

PROCEDURA UTRZYMANIA DRÓG W GMINIE LUBIEŃ

„Zimowe utrzymanie dróg w sezonie zimowym 2015/2016”

I. Wstęp

Zimowe utrzymanie dróg są to czynności, których celem jest zapewnienie przejezdności oraz ograniczenie zakłóceń płynności ruchu drogowego wywołanych takimi zjawiskami jak opady śniegu, deszczu ze śniegiem, marznącej mżawki lub śliskością zimową jezdni.

Do utrzymania zimowego zalicza się:

- przygotowanie materiałów (zakup, transport, magazynowanie mat. uszarstniających) i sprzętu,
- odśnieżanie jezdni placów wg załączonego wykazu,
- usuwanie śliskości zimowej przez posypywanie nawierzchni dróg materiałami uszarstniającymi,
- patrolowanie dróg - dyżur sprzętu,
- zapewnienie łączności sołtysów z pracującym lub dyżurującym sprzętem,
- załadunek materiałów,
- pozimowe sprzątanie nawierzchni dróg i mostów w ciągach dróg.

2.Przedmiot zamówienia

Przedmiotem zamówienia jest zimowe utrzymanie dróg na terenie gminy Lubień

Niniejsza specyfikacja obowiązuje przy wykonawstwie i odbiorze prac w ramach zimowego utrzymania dróg zgodnie z przyjętymi standardami zimowego utrzymania dróg.

2.1 Określenia podstawowe.

Zakres przedmiotu zamówienia:

1/ utrzymanie gotowości transportu i sprzętu potrzebnego do wykonania prac objętych zakresem zimowego utrzymania, pełnienie dyżurów dyspozytorskich związanych z zimowym utrzymaniem, jak również wykonywanie czynności związanych z utrzymaniem przejezdności przez usuwanie śniegu i zwalczanie śliskości zgodnie z przyjętym standardem (interwencyjnie), patrolowanie dróg.

2/ wykonywanie na całym odcinku czynności związanych z utrzymaniem przejezdności przez usuwanie śniegu i zwalczanie śliskości zgodnie z przyjętym standardem.

Śliskość zimowa - zjawisko występujące na drogach na skutek utworzenia się na nawierzchniach drogowych warstwy lodu, zlodowaciałego lub ubitego śniegu.

Rozróżnia się trzy następujące formy śliskości zimowej w zależności od warunków powstawania, a mianowicie:

- *gołoledź* jest to warstwa lodu o grubości do 1 mm, powstała na skutek opadów mgły roszącej, mżawki lub deszczu na nawierzchnię o ujemnej temperaturze.

- lodowica jest to warstwa lodu o grubości do kilku centymetrów powstała z zamarznięcia nieusuniętej z nawierzchni wody pochodzącej ze stopnienia śniegu, lodu lub opadu deszczu

- *zlodowaciały lub ubity śnieg* jest to warstwa śniegu w postaci przymarzniętej do nawierzchni, zlodowaciałej lub ubitej nieusuniętej warstwy śniegu o grubości do kilku centymetrów zalegającej nawierzchnię warstwy o znacznej grubości ze zlodowaciałą lub ubitą górną częścią tej warstwy

Śliskość pośniegowa jest to śliskość powstała wskutek nie usunięcia z nawierzchni śniegu, który pod wpływem intensywnego ruchu kołowego i zmiennych warunków temperaturowych zostaje ubity, a górna warstwa lodowacieje.

2.2 Wymagania ogólne i jakość robót.

Okres zimowego utrzymania dróg w danym sezonie ustala się od dnia, w którym opady śniegu spowodują konieczność odśnieżania lub usuwania gołoledzi w roku bazowym do daty zakończenia tj. 30 kwietnia roku następnego.

3. Materiały

Materiały do zimowego utrzymania dróg gminnych i gminnych wewnętrznych gromadzi Zamawiający we własnym zakresie na składowiskach, z których będzie prowadzone zimowe utrzymanie dróg.

Do zapobiegania powstawania i do likwidacji śliskości zimowej i do uszarstnienia lodu lub zlodowaciałego śniegu należy stosować:

- 1) żużel wielkopieczowy kawałkowy niesortowalny
- 2) żużel kotłowy (paleniskowy) PN-78/B-01101
- 3) inne wyżej nieopisane materiały powodujące likwidację śliskości

Do uszarstnienia ubitego śniegu:

1) warstwy ubitego śniegu powinny być posypywane jedno-lub dwukrotnie w ciągu dnia kruszywem w ilości ok.100-150 g/m² jednorazowo. Posypywanie należy powtarzać w miarę usuwania kruszywa przez wiatr i ruch pojazdów.

1) rodzaje kruszywa należy dobierać zależnie od lokalnych warunków orograficznych, powinny to być:

a) żużel wielkopieczowy kawałkowy, kruszywo niesortowalne średnie o zalecanym uziarnieniu do 10 mm

b) jednorodne mieszaniny tych kruszyw z solą w stosunku do masy 96-97 % i 3-4 % soli – po wcześniejszym ustaleniu z zamawiającym

Dobór materiałów i ich dawek do zapobiegania powstawaniu i likwidacji śliskości następuje w zależności od panujących warunków pogodowych.

4. Sprzęt

4.1 Pojazd wykonujący na drodze prace związane z zimowym utrzymaniem dróg powinien zgodnie z przepisami prawo o ruchu drogowym / Dz. U nr 98 póź. 602 z późniejszymi zmianami / być wyposażony i wysyłać żółty sygnał błyskowy odpowiadający warunkom określonym Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 kwietnia 1999 r / Dz. U nr 44 póź. 432 / w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. Natomiast części urządzeń zamontowanych na pojeździe wystające poza obrys pojazdu powinny odpowiadać warunkom określonym w § 9 wyżej wymienionego rozporządzenia.

Wykonawca winien mieć możliwość korzystania z następującego sprzętu do zimowego utrzymania dróg:

- pługopiaskarki, pługów lemieszowych lekkich, średnich i ciężkich, wirnikowych
- ładowarek, posypywarek zawieszanych,
- dopuszcza się również użycie rozrzutników rolniczych i innych posypywarek.

4.2 Wykaz minimalnej ilości sprzętu wymagana do obsługi dróg objętych zadaniem:

- *pługopiaskarka - szt. 1 – operator (dopuszcza się osobno pług i osobno piaskarkę lub ciągnik kołowy z pługiem i rozrzutnikiem rolniczym lub posypywarką)*

Nośnikami pługów odśnieżnych mogą być samochody, ciągniki lub inne pojazdy samobieżne o wzmocnionej ramie, która powinna umożliwiać zamocowanie do niej płyty czołowej. Układ napędowy nośnika powinien zapewniać długotrwałą pracę w niskich przełożeniach skrzyni biegów przy pełnym obciążeniu silnika. Zalecany napęd na dwie lub więcej osi.

Odkładnice:

Odkładnice powinny być przestawne na skręt w prawo lub w lewo, w zależności od miejsca prowadzenia prac. Odkładnice powinny być wykonane z blachy stalowej lub tworzywa sztucznego o dostatecznej wytrzymałości i elastyczności oraz mieć możliwość odchylenia się w pionie w przypadku natrafienia na przeszkodę.

Lemiesze

W zależności od pracy, jaką mają wykonać, lemieszki powinny być wykonane ze stali, gumy lub tworzywa sztucznego. Do zrywania naboju śnieżnego należy używać specjalnych lemieszki wykonanych z bardzo twardej stali.

Czołownice

Konstrukcja płyty czołowej czołownicy oraz umocowanie jej musi być dostatecznie sztywna. Połączenie pługa z nośnikiem powinno umożliwiać regulację wysokości ostrza lemieszki nad powierzchnią jezdni. Konstrukcja czołownicy powinna umożliwić szybki montaż i demontaż zespołu do odśnieżania.

3.5 Sprzęt do rozsypywania środków do zwalczania śliskości.

Talerz, talerze rozsypujące muszą być usytuowane na takiej wysokości, aby rozsypywany materiał nie powodował uszkodzeń karoserii pojazdów będących w ruchu natomiast walec lub walce szerokość zbliżoną do szerokości zespołu jezdni.

5. Wykonanie robót

Okres zimowego utrzymania dróg w danym sezonie ustala się od dnia, w którym opady śniegu spowodują konieczność odśnieżania lub usuwania gołoledzi w 2015r do daty zakończenia 30.04.2016r.

Rozpoczęcie i zakończenie utrzymania zimowego będzie uzależnione od warunków atmosferycznych i decyzji Zamawiającego.

Po rozpoczęciu zimowego utrzymania Wykonawca jest zobowiązany do pełnienia dyżurów przy uwzględnieniu następujących warunków:

- dostępność telefoniczna,
- przyjmowanie interwencji,
- każdy operator posiada przy sobie telefon komórkowy,
- prowadzenie zimowego utrzymania dróg zgodnie z obowiązującymi standardami utrzymania.

Wykonawca w czasie prowadzenia utrzymania zimowego dróg, przyjmuje interwencję od sołtysów i upoważnionych przedstawicieli Urzędu Gminy wykonując prace w celu usunięcia przyczyny zgłaszanych interwencji.

Zakres i technologia prac prowadzonych przy zimowym utrzymaniu dróg wynikają z przyjętego standardu. Poszczególnym standardom zimowego utrzymania dróg przypisany jest stan utrzymania jezdni oraz dopuszczalne odstępstwa od standardu w warunkach po ustaniu opadów śniegu i występowania śliskości zimowej jak również czas występowania tych odstępstw.

W ramach zimowego utrzymania dróg Wykonawca zobowiązany jest do:

- odśnieżania jezdni na całej szerokości,
- odśnieżanie poboczy oraz obiektów towarzyszących- zatok autobusowych, parkingów,
- posypywanie jezdni ze szczególnym uwzględnieniem odcinków decydujących o ruchu – spadków powyżej 4%, skrzyżowań z drogami o nawierzchni bitumicznej, niebezpiecznych łuków poziomych.

Rozpoczęcie pracy sprzętu winno nastąpić nie później niż 2 godziny od momentu ustąpienia zjawiska lub natychmiast po zgłoszeniu interwencji dotyczących utrudnień na drodze.

Na drogach objętych najniższym standardem zimowego utrzymania mogą wystąpić utrudnienia i przerwy w ruchu. Czas trwania utrudnień uzależniony jest od stanu zjawiska i czasu jego trwania.

W przypadku skrajnie niekorzystnych i niestabilizowanych warunków atmosferycznych (zawieje i zamiecie śnieżne, długotrwałe burze śnieżne niweczące efekty odśnieżania dróg) uniemożliwiających osiągnięcie i utrzymanie na drogach standardu docelowego, organizację pracy wtedy dostosować do aktualnych zmieniających się warunków na drogach i przyjmować niekonwencjonalne rozwiązania.

Dopuszcza się następujące odstępstwa od standardów:

- występowanie na nawierzchni śniegu luźnego lub zasp – do 8 godzin po ustaniu opadów

- występowanie śniegu zajeżdżonego lub języków śnieżnych,
- przerwy w komunikacji do 8 godzin po ustaniu opadów,
- występowanie gołoledzi lub lodowicy – do 8 godzin po stwierdzeniu wystąpienia zjawiska
- wystąpienie gołoledzi pośniegowej – do 10 godz.

Zamawiający zastrzega sobie prawo wskazania odcinków (lokalne), na których odstępstwa od standardu nie mogą mieć miejsca lub być mniejsze.

Ośnieżanie dróg.

Odsnieżanie dróg – jest odsnieżaniem na białą, jednak ma na celu usunięcie śniegu z jezdni i poboczy dróg oraz obiektów towarzyszących, jakimi są zatoki autobusowe, parkingi.

Do odsnieżania używa się opłuczonych pojazdów samochodowych, ciągników równiarek spycharek oraz innych maszyn i innych przystosowanych nośników.

Zasady odsnieżania

W zależności od zalegającego śniegu na jezdni należy używać odpowiednich pługów lub zespołów pługów. Zaleca się stosowanie (w przypadku szerokich dróg) zespołu składającego się z dwóch pługów przy intensywnych opadach śniegu. W pracy zespołu pługów należy zachować bezpieczną odległość / min. 50 m/, przesunięcie między lemieszami powinno być takie, aby nie pozostawał śnieg na jezdni. W trudnych warunkach atmosferycznych należy odsneżać tylko jeden pas ruchu i wykonać mijanki w zasięgu widoczności 200 - 300 m.

Prędkość robocza pługów powinna wynosić 5-40 km/h.

Odsnieżanie mostów, wiaduktów i estakad odbywa się jednocześnie podczas prac prowadzonych na danym ciągu drogowym.

Śnieg zalegający jezdnię jest spychany na krawędź jezdni, chodnika i pobocze.

Niedopuszczalne jest zsypywanie śniegu na inne drogi publiczne itp. Prędkość odsnieżania powinna być tutaj obniżona.

6. Kontrola jakości prac i odbiór robót

Po rozpoczęciu zimowego utrzymania dróg Wykonawca zobowiązany jest do pełnienia dyżurów oraz do składania meldunków do Urzędu Gminy Lubień

7. Ogólne warunki odbioru

Upoważniony pracownik Urzędu Gminy kontroluje stan dróg i sposób prowadzenia prac w zakresie zimowego utrzymania dróg na danym zadaniu.

W przypadkach niedostatecznego prowadzenia zimowego utrzymania dróg na danym zadaniu, zostanie sporządzony protokół podpisany przez obie strony, który będzie podstawą potrącenia wysokości wynagrodzenia przewidzianego umową i przesłania Wykonawcy pisemnego upomnienia.

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