 15 dzień po podpisaniu umowy.

Wykonawca jest również zobowiązany do przeszkolenia pracowników Zamawiającego, w kompetencjach których leży nadzór nad utrzymaniem dróg w Gorzowie Wlkp., w zakresie obsługi monitoringu satelitarnego GPS.

Informacje i dane odczytywane z monitoringu satelitarnego mają charakter uzupełniający / pomocniczy, pozwalający na weryfikację przebiegu działań podjętych przez Wykonawcę w związku z realizacją usługi, w odniesieniu do postanowień umowy i poczynionych uzgodnień między Stronami. Nie dotyczy rozliczenia czasu pracy ładowarek.

Mogą być wykorzystane przy rozpatrywaniu kwestii ewentualnej odpowiedzialności, prawnej i finansowej:

- kontraktowej, wobec Zamawiającego, z tytułu niewykonania i/lub nienależytego wykonania umowy / usługi;
- deliktowej, wobec osób i podmiotów trzecich, z tytułu szkód osobowych i/lub materialnych, spowodowanych zdarzeniami, do których doszło w obszarze działań Wykonawcy, zakreślonym niniejszym zamówieniem / umową i mogących mieć związek przyczynowo-skutkowy z rodzajem i charakterem tych działań.

Podstawą rozliczeniu pracy sprzętu specjalistycznego (pługoposypywarki, zamiatarki, ładowarki, polewaczki), użytego przez Wykonawcę przy prowadzeniu działań związanych z realizacją usługi (usuwanie śniegu, usuwanie śliskości, zmiatanie mechaniczne jezdni, usuwanie oblodzeni, usuwanie błota naniesionego z poboczy na drogę, zmywanie mechaniczne jezdni), jest przebieg roboczy [km], ustalony na podstawie odczytów z licznika kilometrowego, zamontowanego w tych pojazdach, jako różnica pomiędzy bezpośrednimi odczytami stanów końcowego i początkowego tego licznika.

Liczniki kilometrowe w pojeździe podlegają okresowej legalizacji - uznaje się je za urządzenia wiarygodne.

Odczyty licznika mogą być zapisywane w kartach drogowych, wydawanych kierowcy przez dyspozytora.

Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2004 r. Nr 92, poz. 879 ze zm.) nie daje podstawy prawnej do obowiązkowego stosowania karty drogowej – dlatego też organy kontrolne nie mogą żądać takiego dokumentu podczas kontroli drogowej.

Oznacza to też, że nie ma obowiązkowego wzoru karty drogowej.

Wobec powyższego, Zamawiający uznaje potrzebę połączenia / scalenia w jednym dokumencie elementów karty drogowej i karty pracy dla dokumentowania podstawowych informacji (przebieg kilometrowy, czas pracy sprzętu, ilość kursów, wykaz ulic, wykonywane czynności i inne), dotyczących pracy pługoposypywarek, zamiatarek i polewaczek, użytych do realizacji utrzymania dróg w Gorzowie Wlkp.

Wzór „KARTY DROGOWEJ z elementami Karty Pracy” (nazwa opcjonalna) winien być przedstawiony Zamawiającemu do uzgodnienia / akceptacji w dniu podpisania umowy.

W przypadku ładowarek podstawą jw. jest czas pracy, łącznie z dojazdem do miejsca działania i powrotem na bazę [godz.], odczytany z monitoringu satelitarne

Praca ładowarek przy realizacji usługi dokumentowana będzie typową KARTĄ PRACY.

Wykonawca ma obowiązek przekazania Zamawiającemu, wraz z fakturą z tytułu wynagrodzenia ruchomego, kompletu czytelnych kserokopii wszystkich KART jw. dla wszystkich jednostek sprzętu specjalistycznego, dokumentujących ich pracę przy realizacji usługi – po zakończeniu miesiąca rozliczeniowego.

W przypadku wątpliwości, Zamawiający ma prawo do weryfikacji danych zapisanych w KARCIE z odczytami z monitoringu GPS (np. zasadność tras przejazdu, wykonywane czynności robocze, rzeczywiste godziny pracy przy realizacji usługi, porównanie kilometrażu z KARTY z odczytem z monitoringu itd.)

## **A. LETNIE UTRZYMANIE DRÓG**

### **INFORMACJE OGÓLNE**

Letnie utrzymanie dróg na terenie miasta Gorzowa Wlkp. dotyczy realizacji tej usługi w miesiącach:

- październik 2016 r. (przez 1 miesiąc kalendarzowy);

a następnie, po okresie / sezonie zimowym 2016/2017 (listopad 2016 – marzec 2017) w miesiącach:

- kwiecień ÷ maj 2017 r. (przez 2 kolejne miesiące kalendarzowe),

tj. łącznie przez 3 miesiące kalendarzowe.

Realizacja przez Wykonawcę letniego utrzymania dróg winna prowadzić do uzyskania oczekiwanego przez Zamawiającego standardu tego utrzymania.

Letnim utrzymaniem objęte są zasadniczo jezdnie wszystkich wskazanych przez Zamawiającego dróg, wraz z:

- zatokami komunikacji autobusowej, przyległymi do właściwej jezdni lub z niej wydzielonymi oznakowaniem poziomym,
- pętlami autobusowymi, służącymi komunikacji miejskiej, znajdującymi się w pasie drogowym lub w jego sąsiedztwie,
- zatokami i pasmami postojowymi dla samochodów i innymi odcinkami dróg, wykorzystywanymi w tym celu, a ponadto dwa parkingi przy cmentarzu komunalnym, pozostające w sąsiedztwie ul. Żwirowej, oraz utwardzone elementy pasa drogowego, jak opaski bezpieczeństwa, wysepki rozjazdowe, wysepki i pasy międzyjezdniowe, w tym także utwardzone zwieńczenia (cyple) pasów międzyjezdniowych zielonych.

### **ZADANIA PODSTAWOWE**

Podstawowe obowiązki Wykonawcy w ramach utrzymania dróg na terenie miasta Gorzowa Wlkp. w czystości, porządku i przejeźdności w okresie letnim:

#### **1) Zmiatanie mechaniczne.**

Zmiatanie mechaniczne jezdni winno prowadzić do skutecznego, powierzchniowego oczyszczenia (zamiecenia) dróg z piasku, żwiru, kamieni, szkła, liści, gałązek, nasion i innych drobnych odpadów roślinnych, papierów, folii, odpadów opakowaniowych i innych drobnych odpadów komunalnych, ponadto z darni, trawy i chwastów, wraz z odstonięciem przynależnych do jezdni krawężników.

Zamiataniem mechanicznym w okresie letnim objęte są jezdnie wszystkich wskazanych przez Zamawiającego dróg, wraz ze znajdującymi się w ich ciągach:

- 1) skrzyżowaniami, w tym o ruchu okrężnym (rondami);
- 2) zjazdami/podjazdami, łączącymi drogi na dwóch poziomach:  
Trasa Nadwarciańska – ul. Zielona (zjazd, podjazd),  
Trasa Nadwarciańska – ul. Grobla (podjazd),  
Trasa Nadwarciańska – ul. Kasprzaka (zjazd, podjazd),
- 3) torowiskami tramwajowymi wbudowanymi w jezdnie, po których odbywa się również (normalny) ruch kołowy:  
ul. Chrobrego (ul. Jagiełły / ul. Wybickiego – ul. Borowskiego),  
ul. Mieszka I (ul. Borowskiego – ul. Roosevelta, al. Ks. W. Andrzejewskiego),  
ul. Sikorskiego (ul. Jancarza – ul. Dworcowa),  
ul. Sikorskiego (odnoga przy siedzibie zakładowie energetycznym (Sp. ENEA), pomiędzy chodnikiem a wysepką tramwajową, na odcinku od ul. Dworcowej do wjazdu do „Sukiennic”,  
ul. Sikorskiego (od wjazdu do „Sukiennic” do ul. Herberta),  
ul. Warszawska (od ul. Herberta - ul. Szpitalna / ul. Głowackiego),  
ul. Podmiejska (rondo Santockie – rondo Solidarności  
ul. Składowa (pętla tramwajowa) – ul. Dworcowa (ul. Składowa – ul. Sikorskiego)
- 4) przecinkami (łącznikami) pomiędzy jezdniami na traktach dwujezdniowych, m.in. w:  
al. Konstytucji 3 Maja, al. 11 Listopada, al. Księdza W. Andrzejewskiego, ul. Piłsudskiego,  
ul. Podmiejskiej, ul. Słowiańskiej (na wysokości wjazdu z parkingu CRS Słowianka),
- 5) zatokami komunikacji miejskiej autobusowej, przyległymi do jezdni właściwej lub z niej wydzielonymi oznakowaniem poziomym,
- 6) pętlami autobusowymi, służącymi komunikacji autobusowej, znajdującymi się w pasie drogowym lub w jego sąsiedztwie, w tym przy ulicach Marcinkowskiego, Słowiańskiej, Kostrzyńskiej / Warzywnej, Śląskiej, Bora-Komorowskiego, Strażackiej,

a ponadto:

- 7) dwa parkingi przy Cmentarzu Komunalnym, w sąsiedztwie ul. Żwirowej,  
parking nr 1 (poniżej starej bramy) i parking nr 2 (przy nowej bramie),

Zamiataniem mechanicznym objęte są również zatoki i pasma postojowe dla samochodów, przyległe do właściwej jezdni lub z niej wydzielone, oznakowane stosownymi znakami drogowymi, oraz pasma z parkującymi (w sposób ustawiczny, przy jednoczesnej rotacji) pojazdami na odcinkach dróg, na których postój pojazdów nie jest zabroniony przepisami ustawy – Prawo o ruchu drogowym, mechanicznie i/lub ręcznie, na zasadach określonych w dalszej części SIWZ.

Zamiatanie mechaniczne jezdni prowadzone jest przy użyciu specjalistycznych samobieżnych maszyn czyszczących - zmiatarek ulicznych, wyposażonych w zestaw szczotek oraz urządzenia zraszające i zasysające (odkurzacz).

Zamiatanie mechaniczne jezdni prowadzone jest pasmem roboczym, zasadniczo wzdłuż krawężników w obu kierunkach ruchu. Jest to praktycznie wystarczające - dotyczy w zasadzie wszystkich ulic, gdyż zanieczyszczenia lokują (zbierają / zatrzymują) się przede wszystkim w strefie przykrawężnikowej.

Uprawnione jest więc stwierdzenie, że mechaniczne oczyszczenie jezdni praktycznie polega na przejeździe roboczym „tam i z powrotem” wzdłuż obu krawężników ograniczających jezdnię.

Stąd czytelniejszą i właściwszą podstawą rozliczenia kosztów zamiatania mechanicznego jest nie koszt zamiatania 1 m<sup>2</sup> powierzchni jezdni, ale, zdaniem Zamawiającego - lepiej oddający pracę tego sprzętu - koszt efektywnej pracy zmiatarki przy oczyszczaniu 1 km jezdni przy zamiataniu przykrawężnikowym: 1 km długości osiowej ulicy = 2 km zamiatania przykrawężnikowego w obu kierunkach.

Nie jest bowiem zamiatana cała nawierzchnia jezdni pomiędzy krawężnikami, ale praktycznie tylko jej pasma przykrawężnikowe – na szerokości roboczej zmiatarki (zakres pracy szczotek tarczowych + zakres pracy szczotki walcowej), z pominięciem pasma środkowego jezdni pomiędzy nimi.

Wieloletnie doświadczenie pokazuje, że w strefie środkowej jezdni jest na ogół wystarczająco czysta, co jest spowodowane, przede wszystkim, pędem pojazdów, wiatrem bądź silnymi opadami deszczu, powodującymi przemieszczanie (przedmuch, zmywanie) zanieczyszczeń z całej powierzchni jezdni w kierunku pasa przykrawężnikowego.

Zanieczyszczenie środkowej części jezdni jest sporadyczne, związane jest przede wszystkim z piaskiem / żwirem, rozsypanym przez transportujące je pojazdy bądź naniesionym np. z poboczy po ulewnych deszczach, drobnymi pozostałościami po kolizjach i wypadkach itp.

Ich usuwanie następuje jednak zasadniczo nie w ramach harmonogramu, opracowanego na potrzeby systematycznego zamiatania mechanicznego, ale w trybie prac interwencyjnych, o których mowa w dalszej

części SIWZ.

Jeżeli jednak zanieczyszczenie drobnymi odpadami w strefie środkowej jezdni zostanie stwierdzone w czasie zbieżnym z najbliższym (przypadającym w dniu następnym) cyklem zmiatania danej ulicy, jego usunięcie nastąpi w ramach harmonogramu jw., pod warunkiem wydania przez Zamawiającego takiego polecenia i potwierdzenia przez Wykonawcę jego przyjęcia do realizacji.

Zmiatanie mechaniczne skrzyżowań, łączników międzyjezdniowych, wbudowanych torowisk tramwajowych i zatok przystankowych komunikacji autobusowej winno być prowadzone równocześnie (równolegle) z oczyszczaniem jezdni właściwej (z pasami ruchu), wg uzgodnionego harmonogramu.

Jezdnie z wbudowanym torowiskiem tramwajowym należy oczyszczać zasadniczo na całej szerokości, tj. zarówno w pasmach przykrawężnikowych, jak i w partii środkowej, obejmującej całe torowisko, jeżeli jego stan czystości, w czasie przejazdu roboczego zmiatarki, wymaga podjęcia takiego działania.

Miejsca trudnodostępne dla zmiatarki, jak wewnętrzne narożniki zatok autobusowych i zatok postojowych, pasma jezdni wokół niektórych wysepek rozjazdowych, zwieńczeń wysepek tramwajowych i pasów rozdzielczych międzyjezdniowych, wnęki przykrawężnikowe na urządzenia wodne i kanalizacyjne i inne, oraz

elementy pasa drogowego o nawierzchni utwardzonej, jak wysepki rozjazdowe, wysepki międzyjezdniowe i opaski bezpieczeństwa winny być oczyszczane / doczyszczane w trybie oczyszczania uzupełniającego.

Parkingi przy ul. Żwirowej, w zakresie pełnym, obejmującym drogi dojazdowe, przejazdowe i wyjazdowe oraz zatoki postojowe, podlegają utrzymaniu mechaniczno-ręcznemu, tj. zmiataniu mechanicznemu z uzupełniającymi pracami ręcznymi, dwukrotnie w ciągu każdego miesiąca umownego okresu letniego:

14-15 i 24-25 października 2016 r. + dod. oczyszczanie mechaniczne w nocy 28/29 października 2016 r.,  
10-11 i 27-28 kwietnia 2017 r.,  
15-16 i 30-31 maja 2017 r.,

Terminy jw., w uzasadnionych sytuacjach mogą być przesunięte o maksymalnie  $\pm 2$  dni robocze.

Wykonawca winien, ze szczególną starannością prowadzić mechaniczne zmiatanie skrzyżowań, wraz przynależnymi do tych skrzyżowań odcinkami dróg dojazdowych i zjazdowych, w tym:

- całych powierzchni skrzyżowań, włącznie z „polami martwymi”, tworzącymi się pomiędzy pasmami ruchu / jazdy pojazdów na wprost i lewo- lub prawoskręcie, oraz polami technicznymi, nominalnie wyłączonymi z ruchu oznakowaniem poziomym (białe ukośne pasy) – na skrzyżowaniach tradycyjnych,
- całych powierzchni pierścienia wyznaczonego krawężnikami obwodowymi, wewnętrznym i zewnętrznym, zatem włącznie z ewentualnymi polami technicznymi, nominalnie wyłączonymi z ruchu oznakowaniem poziomym (jw.) - na skrzyżowaniach w układzie rond,
- pasm wokół wysepek rozjazdowych i wysepek rozdzielczych oraz wokół zwieńczeń pasów rozdzielczych międzyjezdniowych (na drogach dwujezdniowych lub odcinkach dwujezdniowych dróg zasadniczo jednojezdniowych), włącznie z „polami martwymi” pomiędzy pasmami ruchu / jazdy pojazdów i polami technicznymi jw. - w obrębie dróg dojazdowych i zjazdowych do i ze skrzyżowań.

Oczyszczanie jezdni winno być realizowane, możliwie w największym zakresie powierzchniowym, przy wykorzystaniu zmiatarek ulicznych – wymagana jest więc staranność przy wykonywaniu tego zadania, aby prace ręcznego zmiatania ograniczone były do minimum.

### **CZĘSTOTLIWOŚĆ ZAMIATANIA MECHANICZNEGO JEZDNI – HARMONOGRAM ZAMIATANIA MECHANICZNEGO. STANDARDY LETNIEGO UTRZYMANIA DRÓG.**

Istotną cechą letniego oczyszczania dróg, wobec permanentnego ich zanieczyszczenia, związanego przede wszystkim z ruchem pojazdów, zjawiskami meteorologicznymi, zjawiskami przyrodniczymi (zrzucanie liści przez drzewa), ale i niesubordynacją porządkową ludzi, jest powtarzalność czynności, niezbędnych dla jego realizacji i zapewnienia utrzymania tych dróg w przypisanym im standardzie letniego utrzymania dróg (LUD), rozumianym jako określony stan czystości i przejezdności.

Zmiatanie / oczyszczanie mechaniczne, będące podstawą do właściwego utrzymania bieżącej czystości jezdni, winno być prowadzone systematycznie, wg uzgodnionego harmonogramu, opartego na żądanej przez Zamawiającego częstotliwości zmiatania mechanicznego dla poszczególnych dróg, określonej w załącznikach nr 2.1 – 2.6 do umowy.

Załączniki te wprowadzają 6 częstotliwości zmiatania mechanicznego jezdni:

6 razy w tygodniu, 3 razy w tygodniu, 2 razy w tygodniu, 1 raz w tygodniu, 1 raz na 2 tygodnie i 1 raz na 4 tygodnie.

Z żadaną częstotliwością zmiatania mechanicznego utożsamia się standard letniego utrzymania dróg (LUD): im większa częstotliwość wykonywania tej czynności na danej drodze, tym wyższy standard

utrzymania, nadany jej przez Zamawiającego.

Harmonogramem systematycznego zmiatania mechanicznego objęte są drogi z jezdniami o nawierzchni utwardzonej, tzn. bitumicznej, betonowej, kamiennej, polbrukowej, ceglanej itp., zasadniczo obustronnie okrawężnikowane, z nielicznymi przypadkami odcinków dróg o jezdni jednostronnie okrawężnikowanej. Wykonawca zobowiązany jest, najpóźniej na 1 dzień roboczy przed podpisaniem umowy, przedłożyć Zamawiającemu do uzgodnienia i akceptacji harmonogram zmiatania / oczyszczania mechanicznego na każdy roboczy dzień tygodnia, opracowany na okres 4 tygodni kalendarzowych (wobec najmniejszej częstotliwości 1 raz na 4 tygodnie).

Przez drogi wyznaczone w danym cyklu (dniu) do efektywnego zmiatania należy rozumieć wyłącznie drogi / jezdnie, na których zaplanowano - w tymże cyklu - oczyszczanie mechaniczne przy użyciu sprzętu specjalistycznego (zamiatarek ulicznych).

Długość osiowa dróg, wyznaczonych do efektywnego oczyszczania w uśrednionym miesiącu letnim ustalona została na podstawie długości osiowych wszystkich dróg objętych oczyszczaniem mechanicznym, przy uwzględnieniu ustalonej dla nich częstotliwości zmiatania.

Wykonawca jest zobowiązany do przedłożenia Zamawiającemu do uzgodnienia i akceptacji projekt harmonogramu letniego zmiatania mechanicznego najpóźniej w dniu podpisania umowy [przed jej podpisaniem] – będzie obowiązującym w całym umownym okresie letnim, tj. w miesiącach październik 2016 i kwiecień – maj 2017 r.

Harmonogram ten zostanie dołączony do umowy i stanie się jej integralną częścią, jako Załącznik nr 2.7.

Łączna ilość dni umownego okresu letniego w (niepełnym, podzielonym) okresie umownym:

[ (październik 2016) 31 dni] + [(kwiecień 2017) 30 dni + (maj 2017) 31 dni] = 92 dni.

Ilość tygodni w uśrednionym miesiącu umownego okresu letniego:

(92 dni : 3 miesiące) : 7 dni/tydzień = 4,381 tygodni w uśrednionym miesiącu okresu letniego.

Zapis ten został odzwierciedlony w poniższej tabeli w schemacie:

kolumna [6] = kolumna [3] x kolumna [4] x kolumna [5]

Tabela nr 1.

LETNIE UTRZYMANIE DRÓG ZMIATANIE / OCZYSZCZANIE MECHANICZNE DRÓG WG HARMONGRAMU					
1	2	3	4	5	6
Wymagana częstotliwość zmiatania / oczyszczania mechanicznego	Długość osiowa dróg o wymaganej częstotliwości zmiatania mechanicz. w jednym cyklu [km]	Krotność zmiatania mechanicz. w odniesieniu do tygodnia	Ilość tygodni w uśrednionym miesiącu umownego okresu letniego	Razem średnia długość osiowa jezdni dróg [km] wyznaczonych do oczyszczania mechanicz. z daną częstotliwością w uśrednionym umownym miesiącu okresu letniego	
wg Załącznika nr 2.1÷2.6 do umowy	bez uwzgl. 2-jezdni	z uwzgl. 2-jezdni	mnożnik	mnożnik	[3] x [4] x [5]
6 razy w tygodniu	2,359	2,900	6,0	4,381	76,229
3 razy w tygodniu	12,001	12,921	3,0		169,821
2 razy w tygodniu	32,667	44,827	2,0		392,774
1 raz w tygodniu	64,497	69,086	1,0		302,666
1 raz na 2 tygodnie	30,097	30,097	0,5		65,927
1 raz na 4 tygodnie	42,619	42,619	0,25		46,678

Razem długość osiowa jezdni dróg [km] wg wyznaczonych do efektywnego oczyszczania mechanicz. w jednym cyklu	184,240	202,450	Razem średnia długość osiowa jezdni dróg [km] wyznaczonych do efektywnego oczyszczania mechanicz. w jednym uśrednionym miesiącu $\Sigma$ [6]	1.054,095
---	---------	---------	--	-----------

Wobec tego, przy ustalaniu długości osiowej jezdni wyznaczonych do efektywnego zamiatania mechanicznego w danym cyklu oczyszczania mechanicznego nie uwzględniono:

- dojazdu do pierwszej z ulic, przewidzianych do zamiatania w każdym cyklu zamiatania (na każdej zmianie roboczej),
- przejazdów nieroboczych zamiatarek (bez zamiatania) po ulicach w celu dojazdu do ulic objętych cyklem (takie sytuacje mogą zachodzić nawet przy optymalnie opracowanych trasach jazdy zamiatarki na zmianie),
- dojazdów do legalnego miejsca utylizacji (wysypiska) lub miejsca czasowego składowania (wymagane zezwolenie na transport odpadów) w celu przekazania / wyładunku zebranych zanieczyszczeń / zmiotek ulicznych,
- powrotów z miejsca utylizacji / czasowego składowania zanieczyszczeń jw. do pracy przy kontynuowaniu oczyszczania następných ulic i/lub końcowy zjazd na bazę Wykonawcy.

Wykonawca zobowiązany jest do:

- opracowania racjonalnego i efektywnego układu tras jazdy dla każdej zamiatarki przy oczyszczaniu wyznaczonego dla nich zestawu dróg na danej zmianie roboczej, ograniczającego do niezbędnego minimum przejazdy nierobocze tego sprzętu specjalistycznego, o których mowa wyżej;
- optymalnego wykorzystania czasu i możliwości techniczno-eksploatacyjnych zamiatarek na każdej zmianie.

Jeżeli w danym cyklu (dniu) harmonogramu pracuje więcej niż jedna zamiatarka, każda z nich winna mieć rozpisaną trasę roboczą o możliwie logicznym, płynnym przebiegu, w maksymalnym stopniu eliminującą wspomniane przejazdy nierobocze.

Warunkuje to uniknięcie nieefektywnego wydłużenia czasu i przebiegu [km] pracy zamiatarki, a tym samym nieuzasadnionych kosztów i czasu realizacji tego zadania.

Zwraca się zwłaszcza uwagę na właściwe, możliwie równe rozstawienie w harmonogramie dni zamiatania poszczególnych dróg, zapewniające sensowne spełnienie warunku wykonywania tej czynności z żądaną przez Zamawiającego częstotliwością.

Harmonogram winien zawierać wykaz dróg lub ich odcinków, rozpisanych do planowego zamiatania mechanicznego zasadniczo w 6 dniach tygodnia, tj. w poniedziałki, wtorki, środy, czwartki, piątki i soboty.

Prawidłowy układ dni zamiatania jezdni, uwzględniający żądaną częstotliwość zamiatania:

- cykl 6 razy w tygodniu: poniedziałek, wtorek, środa, czwartek, piątek i sobota;
- cykl 3 razy w tygodniu: poniedziałek, środa i piątek lub wtorek, czwartek i sobota;
- cykl 2 razy w tygodniu: poniedziałek i czwartek lub wtorek i piątek lub środa i sobota;
- cykl 1 raz w tygodniu: zawsze co 7 dni: co poniedziałek, wtorek, środa, czwartek, piątek lub sobotę;
- cykl 1 raz na 2 tygodnie: analogicznie jak dla cyklu poprzedniego, lecz co 14 dni,
- cykl 1 raz na 4 tygodnie: analogicznie jak dla cyklu poprzedniego, lecz co 28 dni.

Cykl zamiatania przewidziany na:

- poniedziałek - obejmuje realizację tej czynności w nocy z niedzieli na poniedziałek i ewentualnie w ciągu dnia,
- wtorek, środę, czwartek i piątek – obejmuje realizację tej czynności w nocy, odpowiednio, z poniedziałku na wtorek, z wtorku na środę, ze środy na czwartek i z czwartku na piątek, oraz ewentualnie w ciągu danego dnia,
- sobotę – obejmuje realizację tej czynności w nocy z piątku na sobotę i ewentualnie, ale tylko w wyjątkowych przypadkach, również w ciągu dnia.

Wykonawca jest zobowiązany do prowadzenia zamiatania mechanicznego w sposób nie powodujący:

- unoszenia się pyłu i kurzu w powietrzu, skutecznie poprzez odpowiednie zraszanie wodą powierzchni zamiatanej,
- zanieczyszczania elementów pasa drogowego położonych przy jezdni, zwłaszcza chodników i wysepek rozjazdowych i pasm rozdzielających;
- nadmiernego spływu lub zrzutu piasku i innych zanieczyszczeń do wpustów sieci deszczowej,



- utrudnienia dla ruchu drogowego i pieszego,
- zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, przez prowadzenie oczyszczania ze szczególną ostrożnością w stosunku do innych uczestników ruchu drogowego i unikanie manewrów stwarzających niebezpieczne sytuacje,
- uciążliwości dla mieszkańców.

Uwzględniając powyższe aspekty, ustala się, że optymalne warunki do prowadzenia zmiatania mechanicznego występują w porze nocnej, tj. w czasie o najmniejszym natężeniu ruchu drogowego.

W przypadku części dróg, np. o niskim natężeniu ruchu, o większej zajętości przez parkujące pojazdy w porze nocnej niż w porze dziennej, na osiedlach z zabudową jednorodziną itd., możliwe jest wykonywanie tej czynności również w innych godzinach – skorzystanie z tej opcji wymaga akceptacji Zamawiającego na etapie opracowywania i uzgadniania harmonogramu zmiatania mechanicznego.

Nie dopuszcza się zmiatania mechanicznego w niedzielę i inne dni świąteczne w godzinach 06.00 ÷ 22.00. W przypadku dłuższego, niż jeden dzień, okresu świątecznego, zakaz pracy zmiatarek dotyczy okresu od godz. 06.00 pierwszego dnia do godz. 22.00 ostatniego dnia świątecznego.

Z kolei praca zmiatarek w soboty po godz. 06:00 wymaga uzasadnienia i winna być ograniczona do szczególnych przypadków.

Zakaz pracy zmiatarek w niedziele i inne dni świąteczne oraz istotne jej ograniczenie w soboty (po godz. 06.00) nie dotyczy przypadków wymagających podjęcia niezwłocznego działania, jeżeli praca tego sprzętu, z uwagi na rodzaj i charakter zanieczyszczenia, jest konieczna (prace interwencyjne).

Wykonawcę obowiązuje realizacja cyklu oczyszczania mechanicznego, czyli dobowego zakresu harmonogramu, w pełnym zakresie.

Na realizację pełnego dobowego zakresu harmonogramu dla danego dnia, Wykonawca dysponuje 24 godzinami, od godziny 22:00 dnia poprzedzającego dany dzień do godz. 22:00 danego dnia.

W ramach tego samego cyklu harmonogramu Wykonawca winien określić, które drogi lub odcinki dróg będą zmiatane mechanicznie w porze nocnej, tj. w godzinach 22:00 – 06:00, a które, jeżeli jest taka uzasadniona konieczność i akceptacja Zamawiającego, będą zmiatane w innych godzinach, tj. w przedziale 06:00 – 22:00.

Taki podział ulic / odcinków ulic w ramach danego cyklu dziennego harmonogramu jest niezbędny w aspekcie kontroli przez Zamawiającego realizacji przez Wykonawcę zakresu dziennego zmiatania mechanicznego.

Harmonogramem systematycznego zmiatania mechanicznego nie są objęte drogi lub ich odcinki o nawierzchni twardej jw., lecz nie posiadające krawężnika przynajmniej z jednej strony.

Drogi o nawierzchni twardej nieokrawężnikowanej tylko sporadycznie wykazują stan zanieczyszczenia, głównie kruszywem (piaskiem, żwirem, grysem itp.), rozsypanym przez transportujące je pojazdy, bądź ziemią naniesioną z poboczy i skarp, pozostałościami po kolizjach samochodowych, niekiedy odpadami porzucanymi na poboczu drogi przez nieznanymi sprawców itd.

Jezdnie tych dróg charakteryzują się często samooczyszczaniem pod wpływem wiatru, podmuchu wywołanego ruchem jadących pojazdów i zmyciu wodą opadową (po ulewnym deszczu).

Zamawiający zastrzega sobie jednak prawo doraźnego polecenia Wykonawcy, w trybie interwencyjnym, oczyszczania mechanicznego (ewentualnie mechaniczno-ręcznego) takich nieokrawężnikowanych jezdni – w ramach stałego / ryczałtowego wynagrodzenia miesięcznego dla okresu letniego.

Mechaniczne zmiatanie dróg nieutwardzonych jest, z oczywistych względów, wykluczone.

## 2) Oczyszczanie zatok i pasm postojowych.

Wykonawca jest zobowiązany do cyklicznego, 1 raz na 2 tygodnie, oczyszczania, z piasku, kamieni, liści, nasion, gałązek itp., butelek plastikowych i szklanych, kartonów, niedopałków i innych odpadów, zatok i pasm postojowych dla pojazdów, zlokalizowanych przy następujących ulicach:

Armii Polskiej:	od 30 Stycznia do Krzywoustego, obustronnie; od Krzywoustego do Borowskiego, obustronnie;
Krzywoustego:	od Dąbrowskiego do Mieszka I, strona prawa; od Mieszka I do Armii Polskiej, strona prawa; od Armii Polskiej do Kosynierów Gdyńskich, obustronnie;
30 Stycznia:	od Dąbrowskiego do Drzymały, obustronnie;
Dąbrowskiego:	od 30 Stycznia do Krzywoustego, strona prawa; od Krzywoustego do Borowskiego, zatoka po lewej stronie,
Drzymały:	od Łokietka do 30 Stycznia, strona lewa, od 30 Stycznia do zatoki postojowej (naw. brukowa), przed bud.nr 22-24, strona lewa;

Borowskiego:	od Dąbrowskiego do Mieszka I, strona prawa; od Mieszka I do Kosynierów Gdyńskich, strona prawa; od Mieszka I do Armii Polskiej, strona lewa;
Mickiewicza:	od Dąbrowskiego do wyjazdu z posesji LiDL-a, strona lewa; od Mieszka I do Kosynierów Gdyńskich, za przewężeniem pasa ruchu, strona prawa;
Jagiellończyka:	przy Urzędzie Wojewódzkim, zatoki postojowe;
Al. 11 Listopada:	od Olimpijskiej w kierunku Placu Słonecznego, strona prawa.

Wskazane pasma postojowe w większości są wydzielone z jezdni stosownym oznakowaniem poziomym i pionowym, ale również, pozostającymi bez takiego wydzielenia / oznakowania, dozwolonymi – przy braku zakazu – i rzeczywiście wykorzystywanymi do postoju pojazdów odcinkami dróg.

Wykonawca może realizować powyższe zadanie:

- mechanicznie, przy wykorzystaniu zamiatarki ulicznej, przez doprowadzenie do opuszczenia wszystkich stanowisk / miejsc postojowych przez parkujące pojazdy i zabezpieczenie przed wjazdem tamże innych pojazdów, na czas wykonywania czynności oczyszczania nawierzchni pasma lub zatoki postojowej, z ewentualnym, jeżeli zachodzi taka potrzeba / konieczność, uzupełnieniem robotami ręcznymi, w szczególności w miejscach trudno- i niedostępnych dla zamiatarki;
- ręcznie, przy parkujących pojazdach, poprzez wymiatanie zanieczyszczeń i odpadów pomiędzy pojazdami i spod pojazdów, w tym także spod ich przedniej i tylnej części;  
z powyższego rozwiązania należy korzystać wyjątkowo, w sytuacji małej zajętości miejsc postojowych gdyż istnieje zagrożenie ze strony pojazdów poruszających w sąsiedztwie prowadzonych prac porządkowych, ale również wyjeżdżających z pasm / zatok postojowych lub tam wjeżdżających, poza tym, niepełna dostępność do powierzchni wymagającej oczyszczania, nie zapewnia uzyskania oczekiwanego / właściwego stanu czystości.

Przy realizacji oczyszczania pasm i zatok postojowych, Wykonawca jest zobowiązany do przestrzegania przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Wykonawca winien, najpóźniej w dniu podpisania umowy, uzgodnić z Zamawiającym / Miejskim Inżynierem Ruchu uproszczony projekt organizacji ruchu, zgodnie z § 5 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczególnych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. z 2003 r. nr 177 poz. 1729 ze zm.), o brzmieniu:

*W przypadku robót związanych z utrzymaniem drogi niewymagających całkowitego zamknięcia jezdni dla ruchu pojazdów samochodowych, które wymagają zmian w organizacji ruchu wyłącznie w czasie wykonywania czynności, organ zarządzający ruchem może dopuścić wprowadzenia zmian w organizacji ruchu na podstawie projektu uproszczonego, zawierającego:*

- 1) *opis techniczny zawierający charakterystykę robót;*
- 2) *powtarzalny schemat umieszczenia na drodze znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu;*
- 3) *sposób rozmieszczenia i oznakowania pojazdów zabezpieczających lub wykonujących roboty lub czynności wykonywane na drodze; w szczególności dotyczy to robót i czynności przesuwających się wzdłuż drogi.”*

Zamawiający zastrzega sobie prawo do polecenia Wykonawcy oczyszczania – w sposób podany powyżej - również innych pasm i zatok postojowych w granicach administracyjnych miasta Gorzowa Wlkp., jak i wskazanych powyżej, jeżeli uzna, że wymaga tego aktualny stan ich czystości pomiędzy kolejnymi cyklami oczyszczania.

Polecenie może mieć formę pisemną lub elektroniczną: wykaz pasm i zatok postojowych z podaniem ich indywidualnej długości.

Zakres prac dodatkowych / limit:

łącznie 3.000 m długości zatok lub miejsc postojowych, do wykorzystania w miesiącach październik 2016, kwiecień i maj 2017 r.

Wyłącznie dla potrzeby kalkulacji wynagrodzenia w uśrednionym miesiącu umownego (niepełnego) okresu letniego, przyjmuje się zakres pracy dodatkowych w wysokości 1.000 m długości zatok i miejsc postojowych miesięcznie.

Oznacza to, że Zamawiający nie jest związany limitem 1.000 m / miesiąc, ale może wykorzystać cały limit 3.000 m w dowolnym czasie umownego okresu letniego, zarówno w pierwszym miesiącu (październik 2016), jak i np. ostatnim miesiącu (maj 2017) tego okresu.

Ewentualnie niewykorzystana jeszcze część całego limitu 3.000 m jest przepisywana na następne miesiące umownego okresu letniego i pozostaje w dyspozycji Zamawiającego – do wykorzystania nie później, niż do końca okresu umownego, tj. do dnia 31 maja 2017 r.

Oczyszczanie zatok i pasm postojowych, mechaniczne i/lub ręczne, winno prowadzić do skutecznego usunięcia piasku, żwiru, kamieni, szkła, niedopałków, liści, gałązek, nasion i innych drobnych odpadów roślinnych, papierów, folii, odpadów opakowaniowych i innych drobnych i małogabarytowych odpadów

komunalnych, ponadto z darni, trawy i chwastów, wraz z odsłonięciem przyległych krawężników.

Oczyszczanie zatok i pasm postojowych, bez względu na faktycznie zrealizowany zakres prac dodatkowych jw. o tym charakterze w danym miesiącu rozliczeniowym, jest objęte wynagrodzeniem miesięcznym stałym, określonym w § 6 ust. 3 pkt 1 lit. a umowy.

### 3) Zmywanie mechaniczne jezdni.

Wykonawca jest zobowiązany do zmywania jezdni wodą w okresie wysokich temperatur (upałów), sprzyjających unoszeniu się pyłu (kurzu), wzbudzanego przez przejeżdżające pojazdy (samochody, tramwaj) lub silniejsze podmuchy wiatru – na pisemne polecenie Zamawiającego

Zadanie to dotyczy zmywania jezdni przy zastosowaniu pojazdu specjalistycznego, tzw. polewaczek, w celu zmycia (spłukania) do sieci deszczowej pyłu (kurzu), przy jednoczesnym czasowym schłodzeniu nawierzchni jezdni, co winno prowadzić do doraźnego poprawienia warunków (komfortu) jazdy w okresie upałów.

Zmywanie jezdni wodą musi być poprzedzone jej zamieceniem, aby nie powodować spływu większych zanieczyszczeń do studzienek kanalizacji deszczowej lub ich wyrzucania (wypłukiwania) na tereny przyległe do jezdni, w tym szczególnie chodniki i wysepki rozjazdowe.

Do zmywania jezdni należy wykorzystywać wodę przemysłową, do której dostęp Wykonawca winien zapewnić sobie we własnym zakresie i na własny koszt.

Przed uruchomieniem polewaczki należy sprawdzić drożność krutek wpustów deszczowych na trasie planowanego zmywania jezdni i, jeżeli wystąpi taka potrzeba, oczyścić je.

Przewiduje się zastosowanie zmywania jezdni zwłaszcza na ulicach w centrum miasta, ale również na innych ulicach, na których taka potrzeba zostanie stwierdzona, np. na jezdniach z wbudowanym torowiskiem tramwajowym, pod warunkiem istnienia wbudowanej w jezdnię czynnej sieci deszczowej.

W przypadku kontrolowanego, ograniczonego zraszania jezdni wodą, którego zasadniczym celem jest czasowe schłodzenie jezdni, nie powodującego jednak powstawania błota lub rozlewisk (kałuż) wody, można wykorzystać polewaczkę również na drogach nie posiadających odwodnienia - jeżeli takie jest uzgodnienie między Stronami.

Decyzję w sprawie uruchomienia w określonym czasie zmywania jezdni podejmuje Zamawiający.

Wstępnie przyjmuje się, że konieczność zmywania jezdni może wystąpić, gdy dzień jest bezdeszczowy, a prognozowana temperatura powietrza może osiągnąć ok. 30°C lub więcej, bądź gdy zaistniały już widoczne i odczuwalne utrudnienia dla użytkowników ruchu drogowego, wywołane temperaturą ok. 30°C i wyższą (pulsowanie „oparów” gorącego powietrza, wzbudzenie kurzu i pyłów).

Zamawiający zastrzega sobie prawo do podjęcia decyzji o zmywaniu jezdni również w innych uzasadnionych przypadkach, bez względu na wysokość temperatury – w ramach limitu, o którym mowa poniżej.

Zmywanie jezdni wodą winno być prowadzone na całej jej szerokości wraz z zatokami przystankowymi komunikacji autobusowej, natomiast bez zatok i pasm postojowych dla samochodów.

Polecenie Zamawiającego [w formie pisemnej, dostarczone do siedziby Wykonawcy lub przesłane pocztą elektroniczną na adres e-mail Wykonawcy, poprzedzone telefonicznie / SMS-em] winno zawierać wykaz dróg wskazanych do zmywania, ich kilometraż osiowy, szczegółowy i łączny, oraz wstępnie określony czas wykonania tej czynności.

Właściwy czas rozpoczęcia zmywania jezdni zostanie uzgodniony na roboczo (zasadniczo telefonicznie) przez Strony.

Zamawiający zastrzega sobie prawo do wielokrotnego, – w granicach limitu ustalonego dla (niepełnego) umownego okresu letniego, stosownie do potrzeb, polecenia zmywania jezdni w okresie letnim.

Uwzględniając strefę klimatyczną Polski i doświadczenie lat ubiegłych, przyjmuje się, że zasadniczo potrzeba zmywania jezdni dróg w okresie umownym może wystąpić (dopiero) w maju 2017 r.

Wykonawca ma obowiązek zmywania jezdni do wyczerpania ustalonego dla tego zadania limitu, tj. wykonania tej czynności na drogach o łącznej długości osiowej, bez względu na szerokość jezdni, ustalonej na 150 km dla całego okresu umownego (tu zasadniczo sprowadzonego do maja 2017 r.)

W przypadku wyznaczenia do zmywania dróg dwujezdniowych, są one traktowane jako dwie oddzielne drogi (np. ul. Roosevelta, al. Odrodzenia, ul. Piłsudskiego, ul. Górczyńska: długość osiowa x 2).

Zmywanie jezdni wodą, bez względu na zrealizowany zakres kilometrowy tej czynności w danym miesiącu rozliczeniowym, jest objęte wynagrodzeniem miesięcznym stałym, określonym w § 6 ust. 3 pkt 1 lit. a umowy.

Z uwagi na ustalone dla okresu letniego wynagrodzenie miesięczne stałe / ryczałtowe, Wykonawca winien przyjmując, do kalkulacji wynagrodzenia dla uśrednionego miesiąca, (niepełnego) trzymiesięcznego okresu letniego, tj. 1/3 kosztów przyjętego powyżej limitu zmywania 150 km dróg:

$150 \text{ km} \times 1/3 = \underline{50 \text{ km/m-c}}$

#### ZMIANY W HARMONOGRAMIE – ICH RODZAJE I ZASADY WPROWADZANIA.

Możliwe jest wprowadzanie do harmonogramu zmiatania mechanicznego stałych zmian w stosunku do harmonogramu wyjściowego, na dzień podpisania umowy, poprzez uzgodnienie innych dni oczyszczania wskazanych przez każdą ze Stron dróg / odcinków dróg – bez naruszania ustalonej częstotliwości zmiatania mechanicznego.

Zmiany jw. nie wymagają sporządzenia aneksu do umowy.

Zamawiający może również dokonać stałych zmian w częstotliwości zmiatania mechanicznego poszczególnych ulic, poprzez przesunięcia ulic w ramach wykazów, zawartych w Załącznikach nr 2.1-2.6 do umowy, lub/i dopisanie do tych wykazów nowych ulic lub ich odcinków, także spoza Załącznika nr 1, co jest równoznaczne z włączeniem ich do obsługi z określoną tam częstotliwością zmiatania mechanicznego.

Zakres wprowadzonych w ciągu umownego okresu letniego zmian stałych w Załącznikach nr 3.1-3.6 do umowy, w trybie określonym wyżej, nie może spowodować zwiększenia wyjściowej, łącznej długości osiowej dróg, wyznaczonych do zmiatania mechanicznego w ciągu uśrednionego umownego miesiąca okresu letniego, określonej w § 6 ust. 10 umowy, o więcej niż 5 %.

Wprowadzenie stałych zmian w wykazach dróg z określoną dla nich częstotliwościami zmiatania mechanicznego, tj. w Załącznikach nr 2.1-2.6 do umowy, oraz ewentualnie w Załącznikach nr 1.1-1.5 do umowy, wymaga sporządzenia aneksu do umowy, na co najmniej 3 dni robocze przed planowanym wejściem tych zmian w życie.

Zmiany te w oczywisty sposób rzutują na konieczność dokonania odpowiednich zmian w harmonogramie, który Wykonawca zobowiązany jest opracować w wersji jednolitej i przedstawić do uzgodnienia Zamawiającemu - w terminie 2 dni roboczych od podpisania przez Strony aneksu do umowy, o którym mowa powyżej, tak, aby harmonogram ten, po uzgodnieniu z Zamawiającym, zaczął obowiązywać w określonym w aneksie terminie.

Wprowadzenie zmian w częstotliwościach oczyszczania w zakresie, o którym mowa wyżej, nie powoduje zmiany obowiązującego, stałego wynagrodzenia miesięcznego dla okresu letniego, określonego w § 6 ust. 3 pkt 1 lit. a umowy.

#### ZADANIA DODATKOWE / UZUPEŁNIAJĄCE ZADANIE PODSTAWOWE

Wykonawca jest również zobowiązany do wykonywania wskazanych przez Zamawiającego zadań dodatkowych, wspomagających zmiatanie mechaniczne i rozszerzających utrzymanie o inne czynności, których podjęcie i realizacja są niezbędne dla uzyskania oczekiwanego przez Zamawiającego standardu letniego utrzymania ulic, wyrażonego określonym stanem czystości, porządku, estetyki i przejezdności.

Zadania uzupełniające prowadzone są nie tylko na samej jezdni, ale i na przyległych do niej elementach pasa drogowego o utwardzonej nawierzchni. Pozostałe części pasa drogowego pozostają w utrzymaniu w ramach tzw. zieleni przydrożnej (przyulicznej), świadczonym przez innych wykonawców, lub są poza stałym utrzymaniem.

Wszystkie zadania uzupełniające, przedstawione poniżej, objęte są stałym wynagrodzeniem miesięcznym dla okresu letniego.

##### 1) **Oczyszczanie (zmiatanie, skrobanie, odchwaszczanie, zbieranie odpadów) ręczne jezdni w miejscach o utrudnionym dostępie dla zmiatarek.**

Cel zadania: systematyczne oczyszczanie lub doczyszczanie odcinków i miejsc (zakamarków) na drogach, których dokładne oczyszczenie przy wykorzystaniu zmiatarki, z uwagi na jej gabaryty i małą zwrotność, jest niemożliwe lub istotnie utrudnione.

Podyktowane jest to także koniecznością unikania pracy zmiatarki w sytuacjach wymagających nadmiernej jej manewrowości, stwarzającej nie tylko zagrożenie, ale już nawet niezasadne utrudnienia dla ruchu drogowego i/lub pieszego.

Oczyszczanie ręczne dróg winno być ograniczone do niezbędnego minimum, przede wszystkim właśnie do miejsc trudnodostępnych dla zmiatarek, jak np.:

- wewnętrzne narożniki zatok autobusowych,
- wewnętrzne narożniki zatok postojowych dla samochodów, wskazanych przez Zamawiającego do utrzymania:

- stałego / cyklicznego,
- interwencyjnego, w ramach realizowanego limitu dodatkowych prac porządkowych,
- pasma jezdni wokół wysepek rozjazdowych o trudnym geometrycznie kształcie,
- pasma jezdni przy zwieńczeniach wysepek tramwajowych i wysepek /pasów rozdzielczych międzyjezdniowych,
- wnęki przykrawężnikowe na przesunięte poza jezdnię zasuwę na sieci wodnej, wpusty i studzienki sieci deszczowej, m.in. w ulicach Górczyńskiej, Jagiełły, Borowskiego, Estkowskiego, Szpitalnej, Dobrej;
- wewnętrzne narożniki zatok postojowych na parkingu 1 (starym) i powierzchni zatok postojowych na parkingu nr 2 (nowym, w części kaskadowej) przy Cmentarzu Komunalnym przy ul. Żwirowej;
- i inne podobne przypadki, w których użycie zamiatarki jest niemożliwe, istotnie utrudnione bądź niebezpieczne dla użytkowników drogi.

Czynności, o których mowa wyżej, winny być wykonane, w obszarze ulic zaliczonych do:

- 1) I, II i III standardu LUD – do godz. 22 dnia harmonogramu, którego dotyczy,
- 2) IV, V i VI standardu LUD – do godz. 22 dnia następnego po dniu harmonogramu, którego dotyczy.

Jeżeli termin, o którym mowa w pkt 2, przypada na dzień wolny od pracy lub święto, terminem obowiązującym Wykonawcę staje się, pierwszy, następujący po nich, dzień roboczy - do godz. 22.

W szczególnych przypadkach termin wykonania prac oczyszczania ręcznego zostanie uzgodniony między Stronami.

Oczyszczanie ręczne parkingów przy Cmentarzu Komunalnym przy ul. Żwirowej zasadniczo obejmuje zamiatanie wewnętrznych narożników zatok postojowych na parkingu nr 1, powierzchni zatok postojowych na parkingu nr 2 w części kaskadowej [kaskadowe / ukośne usytuowanie miejsc postojowych względem drogi przejazdowej praktycznie uniemożliwia skuteczne wykorzystanie tu zamiatarki], oraz usuwanie traw, chwastów i innej roślinności z nawierzchni dróg i zatok postojowych w obszarze obu parkingów.

Oczyszczanie ręczne parkingów w zakresie jw. winno być zbieżne w czasie z prowadzonym tamże oczyszczaniem mechanicznym ~ 1 raz na 2 tygodnie / 2 razy w miesiącu.

Standardem utrzymania parkingów jw. jest brak zalegania w ich obszarze piasku, ziemi i odpadów oraz porostania dziką roślinnością, stwierdzony w uzgodnionych terminach odbioru prac porządkowych na tych obiektach.

Prowadzenie oczyszczania ręcznego, podobnie jak w przypadku mechanicznego, również wymaga zraszania wodą powierzchni zamiatanej.

Zamawiający nie stawia Wykonawcy wymogów, co do sposobu wykonywania prac doczyszczających jezdnie i inne utwardzone elementy drogi. Prace te, zasadniczo ręczne, mogą być wykonywane przy użyciu urządzeń mechanicznych, jak odkurzacze przemysłowe, ręcznie prowadzone zamiatarki, kosiarki itp. lub też prostych przyrządów, jak szczotki, miotły, skrobaki, łopaty itp.

## 2) Oczyszczanie elementów pasa drogowego o utwardzonej nawierzchni.

Cel zadania: utrzymanie w odpowiedniej czystości elementów pasa drogowego o utwardzonej nawierzchni, pozostających poza właściwą jezdnią, tj.:

- wysepek rozjazdowych, usytuowanych na dojazdach do skrzyżowań,
- wysepek międzyjezdniowych, na drogach dwujezdniowych,
- opasek bezpieczeństwa, wypełniających pasmo terenu pomiędzy krawężnikiem drogowym a obrzeżem trawnikowym (typowa opaska), także między krawężnikiem drogowym a chodnikiem, jeżeli jest wyraźnie od niego wyodrębniona lub stanowi ciągłość materiałową / budulcową, z poprzedzającymi i następującymi - w ciągłości pasma - odcinkami typowej opaski, np. na ul. Grobla, ul. Estkowskiego / al. Konstytucji 3 Maja;
- chodnika „donikąd”, usytuowanego w pasie międzyjezdniowym al. Ks. W. Andrzejewskiego na dojeździe do ronda Wyszyńskiego od strony ul. Piłsudskiego,

poprzez systematyczne oczyszczanie ich z piasku, żwiru, ziemi, błota, namulów i osadów naniesionych w czasie opadów kamieni, traw, chwastów, darni, mchu, gałęzi, liści, folii, papierów, opakowań po napojach oraz innych odpadów i zanieczyszczeń.

Stanem wyjściowym dla letniego utrzymania wysepek i opasek w okresie letnim, następującym po okresie zimowym, jest nawierzchnia oczyszczona z piasku, ziemi, błota, porostów roślinnych, odpadów i zanieczyszczeń, co winno być końcowym efektem oczyszczania pozimowego.

Wysepki rozjazdowe i międzyjezdniowe oraz opaski bezpieczeństwa posiadają nawierzchnię z płytek chodnikowych, kostki betonowej typu „polbruk”, kostki kamiennej granitowej itp., ponadto część starszych opasek wykonana jest z prefabrykowanych profilowanych elementów betonowych, zastępujących jednocześnie krawężniki drogowe i obrzeża trawnikowe.

Szerokość opasek oraz kształty i wymiary wysepek są zróżnicowane.

Usytuowanie ww. elementów pasa drogowego powyżej poziomu jezdni, powoduje, że ich oczyszczanie mechaniczne przy użyciu zmiataarki ulicznej ze standardowym wyposażeniem jest utrudnione lub niemożliwe do wykonania.

Istotnym ułatwieniem w oczyszczaniu opasek bezpieczeństwa i niektórych wysepek o mniejszych wymiarach, położonych wyraźnie powyżej poziomu jezdni, jest wyposażenie zmiataarki w dodatkową, specjalną szczotkę talerzową na przednio-bocznej przystawce (ramieniu).

Efektywne wykorzystanie zmiatarek ze specjalistycznym wyposażeniem jw. jest ograniczone zasięgiem roboczym dodatkowej szczotki w odniesieniu do rzeczywistych wymiarów i kształtów oczyszczanych elementów pasa drogowego.

Ręczne oczyszczanie może być prowadzone zarówno przy użyciu prostych narzędzi (łopaty, skrobaki, haczki, szczotki, miotły itp.) jak i urządzeń mechanicznych ręcznie obsługiwanych, jak np. urządzeń spalinowych ze specjalnymi przystawkami do usuwania (wycinania) dzikiej zieleni.

Wysepki rozjazdowe utwardzone, objęte utrzymaniem występują w skrzyżowaniach ulic, m.in.:

Marcinkowskiego i Matejki, al. Konstytucji 3 Maja i Estkowskiego, Chrobrego i Jagiełły, Warszawskiej i Trasy Nadwarciańskiej, Poznańskiej i Sulęcińskiej, Wyszyńskiego i al. Odrodzenia Polski, Wyszyńskiego i Chodkiewicza, Walczaka i Piłsudskiego, Łokietka i Kosynierów Gdyńskich, Kosynierów Gdyńskich i Matejki, Piłsudskiego i Czereśniowej, Podmiejskiej i Pomorskiej, Kombatantów i Okulickiego, Plac Jana Pawła II i Okulickiego, Piłsudskiego i Chłopickiego.

Wysepki międzyjezdniowe utwardzone: m.in. na ul. Podmiejskiej, na odcinku pomiędzy ulicami Pomorską a Podmiejską Boczna (wyjazd /wjazd naprzeciwko stacji paliw ORLEN, wzdłuż muru oporowego, ul. Kosynierów Gdyńskich – przed skrzyżowaniami z ulicami Matejki i Roosevelta / Słowiańska.

Wskazane jest, aby oczyszczanie nawierzchni wysepek jw. prowadzone było równocześnie z zmiataniem ręcznym pasm przykrawężnikowych wokół wysepek, w ramach oczyszczania miejsc trudnodostępnych dla zmiatarek, co zostało omówione w pkt 1.

Wysepki te obejmuje się następującym standardem czystości:

- nawierzchnia wysepek oczyszczona z trawy, chwastów i innej roślinności oraz piasku, mas ziemnych i innych zanieczyszczeń oraz odpadów;
- dopuszczalne odstępstwa od standardu: pojedyncze, nie przerośnięte rośliny jw., lokalne zanieczyszczenia rozproszonym piaskiem, pojedyncze odpady.

Opaski bezpieczeństwa biegają m.in. wzdłuż jezdni następujących ulic: Trasa Nadwarciańska, Kasprzaka, Podmiejska, Łukasiewskiego, Bierzarina, Górczyńska, Piłsudskiego, al. Odrodzenia (w tym nowy odcinek przez park Kopernika), Walczaka (Pomorska – stacja benzynowa SHELL), Czartoryskiego, Okulickiego, Grobla oraz krótkimi odcinkami na niektórych innych ulicach – łączna długość opasek ok. 30 km. Szczegółową lokalizację opasek Zamawiający wskaże Wykonawcy podczas wizji / rekonesansu ulic – na jego wniosek po podpisaniu umowy.

Dopuszcza się, aby piasek, ziemia, trawa i drobne odpady zostały ręcznie zmiecione z opasek na jezdnię, pod warunkiem, że pasmo zanieczyszczone jezdni w strefie przykrawężnikowej będzie jak najwęższe (aby nie spowodować zagrożenia dla ruchu drogowego), a Wykonawca dokona możliwie niezwłocznie jego uprzątnięcia poprzez ręczny załadunek zanieczyszczeń na środek transportu i wywóz na wysypisko / miejsce czasowego składowania, lub poprzez oczyszczenie mechaniczne przy użyciu zmiataarki.

Zwraca się uwagę, że nie wywiązywanie się z obowiązku niezwłocznego usunięcia nieczystości zgarniętych z opasek (także i wysepek) na jezdnię może stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa użytkowników dróg (możliwość poślizgu na warstwie piasku, tak mokrego jak i luźnego). Szczególnie niebezpieczne jest sprokurowanie takiej sytuacji w okresie oczyszczania pozimowego, kiedy na opaskach często zalega znaczna ilość piasku, ziemi i zanieczyszczeń.

Wobec powyższego, odpowiedzialność za ewentualne zdarzenia, powstałe wskutek wjazdu uczestników ruchu drogowego w pasmo nieczystości zmiecionych z opaski do pasa przykrawężnikowego jezdni, ciąży na Wykonawcy.

Opaski bezpieczeństwa obejmuje się następującym standardem utrzymania czystości:

- nawierzchnia opasek oczyszczona z trawy, chwastów i innej roślinności oraz piasku, mas ziemnych i innych zanieczyszczeń oraz odpadów;
- dopuszczalne odstępstwa od standardu: pojedyncze, nie przerośnięte rośliny jw., lokalne zanieczyszczenia rozproszonym piaskiem, pojedyncze odpady.

Ustala się wstępnie 2 terminy odbiorów, dotyczących utrzymania czystości opasek bezpieczeństwa oraz wysepek rozjazdowych i międzyjezdniowych w okresie każdego kolejnego miesiąca umownego okresu letniego (połowa miesiąca, koniec miesiąca):

14-15 i 24-25 października 2016 r.,

10-11 i 27-28 kwietnia 2017 r.,

15-16 i 30-31 maja 2017 r.,

Terminy jw., w uzasadnionych sytuacjach mogą być przesunięte o maksymalnie  $\pm 2$  dni robocze.

Stan utrzymania ww. elementów pasa drogowego w czasie odbioru winien odpowiadać określonemu dla nich standardowi czystości.

### 3) **Oczyszczanie kratek wpustów sieci deszczowej.**

Cel zadania: oczyszczania kratek wpustów sieci deszczowej z ziemi, trawy, chwastów i innych samosiejek, liści, gałązek oraz odpadów w celu ich udroźnienia, dla umożliwienia swobodnego spływu wód opadowych z powierzchni jezdni.

Jest to istotne z punktu widzenia przejezdności dróg po intensywnych opadach deszczu, w czasie których zablokowany lub ograniczony spływ wód opadowych poprzez wpusty do sieci deszczowej może spowodować powstawanie nawet wielkopowierzchniowych rozlewisk i utrudnić, a nawet uniemożliwić, przejazd tymi drogami.

Stanem wyjściowym dla letniego utrzymania wpustów w drożności po okresie zimowym 2016/2017 jest ich pełne oczyszczenie z ziemi, trawy, chwastów i innych samosiejek, liści, gałązek oraz odpadów, co winno być końcowym efektem oczyszczania pozimowego.

Oczyszczanie wpustów powinno być realizowane na bieżąco w ramach zmiatania mechanicznego jezdni.

Wykonawca winien dokonywać kontroli czystości i drożności wpustów podczas przeglądu ulic w ramach nadzoru nad realizacją ich oczyszczania mechanicznego.

Jeżeli zmiatanie mechaniczne nie było w pełni skuteczne, Wykonawca jest zobowiązany do ręcznego oczyszczenia lub doczyszczenia wpustów, których niewłaściwy stan czystości i drożności został stwierdzony, w przypadku:

- ulic objętych I – III standardem LUD - w ciągu 24 godzin od zakończenia pracy zmiatarki na danej drodze,
- ulic objętych IV-VI standardem LUD - w ciągu 48 godzin jw.

Operatorzy zmiatarek podczas zmiatania jezdni winni zwracać szczególną uwagę na udrażnianie kratek wpustów deszczowych podczas prowadzonego przez siebie zmiatania mechanicznego, a przypadki nieskutecznego ich oczyszczania zgłaszać dyspozytorowi Zamawiającego.

Jest niedopuszczalne rozmyślne usuwanie ziemi, traw, chwastów i innych zanieczyszczeń poprzez wpusty do przykanalików.

Pogorszenie drożności wpustów deszczowych w okresie letnim może powstać szczególnie po:

- intensywnych (ulewnych) opadach deszczu - w następstwie obsunięcia się ziemi z poboczy na jezdnię, w tym i na wpusty ulokowane zasadniczo w strefie przykrawężnikowej,
- silnych wiatrach, zwłaszcza w połączeniu z intensywnymi opadami deszczu – w następstwie zakleszczenia się w szczelinach kratek naniesionych / spływających tu liści, nasion, gałązek, folii, papierów i innych drobnych odpadów,
- masowym spadzie liści – wskutek często wielowarstwowego przekrycia wpustów liśćmi, dotyczy zwłaszcza jezdni w obszarze dużego zadrzewienia.

wskutek których możliwe jest przestąpienie czynnej powierzchni wpustów, często wręcz jej niemal szczelne zamknięcie.

W odniesieniu do ulic objętych I – III standardem LUD, Wykonawca jest zobowiązany do:

- prewencyjnego, po masowym spadzie liści i/lub przed zapowiadany intensywnymi opadami deszczu,
- interwencyjnego, i/lub po wystąpieniu intensywnych opadów deszczu, szczególnie gdy połączonych z silnym wiatrem (duża ilość gałązek, liści i innych drobin drzewnych oraz odpadów spływających z wodą opadową do wpustów i zakleszczających się w szczelinach kratek),

przeglądu wpustów sieci deszczowej w celu ich oczyszczenia i udroźnienia, jeżeli taka konieczność wystąpi.

Zamawiający wskazuje odcinki lub miejsca na drogach miasta, z wpustami na sieci kanalizacji deszczowej, które Wykonawca winien szczególnie monitorować w zakresie ich bieżącej drożności:

ul. Wyszyńskiego (rondo Wyszyńskiego – za Dekerta) ;

ul. Słowiańska;

al. Ks. W. Andrzejewskiego (przy przystanku autobusowym, za skrzyżowaniem z ul. Mieszka I);

ul. Górczyńska (wyjazd z Castoramy / Wróblewskiego – Wyszyńskiego; obustronnie);

ul. Górczyńska (rondo Górczyńskie – wyjazd do Panoramy),

ul. Grobla / ul. Woskowa / ul. Zielona – skrzyżowanie ulic

ul. Kosynierów Gdyńskich (Słowiańska – Hotel Mieszko);

al. 11 Listopada (pas postojowy od ul. Olimpijskiej, na wysokości podjazdu dla niepełnosprawnych);

ul. Matejki;  
ul. Fabryczna (po wiaduktem kolejowym);  
ul. Drzymały (na parkingu przy MCK);

#### 4) **Usuwanie odpadów z jezdni i elementów pasa drogowego o utwardzonej nawierzchni.**

Cel zadania: cykliczne usuwanie z jezdni, zatok przystankowych autobusowych, wskazanych zatok postojowych, opasek bezpieczeństwa, wysepki rozjazdowych i międzyjezdniowych, odpadów występujących pojedynczo lub w skupisku, jak: opakowania plastikowe, szklane (w tym rozbite butelki i ich resztki, kapsle), blaszane, torby foliowe, kartony, kołpaki, lusterka, cegły, kamienie, deski, opony, zderzaki, pojedyncze torby, kartony i worki z odpadami, jakie pojawiły się tam pomiędzy kolejnymi cyklami zmiatania mechanicznego jezdni danych ulic i w widoczny sposób pogarszają estetykę ulicy.

Zadanie to należy odróżnić od zadania o charakterze interwencyjnym, dotyczącego prac porządkowych w związku ze zgłaszanymi na bieżąco kolizjami i wypadkami oraz zdarzeniami transportowymi (zagubienia ładunków), omówionych poniżej w części „C. ZADANIA INTERWENCYJNE”.

Zadanie nie dotyczy także usuwania pasku, żwiru, resztek roślinnych i innych drobnych odpadów i zanieczyszczeń, których usunięcie wymagałoby użycia zamiatarki, co jest realizowane w ustalonym cyklu (wg harmonogramu), lub, np. po silnych opadach i wiatrach - w ramach prac interwencyjnych.

Wymagana częstotliwość usuwania odpadów jw. została powiązana z harmonogramem zmiatania mechanicznego dróg:

- I standardem LUD  
7 razy w tygodniu, poniedziałek - niedziela, w godzinach 06:00 – 07:00 i 14:00 – 15:00;
- II standardem LUD  
3 razy w tygodniu, poza dniami cyklu zmiatania mechanicznego w danym tygodniu: wtorek, czwartek, sobota lub poniedziałek, środa, piątek, w godzinach 06:00 – 07:00;
- III standardem LUD  
2 razy w tygodniu, poza dniami cyklu zmiatania mechanicznego w danym tygodniu, w terminach (dniach) do uzgodnienia roboczego;
- IV standardem LUD  
1 raz na 7 dni, pomiędzy cyklami zmiatania mechanicznego w dwóch kolejnych tygodniach, w terminach (dniach) do uzgodnienia roboczego;
- VI standardem LUD  
1 raz na 28 dni, w połowie czasu pomiędzy kolejnymi cyklami zmiatania mechanicznego, w terminach (dniach) do uzgodnienia roboczego.

W przypadku dróg objętych I standardem LUD Wykonawca jest zobowiązany do przeglądu czystości jezdni i wpustów deszczowych tych dróg w każdy dzień tygodnia, tj. poniedziałek – niedziela, w godzinach wyżej podanych, a po stwierdzeniu takiej konieczności, dokonać ich oczyszczenia z odpadów, włącznie z lokalnym / odcinkowym zamieceniem.

Ponadto, Wykonawca ma obowiązek usunięcia odpadów w miejscach wskazanych przez Zamawiającego, na drogach objętych:

- I standardem LUD: niezwłocznie, nie później niż w ciągu 2 godz.,
- II standardem LUD – w terminie 12 godz.,
- III standardem LUD: w terminie 24 godz.,
- IV – VI standardem LUD – w terminie 48 godzin,

od wydania przez Zamawiającego stosownego polecenia.

Wykonawca, po uzyskaniu wiedzy o odpadach znajdujących się na jezdni, przystankach komunikacji miejskiej, wysepkach rozjazdowych lub międzyjezdniowych bądź opaskach bezpieczeństwa, stanowiących zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, winien przystąpić do usunięcia tych odpadów niezwłocznie.

W przypadku przekazania Wykonawcy przez Zamawiającego informacji o sytuacji, o której mowa wyżej, Wykonawca winien, na żądanie Zamawiającego, niezwłocznie potwierdzić (SMS, poczta elektroniczna), zarówno fakt otrzymania informacji, jak i usunięcia odpadu stwarzającego zagrożenie.

Utrzymanie w czystości dróg utwardzonych, nie objętych harmonogramem zmiatania mechanicznego, oraz dróg gruntowych, polega zasadniczo na doraźnym usuwaniu z jezdni i zatok / przystanków autobusowych (jeżeli zostały pobudowane tamże) odpadów, a w kontekście utrudniania i/lub zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego - wszelkich przeszkód / zawałidróg.



Zadania dodatkowe, opisane powyżej, objęte są wynagrodzeniem miesięcznym stałym, określonym w § 6 ust. 3 pkt 1 lit. a umowy.

## **B. ZIMOWE UTRZYMANIE DRÓG**

### INFORMACJE OGÓLNE

**Zimowe utrzymanie dróg (ZUD) na terenie miasta Gorzowa Wlkp. dotyczy realizacji umowy w jednym okresie zimowym:**

- **listopad 2016 ÷ marzec 2017 r. (5 kolejnych miesięcy kalendarzowych).**

Zimowe utrzymanie dróg to zespół działań, podejmowanych przez Wykonawcę w celu:

- zabezpieczenia nawierzchni jezdni przed spodziewaną śliskością zimową poprzez działania zapobiegawcze (profilaktyczne, wyprzedzające),
- usunięcia śniegu i śliskości, gdy zjawiska te już wystąpiły, a tym samym:
- osiągnięcia / uzyskania przejezdności dróg (ulic), w stopniu zapewniającym bezpieczeństwo ruchu drogowego i jego funkcjonowanie bez większych zakłóceń, w tym szczególnie ruchu tranzytowego przez miasto i komunikacji autobusowej, zgodnej ze standardami zimowego utrzymania, ustanowionymi / ustalonymi przez Zamawiającego, a w sytuacjach szczególnie natężenia zjawisk zimowych:
  - istotnego zmniejszenia lub ograniczenia zakłóceń w płynności ruchu drogowego.

### **STANDARDY ZIMOWEGO UTRZYMANIA DRÓG**

Uwzględniając znaczenie komunikacyjne poszczególnych dróg w układzie tranzytowym przez miasto i sieci komunikacji miejskiej (autobusowej), natężenie ruchu, konfigurację i topografię całego układu komunikacyjnego, drogi w obszarze administracyjnym miasta Gorzowa Wlkp. objęto pięcioma standardami zimowego utrzymania dróg (ZUD), w tym:

#### drogi o nawierzchni twardej:

- 1) I standard podwyższony ZUD - drogi krajowe i wojewódzkie: główny tranzyt przez miasto, drogi o dużym natężeniu ruchu, główne trasy komunikacji autobusowej – wykaz dróg przedstawia Załącznik nr 3.1 do umowy;
- 2) I standard zwykły ZUD – drogi wojewódzkie, drogi powiatowe i ważniejsze drogi gminne: o dużym natężeniu ruchu, ważne trasy komunikacji autobusowej, dojazdy do pogotowia ratunkowego i oddziałów szpitala – wykaz dróg przedstawia Załącznik nr 3.2 do umowy;
- 3) II standard ZUD – pozostałe drogi wojewódzkie, drogi powiatowe i drogi gminne: pozostałe drogi wylotowe z miasta, pozostałe trasy komunikacji autobusowej, drogi łączące osiedla z centrum miasta, drogi międzyosiedlowe – wykaz tych dróg przedstawia Załącznik nr 3.3 do umowy;
- 4) III standard ZUD - nie uwzględnione w standardzie II, drogi gminne i wewnętrzne o charakterze osiedlowym – wykaz tych dróg przedstawia Załącznik nr 3.4 do umowy;

#### drogi gruntowe:

- 5) IV standard ZUD – drogi gminne i wewnętrzne o nawierzchni gruntowej o charakterze osiedlowym – wykaz tych dróg przedstawia Załącznik nr 3.5 do umowy.

Drogi o nawierzchni twardej (drogi twarde) – drogi z jezdnią o nawierzchni bitumicznej, betonowej, z kamienia polnego („kocie łby”), z kostki kamiennej, ceramicznej (klinkierowej) lub betonowej i innej podobnej.

Drogi gruntowe – drogi nie zaliczone do dróg twardych jw., droga o nawierzchni z gruntu rodzimego lub utrwalona w wyniku specjalnych zabiegów i preparacji gruntu rodzimego przy pomocy mieszanin wykonanych z gliny, żwiru, żużla itp. (żwirowe, piaszczysto-gliniaste, tłuczniowe), ale również z prowizoryczną nawierzchnią z drogowych płyt betonowych.

W dalszej części SIWZ, dla dwóch najwyższych standardów przyjmuje się oznaczenie:

I standard podwyższony ZUD = Ip standard ZUD; I standard zwykły = Iz standard ZUD.

Tabela nr 2.

ZIMOWE UTRZYMANIE DRÓG STANDARDY ZIMOWEGO UTRZYMANIA DRÓG
--

Lp.	Kategoria standardu ZUD	Długość dróg objętych standardem	Rodzaj nawierzchni jezdni
1.	I podwyższony (Ip)	26,401	twarda
2.	I zwykły (Iz)	45,717	twarda
3.	II	66,654	twarda
4.	III	69,999	twarda
5.	Razem 1-4	208,771	twarda
6.	IV	76,746	gruntowa
7.	Ogółem 5-6	285,517	twarda i gruntowa

Standard zimowego utrzymania określa minimalny poziom utrzymania zimowego nawierzchni jezdni (np. „jezdni odśnieżona a śliskość zimowa zlikwidowana na całej długości i szerokości jezdni”) z określeniem dopuszczalnych odstępstw od stanu nawierzchni opisanego danym standardem i czasu, w jakim skutki danego zjawiska atmosferycznego (opady, śliskość zimowa) powinny być usunięte (zlikwidowane).

Ustalone przez Zamawiającego standardy ZUD określone zostały w Załączniku nr 3.7 do umowy.

Zamawiający zastrzega sobie prawo wprowadzenia stałych zmian w kwalifikacji (przypisaniu) dróg do poszczególnych standardów ZUD.

Zakres zmian, wprowadzonych w ciągu całego okresu umownego do wykazów dróg, objętych Ip, Iz, II i III standardami ZUD, zawartych w Załącznikach nr 3.1 ÷ 3.4 do umowy, w trybie określonym w pkt 1-4 Załącznika nr 4.6 do umowy, jest ograniczony, gdyż nie mogą spowodować zwiększenia o więcej niż 5 % łącznej długości osiowej dróg, oddzielnie dla każdego z ww. standardów ZUD, w odniesieniu do stanu wyjściowego, na dzień zawarcia umowy (także więc i dla wszystkich ww. standardów ZUD łącznie, w odniesieniu do stanu wyjściowego, na dzień zawarcia umowy).

Zmiany te mogą polegać na przesunięciu dróg / odcinków dróg w ramach Załączników nr 3.1-3.4 i/lub dopisaniu do tych Załączników nowych dróg, dotychczas nie objętych zimowym utrzymaniem, przy czym mogą to być zarówno drogi wymienione w Załączniku nr 1, jak i drogi w nim nie ujęte, niezależnie od przyczyny: drogi istniejące, ale pominięte; drogi przejęte od innych podmiotów; drogi nowo wybudowane; drogi uprzednio gruntowe, ujęte w załączniku nr 3.5, po wykonaniu na nich twardej nawierzchni itd.

W przypadku wykazu dróg gruntowych, objętych IV standardem ZUD, zawartych w Załączniku nr 3.5, nie stawia się ograniczenia, co do skali / wielkości jego uzupełniania o nowe drogi.

Wynika to z interwencyjnego charakteru działań zimowych na tych drogach, gdyż są one podejmowane na polecenie Zamawiającego - po rozpoznaniu przez niego sytuacji w zakresie ich przejezdności, bądź po zgłoszeniach mieszkańców, Straży Miejskiej, Policji, Pogotowia Ratunkowego i innych podmiotów, zasadniczo po zakończeniu działań na drogach wyższych standardów ZUD.

Zakres poleconych przez Zamawiającego działań zimowych na drogach gruntowych może być ograniczony do wskazania listy dróg, określonych z nazwy, lub wykazów dróg zlokalizowanych w określonych z nazwy rejonach / osiedlach. Również czas na wykonanie czynności odśnieżania i usuwania śliskości określany będzie w każdym poleceniu indywidualnie – stosownie do wyznaczonego zakresu dróg, stanu technicznego ich nawierzchni oraz rodzaju zjawisk zimowych i ich skutków.

Ponadto, działania Wykonawcy na drogach IV standardu ZUD mogą być przez Zamawiającego wstrzymane lub przerwane / zakończone, częściowo lub całkowicie, jeżeli w tym czasie, w obszarze miasta, ponownie wystąpiły zjawiska zimowe, stwarzające zagrożenie lub utrudnienie dla ruchu drogowego. W takiej sytuacji, nawet cały tabor pługoposypywarek w dyspozycji Wykonawcy, w tym również pracujące w tym czasie na drogach IV standardu ZUD, mimo niezrealizowania tamże pełnego zakresu polecenia, może zostać przekierowany na drogi wyższych standardów.

Przy takim uwarunkowaniu działań zimowych na drogach gruntowych, ewentualne zwiększenie łącznej długości tych dróg nie powinno stanowić dla Wykonawcy problemu w wywiązaniu się z tego zadania.

## ZADANIA PODSTAWOWE

Podstawowe obowiązki Wykonawcy w ramach utrzymania dróg na terenie miasta Gorzowa Wlkp. w czystości, porządku i przejezdności w okresie zimowym:

### 1) Zakup środków chemicznych i uszorstniających, niezbędnych do prowadzenia zimowego utrzymania dróg w zakresie zwalczania śliskości zimowej.

Asortyment rodzajowy tych środków:

- niechemicznych (uszorstniających): piasek o średnicy ziaren od 0,1 do 1,0 mm, kruszywo sztuczne lub naturalne o uziarnieniu do 4,0 mm oraz
- chemicznych: chlorek sodu, chlorek wapnia, chlorek magnezu - w postaci stałej lub zwilżonej, i ich ilości winny być dostosowane do przyjętej technologii prac zimowego utrzymania dróg i wymogów stawianych w tym zakresie przez Zamawiającego oraz zapewniać skuteczne prowadzenie tego utrzymania w każdych możliwych warunkach zimowych.

Składowanie i magazynowanie środków, o których mowa wyżej, winno być odpowiednie do ich rodzaju i uwzględnić wpływ warunków tego przechowywania na strukturę i skład tych środków, tym samym na ich przydatność (wartość) użytkową w zimowym utrzymaniu, a także na zachowanie wymogów ochrony środowiska.

Utrzymywany przez Wykonawcę zapas środków jw., pod względem poziomu (wielkości) i asortymentu, winien gwarantować prowadzenie akcji zwalczania śliskości w sposób ciągły, jeżeli warunki panujące na drogach wymagają kontynuowania skutecznych działań dla zapewnienia bezpieczeństwa i płynności ruchu drogowego, zgodnie z przyznanym im standardem zimowego utrzymania - bez nieuzasadnionego ograniczania stosowania tych środków, co do ich rodzaju i ilości oraz rejonów (ulic) ich użycia.

Wykorzystanie środków przy zwalczaniu śliskości na drogach sprowadza się do posypywania:

- środkami uszorstniającymi, lub
  - środkami chemicznymi w postaci suchej (stałej), lub
  - środkami chemicznymi w postaci zwilżonej solanką, lub
  - mieszanką środków uszorstniających i chemicznych, lub
- polewania środkami chemicznymi płynnymi odladzającymi (solanką), w zależności od rodzaju (usuwanie śniegu, posypywanie) charakteru prowadzonych działań (zapobieganie, usuwanie), warunków meteorologicznych (rodzaj zjawiska zimowego, temperatura powietrza, wiatr), przyjętej technologii i rozległości zagrożonego nim obszaru.

Przygotowywanie mieszanek środków chemicznych i uszorstniających oraz solanki w urządzeniu do jej wytwarzania, załadunek środków, ich mieszanek i solanki do pługoposypywarek lub na sprzęt przeznaczony do transportowania należy do obowiązków Wykonawcy.

Warunki stosowania środków do usuwania śliskości zimowej reguluje rozporządzenie 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).

### 2) Prowadzenie stałego monitoringu pogodowego.

Do prawidłowego prowadzenia zimowego utrzymania jezdni niezbędne jest posiadanie wiarygodnych informacji o warunków meteorologicznych i prognozowanych kierunkach ich zmian.

Zamawiający informuje, że nie dysponuje stacjami monitorowania i ostrzegania przed gołoledzią.

Zamawiający wskazuje, że ważnym źródłem tych informacji może być współpraca ze służbami meteorologicznymi, np. Instytutem Meteorologii i Gospodarki Wodnej, zapewniającymi otrzymywanie w sposób ciągły niezbędnych informacji o podstawowych parametrach, opisujących zjawiska meteorologiczne, i możliwych ich zmianach w czasie, mających istotny wpływ na warunki drogowe i ich zmienność.

Możliwe formy informacji meteorologicznych:

podstawowe:

- a) 24-godzinne prognozy pogody, codzienne (także więc w dni wolne od pracy i święta),
- b) komunikaty - niezależne od prognoz 24-godzinnych, ostrzeżenia o spodziewanym wystąpieniu w podanym przedziale czasowym zagrożenia określonymi zjawiskami meteorologicznymi, szczególnie rozległą śliskością (gołoledź, opady mroźnego deszczu) oraz intensywnymi opadami śniegu – przekazywane Wykonawcy przez stację w trybie pilnym, zawsze, gdy zjawiska te mogą spowodować radykalne pogorszenie się warunków drogowych, zwłaszcza, gdy istotnie odbiegają od wcześniej prognozowanych,

pomocnicze:

- c) okresowe prognozy pogody: kilkudniowe, np. 5-dniowe,

d) informacje o aktualnych warunkach / zjawiskach meteorologicznych i przewidywanym ich przebiegu w najbliższym czasie oraz wynikających z tego tytułu możliwych zagrożeniach dla użytkowników dróg – na telefoniczne zapytanie Wykonawcy (tzw. gorąca linia), skierowane do stacji w każdym czasie, niezależnie od pory doby (stacje meteorologiczne pełnią dyżury 24 godz. na dobę).

W przypadku prognoz (24 godzinnych, okresowych) i komunikatów, sprawdzonym sposobem przekazywania ich przez stację meteorologiczną jest forma elektroniczna, pozwalająca na odbieranie ich w dowolnym czasie z poziomu każdego komputera podłączonego do Internetu i aktywowanego konta poczty elektronicznej, zdecydowanie mniej praktyczną – telefax, szczególnie w czasie poza godzinami nominalnego urzędowania Wykonawcy.

Jest oczywiste, że aby uniknąć sytuacji nie odebrania / nie przeczytania prognoz i komunikatów ze stacji meteorologicznej, dyżurujący dyspozytor Wykonawcy winien systematycznie sprawdzać pocztę przychodzącą komunikatora pocztowego,

W przypadku informacji bieżących, o których mowa powyżej, szczególnie przydatna może być forma telefoniczna, o charakterze tzw. gorącej linii (Wykonawca → stacja meteorologiczna), pozwalającej na szybkie i pewne (poprzez możliwość tzw. dopytań) uzyskanie informacji o aktualnych zjawiskach meteorologicznych, stwarzających zagrożenie dla ruchu drogowego, szczególnie w przypadku istotnych zmian w stosunku do informacji przekazanych uprzednio w prognozach i komunikatach, zarówno co do rodzaju i intensywności zjawisk zimowych, jak i – co bardzo ważne – przewidywanego czasu ich wystąpienia.

Tego rodzaju współpraca ze stacją meteorologiczną w wysokim stopniu eliminuje ryzyko zaskoczenia Wykonawcy trudnymi / niebezpiecznymi dla ruchu drogowego zjawiskami meteorologicznymi:

- warunkuje podjęcie w odpowiednim czasie, adekwatnych do stopnia zagrożenia, działań dla usunięcia ich skutków, w tym działań zapobiegawczych przed śliskością na drogach objętych I<sub>p</sub> standardem ZUD oraz odcinkach i w miejscach decydujących o możliwości ruchu na drogach I<sub>z</sub> standardu ZUD.
- w przypadku dysponowania już tylko ograniczonym czasem w stosunku do przewidywanego momentu wystąpienia opadów marznącego dreszczu lub gołoledzi – pozwala na przeprowadzenie jeszcze działań zapobiegawczych na najbardziej newralgicznych odcinkach / miejscach, jak podjazdy / zjazdy, przeprawy mostowe i ronda.

Niezależnie od informacji uzyskiwanych ze stacji meteorologicznej, Wykonawca winien prowadzić własne obserwacje stanu i zmian pogody lokalnej, a jeżeli stwierdzi istotne rozbieżności w stosunku do otrzymanych ze stacji prognoz, wyjaśniać je w stacji.

Przedstawiony powyżej opis współpracy ze stacją metrologiczną ma charakter oczekiwany przez Zamawiającego, ale nie jest obligatoryjny.

Wykonawca może również zapoznawać się z radiowymi, telewizyjnymi i/lub internetowymi prognozami pogody, dotyczącymi miasta Gorzowa Wlkp. i jego okolic, konfrontować ze sobą informacje pogodowe uzyskane z różnych źródeł.

Nie mniej jednak, uwzględniając znaczenie osłony meteorologicznej dla prawidłowego, skutecznego prowadzenia zimowego utrzymania dróg i bezpieczeństwa ruchu drogowego, Zamawiający wskazuje na potrzebę nawiązania przez Wykonawcę współpracy z profesjonalną (państwową, prywatną) stacją meteorologiczną w podanym zakresie.

### 3) **Gotowość zespołu pracowników Wykonawcy, przewidywanych do bezpośredniej udziału w realizacji zimowego utrzymania jezdni.**

Wykonawca jest zobowiązany do utrzymywania w okresie zimowym gotowości pracowników nadzoru technicznego (dyspozytorów), kierowców-operatorów pługopospypywarek, operatorów ładowarek, operatora urządzenia do wytwarzania solanki oraz pracowników bazy technicznej - warsztatów naprawczych, w stopniu zapewniającym niezwłoczne, sprawne i skuteczne przystąpienie Wykonawcy do:

- a) działań zapobiegawczych na drogach I<sub>p</sub> standardu ZUD oraz odcinkach / miejscach decydujących o możliwości ruchu na drogach I<sub>z</sub> standardu ZUD, mających na celu niedopuszczenie do powstania na drogach śliskości o zakresie globalnym w obszarze miasta,
- b) usuwania śniegu i śliskości na drogach, możliwie niezwłocznie po wystąpieniu tych zjawisk i zagrożenia dla ruchu drogowego, wymagającego podjęcia tych działań,

przy użyciu ww. sprzętu specjalistycznego oraz środków do zwalczania śliskości, właściwych dla rodzaju i przebiegu danego zjawiska zimowego, w zakresie wynikającym z obowiązujących standardów ZUD i przy uwzględnieniu warunków i zasad ich prowadzenia, określonych w Załączniku nr 5.2 do umowy.

Wykonawca winien pełnić dyżur w każdej sytuacji, gdy występuje, choćby tylko potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego bądź możliwość utrudnień w tym ruchu ze strony zjawisk zimowych.

Skład personalny i czas pełnienia tych dyżurów winny być adekwatne do przewidywanego zagrożenia zimowego oraz zdolności / możliwości organizacyjnych i logistycznych Wykonawcy.

Wykonawca winien więc zadbać, aby pracownicy niezbędni do prowadzenia działań zimowych, w tym szczególnie kierowcy pługoposypywarek, operatorzy ładowarek (załadunek na pługoposypywarki środków do usuwania śliskości i obsługa wytwornicy solanki, byli w każdym czasie do jego dyspozycji (dostępni pod telefonem, z zakazem spożywania alkoholu) i mogli niezwłocznie dojechać, dojść lub być dowiezieni przez Wykonawcę na bazę sprzętową i niezwłocznie przystąpić do pracy na wyznaczonych stanowiskach.

4) **Gotowość techniczna i technologiczna sprzętu specjalistycznego (pługoposypywarki, ładowarki, wytwornica solanki), przewidywanego do bezpośredniego wykorzystania w realizacji zimowego utrzymania jezdni.**

Wykonawca jest zobowiązany do utrzymywania, w pełnej gotowości / sprawności technicznej i eksploatacyjnej, sprzętu specjalistycznego jw. w stopniu zapewniającym niezwłoczne i skuteczne jego użycie w każdym z przypadków, o których mowa w pkt 3a i 3b.

5) **Prowadzenie mechanicznych działań zapobiegawczych**, o których mowa w pkt 3a, w celu zapobieżenia skutkom gołoledzi, lub – jak w przypadku marznącego deszczu - przesunięcia momentu powstania śliskości o czas niezbędny na dojazd pługoposypywarek, z uwzględnieniem jednak możliwych już w tym czasie utrudnień i ogólnie już spowolnionego ruchu pojazdów, spowodowanych wystąpieniem zjawisk jw.

Są one konieczne przede wszystkim dla utrzymania przejezdności dróg głównego układu komunikacyjnego miasta, objętego lp standardem ZUD oraz nierzalicyznych odcinków dróg lz standardu ZUD.

Jeżeli z informacji uzyskanej ze stacji meteorologicznej, ale również własnej obserwacji zmian warunków meteorologicznych, wynika, że w określonym czasie prawdopodobne jest wystąpienie gołoledzi, lodowicy lub marznącego deszczu, Wykonawca zobowiązany jest przystąpić do działań zapobiegawczych przy użyciu sił i środków zapewniających największą efektywność (skuteczność) podjętych działań, w pełnym zakresie na wszystkich drogach objętych lp standardem ZUD.

Wykonawca prowadząc działania zapobiegawcze na drogach lp standardu ZUD w pełnym zakresie, szczególną staranność winien zachować w odniesieniu do miejsc i odcinków decydujących o możliwości ruchu, takich jak, m.in.,

- Trasa Nadwarciańska z mostem Lubuskim, wraz ze zjazdami i podjazdami do / z ulic Zielonej i Kasprzaka oraz podjazdem z ul. Grobla,
- skrzyżowania zwykłe – w pasmie drogi głównej, ronda – w pełnym pasmie pierścienia,
- strome podjazdy / zjazdy o nachyleniu  $\geq 4\%$ , m.in. al. Konstytucji 3 Maja, ul. Słowiańska, ul. Podmiejska, ul. Pomorska, al. Księdza W. Andrzejewskiego,
- niebezpieczne odcinki dróg na łukach poziomych: ul. Słowiańska (za II kładką dla pieszych – na kierunku ul. Myśluborska).

W kontekście odcinków / miejsc decydujących o możliwości ruchu, zakres działań zapobiegawczych poszerza się o objęte lz standardem ZUD:

- podjazdy / zjazdy na wskazanych drogach:  
ul. Górczyńska, ul. Matejki, ul. Olimpijska, ul. Fredry, ul. Walczaka (Jagiełły – Piłsudskiego), ul. Żwirowa, ul. Dekerta,
- mosty: Staromiejski i na kanale Ulgi,
- wszystkie ronda, pozostające poza lp standardem ZUD,
- drogi lub ich odcinki o nawierzchni brukowej (ul. Kostrzyńska – do czasu jej remontu / modernizacji, ul. Matejki (ul. Żeromskiego - ul. Marcinkowskiego).

W ramach działań zapobiegawczych, Wykonawca winien stosować właściwe środki chemiczne i w odpowiednich dawkach  $[g/m^2]$ , zapewniających skuteczność działań zmierzających do zapobieżenia, ograniczenia i likwidacji skutków zapowiadanej / spodziewanej śliskości określonego rodzaju.

Wyboru środków i technologii działań zapobiegawczych Wykonawca winien dokonać zasadniczo w oparciu o informacje pozyskane ze stacji meteorologicznej, szczególnie przydatne, gdy są na bieżąco aktualizowane, w trybie tzw. gorącej linii, o rodzaju i charakterystyce (parametrach) zjawisk meteorologicznych, mających tę śliskość wywołać, i – co bardzo istotne - spodziewanego czasu ich wystąpienia, jak również na podstawie własnych obserwacji zmieniających się w czasie warunków meteorologicznych i posiadanych przez Wykonawcę wiedzy i doświadczenia w tym zakresie.

Przy wyborze tych środków należy również uwzględnić panujące w czasie wykonywania działań zapobiegawczych prędkości wiatru i natężenie ruchu pojazdów.

W tym kontekście zalecane jest rozważenie potrzeby zapewnienia stosowanym środkom chemicznym lepszej przyczepności do nawierzchni jezdni, np. przez wstępne zwilżenie ich solanką, dla ograniczenia ewentualnego przewiewania rozsypanych środków na pas przykrawężnikowy lub pobocze drogi.

Wykonawca winien rozpocząć zapobiegawcze posypywanie jezdni w czasie najbardziej zbliżonym do momentu spodziewanego wystąpienia gołoledzi lub opadów marznącego deszczu, z takim jednak wyprzedzeniem, aby można było ukończyć je na krótko przed wystąpieniem tych zjawisk meteorologicznych.

Wykonawca, winien więc posiadać wystarczające rozeznanie o czasie potrzebnym na realizację działań zapobiegawczych, tj. na posypanie środkami chemicznymi dróg I<sup>p</sup> standardu w pełnym zakresie i wybranych miejsc / odcinków dróg I<sup>z</sup> standardu ZUD, przy uwzględnieniu:

- pory dnia / doby,
- warunków pogodowych (informacje ze stacji meteorologicznej, obserwacje własne itd.),
- natężenia / wielkości ruchu drogowego,
- możliwych utrudnień na drogach, spowodowanych ruchem pojazdów: korki drogowe, wypadki / kolizje, w czasie wykonywania tych działań.

Wielkość (ilość jednostek) zespołu pługoposypywarek, desygnowanych do akcji, ma oczywisty, bezpośredni wpływ na określenie czasu rozpoczęcia akcji zapobiegawczej, aby możliwe było osiągnięcie zamierzonego celu, jakim jest zabezpieczenie wszystkich wskazanych ulic / odcinków ulic na krótko przed „nadchodzącą” śliskością.

Do działań zapobiegawczych Wykonawca jest zobowiązany przystąpić równocześnie zespołem pługoposypywarek w składzie nie mniejszym ilościowo, niż deklarowany w ofercie przetargowej, i zgodnym z nią w zakresie żądanych przez Zamawiającego parametrów techniczno-eksploatacyjnych.

Użycie przez Wykonawcę większej, niż deklarowana w ofercie, ilości pługoposypywarek, przy właściwej organizacji pracy winno umożliwić / zapewnić stosowne skrócenie czasu potrzebnego do przeprowadzenia akcji zapobiegawczej i jej ukończenie w żądanym czasie.

Działania zapobiegawcze należy prowadzić do zrealizowania ustalonego zakresu, lub do momentu rzeczywistego wystąpienia zapowiadanych zjawisk zimowych, których spodziewane skutki leżały u podstaw decyzji o podjęciu tych działań zapobiegawczych.

Jednakże zaistnienie drugiego przypadku może oznaczać nieosiągnięcie zamierzonego celu, z ewentualnymi tego konsekwencjami.

#### **6) Odsnieżanie jezdni dróg i zwalczanie na nich śliskości przy użyciu środków uszorstniających i chemicznych.**

Śnieg winien być zasadniczo odkładany do strefy przykrawężnikowej jezdni, w sposób nie powodujący istotnego ograniczenia szerokości udrażnianego skrajnego pasa ruchu dla pojazdów.

Udrożnienie, jeżeli jest taka potrzeba, możliwie pełnej szerokości jezdni dla ruchu pojazdów, jest warunkowane przede wszystkim położeniem traktów pieszych względem skrajnego pasa jezdni. W sytuacji braku chodnika, chodnika oddzielnego od jezdni pasem zieleni bądź pasem technicznym, chodnika przyległego do jezdni, ale o wystarczająco dużej szerokości, i w innych przypadkach, dających możliwość odłożenia części śniegu poza krawężnik w sposób niekolidujący z ruchem pieszych, dopuszczalne jest, pełne lub znaczne, oczyszczenie w sposób jw. strefy przykrawężnikowej ze śniegu, błota pośniegowego i lodu, szczególnie w przypadku intensywnych opadów, a jeżeli istnieje zagrożenie niebezpiecznego zawężenia zewnętrznego pasa ruchu wałem odłożonego śniegu – konieczne.

Odkładanie śniegu do pasma przykrawężnikowego z oczywistych względów nie jest możliwe w przypadku jezdni z pojazdami parkującymi w pasmach postojowych, wydzielonych z jezdni stosownym oznakowaniem (poziomym pionowym), ale również i na odcinkach, na których parkują pojazdy, ale postój nie jest tam zakazany, a tym samym zasadniczo jest dozwolony.

Odsnieżanie jezdni winno być tu prowadzone w sposób możliwie ograniczający nadmierne nagarnianie śniegu na strefę styku jezdni właściwej z parkującymi pojazdami; uwaga ta dotyczy również zatok postojowych, przylegających do zewnętrznego pasa ruchu.

Problemem przy płuźeniu mogą być również ustawione na jezdni pojemniki na odpady, jak również stare meble i inne gabaryty, wystawione do wywozu. Wykonawca, po otrzymaniu od kierowcy pługoposypywarki zgłoszenia o tego rodzaju przeszkodach, winien poinformować o tym możliwie niezwłocznie Zamawiającego, który jest zobligowany do podjęcia skutecznego działania dla ich usunięcia ze strefy jezdni.

Oczyszczanie strefy przykrawężnikowej ze śniegu, błota pośniegowego i lodu winno być prowadzone w sposób możliwie nie powodujący powstawania istotnych utrudnień dla pieszych przy przechodzeniu przez jezdnię, szczególnie przez usypanie zwału śniegu na jezdni, w strefie przykrawężnikowej tych przejść, i/lub bezpośrednio na chodniku - na dojściu do przejścia / zebry.

Uwaga powyższa odnosi się do przejść dla pieszych przez jezdnię, wyznaczonych oznakowaniem pionowym i poziomym, ale również rzeczywistych, mimo iż nieoznakowanych w sposób jw., przejść na skrzyżowaniach dróg, zasadniczo w paśmie wyznaczonym chodnikami dochodzącymi do i odchodzącymi od poprzecznej jezdni (ciągi piesze przecięte przez jezdnie), po których poruszanie się (przechodzenie) pieszych ma jednak charakter naturalny i pozostaje w zgodzie z ustawą – Prawo o ruchu drogowym.

Odśnieżanie jezdni bezpośrednio przyległych do stosunkowo wąskich chodników, winno być prowadzone w sposób możliwie nie powodujący, bądź, w przypadku obfitych opadów śniegu i ciężkich warunków drogowych, możliwie ograniczający odgarnianie śniegu, błota pośniegowego i/lub lodu na takie chodniki – działania te nie mogą jednak w żadnej sytuacji prowadzić do powstania istotnych utrudnień w ruchu pieszych.

Szczególnym przypadkiem chodnika nadmiernie zsypanyego śniegiem podczas ciągłych i intensywnych opadów śniegu jest chodnik na Moście Lubuskim (Trasa Nadwarciańska), strona prawa (kierunek ul. Kasprzaka) na odcinku od zjazdu z Trasy do ul. Teatralnej do zjazdu z Trasy do ul. Zielonej, włącznie z tym zjazdem, skutkiem czego we wcześniejszych sezonach zimowych były czasowe jego wyłączenia z użytkowania.

Z tego względu, chodnik ten, na wskazanym odcinku, włącza się do stałego, zimowego utrzymania przez Wykonawcę w zakresie usuwania śniegu i śliskości, przy obowiązku zabezpieczeniu dla ruchu pieszych pasma szer. 1,5 m. Jeżeli podczas oczyszczania ze śniegu jezdni na odcinku przyległym do problematycznego chodnika, wystąpi sytuacja wyżej opisana, Wykonawca jest zobowiązany do takiej organizacji pracy, aby możliwie niezwłocznie po jego zasypaniu doprowadzić do udroźnienia chodnika i zapewnić neutrudnione i bezpieczne poruszanie się pieszych.

Nie jest dopuszczalne pozostawianie muld odgarniętego śniegu i lodu na przejazdach kolejowych i tramwajowych – jeżeli jednak taka sytuacja zaistnieje, winny być one niezwłocznie usunięte, gdyż stwarzają bezpośrednie zagrożenie dla ruchu drogowego.

W przypadku przyległych do jezdni zatok autobusowych, odśnieżanie winno być prowadzone w sposób możliwie nie powodujący nagarniania / pozostawiania nadmiernej ilości odgarniętego śniegu i lodu w zatokach, w strefie wjazdowej i wyjazdowej oraz w pasie styku zatoki i peronu przystankowego, istotnie utrudniającego, odpowiednio, autobusom wjazd i wyjazd, a pasażerom wsiadanie i wysiadanie.

Na drogach jednojezdniowych odśnieżanie należy rozpoczynać od osi jezdni, aby po kolejnych przejazdach roboczych pługoposypywarek, zmierzających do odgarnięcia / przesunięcia śniegu z jezdni dla każdego kierunku ruchu do strefy odpowiadającego mu prawego pasa przykrawężnikowego, uniknąć pozostawienia nieoczyszczonego ze śniegu środkowego pasma jezdni pomiędzy oboma kierunkami ruchu.

Na drogach dwujezdniowych, o co najmniej dwóch pasach ruchu w jednym kierunku, wskazane jest prowadzenie odśnieżania jezdni dla każdego kierunku zespołem dwóch lub więcej pługoposypywarek, w sposób pozwalający na równoczesne odgarnięcie / przesunięcie śniegu ze wszystkich pasów danego kierunku ruchu na jego prawą stronę.

Na szerokości oczyszczonej jezdni nie może pozostać (podłużna) warstwa śniegu, będąca efektem braku odpowiedniego zachodzenia na siebie pasm pracy lemieszki kolejnych w szyku pługów w zespole roboczym.

W przypadku intensywnych opadów śniegu, w pierwszej kolejności wymagane jest udroźnienie na każdej jezdni drogi dwujezdniowej przynajmniej jednego pasa ruchu, w następnej kolejności - pozostałych pasów ruchu dla pojazdów.

Szczególną uwagę należy zwracać na staranne odśnieżanie skrzyżowań wraz z odcinkami dróg dojazdowych i odjazdowych, w taki sposób, aby w określonych warunkach zimowych, w tych newralgicznych punktach komunikacyjnych, utrzymać możliwie dobrą płynność ruchu drogowego i nie dopuścić do zablokowania / zakorkowania ruchu.

Unikać należy sytuacji, w której może zostać zablokowany już sam dojazd i przejazd przez skrzyżowanie wskutek braku możliwości kontynuowania jazdy przez pojazdy, które zatrzymały się przed skrzyżowaniem

ze sygnalizacją świetlną: „Światło czerwone” bądź oznakowaniem pionowym/poziomym: „STOP!” lub „Ustąp pierwszeństwa przejazdu!”, i wskutek braku przyczepności, spowodowanej zalegającym śniegiem, błotem pośniegowym i/lub śliskością, nie były w stanie „ruszyć z miejsca”.

Wykonawca nie jest odpowiedzialny za przypadki blokady ruchu spowodowane przyczynami leżącymi po stronie kierującego pojazdem (np. koła na letnich oponach, niewłaściwy manewr), jeżeli taki związek przyczynowo-skutkowy zostanie wykazany.

Na skrzyżowaniach o układzie tradycyjnym (przecinające się liniowo drogi), działanie pługoposypywarek winno prowadzić do oczyszczenia ze śniegu i wytrasowania pasów ruchu do jazdy na wprost, jak również dla skręcających w prawo i/lub lewo.

Na większych skrzyżowaniach tego rodzaju, takich jak ul. Chrobrego - ul. Sikorskiego; ul. Estkowskiego – al. Konstytucji 3 Maja, ul. Kosynierów Gdyńskich – ul. Słowiańska – ul. Żwirowa – ul. Roosevelta; ul. Roosevelta – ul. Kazimierza Wielkiego – al. Ks. W. Andrzejewskiego - ul. Mieszka I i inne, dla usprawnienia ruchu pojazdów na lewoskręcie, należy dążyć do możliwie pełnego oczyszczenia ze śniegu środkowej strefy tych skrzyżowań; w żadnym przypadku nie wolno dopuścić do utworzenia / pozostawienia w ich obszarze zwałów odgarniętego przez pług śniegu i zasp śnieżnych.

Nieoczyszczenie środkowej strefy skrzyżowań może stanowić istotne utrudnienie dla pojazdów skręcających w lewo, z uwagi na konieczność przejazdu przez warstwę pozostawionego (nieusuniętego lub odgarniętego) śniegu, co, poza spowolnieniem ruchu i możliwością zablokowania się pojazdu, wiąże się z nanoszeniem śniegu na kołach pojazdów na pasma jezdni wcześniej oczyszczone, a tym samym pogorszeniem się warunków przejazdu przez te skrzyżowania - prowadzi to w sposób oczywisty do zmniejszenia się przepustowości tych skrzyżowań.

W przypadku największego w Gorzowie skrzyżowania tradycyjnego, ulic Chrobrego i Sikorskiego, dwujezdniowych w jego obrębie, pełne oczyszczenie go ze śniegu pozwoli na utrzymanie wysokiej przepustowości właśnie dzięki możliwości pełnego wykorzystania samoistnego tworzenia przez kierujących pojazdami rozgałęzienia pojedynczego pasa ruchu na wyjazdowym lewoskręcie w dwa pasy ruchu już na dojeździe do środkowej części skrzyżowania i ich utrzymanie do zjazdu ze skrzyżowania w odpowiadające im tamże (nominalnie wyznaczone) dwa pasy ruchu - dla wszystkich czterech przypadków lewoskrętu na tym skrzyżowaniu.

Jeżeli warunki meteorologiczne i wielkość ruchu drogowego, szczególnie w porze dziennej, uniemożliwiają właściwe oczyszczenie skrzyżowań w sposób wyżej opisany, czynność tę, w koniecznym i możliwym zakresie, należy dokończyć już w warunkach ograniczonego ruchu drogowego, tj. w godzinach nocnych i/lub wczesnorannych, tak, aby w pełnym zakresie zakończyć te prace przed porannym szczytem drogowym.

Niewykonanie tego zadania może być zasadniczo spowodowane tylko przez niesprzyjające warunki meteorologiczne, szczególnie wystąpienie kolejnych opadów śniegu lub innych zjawisk zimowych, w takim nasileniu, że konieczne będzie przerwanie doczyszczania skrzyżowań i przystąpienie do utrzymania bieżącej przejezdności dróg, wymagającego szerokiego wykorzystania sprzętu specjalistycznego (pługoposypywarek).

Niniejsze zamówienie zasadniczo nie przewiduje obowiązku Wykonawcy wywozu śniegu z jezdni przy użyciu środków transportowych, poza obszar jego zalegania (w inne miejsce).

Nie dotyczy to jednak dwóch przypadków.

Przypadek 1.

Wykonawca jest zobowiązany, w ramach umowy, do ewentualnego wywozu śniegu tylko w przypadku przekazanego Wykonawcy w zimowe utrzymanie, wskazanego wcześniej, chodnika na Trasie Nadwarciańskiej / Moście Lubuskim, z racji jego częstego przysypywania śniegiem podczas czynności odśnieżania przyległego do niego bezpośrednio pasa jezdni.

Przy zaistnieniu takiej sytuacji, jeżeli nie jest możliwe udrożnienie chodnika przez mechaniczne i/lub ręczne wytrasowanie dla ruchu pieszych pasma szerokości nie mniejszej niż 1,5 m, Wykonawca dokona wywozu śniegu, w ramach wynagrodzenia miesięcznego stałego dla okresu zimowego, określonego w § 6 ust. 3 pkt 1 lit. b umowy.

Przypadek 2.

Wykonawca jest zobowiązany do wywozu śniegu, na własny koszt, na polecenie Zamawiającego, po stwierdzeniu / wykazaniu przez Zamawiającego nadmiernego, nieuzasadnionego warunkami



meteorologicznymi, porą doby i wielkością ruchu drogowego, przysypania śniegiem, podczas prowadzonych przez Wykonawcę działań zimowych, urządzeń (miejsc) w obrębie pasa drogowego, w szczególności zatok i pętli autobusowych, zatok i pasm postojowych, w tym w Strefie Płatnego Parkowania (SPP), chodników i innych, powodującego istotne utrudnienia dla ruchu pojazdów (w tym komunikacji miejskiej) i pieszego (w tym pasażerskiego) – jeżeli nie jest możliwe jego odłożenie, w trybie „naprawczym”, również na koszt własny Wykonawcy, na tereny przyległe / sąsiednie.

Miejsce ewentualnego wywozu śniegu Zamawiający wskaże Wykonawcy do dnia 31 października 2016 r.

W innych przypadkach, wywóz nadmiaru śniegu z jezdni może być dokonany przez Wykonawcę wyłącznie poza niniejszym zamówieniem (umową), tj. w ramach zamówienia uzupełniającego do zamówienia podstawowego, lub zamówienia niezależnego, zawartego przez Zamawiającego z innym wykonawcą.

Po wystąpieniu opadów śniegu i/lub zjawisk wywołujących śliskość, Wykonawca jest zobowiązany niezwłocznie przystąpić do usuwania ich skutków na drogach objętych I<sup>p</sup> standardem ZUD i, z ewentualnym przesunięciem czasowym, I<sup>z</sup> standardem ZUD – w zakresie pełnym, zgodnym z wykazami dróg, przedstawionymi w Załącznikach nr 3.1 ÷ nr 3.2, stopniowo włączając do zakresu prowadzonych działań zimowych drogi II standardu ZUD – także w zakresie pełnym, zgodnym z Załącznikiem nr 3.3 do umowy.

Równocześnie z uruchomieniem działań na drogach I<sup>p</sup> standardu ZUD, Wykonawca winien podjąć pracę na drogach III standardu ZUD – w zakresie ograniczonym, w pierwszym rzucie, do jednego umownego Rejonu, wyznaczonego przez Zamawiającego spośród 9 Rejonów przedstawionych w Załącznikach nr 3.4.1 ÷ nr 3.4.9 do umowy.

Domyślnie rejonem wyjściowym / priorytetowym jest Rejon nr 1 (ulice Śródmieścia).

Organizacja pracy sprzętu specjalistycznego w działaniach zimowych, w szczególności wyznaczanie tras i/lub rejonów działania poszczególnych pługoposypywarek, należy do Wykonawcy – obowiązany jest jednak przestrzegać ustalonych przez Zamawiającego zasad realizacji usługi i dokonanych z nim uzgodnień.

#### Drogi I<sup>p</sup>, I<sup>z</sup> i II standardu ZUD

W prowadzeniu zimowego utrzymania, Wykonawcę zasadniczo obowiązuje przestrzeganie priorytetu dróg, wynikającego z nadanego im standardu ZUD, wg zasady: im wyższy standard ZUD - tym (również) wyższy priorytet.

Pierwszorzędne znaczenie dla przepustowości układu komunikacyjnego miasta ma zatem utrzymanie przejezdności dróg objętych I<sup>p</sup> standardem ZUD.

Istotnym odciążeniem śródmiejskiego układu tranzytowego jest droga ekspresowa S3 na trasie Poznań – Szczecin.

Wykonawca winien zatem, w pierwszej kolejności podjąć działania dla usunięcia skutków zjawisk zimowych na drogach I<sup>p</sup> standardu, w układach (ciąg dróg) stanowiących warianty tras prowadzących z różnych punktów miasta w kierunku wylotowym na Gdańsk, jak i na najważniejszych trasach / liniach miejskiej komunikacji autobusowej.

W przypadku dróg tranzytowych przez miasto, szczególnie objętych I<sup>p</sup> standardem zimowego utrzymania ZUD, ale i innych ważnych ciągów komunikacyjnych w obszarze miasta, Wykonawca winien prowadzić działania zimowe w sposób zapewniający uzyskanie ich przejezdności w możliwie jednym czasie.

Sprawdzonym rozwiązaniem, szczególnie w przypadku dłuższej trasy, jest jej podział na kilka odcinków, i równoczesne przystąpienie do usuwania śniegu i/lub śliskości na każdym z nich przez wyznaczone zadaniowo do tych rejonów pługoposypywarki lub, dla dróg dwujezdniowych, zespoły (najczęściej) dwóch pługoposypywarek.

W każdym przypadku wymagana jest właściwa koordynacja pracy pługoposypywarek przez kierującego akcją – warunkuje ona, możliwie jednoczesne, osiągnięcie odpowiedniej przejezdności zimowej całej trasy, a nie tylko jej części, co mogłoby prowadzić do istotnego ograniczenia / zmniejszenia jej przepustowości, a nawet nieprzejezdności któregoś jej odcinka lub odcinków, a tym samym trasy jako całości.

Dla dróg I<sup>p</sup> i I<sup>z</sup> standardu ZUD ustalony został zasadniczo taki sam oczekiwany stan zimowy nawierzchni jezdni, inny jest jednak dopuszczalny czas (wydłużenie o 2 godz.) na usunięcie przejściowo dopuszczalnych odstępstw od tego stanu, tj. zalegania śniegu luźnego i błota pośniegowego, w stosunku do momentu ustania opadów śniegu, odpowiednio 4 i 6 godzin dla I<sup>p</sup> standardu wobec 6 i 8 godzin dla I<sup>z</sup> standardu ZUD – Załącznik nr 3.7 do umowy.

Ten dłuższy czas na doprowadzenie nawierzchni jezdni do stanu określonego standardem ZUD, pozwala na ewentualne rozpoczęcie działań na drogach I z standardu z pewnym opóźnieniem w stosunku do dróg I z standardu ZUD, a następnie równoległe ich prowadzenie.

W przypadku dróg I z standardu ZUD, Wykonawca nie może dopuścić do powstania na jezdni warstwy śniegu zajeżdżonego - w żadnym czasie, także więc i podczas opadów śniegu.

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

Zamawiający ma prawo stawiania dla świadczonych na jego rzecz usług określonych, wysokich standardów, szczególnie w odniesieniu do dróg objętych najwyższym standardem ZUD, o dużym natężeniu ruchu pojazdów, na których niedopuszczalność zalegania zajeżdżonej warstwy śniegu, ma swoje uzasadnienie w konieczności zachowania wymogów związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Wywiązanie się z tego obowiązku na drogach, objętych najwyższym standardem ZUD, wymaga od Wykonawcy właściwej organizacji pracy sprzętu specjalistycznego (pługoposypywarek), bieżącej kontroli stanu zimowego tych dróg, także więc w kontekście wymogu jw., odpowiedniej, do występujących / zmieniających się warunków meteorologicznych i warunków drogowych, częstości / krotności przejazdów roboczych pługoposypywarek i stosowania, właściwej i skutecznej technologii usuwania skutków określonych zjawisk zimowych.

W sytuacji wystąpienia ciągłych i intensywnych opadów śniegu, aby nie dopuścić do powstania warstwy śniegu zajeżdżonego na drogach I z standardu ZUD, winien prowadzić usuwanie śniegu w czasie trwania tych opadów, posypując jednocześnie środkami do likwidacji śliskości pośniegowej w odpowiedniej dawce [ $\text{g/m}^2$ ] i czynności te konsekwentnie powtarzać do momentu usunięcia ostatniej warstwy śniegu.

Upraszczając, warunkiem osiągnięcia na drogach objętych I z standardem ZUD takiego stanu nawierzchni, aby na drodze nie powstawała zajeżdżona warstwa śniegu jest jakość i intensywność odśnieżania.

Konsekwentnie, obowiązek wywiązania się Wykonawcy z wymagań narzuconych standardami ZUD powoduje, że jeszcze w trakcie działań na drogach wyższych standardów, przede wszystkim jednak I z standardu ZUD, także przed osiągnięciem wymaganego dla nich docelowego stanu zimowego nawierzchni, Wykonawca winien rozważyć decyzję, odpowiedniego w czasie, rozpoczęcia równoległych działań również na drogach II standardu ZUD.

Równoległe, z ewentualnym stosownym przesunięciem czasowym, prowadzenie działań zimowych na drogach I z i I z oraz I z i II standardu ZUD, jest konieczne, nie tylko z uwagi na wymagania terminowe standardów ZUD, ale też nieodzowne dla możliwie szybkiego, płynnego komunikowania dróg niższych standardów z drogami wyższych standardów i tworzenia sieci ważnych dróg przejezdnych zimowo, oczyszczonych ze śniegu i zabezpieczonych przed śliskością.

### Drogi III standardu ZUD

Drogi objęte III standardem ZUD zostały pogrupowane w 9 umownych rejonach:

Rejon nr 1, Rejon nr 2...Rejon nr 9, przedstawione odpowiednio w Załączniku nr 3.4.1, Załączniku nr 3.4.2...Załączniku nr 3.4.9.

Przyjmuje się, że Rejonem, domyślnie wyznaczonym do I rzutu działań zimowych na drogach III standardu ZUD, równocześnie z drogami I z (i ewentualnie I z standardu ZUD), jest Rejon nr 1, przedstawiony w Załączniku nr 3.4.1.

Wykonawca zobowiązany jest skierować do działań w Rejonie nr 1 jedną pługoposypywarkę, z zadaniem prowadzenia tamże działań zimowych (usuwanie śniegu i/lub śliskości) w sposób ciągły, do czasu uzyskania przejezdności, oczekiwanej dla tego standardu, przy uwzględnieniu stanu technicznego nawierzchni tych dróg i warunków miejscowych, w tym szczególnie utrudnień w pracy sprzętu specjalistycznego, spowodowanych głównie parkującymi na tych drogach pojazdami.

Pługoposypywarka, wyznaczona do usuwania śniegu i/lub śliskości działań zimowych na drogach III standardu ZUD w I rzucie, po wykonaniu przydzielonego jej zadania, winna być następnie niezwłocznie przesunięta przez Wykonawcę do działań zimowych w drugim i ewentualnie kolejnych rzutach, na drogach tego samego (III) standardu w innym umownym Rejonie, przy dotrzymaniu obowiązującej w tym względzie kolejności.

Zamawiający może jednak podjąć decyzję o skierowaniu ww. pługoposypywarki do pracy na drogach wyższych standardów.

Po zakończeniu działań zimowych na drogach I<sub>p</sub>, I<sub>z</sub> i II standardu ZUD, Wykonawca jest zobowiązany do niezwłocznego przesunięcia pługoposypywarek do usuwania skutków zjawisk zimowych na drogach III standardu ZUD w pozostałych umownych Rejonach, na których jeszcze tej czynności nie podjęto.

Działania sprzętowe na drogach III standardu ZUD w poszczególnych Rejonach należy prowadzić do czasu ich udrożnienia zimowego, opisanego przez standard, lub decyzji Zamawiającego o wstrzymaniu lub zakończeniu tych działań.

Ustalenie kolejności Rejonów do podjęcia tamże działań, w drugim i dalszych rzutach, należy do Zamawiającego.

Jeżeli Zamawiający nie ustanowi innej kolejności, przyjmuje się, że winna być ona zgodna z postępującą numeracją Rejonów:

1) Rejon nr 1, 2) Rejon nr 2, 3) Rejon nr 3.....9) Rejon nr 9.

Wstępnie obowiązuje również zasada: jedna pługoposypywarka - jeden Rejon, w przypadku możliwości użycia w jednym czasie większej liczby sprzętu do pracy na drogach III standardu ZUD, Zamawiający i Wykonawca mogą dokonać innych uzgodnień w tym zakresie.

Zamawiający zastrzega sobie prawo do:

- zmiany wstępnie wyznaczonego Rejonu, od którego Wykonawca winien rozpocząć usuwanie skutków zjawisk zimowych na drogach III standardu ZUD,
- zmiany kolejności Rejonów wyznaczonych do działań zimowych w następnych rzutach,
- podjęcia decyzji o czasowym odstąpieniu od stosowania się do przyjętej wyżej zasady organizacji pracy na drogach III standardu ZUD, także na wniosek Wykonawcy, w przypadku wystąpienia trudnych warunków zimowych (silne opady śniegu, gołoledź, marznący deszcz), gdyż w takiej sytuacji priorytet mają drogi wyższych standardów ZUD.

Wykonawca musi liczyć się z istotnym utrudnieniem, a nawet niemożliwością wykorzystania w działaniach zimowych, w szczególności przy odśnieżaniu, na niektórych drogach III standardu ZUD, zwłaszcza osiedlowych, wąskich, z parkującymi jedno- lub dwustronnie pojazdami, typowych pługoposypywarek, a tym samym z koniecznością użycia w takich warunkach miejscowych innego sprzętu, pozwalającego na możliwie skuteczne usuwanie tamże śniegu i śliskości.

W tym kontekście przydatne mogą być np.:

- pługoposypywarka, o mniejszych, niż typowa jednostka tego sprzętu specjalistycznego, gabarytach, pozwalających na możliwie sprawny przejazd, w ustawieniu roboczym, po drogach wąskich lub przewężonych parkującymi pojazdami (typowe drogi osiedlowe);  
pługoposypywarka jw. powinna być wyposażona w pług, zbiornik na środki uszorstniające (piasek), środki chemiczne (suche lub nawilżone) lub mieszanek tych środków, zbiornik na solankę, sterowanie pracą pługoposypywarki z kabiny kierowcy-operatora;  
rozliczenie pracy ww. (mniejszej) pługoposypywarki – wg stawki jednostkowej [zł/km] ustalonej w umowie dla typowej ((dużej) pługoposypywarki;
- ładowarka (uwaga o gabarytach jw. odpowiednio) – rozliczenie pracy wg stawki jednostkowej [zł/godz.], ustalonej w umowie dla ładowarki i zweryfikowanego przez Zamawiającego czasu pracy [godz.] sprzętu jw. przy usuwaniu skutków zjawisk zimowych,
- mikrociągnik z osprzętem zimowym do usuwania śniegu (pług) i posypywania środkami do usuwania śliskości (rozsiewacz, rozsypywacz) (uwaga o gabarytach jw. odpowiednio) – rozliczenie pracy wg stawki jednostkowej, ustalonej w umowie dla ładowarki i zweryfikowanego przez Zamawiającego czasu pracy [godz.] sprzętu jw. przy usuwaniu skutków zjawisk zimowych.

pod warunkiem wyposażenia jednostek sprzętu jw. w urządzenia GPS (lokalizatory i czujniki pracy – wg wymagań Zamawiającego) i włączenia w system monitoringu satelitarnego GPS.

Zamawiający zwraca uwagę, że nieusunięcie w odpowiednim czasie śniegu z dróg osiedlowych, szczególnie o charakterze jw., w określonych warunkach meteorologicznych i drogowych, może skutkować powstaniem śniegu zajeżdżonego (zagęszczonego) lub naboju śnieżnego (śniegu zlodowaciałego), których usunięcie może już stanowić istotny problem.

Szczególnym utrudnieniem dla ruchu pojazdów są wyboje i koleiny śnieżne / lodowe na jezdni, powstałe wskutek nieusuwania bieżącej warstwy świeżego / luźnego śniegu, a jednocześnie poruszania się pojazdów w zasadzie tym samym (jednym) torem jazdy, co jest charakterystyczne właśnie dla wielu dróg

osiedlowych, wąskich lub zawężonych przez parkujące pojazdy - z uwagi na niskie przewieszenie podwozia nad warstwą (bruzdą) ubitego, często już zlodowaciałego śniegu.

Wykonawca jest zobowiązany nie dopuszczać do powstania na drogach sytuacji, o której mowa powyżej.

Jeżeli jednak, wskutek uwarunkowań meteorologicznych (np. długotrwałe, intensywne opady śniegu) i drogowych (stosunkowo duży ruch pojazdów, wąskie drogi → jeden tor jazdy itd.) takich sytuacji nie uda się uniknąć, Wykonawca winien możliwie niezwłocznie usunąć powstałe wyboje i koleiny – do wykonania tej czynności może być jednak już konieczne użycie np. ładowarki (koparko-ładowarki).

Wykonawca jest zobowiązany do zgłoszenia Zamawiającemu każdego przypadku użycia ładowarki, z określeniem celu, miejsca i przewidywanego czasu rozpoczęcia jego pracy, a następnie złożenia informacji o zakończeniu tej pracy i jej efektach.

Zamawiający zastrzega sobie prawo do weryfikacji pracy sprzętu jw.

Wykonawca winien szczególnie starannie prowadzić usuwanie śniegu i śliskości na drogach bez chodnika, o charakterze ciągów pieszo-jezdnych, m.in. ul. Starzyńskiego, ul. Sosabowskiego, ul. KEN (Konarskiego – Szarych Szeregów), ul. Kossaka, ul. Partyzantów, ul. Kazimierza Wlk. – dojazd do stacji Pogotowia Ratunkowego, ul. Kazimierza Wlk. boczna – dojazd od Owocowej do budynków nr 90-124, ul. Marcinkowskiego – dojazd do zespołu garaży, ul. Walczaka – dojazd do II Oddziału Szpitala, ul. Walczaka – dojazd do budynków nr 38, 40 i 40a-d i na innych drogach o tym charakterze – przy uwzględnieniu przyznanego im standardu ZUD.

Rozpoznanie ciągów pieszo-jezdnych przez kierującego pługoposypywarką nie powinno stanowić problemu: widoczny brak chodnika, brak oznakowania pionowego zakazującego ruchu pieszych itp.

Na takich drogach / ciągach śnieg winien być odgarniany możliwie maksymalnie poza krawężnik drogi lub na jej pobocze, natomiast posypywanie środkami do likwidacji śliskości wykonane na jak największej jej szerokości, co powinno pozwolić na możliwie bezpieczne, niekolizyjne z ruchem pojazdów, poruszanie się pieszych skrajnym, choć nie wydzielonym krawężnikiem (różnica poziomów) pasem takiej drogi.

W sytuacji wystąpienia opadów śniegu, prace zimowe należy prowadzić w czasie trwania tych opadów i czynności te powtarzać – bez nieuzasadnionych przerw, do momentu usunięcia ostatniej warstwy śniegu, po ustaniu opadów, i osiągnięciu wymaganych standardów ZUD.

Jeżeli występuje zagrożenie śliskością pośniegową, odśnieżanie jezdni należy prowadzić z jednoczesnym posypywaniem, możliwie na całej długości i szerokości, środkami chemicznymi, uszorstniającymi lub ich mieszankami, stosownie do ich skuteczności w określonych warunkach zimowych i obowiązującego na danych drogach standardu ZUD.

Do usuwania śliskości na jezdniach dróg I<sub>p</sub>, I<sub>z</sub> i II standardu ZUD, Wykonawca winien użyć środków chemicznych lub mieszanki środków uszorstniających i chemicznych.

Do usuwania śliskości na jezdniach dróg III standardu ZUD, Wykonawca winien użyć mieszanki środków uszorstniających i chemicznych, z tym, że w przypadku opadów marznącego deszczu dopuszcza się zastosowanie samych środków chemicznych.

W żadnym przypadku nie jest dozwolone stosowanie środków chemicznych w celu stopnienia warstwy (świeżo spadłego) śniegu, zamiast czynności wcześniejszego usunięcia pługiem wierzchniej warstwy świeżego opadu i posypania tymi środkami już tylko warstewki śniegu pozostającej po przejściu pługa.

Sól, rozsypana na warstwie śniegu zbyt dużej miąższości, ma ograniczone możliwości dotarcia do nawierzchni jezdni – raczej zawiesi się w tej warstwie i zostanie w niej zakumulowana w postaci rozpuszczonej. Tego rodzaju działania są nieskuteczne, gdyż ich cel, tj. niedopuszczenie do przywarcia do nawierzchni jezdni warstwy śniegu poprzez chemiczne obniżenie jego temperatury zamarzania, szczególnie w strefie styku z tym podłożem, a tym samym zapobieżenie lub ograniczenie śliskości pośniegowej, nie zostanie osiągnięty. Negatywnym skutkiem może być również istotnie zwiększenie zagrożenia dla środowiska naturalnego, w sytuacji, gdy tak zasolona warstwa śniegu zostanie następnie odgarnięta pługiem poza jezdnię, szczególnie na tereny zielone.

Mechaniczne zwalczanie śliskości przy użyciu środków chemicznych lub ich mieszanki ze środkami uszorstniającymi musi być tak prowadzone, aby posypana nimi była jezdni na możliwie największej szerokości, ale ich rozrzut nie wychodził poza tę jezdnię (względny ochrony środowiska).

Uwaga powyższa dotyczy również stosowania / rozsypania środków chemicznych w czasie działań zapobiegawczych.

Wykonawca, przy doborze asortymentowo właściwych środków do usuwania śliskości na drogach, winien uwzględniać rodzaj wywołującego ją zjawiska meteorologicznego (rodzaj śliskości), istniejące aktualnie warunki meteorologiczne, w tym temperaturę powietrza, temperaturę przy nawierzchni jezdni, wilgotność powietrza, stan nawierzchni jezdni, wymogi przypisanego drogom standardu ZUD oraz charakter powstałych już utrudnień i zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego.

W przypadku braku efektywności użycia środków chemicznych, wynikającej z braku lub istotnie ograniczonej ich skuteczności w określonych niskich temperaturach, dopuszcza się zastosowanie na drogach o nawierzchni twardej, wszystkich standardów ZUD, wyłącznie środków uszorstniających.

W przypadku zablokowania lub istotnego ograniczenia przejezdności dróg z przyczyn wynikających z warunków zimowych, Wykonawca niezwłocznie podejmie skuteczne działania interwencyjne w celu przywrócenia tym drogom przejezdności.

Na polecenie Zamawiającego, Wykonawca winien podjąć stosowne działania interwencyjne, umożliwiające służbom ratowniczym (Pogotowie Ratunkowe, Straż Pożarna, Pogotowie Energetyczne, Pogotowie Wodno-Kanalizacyjne itd.) i ds. bezpieczeństwa i porządku publicznego (Policja, Straż Miejska) dojazd w trudnych warunkach zimowych do miejsc zdarzeń (kolizje, wypadki, pożary, awarie sieci energetycznej, wodnej, kanalizacyjnej i inne), osób poszkodowanych, chorych i niepełnosprawnych oraz w innych uzasadnionych przypadkach.

Wykonawca winien podjąć działania interwencyjne również po zgłoszeniu takiej potrzeby przez kierującego akcją ze strony ww. służb - po powiadomieniu Zamawiającego (aspekt formalno-informacyjny).

Otrzymując zgłoszenia o podjęcie działań o charakterze interwencyjnym, Wykonawca winien bezwzględny priorytet nadawać tym, które dotyczą ratowania życia, zdrowia i mienia ludzkiego, w tej kolejności.

W innych przypadkach, przy zbiegu czasowym wniosków o działania interwencyjne ze strony różnych służb, Wykonawca może, uwzględniając ich wagę i opierając się na swoim dotychczasowym doświadczeniu w rozwiązywaniu podobnych problemów podczas prowadzonego przez siebie zimowego utrzymania dróg w obszarach miejskich, podjąć samodzielnie właściwą decyzję o kolejności tych działań, lub, jeżeli potrzebuje w tym względzie konsultacji, w porozumieniu z Zamawiającym.

Zimowemu utrzymaniu podlegają także pętle autobusowe, służące komunikacji miejskiej (autobusowej), znajdujące się w obrębie dróg lub ich bliskim sąsiedztwie, które winny być odśnieżane i/lub posypywane środkami do usuwania śliskości równocześnie z wykonywaniem tych czynności na drogach, na których / przy których są zlokalizowane.

Stosowne działania w tym zakresie, w trudnych warunkach zimowych i problemach manewrowo-ruchowych taboru komunikacyjnego na pętli, Wykonawca winien podjąć możliwie niezwłocznie również po zgłoszeniu takiej potrzeby przez dyspozytora Miejskiego Zakładu Komunikacji.

Dojazdy do Głównych Punktów Zasilania w Energię (GPZ), wskazanych przez Przedsiębiorstwo Energetyczne ENEA, a położonych przy ulicach Olimpijskiej, Przemysłowej, Szarych Szeregów, Słowiańskiej, Warszawskiej i Mosiężnej (Załącznik nr 2.6 do umowy), winny być oczyszczane ze śniegu i oblodzenia nie później, niż przed ukończeniem działań na drogach II standardu ZUD.

Jeżeli jednak wcześniej, po otrzymaniu od przedsiębiorstwa energetycznego zgłoszenia o trudnościach w dojeździe do wskazanego GPZ, w którym wystąpiła awaria, Zamawiający wyda stosowne polecenie usunięcia śniegu i/lub śliskości na dojeździe do tego GPZ, Wykonawca jest zobowiązany do niezwłocznego podjęcia tych działań zimowych.

Zatoki autobusowe traktowane są jako miejsca decydujące o możliwości ruchu, szczególnie istotne, że są elementem infrastruktury komunikacji zbiorowej. Ewentualne problemy w korzystaniu z zatok, zwłaszcza brak możliwości wyjazdu z zatoki (zaspas śnieżna, śliskość) i kontynuowania jazdy, mogą prowadzić do powstania istotnych utrudnień, w tym okresowych przerw w kursowaniu autobusów, a nawet do częściowego lub całkowitego paraliżu komunikacji autobusowej na niektórych liniach.

Oczyszczanie ze śniegu zatok komunikacji miejskiej autobusowej należy zasadniczo prowadzić równocześnie z wykonywaniem tej czynności na przyległych do tych zatok skrajnych, prawych pasach ruchu na jezdni.

Podczas pierwszego przejazdu pługoposypywarki odśnieżany winien być pas jezdni od środka drogi.

Czynności oczyszczenia zatoki komunikacyjnej ze śniegu Wykonawca winien podjąć się możliwie już w kolejnym przejeździe roboczym w tym samym kierunku, po pasie jezdni przyległym do zatoki, szczególnie, jeżeli pozostała tam warstwa śniegu odgarniętego przez pług przy pierwszym przejeździe.

W zależności od natężenia opadów oraz sytuacji na jezdni i w zatoce, czynności odśnieżające zatokę

należy powtarzać do uzyskania właściwych warunków użytkowania jej przez autobusy, w taki jednak sposób, aby nie nastąpiło to kosztem powstania utrudnień dla ruchu pasażerskiego, wskutek odgarnięcia nadmiernej ilości śniegu na strefę wsiadania / wysiadania pasażerów.

Wykonawca winien na bieżąco monitorować sytuację w zatokach autobusowych i podejmować stosowne działania dla ich właściwego utrzymania, w tym szczególnie poprzez odpowiednią organizację pracy pługoposypywarek.

Wskazane jest, aby kierowcy pługoposypywarek otrzymali dyspozycję, jeżeli jest taka potrzeba i jest to możliwe w danych warunkach drogowych, przystępowania do czynności oczyszczania i/lub doczyszczania zatok autobusowych ze śniegu, z posypaniem środkami do usuwania śliskości (jeżeli je posiada w zbiorniku) również podczas przejazdów „nieroboczych” w ich sąsiedztwie, np. przy powrocie na bazę / wyjeździe z bazy, podczas przejazdów w inny obszar miasta – nawet jeżeli zatoki te nie znajdują się w ich nominalnym (stałym) rejonie działania.

Zabiegi takie nie wymagają szczególnego nakładu pracy i nie powodują zauważalnej straty czasu w odniesieniu do czasu bezpośredniego przejazdu, gdyż dotyczą wykonania czynności odśnieżania i ewentualnie posypania (również zużycie środków będzie niewielkie) zatok przy tzw. okazji, po drodze do docelowego miejsca (ulicy, rejonu, bazy). Działania te mogą natomiast pozwolić na szybsze uzyskanie właściwych warunków korzystania z tych zatok przez autobusy i pasażerów.

W przypadku intensywnych i/lub ciągłych opadów śniegu, jeżeli z uwagi na konieczność zachowania ciągłości w odśnieżaniu zasadniczej jezdni, właściwe utrzymanie zatok autobusowych przy wykorzystaniu pługoposypywarek może być istotnie utrudnione. Wykonawca jest zobowiązany – na polecenie Zamawiającego - do podjęcia oczyszczania ze śniegu i błota pośniegowego wskazanych przez Zamawiającego zatok autobusowych przy użyciu ładowarki.

W szczególnie trudnej sytuacji w zatokach komunikacyjnych, Zamawiający może podjąć decyzję o skierowaniu do tego zadania jednej z pługoposypywarek.

Działania, o których mowa powyżej, mogą nastąpić również na wniosek Wykonawcy, który jest zobligowany do poinformowania Zamawiającego o wystąpieniu trudności w utrzymaniu zatok jw.

Zatoki (pasma) postojowe dla samochodów podlegają utrzymaniu zimowemu, tj. odśnieżaniu i usuwaniu śliskości, pod warunkiem, że Zamawiający, przez doprowadzenie (np. ustawienie właściwego oznakowania drogowego i jego egzekwowanie, akcje doraźne itp.) do opuszczenia zatok przez parkujące samochody na niezbędny czas, umożliwi Wykonawcy mechaniczne wykonanie tych czynności.

W każdym takim przypadku, czas (rozpoczęcia) i zakres oczyszczania takich zatok (pasm) postojowych, zostaną indywidualnie uzgodnione między Zamawiającym a Wykonawcą.

Zamawiający zastrzega sobie prawo - po stwierdzeniu zalegania na chodnikach, w tym szczególnie wąskich i/lub z przystankami komunikacyjnymi, oraz w zatokach autobusowych, nagarniętego przez pługoposypywarki (lub inny sprzęt Wykonawcy) w nadmiernej ilości śniegu, lodu itp., powodujących utrudnienia, odpowiednio, dla pieszych i/lub pasażerów oraz pojazdów komunikacji autobusowej – do polecenia Wykonawcy przywrócenia drożności wskazanych chodników i zatok autobusowych, w ustalonym przez Zamawiającego terminie (zasadniczo niezwłocznie) i zakresie (wykaz chodników i zatok), przy uwzględnieniu rzeczywistych, w danym czasie, warunków meteorologicznych i drogowych, a tym samym obciążenia sprzętowego Wykonawcy i aktualnych możliwości podjęcia tych prac.

W przypadku wykazania jednak przez Zamawiającego, że przyjęty przez Wykonawcę sposób (technologia) prowadzenia odśnieżania, był niewłaściwy i nie znajdował uzasadnienia w wielkości, intensywności, porze wystąpienia i czasie trwania opadów śniegu, Wykonawca dokona niezwłocznego usunięcia skutków nadmiernego zasypania wskazanych przez Zamawiającego chodników i/lub zatok w określonym przez niego terminie i na własny koszt.

Przez brak uzasadnienia, o którym mowa powyżej, należy rozumieć sytuację, gdy Wykonawca, uwzględniając wielkość, natężenie, czas trwania opadów oraz porę doby ich wystąpienia, w odniesieniu do:

- chodników: mógł i winien był odłożyć śnieg w strefie przykrawężnikowej jezdni i ewentualnie na sąsiadującym z nią paśmie chodnika, bez powodowania jednak utrudnień dla pieszych, natomiast skutkiem rzeczywistych działań Wykonawcy było zasypanie śniegiem danego chodnika, na całej szerokości lub znacznej jego części, szczególnie gdy już udrożnionego / oczyszczonego ze śniegu, co skutkowało powstaniem istotnych utrudnień dla pieszych;
- zatok autobusowych: zaniechał, mimo kolejnych przejazdów po drogach, przy których są położone,

i sprzyjających warunków meteorologicznych i drogowych, możliwie bieżącego usuwania z zatok śniegu, szczególnie nagarniętego tu podczas wcześniejszego oczyszczaniu pasów jezdni przyległych do zatok, w następstwie czego nagromadziła się w ich obszarze nadmierna ilość śniegu, a skutkiem takich działań Wykonawcy było nieusunięcie / pozostawienie nadmiernej ilości śniegu w danej zatoce, w strefach wjazdu i wyjazdu, istotnie utrudniającego korzystanie z niej przez autobusy, oraz w paśmie styku (krawędzi) zatoki i peronu i/lub na samym peronie przystankowym – istotnie utrudniającego pasażerom wsiadanie i wysiadanie do/z autobusu.

Wykonawca jest zobowiązany, w ciągu 24 godzin po ustąpieniu opadów śniegu, do przeglądu zatok postojowych Strefy Płatnego Parkowania pod kątem widocznych utrudnień dla ich użytkowników w korzystaniu z tych zatok, spowodowanych ewentualnym nagarnięciem śniegu przez pługoposypywarę (lub inny sprzęt Wykonawcy) na zatokę lub pasmo postojowe PSP, przyległe do odśnieżanego pasa jezdni. Jeżeli taka sytuacja wystąpiła, Wykonawca winien możliwie niezwłocznie podjąć działania w celu usunięcia (wyciągnięcia i przemieszczenia) tego śniegu poza zatokę postojową.

W przypadku jednak, gdy stopień przysypania śniegiem stanowisk postojowych w strefie SPP, wymagający podjęcia działań interwencyjnych jw., nie ma swojego uzasadnienia w wielkości, natężeniu i czasie trwania opadów oraz porze doby ich wystąpienia, a także w uwarunkowaniach lokalizacyjnych (umiejscowieniu) zatoki lub pasma postojowego PSP, Wykonawca dokona ich oczyszczenia niezwłocznie i na własny koszt.

Utrzymaniu zimowemu podlegają również 2 parkingi przy cmentarzu komunalnym przy ul. Żwirowej: drogi dojazdowe, przejazdowe i wyjazdowe oraz zatoki z miejscami postojowymi.

Odśnieżanie i/lub usuwanie śliskości prowadzone będzie wg potrzeb, na polecenie wydane przez Zamawiającego (telefon, telefaks, poczta elektroniczna) – zasadniczo po usunięciu skutków zjawisk zimowych na drogach I<sup>p</sup> - II standardu ZUD.

Odśnieżaniu podlegają:

- parking stary:

drogi komunikacyjne i zatoki postojowe w pełnym zakresie;

- parking nowy:

drogi komunikacyjne: w pełnym zakresie, na odcinkach przejazdowych między zatokami winny być oczyszczone do linii wyznaczonej skrajnią (grzbietami) kaskad tworzących poszczególne miejsca postojowe;

4 kolejne rzędy zatok postojowych, 18-stanowiskowych, liczone od ogrodzenia Cmentarza z bramą wejściową: do uzupełniającego (względem żądanego zakresu oczyszczenia ze śniegu dróg komunikacyjnych jw.), mechanicznego i/lub ręcznego oczyszczenia poszczególne stanowiska tych zatok w strefie wewnętrznej kaskad.

Posypaniu mieszaną środków chemicznych i uszorstniających podlegają w zakresie pełnym wszystkie drogi komunikacyjne i wskazane wyżej zatoki postojowe – po ich wcześniejszym odśnieżeniu.

Wykonawca winien, w zakresie na jaki pozwala roboczy dostęp pługoposypywarce (ewentualna przeszkoda: głównie parkujące pojazdy) i możliwość odłożenia śniegu poza krawężnik (ewentualna przeszkoda: wąski, przyległy do jezdni, chodnik), prowadzić oczyszczanie ze śniegu, błota pośniegowego i lodu pasa przykrawężnikowego jezdni, w tym możliwie starannie w strefie przejść dla pieszych.

Tego rodzaju czynności sprzętowe winny być konsekwentnie realizowane przez Wykonawcę możliwie już podczas zasadniczych działań zimowych, natomiast dokończenie oczyszczania (doczyszczania) jezdni w zakresie jw., w miejscach i na odcinkach tego wymagających - w warunkach ograniczonego ruchu pojazdów, zwłaszcza w porze późnowieczorno-nocnej.

Niedopuszczalne jest prowadzenie prac zimowych pod „prąd”, tzn. niezgodnie z obowiązującym na danej jezdni lub pasie ruchu kierunkiem jazdy.

W szczególnych jednak sytuacjach, przy odpowiednim zabezpieczeniu ze strony Policji, możliwy jest dojazd do miejsc wymagających interwencji służb zimowego utrzymania przy jeździe w kierunku przeciwnym do nominalnie obowiązującego na danej drodze – przy zachowaniu szczególnej ostrożności.

W każdym takim przypadku, odpowiedzialność za ewentualne zdarzenia wynikające z jazdy pod „prąd” spoczywa na Wykonawcy.

W przypadku wystąpienia zagrożenia ze strony zjawisk zimowych, Wykonawca ma obowiązek zapewnić nieutrudniony i bezpieczny dojazd do oddziałów Samodzielnego Publicznego Szpitala Wojewódzkiego

i Pogotowia Ratunkowego na terenie miasta, łącznie z prowadzającymi do ww. obiektów drogami wewnętrznymi:

- Oddziały Szpitalne przy ul. Dekerta:  
usytuowane są bezpośrednio przy drodze głównej, objętej IZ standardem ZUD,
- Oddziały Szpitalne przy ul. Walczaka: usytuowane są w sąsiedztwie drogi głównej (odcinek pomiędzy ul. Pomorską a ul. Bierzarina), objętej IZ standardem ZUD; konieczne jest jednak zapewnienie uzupełniającego dojazdu drogą wewnętrzną, prowadzącą, po zjeździe z drogi głównej, poprzez torowisko tramwajowe (przejazd), do bramy wjazdowej na posesję szpitalną (utrzymanie zimowego dróg wewnętrznych za bramą jw. należy już do służb gospodarczych Szpitala); do utrzymania ponadto prowizoryczna zatoka postojowa, wykonana z płyt prefabrykowanych, po lewej stronie tej drogi; do utrzymania zimowego przynależy również odnoga drogi wewnętrznej jw., biegnąca równolegle do ul. Walczaka (wzdłuż zespołu przychodni przyszpitalnych) do drugiej (drugorzędnej) bramy wjazdowej na teren Szpitala – na pełnej szerokości między chodnikiem a terenem zielonym (wraz z pasmem wykorzystywanym na miejsca postojowe); łączna długość ww. drogi wewnętrznej i jej odnogi: ok. 270 m.  
w przypadku wystąpienia takiej konieczności (duża zajętość parkującymi pojazdami w ciągu dnia), zatoki i miejsca postojowe należy doczyścić w trybie uzupełniającym (mechanicznie i/lub ręcznie), najpóźniej w terminie do godziny 06 dnia następnego; jeżeli i w tym przypadku wystąpi brak możliwości wykonania tej czynności, fakt ten Wykonawca winien zgłosić Zamawiającemu po zakończeniu danej zmiany nocnej;
- Pogotowie Ratunkowe przy ul. Kazimierza Wielkiego, usytuowane w sąsiedztwie drogi głównej (odcinek pomiędzy ul. Roosevelta a ul. Chodkiewicza), objętej IZ standardem ZUD: konieczne jest zapewnienie uzupełniającego dojazdu - po zjeździe z drogi głównej jw., poprzez torowisko tramwajowe (przejazd) i skręcie w lewo - drogą wewnętrzną (ciąg pieszo-jezdny), prowadzącą wzdłuż tego torowiska, na kierunku od ul. Chodkiewicza do ul. Roosevelta; utrzymaniu podlega cała droga (ciąg jw.) o łącznej długości ok. 340 m.

### **Standardy ZUD a obowiązek utrzymania ciągłości działań zimowych**

Wykonawca jest zobowiązany do prowadzenia działań zimowych na drogach objętych I p - III standardem ZUD, mających na celu usunięcie śliskości i śniegu, w sposób ciągły, do czasu osiągnięcia tych standardów lub podjęcia przez Zamawiającego ewentualnej decyzji o czasowym wstrzymaniu, ograniczeniu lub zakończeniu działań zimowych, o której mowa poniżej.

Wykonawca musi zatem kontynuować działania zimowe bez nieuzasadnionych przerw - tak, aby w jak najkrótszym czasie, niezależnie od terminów wyznaczających dopuszczalny czas na osiągnięcie ustalonych dla danych dróg standardów ZUD (Załącznik nr 3.7 do umowy), osiągnąć stan nawierzchni jezdni odpowiadający tym standardom.

Jeżeli zatem Wykonawca, wcześniej, niż to wynika z czasów określonych dla danego standardu ZUD, osiągnie wymagany stan zimowy nawierzchni jezdni dróg nim objętych, nie może własną decyzją, bez uzgodnienia z Zamawiającym, przerywać lub ograniczać działań zimowych, motywując ją tym, że dysponuje jeszcze wystarczającym czasem na doprowadzenie jezdni dróg niższych standardów ZUD do określonego dla nich stanu nawierzchni.

Uwzględniając charakter publiczny zamówienia, cel, któremu ma służyć (usunięcie / zwalczanie złagodzenie skutków zjawisk zimowych, bezpieczeństwo ruchu drogowego), ustala się, że Wykonawca, po zrealizowaniu zadania na drogach wyższego standardu ZUD, ma obowiązek, bez zbędnej zwłoki, kierowania / przekierowywania pługoposypywarek na drogi niższego standardu.

Wykonawca musi być więc organizacyjnie, sprzętowo i kadrowo przygotowany do prowadzenia działań zimowych na drogach w granicach administracyjnych Gorzowa Wlkp. w sposób ciągły, do osiągnięcia, w możliwie najkrótszym czasie, docelowego stanu zimowego nawierzchni tych dróg, opisanego, przyjętym dla nich, standardem ZUD.

Oznacza to, że w czasie prowadzonych działań zimowych, przerwy w pracy pługoposypywarek są uzasadnione tylko z przyczyn technologicznych (powrót na bazę pod załadunek środków) lub organizacyjnych (przerwy na posiłek, zmiana kierowców).



W przypadku awarii pługoposypywarki, Wykonawca winien zgłosić ją Zamawiającemu możliwie niezwłocznie po jej wystąpieniu. Zamawiający zastrzega sobie prawo żądania udokumentowania każdej takiej awarii.

Awaria pługoposypywarki jest okolicznością potwierdzającą przyczynę braku jej pracy w danym czasie, jest jednak bez znaczenia dla oceny wywiązania się Wykonawcy ze swoich obowiązków przy realizacji usługi.

W przypadku wystąpienia intensywne, długotrwałych opadów śniegu lub opadów śniegu z zawiejami lub zamieciami, wywołanymi wiatrami z silnymi podmuchami, powodującymi tworzenie się zasp śnieżnych na drogach – zasadniczo odstępuje się od określania wymiaru czasowego osiągnięcia stanu nawierzchni, określonego standardem.

W przypadku skrajnie niekorzystnych i niestabilizowanych warunków meteorologicznych osiągnięcie i utrzymanie na drogach standardu docelowego może być niemożliwe.

Organizację działań zimowych należy wówczas dostosować do aktualnych, zmieniających się warunków na drogach i priorytetów uzgodnionych z Zamawiającym.

W sytuacji wystąpienia długotrwałych, intensywne opadów śniegu bądź opadów śniegu połączonych z silnymi wiatrami z podmuchami, powodującymi tworzenie się zasp śnieżnych na drogach, lub gołoledzi, Wykonawca winien koncentrować działania zimowe na zapewnieniu przejezdności dróg o największym znaczeniu komunikacyjnym, objętych I<sup>p</sup> i I<sup>z</sup> standardami ZUD, aż do pełnego opanowania sytuacji na nich. Wykonawca winien, w drugiej kolejności, przystąpić do likwidacji skutków zimy na drogach objętych II standardem ZUD, w trzeciej kolejności – na drogach objętych III standardem ZUD.

W sytuacji wystąpienia opadów śniegu w wymiarze katastrofalnym, np. długotrwałych burz śnieżnych, nieustannie niweczących efekty odśnieżania dróg, Wykonawca winien koncentrować działania na zapewnieniu w pierwszej kolejności przejezdności dróg tranzytowych przez miasto oraz głównych tras miejskiej komunikacji autobusowej, tj. objętych I<sup>p</sup> standardem ZUD, poprzez ciągłe usuwanie na nich skutków zjawisk zimowych, aż do pełnego opanowania sytuacji na nich.

Wykonawca winien, w drugiej kolejności, przystąpić do działań zimowych na drogach objętych I<sup>z</sup> standardem ZUD, w trzeciej kolejności – na drogach objętych II standardem ZUD, w czwartej kolejności – na drogach objętych III standardem ZUD.

Nie są dopuszczalne, z wyjątkiem przypadków opadów śniegu o znamionach katastrofalnych (zima bardzo ciężka), przerwy w ruchu pojazdów na drogach I<sup>p</sup> i I<sup>z</sup> standardu zimowego utrzymania, spowodowane warunkami zimowymi, z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy, co musi być wykazane przez Zamawiającego – przez czas dłuższy niż 1 godz.

Wykonawca jest zobowiązany do utrzymywania ścisłej współpracy z Policją - w zakresie udrażniania ważniejszych dróg, w tym szczególnie o charakterze tranzytowym przez miasto, i Miejskim Zakładem Komunikacji (MZK) – w odniesieniu do dróg, po których przebiegają główne linie (trasy) komunikacji autobusowej.

Zamawiający zastrzega sobie prawo do podjęcia decyzji o:

- 1) czasowym wstrzymaniu działań zimowych,
- 2) ograniczeniu działań zimowych do określonych ulic, rejonów lub obszarów miasta,
- 3) ograniczeniu ilości użytych w działaniach jednostek sprzętu (pługoposypywarek),
- 4) przesunięciu jednostek sprzętu (pługoposypywarek) między ulicami objętymi różnymi standardami,
- 5) zakończeniu działań zimowych,

w każdym czasie, przyjmując na siebie, stosownie do przedmiotu, zakresu i czasu podjęcia tej decyzji, odpowiedzialność za ewentualne jej skutki.

Prędkość jazdy pługoposypywarek w czasie wykonywania czynności związanych z zimowym utrzymaniem winna być uwzględniać:

- stan techniczny jezdni,
- rodzaj wykonywanej czynności (odśnieżanie, sypanie),
- natężenie ruchu i bieżącą sytuację na drodze,
- charakter zabudowy w sąsiedztwie drogi,
- wzajemne usytuowanie jezdni i chodników (przyległe bezpośrednio, oddzielone pasem zieleni lub innym, brak chodnika),
- lokalizację zatok autobusowych i postojowych,
- rodzaj i przebieg zjawisk meteorologicznych,

- pieszych, poruszających się po chodnikach położonych wzdłuż jezdni i w sąsiedztwie przejść dla pieszych (niedopuszczalne jest ich obsypywanie śniegiem, błotem pośniegowym itp.)
  - ewentualnie inne istotne uwarunkowania,
- i nie powinna przekraczać prędkości dopuszczalnej na terenie zabudowanym (50 km/h w godz. 05:00 – 23:00; 60 km/h w godz. 23:00 – 05:00) oraz na odcinkach dróg, na których prędkość ta jest ograniczona znakami drogowymi.

#### Drogi IV standardu ZUD

Zamawiający prowadzi będzie rozeznanie (monitoring) sytuacji w zakresie przejezdności dróg gruntowych i innych traktów komunikacyjnych, objętych IV standardem ZUD, i jeżeli wystąpi taka konieczność, wyda Wykonawcy polecenie podjęcia także określonych działań zimowych.

Zasadniczym celem działań zimowych na drogach gruntowych jest utrzymanie ich przejezdności.

Dla uniknięcia przypadku uszkodzenia nawierzchni drogi gruntowej lub uszkodzenia sprzętu (pługa), czynności odśnieżania, nie prowadzi się do odkrycia „czarnej” nawierzchni, ale do uzyskania „białej” nawierzchni drogi, poprzez usunięcie warstwy świeżego (luźnego) śniegu, z pozostawieniem możliwie równej warstwy śniegu zagęszczonego i przy dopuszczalnej cienkiej warstwie błota pośniegowego – nie utrudniających ruchu pojazdów.

Z uwagi na wskazane wyżej trudności w odśnieżaniu dróg gruntowych, zakłada się podjęcie działań zimowych na tych drogach szczególnie po obfitych opadach śniegu – w takiej sytuacji, przy dość grubej pokrywie śniegu, zalegającego na drodze, użycie pługa jest możliwe bezpieczne (nie grozi jego uszkodzeniem).

W przypadku powstania śliskości pośniegowej, „białą” nawierzchnię drogi należy uszorstnić na całej długości.

Działania sprzętowe mogą być podjęte również po wystąpieniu śliskości, szczególnie gołoledzi i opadów marnącego deszczu: nawierzchnię drogi należy uszorstnić na całej szerokości i długości.

Usuwanie śliskości na drogach gruntowych winno odbywać się poprzez rozsypywanie wyłącznie środków uszorstniających (kruszywa).

Wykonawca winien liczyć się z koniecznością użycia na niektórych drogach gruntowych, obok lub zamiast pługoposypywarek, ładowarek (koparko-ładowarek), szczególnie do usuwania grubej warstwy śniegu, naboju śnieżnego i oblodzenia.

Działania zimowe na drogach gruntowych prowadzone będą – zasadniczo – po zakończeniu działań na drogach I<sub>p</sub> - III standardu ZUD.

W szczególnych jednak przypadkach, gdy zachodzi potrzeba działań interwencyjnych, umożliwiających służbom ratowniczym dojazd w trudnych warunkach zimowych do miejsc zdarzeń (wypadki, pożary i inne), osób poszkodowanych czy chorych, konieczność podjęcia tych działań może wystąpić w każdym czasie.

Usuwanie śniegu i śliskości na pozostałych traktach komunikacyjnych (dojazdy, łączniki, sięgacze nie leżące w ciągu danej drogi lecz przy niej położone), prowadzone będzie w trybie interwencyjnym, na zasadach jak dla dróg IV standardu ZUD, po stwierdzeniu takiej konieczności w oparciu o informacje własne, uzyskane podczas objazdu kontrolnego ulic miasta, zgłoszenia Straży Miejskiej, mieszkańców i ewentualnie innych podmiotów.

#### **7) Utrzymywanie czystości jezdni dróg w okresach bezśnieżnych i bezoblodzeniowych.**

W przypadku zaistnienia takiej potrzeby, w celu poprawy bieżącego stanu czystości dróg, w warunkach meteorologicznych technologicznie umożliwiających prowadzenie zamiatania mechanicznego (temperatura przy nawierzchni powyżej „zera”, brak śniegu i oblodzenia na jezdni) Wykonawca jest zobowiązany do prowadzenia, na pisemne polecenie Zamawiającego, mechanicznego oczyszczania wskazanych przez niego dróg z piasku, błota i zanieczyszczeń - przy użyciu zamiatarki ulicznej.

Zamiatanie mechaniczne jezdni w okresie zimowym najczęściej jest prowadzone podczas pierwszych dwóch miesięcy okresu zimowego, tj. w listopadzie i grudniu (czas astronomicznej jesieni: całe okresy bez opadów śniegu, pojedyncze tylko dni z opadami i/lub śliskością), i w marcu (przejściowe stadium zima/wiosna) oraz - w ciągu całego okresu zimowego - po odwilży, szczególnie gdy spod topniejącego śniegu i lodu ujawniają się na jezdni liczne odpady, w sposób widoczny pogarszające estetykę dróg.

Wystąpienie warunków pogodowych jw. nie powoduje automatycznie obowiązku przystąpienia Wykonawcy do realizacji tego zadania, gdyż jest to uwarunkowane stwierdzeniem takiej potrzeby przez Zamawiającego.

Wykonawca przystąpi do mechanicznego zmiatania jezdni po otrzymaniu pisemnego polecenia Zamawiającego, zawierającego wykaz ulic wskazanych do oczyszczenia i termin wykonania tej czynności. Zadanie może być wielokrotnie powtarzane w okresie zimowym - na odrębne polecenia.

Uwaga: końcowe, pozimowe oczyszczania jezdni stanowi odrębne, obowiązkowe zadanie.

Praca zmiatarek przy doraźnym oczyszczaniu jezdni rozliczana jest w oparciu o stawkę jednostkową brutto za 1 km przebiegu roboczego przy realizacji zadania, ustaloną w § 6 ust. 3 pkt 2 lit. d umowy (zgodnie z ofertą Wykonawcy) - zostanie uwzględniona w wyliczeniu kwoty wynagrodzenia ruchomego, określonego w § 6 ust. 4 pkt 1 lit. b lub § 6 ust. 4 pkt 2 lit. b umowy, w sposób określony w § 8 i § 9 pkt 4 umowy.

Do kilometrażu płatnego wliczany jest cały uzasadniony przejazd zmiatarki od wyjazdu z bazy do powrotu na nią, tzn.: dojazdy z bazy do początkowego miejsca realizacji zadania, przejazdy robocze w trakcie realizacji zadania, dojazd do wysypiska i powrót na miejsce, od którego zmiatanie jest ewentualnie kontynuowane i/lub końcowy powrót do bazy.

#### **8) Pozimowe oczyszczanie jezdni dróg i elementów pasa drogowego o utwardzonej nawierzchni.**

Po ustąpieniu zjawisk zimowych i ustabilizowaniu się takiej sytuacji meteorologicznej, Wykonawca winien, na polecenie Zamawiającego, przystąpić do mechanicznego i/lub mechaniczno-ręcznego oczyszczania jezdni, zatok autobusowych, pętli autobusowych w pasie drogi lub jej sąsiedztwie, parkingów przy Cmentarzu Komunalnym, krawężników, utwardzonych wysepek rozjazdowych i międzyjezdniowych oraz opasek bezpieczeństwa, a także kratek wpustów sieci deszczowej, z pozostałości po zużytych, do zwalczania śliskości, środkach uszorstniających, a ponadto z błota, mchu, traw, chwastów i innych roślin oraz wszelkich innych zanieczyszczeń i odpadów, zasadniczo do końca okresu zimowego.

Zamawiający zastrzega sobie prawo do:

- polecenia rozpoczęcia pełnego oczyszczania jezdni w każdym terminie, jeżeli panujące warunki meteorologiczne i prognozy ich rozwoju w czasie wskazują na stabilizowanie się okresu pozimowego,
- ustalenia priorytetu ulic oczyszczanych w pierwszej kolejności.

Z uwagi na przechodzenie z okresu zimowego, w którym priorytetem jest utrzymanie zimowej przejezdności dróg, w okres letni, w którym z kolei istotną wagę przywiązuje się do utrzymania czystości dróg, zasadne jest prowadzenie oczyszczania pozimowego w kolejności dostosowanej już do standardów letniego utrzymania dróg.

W pierwszym rzędzie, do wyjściowego wykazu dróg, wyznaczonych do pozimowego oczyszczania, wprowadzane będą te drogi, które z uwagi na swoje położenie (centrum miasta, ośrodki handlowe, oświatowe, kulturalne itd.) winny być jak najszybciej oczyszczone z nieestetycznych pozostałości po okresie zimowym.

Wykonawca jest zobowiązany przedłożyć Zamawiającemu, do uzgodnienia i akceptacji, harmonogram prac pozimowego oczyszczania dróg - w terminie 3 dni roboczych od daty otrzymania od Zamawiającego stosownego polecenia ich rozpoczęcia.

Przed przystąpieniem do opracowywania harmonogramu prac zimowego oczyszczania, Wykonawca winien dokonać rekonesansu dróg – w celu ustalenia rzeczywistego stanu ich zanieczyszczenia.

Zamawiający nie wymaga jednak ścisłego trzymania się standardów LUD, dopuszcza możliwość wprowadzenia zmian i/lub uzupełnień zestawów dróg danego standardu drogami o innych standardach, jeżeli wynika to z potrzeby utworzenia możliwie spójnych i zamkniętych obszarowo (osiedla mieszkaniowe) lub liniowo (trakty komunikacyjne) zestawów dróg.

Zestawy dróg jw. winny być tak opracowane, aby do minimum ograniczyć przejazdy nierobocze, a tym samym efektywnie wykorzystać zmiatarki.

Zamawiający nie określa również liczby zestawów dróg do oczyszczania pozimowego, na jakie należy podzielić obszar miasta.

Dla każdego zestawu Wykonawca winien określić szacowany termin, w którym oczyszczanie pozimowe dróg ujętych w danym zestawie zostanie zrealizowane.

Terminy pozimowego oczyszczania dróg ujętych w poszczególnych zestawach, powinny uwzględniać rzeczywisty stan ich zanieczyszczenia, ustalony podczas rekonesansu.

Wskazane jest, aby Wykonawca, w trakcie opracowywania ww. zestawów, przedstawił na roboczo do wstępnej akceptacji szkic (założenia, wstępne wykazy) planowanego podziału miasta na rejony do oczyszczania pozimowego.

Oczyszczanie pozimowe winno być prowadzone pełnym zestawem zamiatarek deklarowanych przez Wykonawcę w ofercie przetargowej.

Oczyszczanie winno być prowadzone w taki sposób, aby:

- nie zanieczyszczać części pasa drogowego położonych wzdłuż jezdni, w tym szczególnie chodników, wysepek i terenów zielonych,
- minimalizować spływ i zrzut piasku i zanieczyszczeń do wpustów sieci deszczowej.

Wykonawca nie może zaniedbać jak najszybszego i dokładnego oczyszczenia kraterk wpustów sieci deszczowej z pozostałości okresu zimowego, szczególnie wobec następującej wiosennej pory deszczowej – już pierwsze silniejsze opady mogą skutkować tworzeniem się na jezdniach dużych rozlewisk wody opadowej, spowodowanych niedrożnością lub ograniczoną drożnością wpustów.

Poza tym, w sprzyjających warunkach wiosennych (duża wilgotność, słońce), nieusunięta spomiędzy szczelin kraterk ziemia szybko porasta trawą i chwastami itp., łatwiej też na kratkach zatrzymują inne zanieczyszczenia, co jeszcze bardziej pogarsza niedrożność wpustów i nadaje jezdni nieestetyczny wygląd. Wobec powyższego, jeżeli po oczyszczeniu mechanicznym jezdni przez zamiatarkę w dalszym ciągu w szczelinach kraterk wpustów sieci deszczowej pozostają zakleszczone ziemia i zanieczyszczenia oraz trawy i chwasty, Wykonawca jest zobowiązany do ich, niezwłocznego, ręcznego oczyszczenia.

Oczyszczanie zatok autobusowych, pętli autobusowych, utwardzonych opasek bezpieczeństwa oraz wysepek rozdzielczych i międzyjezdniowych, Wykonawca winien prowadzić równocześnie z oczyszczaniem jezdni, przy której są zlokalizowane.

Oczyszczanie obu parkingów przy Cmentarzu Komunalnym należy wykonać w terminie wskazanym przez Zamawiającego przy uzgodnieniu harmonogramu prac pozimowego oczyszczenia.

Termin wykonania prac pozimowego oczyszczenia dróg, w przypadkach uzasadnionych:

- opóźnionym rozpoczęciem tych prac, wynikającym z przedłużającego utrzymywania się zimowych warunków meteorologicznych i/lub niekorzystnymi prognozami dalszego ich rozwoju,
- dużym prawdopodobieństwem kontynuowania i/lub wznowienia działań zimowych,
- wielkością (skalą) zanieczyszczenia dróg - wymagającego znacznego nakładu czasu i nakładu pracy sprzętu dla ich usunięcia,

może ulec - stosownemu do oceny czasu, potrzebnemu na wykonanie bądź dokończenie pozimowego oczyszczenia dróg w pełnym zakresie, przy uwzględnieniu czasu pozostałego jeszcze do końca okresu zimowego.

W sytuacji szczególnej, zakłada się możliwość przesunięcia tych prac poza 31 marca 2016 r.

Praca zamiatarek przy oczyszczaniu pozimowym jezdni, wyłącznie w części zrealizowanej przed upływem umownego okresu zimowego, tj. do 31 marca 2016 r., rozliczana jest w oparciu o stawkę jednostkową brutto za 1 km przebiegu roboczego przy realizacji zadania, ustaloną w § 6 ust. 3 pkt 2 lit. d umowy (zgodnie z ofertą Wykonawcy) - zostanie uwzględniona w wyliczeniu kwoty wynagrodzenia ruchomego, określonego w § 6 ust. 4 pkt 1 lit. b lub § 6 ust. 4 pkt 2 lit. b umowy, w sposób określony w § 8 i § 9 pkt 4 umowy.

W przypadku, gdy prace pozimowego oczyszczenia, z przyczyn, o których mowa wyżej, faktycznie zostały zakończone po 31 marca 2016 r. godz. 24:00, Wykonawca nie otrzyma z tego tytułu, za dni przypadające już w okresie letnim, oddzielnego wynagrodzenia, lecz całościowe, obejmujące pełny miesiąc rozliczeniowy, także więc i te dni, stałe (ryczałtowe) wynagrodzenie miesięczne brutto, określone dla okresu letniego w § 6 ust. 3 pkt 1 lit. a umowy – w sytuacji jw. obowiązuje postanowienie § 1 ust. 8 umowy.

Jest oczywiste, że na czas kontynuowanego w kwietniu oczyszczenia pozimowego lub zawieszona jest realizacja harmonogramu letniego oczyszczenia (zamiatania) jezdni.

W przypadku wystąpienia, po zakończeniu oczyszczenia pozimowego lub przy jego znacznym już zaawansowaniu, zjawisk zimowych, wywołujących śliskość, Zamawiający zastrzega sobie prawo do wydania Wykonawcy pisemnego polecenia stosowania, przy prowadzeniu działań zimowych na drogach o nawierzchni twardej, I p, I z, II i III standardu ZUD, wyłącznie środków chemicznych.

Celem jest nieopuszczenie do ponownego zanieczyszczenia dróg w stopniu uniemożliwiającym / utrudniającym / opóźniającym rozpoczęcie zasadniczego letniego utrzymania czystości dróg wg harmonogramu.

W takiej sytuacji, ewentualne użycie mieszanki środków uszorstniających i chemicznych, wymaga uzgodnienia z Zamawiającym.

Na drogach gruntowych możliwe jest ich uszorstnianie wyłącznie piaskiem / kruszywem.

## **ZADANIA DODATKOWE / UZUPEŁNIAJĄCE DO ZADANIA PODSTAWOWEGO**

**Realizacja przez Wykonawcę zadań dodatkowych / uzupełniających, wskazanych w dalszej części**

**SIWZ, ma na celu:**

- **wsparcie, podjętych w ramach zadania podstawowego, działań zwalczających skutki zjawisk zimowych dla poprawy warunków jazdy i bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz nie utrudnionego i bezpiecznego poruszania się pieszych po przejściach przez jezdnię,**
- **poprawę bieżącego stanu czystości i porządku na jezdniach ulic, poprzez ręczne usuwanie odpadów.**

Wszystkie zadania dodatkowe / uzupełniające, przedstawione poniżej, objęte są wynagrodzeniem miesięcznym stałym dla okresu zimowego, określonym w § 6 ust. 3 pkt 1 lit. b umowy.

**1) Usuwanie śniegu, błota pośniegowego i zmarzliny oraz śliskości na jezdni w strefie przykrawężnikowej przejść dla pieszych.**

Zadanie to ma na celu zlikwidowanie w obszarze wyznaczonych przejść dla pieszych przez jezdnię utrudnień i zagrożeń dla pieszych w związku ze zjawiskami zimowymi, ale i ubocznymi skutkami działań podjętych przez Wykonawcę dla ich likwidacji, w tym nagarnięcia przez pług śniegu na przykrawężnikową strefę przejścia.

Dużych trudności przysparza pieszym nieusunięte błoto pośniegowe i śnieg mokry, głównie w strefie zejścia z chodnika na jezdnię, wskutek czego zmuszeni są do brnięcia po jego rozmokłej czy wręcz wodnistej warstwie.

Przyjmuje się, że oczyszczanie przejść dla pieszych w strefie przykrawężnikowej wykonywane jest sposobem mechanicznym, w zakresie możliwym do zrealizowania, i ręcznym, o charakterze doczyszczania. Śnieg z tej części przejścia (zebry) winien być odgarnięty na sąsiadujący (w ciągłości) pas przykrawężnikowy lub niekolizyjną część chodnika.

Wykonawca ma obowiązek monitorowania wyznaczonych przejść dla pieszych w obszarze Śródmieścia, pod względem istniejących utrudnień i zagrożeń dla bezpiecznego poruszania się pieszych w trakcie całego okresu zimowego, i podejmowania czynności usuwania tamże skutków zjawisk zimowych (opadów śniegu i/lub śliskości) w ramach działań zasadniczych, stosownie do usytuowania przejść i możliwości ich oczyszczania mechanicznego przy wykorzystaniu pługoposypywarki w trakcie zasadniczych przejazdów roboczych, jak i uzupełniających, przy wykorzystaniu prac ręcznego oczyszczania / doczyszczania

Ręczne oczyszczanie / doczyszczanie przejść dla pieszych w Śródmieściu winno być koordynowane przez Wykonawcę z oczyszczaniem mechanicznym, w taki sposób, aby unikać zasypywania przez pługoposypywarki już odśnieżonych przejść.

Przez przejście dla pieszych, należy rozumieć, zgodnie z ustawą – Prawo o ruchu drogowym, odpowiednio oznakowany [znak pionowy D-6 i poziomy P-10 (zebra)] pas jezdni, wyznaczony do przechodzenia dla pieszych.

Za przejścia dla pieszych w Śródmieściu, uznaje się na potrzeby niniejszego zamówienia, nie tylko przejścia oznakowane zgodnie z ustawą jw., ale również rzeczywiste, choć nie oznakowane w sposób jw., przejścia na skrzyżowaniach dróg, w paśmie wyznaczonym dochodzącymi i odchodzącymi chodnikami, po których poruszanie się (przechodzenie) pieszych ma jednak charakter oczywisty i pozostaje w zgodzie z ustawą – Prawo ruchu drogowego.

Przykładem jest ul. Mieszka I, na której częściowo brak oznakowania przejść dla pieszych na trasie ul. Ks. W. Andrzejewskiego → ul. Borowskiego, choć oczywiste jest, że pieszy, poruszający się w ciągu tej ulicy musi po drodze pokonywać kolejne jezdnie (ul. Krasińskiego, ul. Słowackiego itd.) w pasie ciągu chodnikowego.

Wykonawca jest zobowiązany do usunięcia śniegu, błota pośniegowego i zmarzliny oraz śliskości na jezdni w strefie przykrawężnikowej przejść dla pieszych na ulicach w Śródmieściu, nie później niż w ciągu 12 godzin od ustania opadów do godz. 10, lub 24 godzin od ustania opadów śniegu po godz. 10 (słabe opady śniegu z przerwami są pomijane).

Wykonawca winien zapoznać się - w oparciu o mapę / plan tej części miasta i jej rekonesans we własnym zakresie - lokalizacją i charakterystyką przejść dla pieszych w Śródmieściu, zdefiniowanych jw.

Przyjmuje się, że Śródmieście stanowią ulice: Chrobrego, Mieszka I, Krasińskiego, Słowackiego, Sikorskiego, Warszawska (Sikorskiego – Podmiejska), Szkolna, Ogrodowa (przy Warszawskiej), Teatralna, Jagiełły, Wybickiego, Łokietka, Kosynierów Gdyńskich, Estkowskiego, al. Konstytucji 3 Maja (Sikorskiego – Estkowskiego), Orłąt Lwowskich, Jancarza, Dworcowa, Składowa, Spichrzowa, Nadbrzeżna, Cichońskiego, Dzieci Wrzesińskich, Drzymały, Wyszyńskiego (Drzymały-Mickiewicza), Mickiewicza, Krzywoustego, 30 Stycznia, Armii Polskiej, Garbary, Młyńska, Mostowa, Wodna, Obotrycka, Pionierów, Herberta, Wełniany Rynek, Hawelańska, Zabytkowa, Dąbrowskiego (Jagiełły – Borowskiego), Poczтовая, Strzelecka, Armii Polskiej, 30 Stycznia, Krzywoustego, most Staromiejski, oraz ulice Fabryczna i Przemysłowa (tylko w obszarze ronda Św. Jerzego).

Podana wyżej definicja „Śródmieścia” jest obowiązująca dla całego niniejszego postępowania.

W przypadku oznakowanych przejść dla pieszych na ulicach poza Śródmieściem, Wykonawca jest zobowiązany do ich ręcznego lub mechaniczno-ręcznego oczyszczenia / doczyszczenia ze śniegu i zabezpieczenia przed śliskością nie później, niż w ciągu 60 godzin od ustania opadów śniegu (słabe opady śniegu z przerwami są pomijane).

Opóźnienie w usunięciu, szczególnie błota pośniegowego i mokrego śniegu, może skutkować, po spadku temperatury przy powierzchni poniżej 0°C, powstaniem zmarzliny trudnej do usunięcia, często bruzdowanej, nierównej i śliskiej – stanowiącej już poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa pieszych, a co najmniej utrudniającej pieszym poruszanie się.

Usunięcie takiej zmarzliny może być wymagane w trybie pilnym – Wykonawca winien liczyć się z koniecznością użycia sprzętu, który umożliwi zerwanie warstwy zalodzonej, np. ładowarki.

Jeżeli powstanie sytuacji jw. wynika z zaniedbań Wykonawcy, będzie on zobowiązany do niezwłocznego wykonania tej czynności na własny koszt.

## 2) **Usuwanie śniegu, błota pośniegowego i zmarzliny oraz zanieczyszczeń w obszarze wpustów ulicznych sieci deszczowej.**

Wykonawca jest zobowiązany do utrzymywania wpustów sieci deszczowej w drożności umożliwiającej spływ wody roztopowej (z topniejącego śniegu) i opadowej (deszcz).

Przyjmuje się, w przypadku utrzymywania się pokrywy śnieżnej w pasie przykrawężnikowym drogi, że Wykonawca przystąpi do udrażniania wpustów zasadniczo po zaniknięciu pokrywy śnieżnej w stopniu pozwalającym na lokalizację wpustów.

Nie zwalnia to jednak Wykonawcy z przeglądu i oceny sytuacji w zakresie drożności wpustów deszczowych podczas prowadzenia cyklicznych objazdów miasta – w ramach obowiązującego Wykonawcę monitoringu sytuacji zimowej na drogach.

W trakcie objazdów, Wykonawca winien, w odniesieniu do wpustów widocznych spod warstwy śniegu lub lodu, odnotowywać wpusty wizualnie (wzrokowo) niedrożne lub o ograniczonej drożności.

Wykonawca winien również weryfikować stwierdzone przypadki rozlewisk wodnych, także zamrzniętych (tafla lodowa) – pod kątem istnienia w tych miejscach niedrożnych wpustów deszczowych.

Może to uczynić we własnym zakresie, poprzez fizyczny ogląd rozlewisk w tych miejscach, lub wspólną z Zamawiającym weryfikację zanotowanych przypadków jw. na mapie miasta, z naniesioną siecią deszczową, w tym wpustami na przykanalnikach.

W sytuacji wpustów niedrożnych lub o ograniczonej drożności, oraz tych, których niedrożność jest przyczyną dużych powierzchniowo rozlewisk, Wykonawca zobowiązany jest możliwie niezwłocznie podjąć działania dla ich oczyszczenia.

Wskazane jest, aby Wykonawca, po uzgodnieniu z Zamawiającym, zabezpieczył dostęp do tych miejsc przez ustawienie „pachołków” lub w sposób podobny do oznakowania „Roboty drogowe”.

Pojawienie się przeszkody w dostępie do ww. miejsc (np. parkujący pojazdy), szczególne jeżeli dotyczy znacznego rozlewiska wodnego, Wykonawca winien zgłosić Zamawiającemu, który podejmie stosowne działania dla jej usunięcia (tj. przestawienia przez właścicieli – gdy postój jest zgodny, lub wywozu na płatny parking - gdy postój jest niezgodny z przepisami ruchu drogowego).

Odkryte spod śniegu wpusty należy udroźnić przez doczyszczenie szczeblin ze śniegu i lodu oraz nieczystości.

W przypadku spodziewanego wystąpienia odwilży (topnienia śniegu), Zamawiający ma prawo polecić Wykonawcy przegląd i udroźnienie wpustów we wskazanych przez siebie lokalizacjach – działania te winny wyprzedzić te zjawisko.

Udrożnienie może dotyczyć oczyszczenia wpustu, wraz z obszarem jezdni w jego sąsiedztwie, ze śniegu, błota pośniegowego, lodu i zanieczyszczeń oraz z ziemi i odpadów (folie, butelki, liście, gałązki itp.), stosownie do zastanej sytuacji

Nie wykonanie tej czynności w odpowiednim czasie może pociągnąć za sobą konieczność udrażniania w trybie pilnym wpustów w warunkach otaczającego go już dużego rozlewiska wodnego.

## 3) **Usuwanie odpadów z jezdni i elementów pasa drogowego o utwardzonej nawierzchni.**

Zadanie to obejmuje usuwanie z jezdni, z poszerzeniem o zatoki autobusowe, pętle autobusowe w pasie drogi lub jej sąsiedztwie, parkingi przy Cmentarzu Komunalnym, zatoki postojowe (jeżeli jest dostęp), opaski bezpieczeństwa oraz wysepki rozjazdowe i międzyjezdniowe o nawierzchni utwardzonej, odpadów, które z uwagi na swoją wielkość, ilość lub rodzaj, istotnie pogarszają stan czystości i estetykę danych ulic - zasadniczo w okresie bezśnieżnym.

Chodzi tu najczęściej o odpady pochodzenia: opakowaniowego różnego rodzaju (plastikowe, szklane,

kartonowe i papierowe, blaszane), samochodowego (lusterka, opony, zderzaki, kołpaki itp.), budowlanego (cegły, prefabrykaty, deski, pojemniki po farbach itp.), domowego (worki z odpadami kuchennymi, elementy sprzętu AGD i mebli itp.) i inne.

Wykonawca winien usuwać odpady jw.:

- na ulicach w Śródmieściu – systematycznie, w oparciu o własny monitoring, we wskazane dni tygodnia (jeżeli bezśnieżne): poniedziałek, środa i piątek w godzinach 08-10,
- na pozostałych ulicach – w ciągu 24 godzin od wydania przez Zamawiającego polecenia, zawierającego wykaz miejsc z odpadami;
- w przypadkach uzasadnionych, np. rodzajem bądź wielkością odpadu lub miejscem jego zalegania, np. w sąsiedztwie ważnej placówki, instytucji itp. – nie później niż w ciągu 48 godzin od wydania polecenia przez Zamawiającego;
- niezwłocznie, jeżeli zalegają na jezdni i stanowią zagrożenie dla ruchu drogowego.

Zadanie jw.:

- jest niezależne od interwencyjnego usuwania odpadów bezpośrednio po zdarzeniach drogowych (kolizje / wypadki, transport).
- nie obejmuje usuwania piasku, żwiru, resztek roślinnych oraz innych drobnych odpadów i zanieczyszczeń, których usunięcie wymagałoby zastosowania mechanicznego zamiatania, co w okresie zimowym, przy sprzyjających warunkach meteorologicznych, jest realizowane w trybie indywidualnego polecenia Zamawiającego, płatnego oddzielnie, w ramach wynagrodzenia ruchomego.

### **C. ZADANIA INTERWENCYJNE.**

**Wszystkie zadania interwencyjne, przedstawione poniżej, objęte są wynagrodzeniem miesięcznym stałym okresu letniego - § 6 ust. 3 pkt 1 lit a lub wynagrodzeniem miesięcznym stałym okresu zimowego - ust. 3 pkt 2 lit b umowy, stosownie do okresu ich realizacji.**

#### **1) Oczyszczanie pasa drogowego z pozostałości po kolizjach i wypadkach drogowych.**

Cel zadania: usuwanie z pasa drogowego, w tym z jezdni, poboczy (drogi twarde nieokrawężnikowane), zatok autobusowych, zatok postojowych dla samochodów, opasek bezpieczeństwa, wysepek rozjazdowych i pasów międzyjezdniowych o utwardzonej nawierzchni, chodników i pasów zieleni przydrożnej oraz pętli autobusowych (w pasie drogowym lub w jego sąsiedztwie) i parkingów samochodowych przy Cmentarzu Komunalnym przy ul. Żwirowej, fragmentów uszkodzonych pojazdów (części karoserii, zderzaki, lampy, lusterka, tłumiki, opony, kołpaki, szkło samochodowe itp.), zniszczonych elementów infrastruktury drogowej (znaki drogowe, słupki sygnalizacji ulicznej, słupy oświetlenia drogowego, ławki, kosze na odpady itp.) i innych zanieczyszczeń, będących następstwem lub pozostałościami po kolizjach i wypadkach drogowych.

W przypadku zniszczenia / uszkodzenia wskutek wypadku / kolizji elementów infrastruktury drogowej, szczególnie oznakowania pionowego dróg, sygnalizacji ulicznej, słupów oświetlenia drogowego itp., Wykonawca winien usunąć z jezdni uszkodzone, luźne elementy, tak, aby nie stanowiły zagrożenia dla ruchu drogowego i pieszego, następnie niezwłocznie poinformować Zamawiającego o sytuacji jw. i postąpić zgodnie z jego decyzją w sprawie zabezpieczenia tych elementów.

Jeżeli taka będzie decyzja Zamawiającego, elementy te Wykonawca winien przewieźć na swoją bazę w celu czasowego przechowania.

Wykonawca jest zobowiązany przystąpić do realizacji zadania jw. w pełnym zakresie, niezależnie od czasu jego zgłoszenia w stosunku do rzeczywistego lub domniemanego czasu wystąpienia zdarzenia, także, gdy nie jest on znany.

#### **2) Oczyszczanie pasa drogowego z pozostałości po zdarzeniach związanych z transportem drogowym.**

Cel zadania: usuwanie z pasa drogowego, w tym z jezdni, poboczy (drogi twarde nieokrawężnikowane), zatok autobusowych, zatok postojowych dla samochodów, opasek bezpieczeństwa, wysepek rozjazdowych i pasów międzyjezdniowych o utwardzonej nawierzchni, chodników i pasów zieleni przydrożnej oraz pętli autobusowych (w pasie drogowym lub w jego sąsiedztwie) i parkingów samochodowych przy Cmentarzu Komunalnym przy ul. Żwirowej, zagubionych ładunków lub ich części, przewożonych przez użytkowników dróg w postaci substancji, materiałów, przedmiotów, elementów itp., o różnych wielkościach, kształtach, wymiarach, ciężarach, stanach fizycznych i konsystencjach.

Zanieczyszczenie dróg jest w tym przypadku następstwem niewłaściwego lub wręcz braku zabezpieczenia ładunków na skrzyni transportowej, jej przeładowania ponad dopuszczalną pojemność, ale również nadmiernej prędkości pojazdu, szczególnie na łukach drogi i rondach, gwałtownego hamowania i innych, niewłaściwych sytuacji, manewrów.

Przykładowe „zagubione” ładunki (zanieczyszczenia):

- sypkie, drobne: piasek, ziemia, cement, suche wapno, żwir, grys, tłuczeń, szkło (np. rozbite butelki) itp.;
- czasowo aktywne fizycznie: np. rozlana masa betonowa, wiążąca (gęstniejąca i twardniejąca), po czasie przywierająca do nawierzchni, stąd wymagająca szybkiej interwencji (zebrania); farba olejna – analogicznie jw.,
- małowymiarowe: np. gruz, węgiel (koks), cegły, produkty rolnicze i ogrodowe, opakowania szklane, plastikowe itp.;
- mało- i średniogabarytowe: np. bloczki, belki, skrzynie, głązy itp.,

Wykonawca jest zobowiązany przystąpić do realizacji zadania jw. w pełnym zakresie, niezależnie od czasu jego zgłoszenia w stosunku do rzeczywistego lub domniemanego czasu wystąpienia zdarzenia, także, gdy nie jest on znany.

Wyłączenie.

Usuwanie elementów wielkogabarytowych lub ciężkich, wymagających użycia sprzętu specjalistycznego do ich podnoszenia (dźwigów samochodowych lub samojezdnych), nie jest objęte niniejszym zadaniem. Również usuwanie betonu stwardniałego na nawierzchni drogi, jeżeli Wykonawca nie miał wiedzy o wcześniejszym jej zanieczyszczeniu masą betonową, nie obciąża Wykonawcy.

#### Uwagi do zadań 1-2

Wykonawca mając wiedzę o którymkolwiek ze zdarzeń, wymienionych powyżej, winien podjąć działania interwencyjne, zmierzające do usunięcia powstałego w ich wyniku zanieczyszczenia i zagrożenia dla ruchu drogowego, a jeżeli jest to uzasadnione sytuacją na drodze, do zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez odpowiednie oznaczenie miejsca zdarzenia (barierki, pachołki, tablice informujące itp.)

Postępowanie w przypadkach zdarzeń, o których mowa w pkt 1-2 winno być, jeżeli jest to możliwe, uzgodnione z Zamawiającym, Policją lub Strażą Miejską, szczególnie jeśli są prowadzone przez nie lub inne organy (instytucje) działania wyjaśniające, zmierzające do ustalenia okoliczności i sprawstwa tych zdarzeń oraz, powstałych z ich przyczyny, utrudnień i zagrożeń dla ruchu drogowego, w tym wypadków i kolizji o określonych skutkach.

Wykonawca jest zobowiązany do usunięcia zanieczyszczenia w przypadkach, o których mowa w obszarze:

- jezdni i zatok autobusowych oraz poboczy nieutwardzonych – niezwłocznie, z uwagi na bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- chodników, zatok postojowych / parkingów, wysepek rozjazdowych i międzyjezdniowych, opasek bezpieczeństwa, pasów zieleni przyjezdniowej - w ciągu 16 godzin,

w odniesieniu do czasu powiadomienia Wykonawcy przez Zamawiającego, Policję, Straż Miejską lub uzyskania przez Wykonawcę w inny sposób wiedzy o powyższych zanieczyszczeniach,

Wykonawca winien usunąć nadmierne zanieczyszczenie jezdni i pozostałych ww. elementów pasa drogowego, po kolizjach i wypadkach oraz innych zdarzeniach drogowych, zasadniczo bez naruszenia obowiązującego harmonogramu zamiatania mechanicznego w okresie letnim, jeżeli zdarzenie ma miejsce w tym okresie.

### **3) Przejęcie drogi do ponownego użytkowania od innego wykonawcy, po usunięciu z niej substancji ropopochodnej.**

Zdarzenia z rozlaniem na jezdni substancji ropopochodnych są następstwem kolizji bądź wypadków lub przejazdu pojazdu z nieszczelnym układem pracującym na tzw. płynie eksploatacyjnym. Są to więc także wycieki oleju z uszkodzonej / nieszczelnej miski olejowej, zbiornika na paliwo, ciekącego i rozszczelnionego układu hydraulicznego, możliwe są również przypadki rozszczelnienia zbiorników na olej napędowy lub olej opałowy w samochodach-cysternach lub autocysternach.

Usunięcie substancji ropopochodnych w pasie drogowym, w granicach administracyjnych miasta Gorzowa Wlkp., należy do (innego) wykonawcy, wybranego przez Zamawiającego w odrębnym postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego na realizację ww. zadania w trybie przetargu nieograniczonego.

Ww. wykonawca ma obowiązek usunięcia zużytych przy usuwaniu substancji ropopochodnej środków, w szczególności sorbentu, oraz wszelkich pozostałości po kolizji / wypadku z obszaru zdarzenia, niezależnie od tego, czy rozlana na drodze substancja ropopochodna była przyczyną zdarzenia, czy też (tylko) jego skutkiem.

Wykonawca, realizujący na rzecz Zamawiającego, będącego właścicielem i zarządcą dróg w granicach administracyjnych miasta Gorzowa Wlkp., kompleksowe utrzymanie czystości i przejezdności dróg objętych niniejszym zamówieniem, winien, po zakończeniu prac przy usuwaniu substancji ropopochodnej przez wykonawcę, o którym mowa powyżej, przejąć drogę / odcinek drogi objęty tymi działaniami, do



dalszego użytkowania, rozumianego jako ponowne udostępnienie jej dla ruchu drogowego, jak i prac porządkowych w ramach (swojej) umowy.

Na miejsce zdarzenia, skutkującego rozlaniem substancji ropopochodnej na jezdni, w celu przejścia drogi jw., Wykonawca wzywany jest przez wykonawcę usuwającego bezpośrednio skutki wycieku substancji ropopochodnej.

Nie mniej jednak, o zdarzeniu, skutkującym wyciekiem substancji ropopochodnej, Wykonawca może zostać powiadomiony przez Straż Pożarną, Policję bądź Straż Miejską lub podmioty / osoby trzecie.

W tych przypadkach Wykonawca jest zobowiązany do niezwłocznego powiadomienia właściwego kompetencyjnie wykonawcy jw., w celu ustalenia, czy ma wiedzę o danym zdarzeniu. Dalsze procedowanie jw.

Przejęcie drogi jw., winno być potwierdzone podpisaniem stosownego protokołu przekazania – przejścia drogi przez wykonawcę usuwającego bezpośrednio skutki wycieku substancji ropopochodnej – z jednej strony i Wykonawcę – z drugiej strony.

Protokół winien być sporządzony na miejscu zdarzenia, w oryginale – dla Wykonawcy i czytelnej kopii (przebitkowej) – dla wykonawcy usuwającego bezpośrednio skutki wycieku substancji ropopochodnej.

Wobec powyższego, Wykonawca, przed przejściem drogi od wykonawcy usuwającego bezpośrednio skutki wycieku substancji ropopochodnej, winien sprawdzić, czy podjęte przez niego czynności usuwania substancji ropopochodnej objęły cały zanieczyszczony nią odcinek drogi, czy były skuteczne (pełna sorpcja substancji ropopochodnej za pomocą sorbentu i odfuszczenie nawierzchni drogi za pomocą dyspergentu), czy środki zużyte w celu usunięcia substancji ropopochodnej i inne odpady powstałe wskutek kolizji (jeżeli do nich doszło), zostały z drogi uprzątnięte oraz czy droga, po zakończeniu działań przez wykonawcę usuwającego bezpośrednio skutki wycieku substancji ropopochodnej, jest – w zakresie zagrożenia, jakie stanowiła, rozlana na jezdni - bezpieczna dla ruchu drogowego.

Protokoły z przejścia drogi, o których mowa powyżej, Wykonawca winien przekazywać Zamawiającemu 2 razy w miesiącu rozliczeniowym: w terminie do 3 dni roboczych po połowie i po zakończeniu miesiąca kalendarzowego.

Wykonawca, winien być organizacyjnie przygotowany do przyjęcia wezwania jw. i stawienia się w miejscu i czasie wskazanym przez wykonawcę usuwającego skutki wycieku substancji ropopochodnej.

W nominalnych godzinach pracy nie powinno to stanowić dla Wykonawcy żadnego problemu.

Natomiast pomiędzy nominalnymi godzinami pracy, oraz w dni wolne od pracy, włącznie z niedzielami i świętami, aby spełnić wymóg jw., Wykonawca winien pełnić tzw. domowy dyżur pod telefonem.

W celu właściwej i sprawnej realizacji tego obowiązku, Wykonawca winien uzgodnić z wykonawcą usuwającym skutki wycieku substancji ropopochodnej, zasady dwustronnej komunikacji telefonicznej.

W latach 2012 - 2015 r. odnotowywano po ok. 120 rocznie zdarzeń z rozlanymi substancjami ropopochodnymi na drogach Gorzowa Wlkp., do których wzywany był przez dyżurnego Komendy Miejskiej Państwowej Straży Pożarnej, wówczas dokonującej czynności jej usunięcia, wykonawca, któremu Zamawiający zlecił utrzymanie czystości i przejezdności dróg, posiadający stosowne pełnomocnictwo Prezydenta Miasta do przejścia od Jednostki Ratowniczo-Gaśniczej KM PSP drogi do dalszego użytkowania / ponownego udostępnienia dla ruchu drogowego.

#### **4) Oczyszczanie jezdni ze skutków zjawisk atmosferycznych o intensywnym przebiegu:**

##### **a) po ulewnych deszczach.**

Cel zadania: usuwanie błota, mas ziemnych i piasku, naniesionych lub obsuniętych na jezdnię, zatoki autobusowe, opaski bezpieczeństwa i krawężniki drogowe z terenów przyległych, głównie z niezabezpieczonych poboczy lub nieumocnionych skarp w ich sąsiedztwie, wskutek ich rozmycia po intensywnych opadach deszczu (ulewach).

Po wystąpieniu intensywnych opadów deszczu, Wykonawca winien dokonać przeglądu dróg narażonych na zanieczyszczenie spływową ziemią (piaskiem), w tym szczególnie newralgicznych w tym względzie miejsc (odcinków), m.in. wymienionych poniżej:

- ul. Warszawska: skrzyżowania z ulicami Sybiraków, Ptasia, Leśną,
- ul. Drzymały: na wysokości wjazdu do Amfiteatru,
- ul. Wyszyńskiego: skrzyżowanie z dojazdem do budynków nr 20, skrzyżowania z ul. Zacisze, Na Skarpie, odnogi Wyszyńskiego,
- ul. Kostrzyńska: skrzyżowania z ulicami Tartaczną, Dąbroszyńską i Górną,

- al. 11 Listopada: skrzyżowania z ulicami Żelazną, Olimpijską i Plac Słoneczny,
- ul. Słoneczna: skrzyżowanie z ulicami Plac Słoneczny i Gwiazdzysta,
- ul. Żwirowa: skrzyżowanie z ulicami Roosevelta i Kosynierów Gdyńskich,
- ul. Kosynierów Gdyńskich: skrzyżowanie z ul. Bohaterów Warszawy,
- ul. Szenwalda.

Po przeglądzie Wykonawca zobowiązany jest niezwłocznie przystąpić do usuwania mas ziemnych. Planując czas, kolejność i sposób wykonania tych prac na poszczególnych zanieczyszczonych miejscach (odcinkach) winien wziąć pod uwagę przede wszystkim kategorię drogi i natężenie ruchu drogowego oraz stopień powstałego zagrożenia / utrudnienia dla ruchu drogowego w kontekście rzeczywistej skali zanieczyszczenia jezdni tj. miąższości warstwy piasku (błota) i jej rozległości (rozmiary powierzchniowe), a ponadto sprzęt i ekipy robocze, pozostające w jego dyspozycji.

Zanieczyszczenie jezdni warstwą piasku i błota Wykonawca może usuwać przy pomocy:

- ładowarki - do zebrania i załadunku grubych warstw ziemi (piasku),
- ekipy roboczej, wyposażonej w narzędzia ręczne - do ręcznego zebrania i załadunku mas ziemnych oraz doczyszczenia zabrudzonych miejsc (odcinków),
- środka transportowego - do wywozu mas ziemnych, w zestawie z ładowarką i/lub ekipą roboczą,
- zamiatarki - do zebrania cieńszej warstwy piasku oraz doczyszczenia (zamicenia) zabrudzonych miejsc i odcinków jezdni,

stosując różne kombinacje w tym zakresie - w ramach samodzielnego wyboru sposobu skutecznej realizacji zadania.

#### b) **po silnych wiatrach.**

Cel zadania: usuwanie odpadów, głównie lekkich, takich jak worki foliowe, gazety, papiery i innych tego typu zanieczyszczeń, na ogół przewianych z innych terenów na jezdnię i po niej rozwianych, ponadto drobnych gałązek, liści, nasion i innych części roślinnych, obłamanych lub strząśniętych przez wiatr z drzew – w takim nasileniu (masa drobnych odpadów), że tego zanieczyszczenia nie można uznać za odpowiadające upływowi czasu pomiędzy kolejnymi cyklami oczyszczania mechanicznego danej drogi.

Z doświadczenia wiadomo, że silnemu zanieczyszczeniu z przyczyny jw. ulegają przede wszystkim drogi w strefie dużego zadrzewienia: liście, gałązki, nasiona, ponadto drobne, lekkie odpady itd.

Wykonawca winien dokonać przeglądu dróg, szczególnie we wskazanych wyżej obszarach miasta, i sporządzić wykaz ulic (odcinków ulic) zanieczyszczonych wskutek silnych wiatrów.

Oczyszczenie dróg objętych I - III standardem LUD winno nastąpić w ciągu 36 godzin od ustania przyczyny (wiatru).

Oczyszczenie pozostałych dróg – w terminie uzgodnionym między Stronami.

#### c) **po masowym spadzie liści.**

Cel zadania: usuwania nadmiernej ilości liści opadłych w krótkim czasie, w listopadzie – grudniu 2016 r. Masowy spadek liści ma charakter zjawiska nagłego, po przymrozkach, lub silnych, szczególnie w porywach, wiatrach.

Z doświadczenia wiadomo, że silnemu zanieczyszczeniu z przyczyny jw. ulegają przede wszystkim drogi w strefie dużego zadrzewienia [m.in. ulice Walczaka, Matejki, Żwirowa, Roosevelta, Słowiańska (odcinek starej drogi), Drzymały, Dąbrowskiego, Krzywoustego, 30 Stycznia, Jagiellończyka, Słowackiego, Wyszyńskiego, Borowskiego, Kosynierów Gdyńskich, Piłsudskiego (Walczaka – Odrodzenia), Marcinkowskiego (Myśluborska – Matejki), Fabryczna, Waryńskiego, Wawrzyniaka].

Wykonawca winien dokonać przeglądu dróg, szczególnie we wskazanych wyżej obszarach miasta, a następnie zaplanować kolejność i czas ich oczyszczenia.

Oczyszczenie dróg objętych I - III standardem LUD winno nastąpić w ciągu 36 godzin od ustania masowego spadku liści.

Oczyszczenie pozostałych dróg – w terminie uzgodnionym między Stronami.

Oczyszczanie jezdni z liści staje się wymagalne w trybie pilnym, gdy mokre liście zalegają w warstwach, ponieważ stanowią wówczas, z uwagi na możliwość wzajemnego poślizgu, poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wykonawca winien przystąpić do ich usuwania niezwłocznie, nie później niż w ciągu 3 godzin od uzyskania o tym wiedzy (własny objazd, informacja Zamawiającego, zgłoszenie Straży Miejskiej, mieszkańca i innych).

#### Uwagi do zadania 4

Wykonawca winien usunąć nadmierne zanieczyszczenie jezdni po ulewnych deszczach, silnych wiatrach i masowym spadzie liści zasadniczo bez naruszenia obowiązującego harmonogramu zamiatania mechanicznego w okresie letnim, jeżeli zdarzenie ma miejsce w tym okresie.

Zamawiający może, na wniosek Wykonawcy, uzasadniony znaczną skalą zanieczyszczenia i koniecznością zintensyfikowania prac porządkowych po bardzo silnych wiatrach (wichurach) i bardzo silnym jednorazowo, masowym spadzie liści, odstąpić od bieżącej realizacji harmonogramu zmiatania mechanicznego w zakresie częściowym lub pełnym.

W takiej sytuacji, Wykonawca jest zwolniony, w zakresie częściowym lub pełnym, z realizacji cyklu harmonogramu, przypadającego na ten sam okres.

## 5) **Usuwanie zwłok martwych zwierząt.**

Cel zadania: usuwanie zwłok martwych zwierząt domowych (psy, koty, drób i inne) i dzikich (ptaki, lisy, zające, sarny, dziki i inne) z pasa drogowego oraz z innych terenów w obszarze miasta – w ramach przeciwdziałania zagrożeniom natury sanitarno-epidemiologicznej, o ustalonych, szczególnych warunkach realizacji.

Zdecydowana większość martwych zwierząt lokalizowana jest w pasie drogowym, z oczywistej przyczyny: to skutek wtargnięcia tych zwierząt na jezdnię wprost pod jadące pojazdy.

Rozszerzenie zakresu ww. usługi poza obszar pasa drogowego wynika z mających miejsce w dotychczasowej praktyce przypadków usuwania martwych zwierząt również z innych terenów, jak np. parki, skwery, podwórza, choć były one stosunkowo nieliczne.

Czynność tę Wykonawca winien podjąć niezwłocznie, nie później niż w ciągu 1 godziny po powiadomieniu przez Zamawiającego, Straż Miejską lub Policję o takiej konieczności lub uzyskaniu o tym wiedzy w inny sposób - we wszystkie dni okresu umownego i o każdej porze doby („24 godziny na dobę”).

Usuwanie zwłok martwych zwierząt winno odbywać się zgodnie z podanymi niżej zasadami o charakterze sanitarno-epidemiologicznym:

- przewóz zwłok martwych zwierząt, do miejsca ich czasowego przechowywania:
  - w szczelnie zamkniętym worku z PE,
  - pojazdem spełniającym wymogi Decyzji Powiatowego Lekarza Weterynarii,
- przechowywanie zwłok martwych zwierząt odpowiednio zabezpieczonych przed rozkładem:
  - w worku foliowym umieszczonym w zamrażarce min. 400 l, zakupionej przez Wykonawcę we własnym zakresie – do czasu przekazania ich do utylizacji przedsiębiorcy, z którym stosowną umowę zawarła Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa.

Wykonawca podpisze z ww. przedsiębiorcą, o którym mowa wyżej, oddzielną umowę na odbiór i utylizację zwłok martwych zwierząt:

Zbieranie, transportowanie i przechowywanie zwłok martwych zwierząt wymaga uzyskania Decyzji Powiatowego Lekarza Weterynarii.

Wykonawca jest zobowiązany do prowadzenia miesięcznego rejestru zebranych zwłok martwych zwierząt (podmiot zgłaszający, data zgłoszenia, data i miejsce zabrania zwłok, gatunek zwierzęcia, prawdopodobna przyczyna śmierci, data przekazania do utylizacji).

Zamawiający ma prawo do wglądu w rejestr jw. oraz dokumenty potwierdzające przekazanie do utylizacji zwłok martwych zwierząt - w siedzibie Wykonawcy, w każdym czasie, w godzinach jego urzędowania.

Wykonawca jest zobowiązany do okazania na każde żądanie Zamawiającego dokumentów jw. i/lub dostarczenia kopii tych dokumentów.

Wykonawca prześle Zamawiającemu, wraz z fakturą miesięczną, dotyczącą realizacji usługi objętej umową w miesięcznym okresie rozliczeniowym, kopię rejestru, o którym mowa wyżej, oraz dokumentów potwierdzających przekazanie do utylizacji zwłok martwych zwierząt – wg stanu zrealizowanego na koniec danego miesiąca.

Wykonawca ma obowiązek, w ramach niniejszego zamówienia, do zabierania z terenu miasta i przekazywania do utylizacji zwłok martwych zwierząt do wyczerpania limitu, ustalonego na 160 szt. w całym okresie umownym (6 miesięcy). Nie ustala się jednak limitu liczby zebranych zwłok martwych zwierząt dla poszczególnych miesięcy i okresów, zimowego i letniego.

Wyłącznie dla potrzeb niniejszego postępowania przetargowego, w celu ustalenia wynagrodzenia miesięcznego należy przyjąć uśrednioną ilość zebranych zwłok martwych zwierząt: 20 szt./m-c.

Zebranie w jednym miejscu i czasie większej ilości zwłok martwych zwierząt traktowane będzie jako przypadek tożsamy zebraniu zwłok tylko jednego zwierzęcia, gdyż w obu przypadkach praktycznie taki sam jest koszt transportu (na miejsce akcji i przewóz na bazę do złożenia w zamrażarce) i ekipy roboczej.

Wszystkie zebrane zwłoki martwych zwierząt winny być przekazane do utylizacji.