

PROGRAM FUNKCJONALNO – UŻYTKOWY / PFU/

Inwestycja:

„Przebudowa zatoki postojowej w Alejach Floriana Kobylińskiego”

Stadium: **Zaprojektowanie oraz wykonanie robót budowlanych**

Inwestor: **Prezydent Miasta Płocka reprezentujący Gminę – Miasto Płock
PL. Stary Rynek 1, 09-400 Płock**

Zamawiający: **Miejski Zarząd Dróg w Płocku
ul. Bielska 9/11, 09-400 Płock**

Adres inwestycji: **Al. Floriana Kobylińskiego, miasto Płock,
woj. mazowieckie**

Obręby i numery działek obejmujące obszar inwestycji:

1-M.Płock/146201_1.008-Śródmieście działka: 167/14 i inne niezbędne do realizacji inwestycji.

CPV

45233140-2 – Roboty drogowe

71322000-1 – Usługi inżynierii projektowej w zakresie inżynierii lądowej i wodnej

Data opracowania

07.2023 r.

SPIS TREŚCI:**ROZDZIAŁ I–CZĘŚĆ OPISOWA****1.OPIS OGÓLNY PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA**

1.1. Opis ogólny przedmiotu zamówienia.....	3
1.1.1 Charakterystyczne parametry określające zakres robót	4
1.1.2 Charakterystyczne parametry określające wielkość obiektu.....	4
1.1.3 Projektowane parametry.....	4
1.1.3.1. Przebudowa dróg ul. Góry wraz z przebudową skrzyżowania z ul. Kutnowską.....	4
1.1.3.2 Zieleń.....	5
1.1.3.3 Sieci i infrastruktura związana z drogą.....	5
1.1.3.4 Sieci i infrastruktura nie związana z drogą.....	5
1.1.3.5 Organizacja ruchu.....	5
1.2 Aktualne uwarunkowania wykonania przedmiotu zamówienia.....	5
1.2.1. Wytyczne inwestorskie i uwarunkowania związane z wyceną, przygotowaniem robót i ich przeprowadzeniem.....	5
1.2.1.1 Ogólne uwarunkowania projektowe i realizacyjne.....	6
1.2.1.2 Przygotowanie Placu Budowy.....	11

2. WYMAGANIA ZAMAWIAJACEGO W STOSUNKU DO PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

2.1 Przebudowa Aleji Floriana Kobylińskiego	11
2.1.1 Nawierzchnie	11
2.1.2 Zjazd.....	11
2.1.3 Kanalizacja deszczowa.....	11
2.1.4 Sieci i infrastruktura nie związana z drogą.....	11
2.1.5. Zieleń.....	11
2.1.6 Budowa i przebudowa instalacji sygnalizacji świetlnej.....	11
2.1.7 Budowa i przebudowa sieci oświetlenia ulicznego	11
2.1.8 Stała organizacja ruchu.....	11
2.1.9. Projekty organizacji ruchu na czas wykonywania robót.....	12
2.2 Dokumenty Wykonawcy.....	12
2.2.1 Skład Dokumentów Wykonawcy.....	12

ROZDZIAŁ II–CZĘŚĆ INFORMACYJNA**3.DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE ZGODNOŚĆ ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO Z WYMAGANIAMI WYNIKAJĄCYMI Z ODREBNYCH PRZEPISÓW**

3.1.Przepisy prawa.....	12
3.1.1Wykaz aktów prawnych.....	12
ZAŁĄCZNIKI: 1,2.....	14

ROZDZIAŁ I – CZĘŚĆ OPISOWA

1. OPIS OGÓLNY PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

1.1. Opis ogólny przedmiotu zamówienia

Przedmiotem zamówienia jest zaprojektowanie i przebudowa: **Alej Floriana Kobylińskiego**, drogi wojewódzkiej nr 559, klasy „G” na odcinku ok. 100 m na wysokości działki nr 200/1 w zakresie likwidacji dwóch zatok postojowych po stronie południowej i wykonania zatoki autobusowej dla 2 autobusów przegubowych o długości krawędzi zatrzymania - 40,00 m z krawężników polimerobetonowych o wym. 43,5x33x100 i szerokość zatoki przy jezdni - 3,00 m + skos najazdowy i wyjazdowy. Pochylenie poprzeczne jezdni w zatoce 2,00 %, skierowane do krawędzi jezdni drogi lub zgodnie z jej pochyleniem w zależności od warunków odwodnienia. Należy zachować normatywne skosy: skos wyjazdowy z drogi nie powinien być większy niż 1:8 (tzn. $3 \times 8 = 24,0$ m), skos wjazdowy na drogę nie powinien być większy niż 1:4 (tzn. $3 \times 4 = 12,0$ m). Projektowanie i wykonanie prac należy konsultować z Wydziałem Transportu Publicznego i Inżynierii Ruchu Drogowego Urzędu Miasta Płocka.

W pasie drogowym drogi w obrębie budowy zatoki autobusowej znajduje się następujące uzbrojenie techniczne: linie oświetlenia ulicznego, kanalizacja deszczowa, wodociąg itp. Plany z sieciami dostępne są na stronie: <https://geodezja.plock.eu>

Droga wymieniona powyżej znajdują się w zarządzie Miejskiego Zarządu Dróg w Płocku.

Mapa poglądowa zakresu do realizacji- **załącznik nr 1** do PFU.

W zakres zamówienia wchodzi:

- przygotowanie wariantowej koncepcji przebudowy zakresu wymienionego powyżej.
- uzyskanie akceptacji Zamawiającego i wybór ostatecznego wariantu przebudowy drogi,
- uzyskanie warunków technicznych, wytycznych, opinii i uzgodnień w imieniu i na rzecz Zamawiającego dla przebudowy sieci oświetlenia ulicznego, infrastruktury drogowej (geometrii oraz czasowej i stałej organizacji ruchu) od odpowiednich jednostek opiniujących, uzgadniających i zatwierdzających,
- przygotowanie materiałów zgłoszeniowych i zgłoszenie przebudowy Alej Floriana Kobylińskiego.
- wykonanie robót budowlanych polegających na przebudowie drogi, zgodnie z opracowaną dokumentacją zgłoszeniową, projektem budowlanym i dokumentacjami technicznymi (wykonawczymi).
- wykonanie robót budowlano-montażowych polegających na budowie i przebudowie sieci oświetlenia ulicznego, zgodnie z opracowaną dokumentacją zgłoszeniową, projektem budowlanym i technicznym (wykonawczym),
- opracowanie projektu czasowej i stałej organizacji ruchu wraz z niezbędnymi uzgodnieniami, SOR winien obejmować szerszy obszar niż zakres robót budowlanych,
- wprowadzenie czasowej organizacji ruchu i wykonanie oznakowania poziomego i pionowego zgodnie z opracowanymi i zatwierdzonymi projektami: czasowej i stałej organizacji ruchu (SOR i TOR).

Szczegółowy zakres rzeczowy robót przewidzianych do wykonania w ramach obowiązków Wykonawcy jest przedstawiony w dalszej treści Programu Funkcjonalno-Użytkowego, zwanego dalej „PFU”. Dokumenty zawarte w PFU stanowią opis przedmiotu zamówienia zgodnie z art. 103 ust. 2 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych.

1.1.1 Charakterystyczne parametry określające zakres robót

Nie ograniczając się do niżej wymienionych robót, lecz zgodnie z wszystkimi innymi wymaganiami określonymi w PFU i wynikającymi z obowiązującego prawa, w ramach Umowy należy zaprojektować i wykonać w szczególności następujące roboty:

- 1) wykonanie robót rozbiórkowych niezbędnych do przebudowy drogi w granicach obszaru opracowania,
- 2) budowa zatoki autobusowej o nawierzchni betonowej na gruncie G1. W przypadku wystąpienia gruntów organicznych podczas wykonywania wykopów pod projektowaną konstrukcją należy te grunty wymienić na materiał niewysadzinowy zdalny do budowy nasypów.

- 3) zatoki autobusowe dla G1 lub doprowadzone do G1 – nawierzchnia z betonu cementowego 22cm warstwa ścieralna z betonu cementowego C30/37 – XF4, 15cm warstwa podbudowy zasadniczej z betonu cementowego C8/10; 18cm warstwa dolna podbudowy zasadniczej z kruszywa 0/31,5mm,
- 4) ustawienie krawężnika polimerobetonowego 43,5x33x100 na długości około 40 m przy zatoce autobusowej, na skosach krawężnik betonowy 20x30 cm
- 5) przebudowa istniejącej sieci oświetlenia ulicznego na odcinku ok. 100 m, z wymianą jej elementów, (słupy, wysięgniki, oprawy, kable zasilające) w zakresie zgodnym z **załącznikiem nr 2** do PFU,
- 6) usunięcia ewentualnych kolizji na istniejących sieciach w oparciu o wydane warunki przez właścicieli urządzeń,
- 7) oznakowanie pionowe i poziome w oparciu o opracowany projekt SOR na przebudowywanych odcinkach,
- 8) zagospodarowanie terenu zielenią, w zakresie objętym opracowaniem,
- 9) budowa kanału technologicznego na obszarze objętym zakresem opracowania jeżeli istnieje przesłankę ustawową o ich budowie lub uzyskanie zwolnienia z jego budowy,
- 10) po zakończeniu robót uporządkowanie terenu zajętego i użytkowanego dla potrzeb przebudowy przez Wykonawcę,
- 11) wykonanie napraw w zakresie przywrócenia dróg, nieruchomości użytkowanych przez Wykonawcę, lub budynków uszkodzonych w skutek działań Wykonawcy do stanu technicznego nie gorszego niż przed rozpoczęciem przebudowy,
- 12) powstały materiał z rozbiórki stanowi własność zarządcy drogi tj. MZD i materiał nadający się do ponownego wbudowania należy odwieźć na odległość do 10km w miejsce wskazane przez zarządcę, zaś nie dający się wbudować na odległość do 5km wraz jego utylizacją, zgodnie z zarządzeniem nr **1700/2020** Prezydenta Miasta Płocka z dnia 20 sierpnia 2020 roku w sprawie: ustalenia zasad gospodarowania materiałem pochodzącym z rozbiórek dróg publicznych, dróg wewnętrznych, parkingów i placów będących własnością Gminy Płock.

1.1.2 Charakterystyczne parametry określające wielkość obiektu

Charakterystyczne parametry określające wielkość obiektu zostały określone w niniejszym PFU w przypadku:

- 1) zmiany uwarunkowań skutkujących koniecznością zmiany charakterystycznych parametrów, konieczności wykonania robót nieujętych w niniejszym PFU zastosowanie mają warunki umowne.

1.1.3 Projektowane parametry

W liniach istniejącego pasa drogowego Wykonawca zaprojektuje i wykona:

1.1.3.1. Przebudowa drogi Alej Floriana Kobylińskiego w zakresie:

- 1) w **Alejach Floriana Kobylińskiego** w drodze wojewódzkiej nr 559, klasy „G” na odcinku ok. 100 m należy wybudować zatokę autobusową o nawierzchni betonowej na odcinku ok. 77 m po południowej stronie drogi szerokości 3m. w zakresie należy również uwzględnić przebudowę 3 słupów oświetlenia ulicznego, oznakowanie docelowe itp., budowę krawężnika polimerobetonowego wzdłuż zatoki na odcinku ok 40 m oraz budowę/przebudowę sieci oświetlenia ulicznego.

1.1.3.2 Zieleń

W ramach Umowy należy odtworzyć istniejące trawniki, a także dokonać pielęgnacji koron istniejących drzew w zakresie odstonięcia latarni/opraw oświetleniowych. Zakres robót związanych z „zielenią” powinien wynikać z przyjętych przez Wykonawcę rozwiązań oraz obowiązujących przepisów.

Uwaga: Należy opracować inwentaryzację dendrologiczną, operat dendrologiczny i plan ochrony drzew przez osoby uprawnione w zakresie związanym z terenami zielonymi i uzgodnić z zespołem zgodnie z Zarządzeniem Nr 2738/2021 Prezydenta Miasta Płocka z dnia 14 października 2021 r. wraz zarządzeniami zmieniającymi: Nr 3257/2022 z dnia 11 kwietnia 2022 r., 3295/2022 z dnia 29 kwietnia 2022 r i Nr 3521/2022 z dnia 28 lipca 2022 r. i Nr. 4268/2023 z dnia 30 maja 2023 roku.

1.1.3.3 Sieci i infrastruktura związana z drogą

W ramach Umowy należy zaprojektować i wykonać:

- 1) kanał technologiczny uliczny (KTu) lub uzyskać zwolnienie z budowy,
 - 2) przebudowę istniejącej sieci oświetlenia ulicznego w zakresie zgodnym z **załącznikiem nr 2** do PFU.
- Zakres robót związanych z sieciami i infrastrukturą związaną z drogą powinien wynikać z wymagań Zamawiającego, przyjętych przez Wykonawcę rozwiązań oraz obowiązujących przepisów i norm.

1.1.3.4 Sieci i infrastruktura nie związana z drogą

Zakres robót związanych z budową, przebudową lub zabezpieczeniem sieci oraz przyłączy kolidujących z inwestycją powinno zapewnić skuteczne usunięcie kolizji i wynikać z przyjętych przez Wykonawcę rozwiązań, obowiązujących przepisów oraz uzyskanych przez Wykonawcę warunków technicznych usunięcia kolizji wydanych przez właścicieli lub gestorów sieci oraz przyłączy. Pełna identyfikacja i rozpoznanie oraz wykonanie usunięcia wszystkich kolizji z istniejącymi sieciami uzbrojenia terenu należy do zadań Wykonawcy.

1.1.3.5 Organizacja ruchu

Należy zaprojektować oraz uzyskać wymagane opinie i zatwierdzenie, a następnie wprowadzić:

- 1) stałą organizację ruchu,
- 2) organizację ruchu na czas wykonywania robót.

1.2 Aktualne uwarunkowania wykonania przedmiotu zamówienia

Wykonawca zrealizuje przedmiot zamówienia na podstawie poniższych dokumentów, przekazanych przez Zamawiającego:

- 1) warunków technicznych załącznik nr 2 do PFU,
- 2) mapa poglądowa zakresu realizacji - załącznik nr 1 do PFU.

1.2.1. Wytyczne inwestorskie i uwarunkowania związane z wyceną, przygotowaniem robót i ich przeprowadzeniem

1. Podstawą skalkulowania ceny za opracowanie dokumentacji i roboty budowlane ma być tabela ofertowa cenowa, opracowana przez Wykonawcę, sporządzona w oparciu o analizy i wizję lokalną w terenie. Zamawiający dodatkowo przekazuje Wykonawcy poglądową tabelę cenową z przedmiarem z zastrzeżeniem, że stanowi ona jedynie podstawę informacyjną, a nie jest obligatoryjna ani w zakresie przyjętych tam podstaw wycen ani ilości wykazanych robót i ma być traktowana, jako pomocniczo do przygotowania oferty cenowej. Oznacza to, że Wykonawca sporządza tabelę ofertową cenową na podstawie sporządzonej przez siebie kalkulacji wg własnego uznania i dokonuje całościowej wyceny przedmiotu zamówienia na usługi i roboty określone w opisie przedmiotu zamówienia, na własną odpowiedzialność i ryzyko w oparciu o załączone do PFU mapy poglądowe i warunki – załącznik nr 1 i 2, wykonaną wizję w terenie oraz Wytyczne do zakresu przedmiotu zamówienia.
2. Przy przygotowaniu i realizacji przedmiotowej inwestycji należy przestrzegać następujących wytycznych i uwarunkowań.

1.2.1.1 Ogólne uwarunkowania projektowe i realizacyjne

1. przygotowanie i realizację inwestycji należy przeprowadzić w szczególności zgodnie z wymaganiami wynikającymi z Ustawy Prawo budowlane,
2. roboty należy prowadzić w istniejących granicach pasa drogowego,
3. przebudowę i budowę należy zaprojektować i wykonać z w sposób zharmonizowany architektonicznie z istniejącym krajobrazem,
4. w przypadku kolizji z istniejącymi urządzeniami infrastruktury technicznej, należy zaprojektować i wykonać ich przebudowę lub zabezpieczenie,
5. podczas robót budowlanych należy utrzymać ciągłość ruchu w ciągu **Alej Floriana Kobylińskiego**;
6. roboty należy prowadzić w taki sposób, aby umożliwić zachowanie nieprzerwanego ruchu oraz dostęp do terenów przyległych, a w tym do każdej działki sąsiadującej z projektowaną inwestycją.
7. Wykonawca do niezbędnego minimum ograniczy hałas, zanieczyszczenie powietrza związane z

- pracą maszyn i urządzeń budowlanych oraz ruchem samochodów obsługujących budowę.
8. **Dostępność osobom ze szczególnymi potrzebami w budynkach i drogach należy zapewnić zgodnie z:**
- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych, w którym zapisano, że urządzenia i obiekty (podpory znaków drogowych, słupy oświetleniowe) znajdujące się na chodniku należy tak umieszczać, aby nie utrudniały użytkowania chodnika przez osoby niepełnosprawne, minimalna szerokość chodnika to 1,8 m winna zapewniać wygodne i bezkolizyjne poruszanie się wszystkich pieszych, w tym osób na wózkach inwalidzkich, dopuszcza się przy tym lokalne zwężenia do 1,0 m pod warunkiem zaprojektowania miejsc do wymijania się osób ze szczególnymi potrzebami, o długości nie mniejszej niż 2,00 m i szerokości nie mniejszej niż 1,80 m. Warunki, jakie powinny być zapewnione na przejściach dla pieszych w poziomie jezdni, mowa w nich o eliminowaniu wszystkich różnic wysokości w obrębie przejścia w poziomie - zapewnieniu odpowiedniej szerokości wysepek dzielących, wykonywaniu strefy oczekiwania mającą szerokość równą szerokości przejścia i długość nie mniejszej niż 2,50 m. W trudnych warunkach dopuszcza się zmniejszenie długości do 2,00 m. Dopuszcza się rozwiązanie, w którym strefa oczekiwania stanowi część drogi dla pieszych lub drogi dla pieszych i rowerów. Przejście dla pieszych lub przejście sugerowane wyposaża się na całej szerokości w rampy krawężnikowe i system fakturowych oznaczeń nawierzchni. Przejście dla pieszych lub przejście sugerowane projektuje się w taki sposób, aby na powierzchni przejścia i strefy oczekiwania nie występowały uskoki. Dopuszcza się uskok pomiędzy powierzchnią przejścia, a krawężnikiem o wysokości dostosowanej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami wzroku, przy zachowaniu dostępności dla pozostałych osób ze szczególnymi potrzebami. W obrębie wejść do budynków użyteczności publicznej w każdym zespole stanowisk postojowych dla samochodów osobowych powinny być zapewnione stanowiska postojowe dla samochodów osób niepełnosprawnych, specjalnie oznakowane i usytuowane blisko wejść do budynków. Uskok o wysokości od 2 cm do 15 cm między chodnikiem a jezdnią lub innym urządzeniem użytkowym przez osoby *niepełnosprawne* powinien być wyposażony w rampę o szerokości co najmniej 0,90 m i pochyleniu nie większym niż 6%. Przy uskokach większych niż 15 cm powinny być stosowane pochylnie lub schody. Stosowanie tzw. kostki lub płytki integracyjnej przy przejściach dla pieszych. Kostka taka wyróżnia się fakturą i kolorem co pozwala osobom niepełnosprawnym zlokalizować miejsce wejście na jezdnię z chodnika. Kostkę taką stosuje także na przystankach komunikacji oznaczając krawędź peronu. Ze względu na osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich, należy zastosować pochylnie.
 - Rozporządzeniem z dnia 12 kwietnia 2002 r. dotyczącym warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, które podaje wymagania odnośnie do usytuowania, wykonania i zamocowania tablic informacyjnych, gablot reklamowych, wystaw sklepowych, daszków, balkonów, zewnętrznych schodów i pochylni, wpustów kanalizacyjnych itp. tak, aby nie stanowiły zagrożenia bezpieczeństwa dla pieszych, użytkowników budynków i osób trzecich, w tym osób z dysfunkcją narządu wzroku. Wymagane jest aby co najmniej jedno dojście powinno zapewniać osobom niepełnosprawnym dostęp do wejść do budynku mieszkalnego wielorodzinnego, zamieszkania zbiorowego i użyteczności publicznej - do całego budynku lub tych jego części, z których osoby te mogą korzystać. Określone także zostały, ilości oraz lokalizację miejsc parkingowych w zależności od ich usytuowania, minimalne wymiary miejsc postojowych dla samochodów niepełnosprawnych mieszkańców, gości i korzystających z obiektów użyteczności publicznej. Podane są też warunki i parametry, jakie powinny spełniać dostosowane do wymagań osób niepełnosprawnych, także na wózkach inwalidzkich - bramy, furtki, drzwi (zewnętrzne i wewnętrzne) oraz pomieszczenia wejściowe w budynkach. Wymóg przystosowania wejść dla osób niepełnosprawnych nie dotyczy jednorodzinnych budynków mieszkalnych, budynków rekreacji indywidualnej oraz budynków specjalnych n. więzień, zakładów poprawczych. W budynkach użyteczności publicznej pomieszczenia ogólnodostępne ze zróżnicowanym poziomem podłóg powinny być przystosowane do ruchu osób niepełnosprawnych. Natomiast wszystkie drzwi, których skrzydła wykonane są ze szkła lub innego przezroczystego materiału, powinny być oznakowane w sposób widoczny i zapewnić bezpieczeństwo w przypadku stłuczenia.

- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury oraz spraw wewnętrznych i administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych rozdział 7 zapisano, że: „2. *Sygnały dźwiękowe nadawane w postaci brzęczyków lub buczków albo komunikatów słownych na przejściach dla pieszych o ruchu kierowanym sygnałami świetlnymi informują osoby o upośledzonym wzroku, że dla pieszych jest nadawany sygnał zielony.* 3. *Działanie urządzenia wibracyjnego znajdującego się na sygnalizatorze informuje osoby o upośledzonym wzroku i słuchu, że dla pieszych jest nadawany sygnał zielony.*” Oznakowanie dróg w tym znaki dotyczące niepełnosprawnych np. oznakowanie parkingów.
- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach określono wytyczne oznakowania poziomego i pionowego miejsc parkingowych dla niepełnosprawnych.
- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty budowlane metra i ich usytuowanie określono zasady projektowania ścieżek dotykowych oraz dotykowych znaków ostrzegawczych.
- Ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym zostało uregulowane wydawanie karty parkingowej osobom niepełnosprawnym. Zgodnie z zapisami prawa o ruchu drogowym w razie braku chodnika lub pobocza albo niemożności korzystania z nich pieszy ma możliwość korzystania z drogi dla rowerów. Pieszy taki z wyjątkiem osoby niepełnosprawnej, korzystając z tej drogi, jest obowiązany ustąpić miejsca rowerowi. Pojazd przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu osób niepełnosprawnych oznacza się z przodu i z tyłu kwadratowymi tablicami barwy niebieskiej z międzynarodowym symbolem wózka inwalidzkiego barwy białej. Tablice te powinny być wykonane z materiału odblaskowego. Kierujący tym pojazdem jest obowiązany włączyć światła awaryjne podczas wsiadania lub wysiadania osoby niepełnosprawnej. Kierujący pojazdem, omijając pojazd oznaczony jak wyżej jest obowiązany w czasie wsiadania lub wysiadania osoby niepełnosprawnej zachować szczególną ostrożność i w razie potrzeby zatrzymać się.
- Ustawą z dnia 21 marca o drogach publicznych określono liczbę miejsc parkingowych które muszą być przeznaczone dla osób niepełnosprawnych. **Oznaczanie miejsca (znaki pionowe), Wyznaczanie miejsca (znaki poziome).** Zgodnie z zapisami ustawy pojazdy zaopatrzone w kartę parkingową. zwolnione są z opłat za korzystanie z przepraw promowych na drogach publicznych. Na podstawie Art. 13b ust. 4 pkt 2 ustawy rada gminy (rada miasta), ustalając strefę płatnego parkowania może wprowadzić opłaty abonamentowe lub zryczałtowane oraz zerową stawkę opłaty dla osób niepełnosprawnych. Powyższa reguła jest także stosowana nie tylko przy wyznaczaniu opłat za korzystanie z miejsc postojowych przy drogach publicznych, lecz także w przypadku ustalania opłaty za korzystanie parkingów.

9. Pozostałe aspekty kształtowania przestrzeni dla niepełnosprawnych

1) Ciągi piesze:

Szerokość ciągów komunikacyjnych przy miejscowych zwężeniach nie może być mniejsza niż 100 cm pod warunkiem zaprojektowania miejsc do wymijania się osób ze szczególnymi potrzebami, o długości nie mniejszej niż 2,00 m i szerokości nie mniejszej niż 1,80 m. Dojście do budynku powinno mieć szerokość min. 1,5 m (Rozporządzenie Ministra

Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie § 16 ust. 1). Szerokość ciągów komunikacyjnych należy mierzyć po odjęciu przestrzeni zajmowanej przez znaki, drzewa, wiaty śmietniczek i inne elementy. Spadek poprzeczny ciągu pieszego nie może nigdy przekraczać 3%. Wszelkie przeszkody i elementy wyposażenia przestrzeni należy umieszczać poza główną przestrzenią komunikacyjną. Najlepiej, jeżeli wszystkie elementy wyposażenia przestrzeni nie wykraczają poza jedną, ściśle określoną linię. W przestrzeni zewnętrznej może to być np. linia wyznaczona przez obrzeże, latarnie.

W przestrzeniach, tam gdzie jest to możliwe, wymagających pokonywania znacznych odległości należy maksimum co 30 m zapewnić miejsca siedzące. Powinny one znajdować się w pobliżu ciągów komunikacyjnych, ale nie bezpośrednio na nich. Miejsca te powinny być umieszczone tak, żeby nogi osób korzystających z nich nie przeszkadzały osobom korzystającym z ciągów komunikacyjnych. Na granicy pomiędzy chodnikiem a jezdnią, na całej szerokości przejścia, należy

stosować reliefowe płyty ostrzegawcze. Na przejściach dla pieszych należy zastosować rampy krawężnikowe umożliwiające przejazd przez przejście osobie poruszającej się na wózku inwalidzkim. Wszędzie, gdzie przystosowana droga komunikacji wymaga pokonania różnicy wysokości pomiędzy chodnikiem a jezdnią lub innej niewielkiej różnicy poziomów, należy zastosować rampę krawężnikową. Nachylenie rampy krawężnikowej nie może przekraczać 15%, jednak ze względu na osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich zalecane jest nachylenie do 5%. Dopuszczalna różnica wysokości pomiędzy brzegiem rampy a jezdnią nie może przekraczać 2 cm. Jeżeli z boku rampy krawężnikowej znajduje się chodnik, a nie zainstalowano barierok lub innych ograniczeń, należy zastosować również boczne nachylenie, nieprzekraczające 6%. Szerokość rampy krawężnikowej nie może być mniejsza niż 90 cm. Swobodne przejście i przejazd na wózku inwalidzkim bez konieczności zjeżdżania i podjeżdżania pod krawężnik, a jednocześnie uzyskanie progu zwalniającego dla samochodów może być wykonane poprzez zastosowanie wyniesionego przejścia dla pieszych. Pozioma płaszczyzna tak wykonanego przejścia pozwoli na swobodną komunikację pomiędzy chodnikiem, a przejściem, bez konieczności pokonywania jakiegokolwiek progu. Każde przejście dla pieszych (zwłaszcza na poziomie chodnika) należy oznaczyć przy pomocy reliefowych płyt ostrzegawczych, na całej szerokości przejścia. Dojście do przejścia dla pieszych w miarę możliwości należy oznakować przy pomocy ścieżek dotykowych, ułatwiających osobom niewidomym odnalezienie przejścia. Płyty powinny być ułożone w poprzek całego chodnika (np. od krawędzi przejścia do ściany znajdującego się obok niego budynku), a ich faktura powinna podkreślać kierunek dojścia do przejścia. Wszędzie, gdzie to możliwe (szczególnie w przestrzeni zewnętrznej), powinno się unikać stosowania schodów, pochylni, wind oraz innych urządzeń na rzecz łagodnych spadków (poniżej 5%) na dłuższym odcinku. W ramach jednej kondygnacji należy unikać zmian poziomów, szczególnie niebezpieczne jest stosowanie pojedynczego stopnia. Schody i pochylnie muszą być umieszczane w taki sposób, żeby nie zawęźać minimalnej wymaganej przestrzeni komunikacyjnej (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie § 293 ust. 4 i 5). Zastosowanie schodów lub pochylni ruchomych nie zwalnia z obowiązku zastosowania schodów lub pochylni stałych (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie § 67). Nachylenie 5% lub większe jest pochylnią i powinno odpowiadać warunkom dotyczącym ich stosowania. Wymagania odnośnie pochylni: nachylenie, szerokość i długość, spoczniki, krawężniki i poręcze zawarte są w ww. rozporządzeniu § 70 i § 71. Początek i koniec biegu pochylni powinny być oznaczone przy pomocy reliefowych płyt ostrzegających (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie § 306), a wymagania odnośnie schodów zawarte są w § 68 i § 69 tego rozporządzenia. Zaleca się aby schody przeznaczone do pokonywania wysokości większej niż 0,5 m były wyposażone w balustrady lub inne zabezpieczenia od strony przestrzeni otwartej (e § 296 i 298 ww. rozporządzenia). Stosowane materiały wykończeniowe nawierzchni podłóg, chodników, ścieżek, schodów, pochylni itp. powinny zapewniać stabilne oparcie i mieć właściwości antypoślizgowe (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie § 305 ust. 1). Nawierzchnie powinny być wykonane i utrzymywane w sposób umożliwiający spływanie wody i zapobieganie powstawianiu kałuż. Rozwiązania detali nawierzchni (wpustów kanalizacyjnych, pokryw urządzeń uzbrojenia sieci terenu i instalacji podziemnych, a także innych osłon otworów, elementów będących w ciągach pieszych i rowerowych itp. bezwzględnie powinny znajdować się w płaszczyźnie nawierzchni. W ażurowych elementach nawierzchni (np. kratkach kanalizacyjnych), umieszczonych w nawierzchni, przerwy pomiędzy poszczególnymi ich elementami oraz średnice otworów nie powinny przekraczać 20 mm (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie § 294 ust. 2). Jeżeli w ażurowych elementach nawierzchni znajdują się podłużne przerwy, to powinny być one umieszczone prostopadle do głównego kierunku komunikacji pieszej. Do oznaczenia zmiany charakteru przestrzeni, czy ważnych miejsc możliwe jest posłużenie się zmianą faktury lub sprężystości materiału posadzki, chodnika, ścieżki rowerowej. Należy również zwrócić uwagę, że odpowiednie zestawienie nawierzchni będzie powodować zmianę brzmienia kroków czy dźwięku uderzeń białej laski, którą

posługują się osoby niewidome.

2) Ścieżki dotykowe, dotykowe znaki ostrzegawcze, umieszczanie tablic znaków zgodnie z zarządzeniem nr 688/11 Prezydenta Miasta Płocka z dnia 29 lipca 2011 roku w sprawie: Wprowadzenia wytycznych do prac projektowych i odbiorów robót dla budowy, przebudowy i remontów dróg i zarządzeniem nr 1867/2012 Prezydenta Miasta Płocka z dnia 4 lipca 2012 roku w sprawie: zmiany zarządzenia nr 688/11 Prezydenta Miasta Płocka z dnia 29 lipca 2011 r. w sprawie wprowadzenia wytycznych do prac projektowych i odbiorów robót dla budowy, przebudowy i remontów dróg (V. Przejścia dla pieszych) oraz zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty budowlane metra i ich usytuowanie - dotykowe znaki ostrzegawcze.

3) Umieszczanie tablic, znaków i reklam:

- znaki - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.
- tablice informacyjne, reklamy i podobne urządzenia należy sytuować, wykonywać i mocować w taki sposób, aby nie stanowiły zagrożenia bezpieczeństwa użytkowników (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie § 293 ust. 1). Miejsce ich usytuowania powinno być stałe. Miejsce ich usytuowania nie powinno kolidować z przestrzenią komunikacyjną. Jeżeli odstają od ściany o więcej niż 10 cm, ich dolna krawędź nie może znajdować się wyżej niż 30 cm lub niżej niż 220 cm od posadzki, chodnika.

Tablice informacyjne powinny być umieszczone i wykonane w sposób umożliwiający korzystanie z nich maksymalnie dużej grupie osób, w tym osobom niewidomym (np. poprzez oznaczenia dotykowe).

4) Sygnalizacja dźwiękowa:

Na przejściach dla pieszych wyposażonych w sygnalizację świetlną należy także zastosować sygnalizację dźwiękową. Sygnał dźwiękowy powinien wyraźnie odróżniać się od odgłosów otoczenia, ale jednocześnie nie powinien być uciążliwy dla użytkowników.

Sygnał dźwiękowy powinien być słyszalny zarówno w trakcie światła zielonego, jak i czerwonego. Oba sygnały muszą się jednak wyraźnie różnić. Sygnał dźwiękowy odpowiadający światłu czerwonemu ułatwia odnalezienie przejścia oraz przycisku wywołującego zmianę światła, jeżeli taki zainstalowano. Zalecane jest umieszczenie na przyciskach dotykowych schematów przejścia dla pieszych, pokazujących układ jezdni, torów tramwajowych itp. (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach Zał. 3 pkt 3.3.5.1-5).

10. Obowiązki wykonawcy.

- 1) Podstawowe obowiązki oraz prawa Wykonawcy dokumentacji projektowej i realizacji określa Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. „Prawo budowlane”.
- 2) Zaleca się, aby Wykonawca dokonał wizji lokalnej terenu objętego dokumentacją projektową i realizacją, własnym staraniem i na własny koszt, aby uniknąć nieprawidłowości w wycenie.
- 3) Wszelkie materiały wyjściowe niezbędne do wykonania przedmiotu zamówienia zapewnia Wykonawca.
- 4) Wymaga się, aby Wykonawca w trakcie opracowania projektu powiadomił właścicieli urządzeń obcych znajdujących w ciągu projektowanej drogi o ewentualnych przebudowach tych sieci w ramach usunięcia kolizji, zgodnie z art. 39 ust. 5 i 5a Ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych.
- 5) W razie zmian nieodstępujących w sposób istotny od zatwierdzonego projektu lub warunków uzyskanych decyzji (np. pozwolenia na budowę), dokonanych podczas wykonywania robót budowlanych, zobowiązuje się Wykonawcę dokumentacji projektowej do potwierdzenia oświadczenia, o którym mowa w art. 57 ust. 1 pkt 2 lit a ustawy Prawo budowlane.
- 6) Ocena jakości na etapie odbiorów robót drogowych w zakresie: oceny jakości zrealizowanych robót drogowych i ich zgodności ze specyfikacją, sposobu postępowania z wadami, dokonywania redukcji ceny kontraktowej za przekroczenie odchyłek dopuszczalnych i za niedotrzymanie wartości wymaganych, zwanej dalej potrąceniem zostanie dokonana na podstawie Instrukcji DP-T14 pn.: „OCENA JAKOŚCI NA DROGACH KRAJOWYCH, CZĘŚĆ I - ROBOTY DROGOWE”. Instrukcja dostępna na stronie GDDKiA w zakładce dokumenty techniczne.

- 7) Wykonawca **zobowiązany jest do stosowania** przy wycenie, wykonaniu i odbiorze warstw z mieszanek mineralno-asfaltowych:
- 1) Wymagań Technicznych WT-1:2014 – Kruszywa; dostępnych na stronie GDDKiA.

1.2.1.2 Przygotowanie placu budowy

Nie wykluczając innych czynności niezbędnych dla prawidłowego przygotowania placu budowy, w ramach Umowy należy uwzględnić koszty związane z :

- 1) przygotowaniem dokumentacji geodezyjnej wraz z obsługą geodezyjną robót,
- 2) zabezpieczeniem brakującej ilości humusu, niezbędnej do zagospodarowania terenów zieleni drogowej, we własnym zakresie i na własny koszt,
- 3) zabezpieczeniem przed uszkodzeniami drzew na placu budowy i w sąsiedztwie placu budowy,
- 4) usunięciem kolizji i ewentualnie drzew kolidujących z realizowaną inwestycją.

2. WYMAGANIA ZAMAWIAJACEGO W STOSUNKU DO PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

2.1 Przebudowa Alej Floriana Kobylińskiego.

2.1.1 Nawierzchnie

Nawierzchnia zatoki betonowa z uzupełnieniem nawierzchni asfaltowej na styku jezdni z zatoką.

2.1.2 Zjazd

Nie należy wykonać zjazdów w zakresie inwestycji.

2.1.3 Kanalizacja deszczowa

Odwodnienie drogi istniejącą kanalizacją deszczową - bez przebudowy.

2.1.4 Sieci i infrastruktura nie związana z drogą należy przebudować w przypadku wystąpienia kolizji.

2.1.5. Zieleni

Odtworzenie zieleni zniszczonej w trakcie wykonywania robót. Pielęgnacja koron drzew w zakresie odsłonięcia latarni/opraw oświetleniowych.

2.1.6 Budowa i przebudowa instalacji sygnalizacji świetlnej – bez przebudowy.

2.1.7 Przebudowa sieci oświetlenia ulicznego w zakresie zgodnym z **załącznikiem nr 2** do PFU.

Przebudowa istniejącej kablowej sieci oświetleniowej (latarnie oświetleniowe wraz z kablami zasilającymi) w zakresie wynikającym z kolizji z projektowaną zatoką oraz zapewniającym uzyskanie optymalnych i normatywnych parametrów świetlnych dla pasa drogowego ulicy na przedmiotowym odcinku Alei Kobylińskiego. UWAGA: należy uwzględnić zmianę miejsca lokalizacji istniejących latarni oświetleniowych, ewentualną wymianę słupów, wymianę wysięgników (długość, geometria), a także opraw oświetleniowych (moc i optyka) oraz budowę nowych oświetleniowych kabli zasilających dla zachowania pierwotnego układu połączeń sieci oświetleniowej.

2.1.8 Stała organizacja ruchu

Stała organizacja winna obejmować obszar szerszy niż zakres robót drogowych. Projekt SOR należy zaopiniować i uzyskać wszystkie niezbędne zatwierdzenia. Oznakowanie poziome grubowarstwowe, powinno charakteryzować się:

- 1) dobrą widocznością w ciągu całej doby;
- 2) wysokim współczynnikiem odbłaskowości, również w warunkach dużej wilgotności;
- 3) odpowiednią szorstkością, zbliżoną do szorstkości nawierzchni, na której zostanie naniesione;
- 4) trwałością w okresie gwarancyjnym;

- 5) odpornością na ścieranie i zabrudzenie.

Tarcze znaków pionowych należy:

- 1) wykonać w technologii uniemożliwiającej występowanie zjawiska rosznienia w przypadku zmiany temperatury powietrza lub zabezpieczyć folią antyroszeniową.

Znaki pionowe, a w szczególności duże tablice drogowskazowe typu E powinny uwzględniać zastosowanie skutecznych technologii przeciwdziałających zjawiskom rosznienia i mostków termicznych, które ograniczają czytelność znaków w okresie niskich temperatur. Działania powinny dotyczyć wszystkich elementów mających wpływ na utratę czytelności znaku, takich jak: rodzaj stosowanych materiałów, częstotliwość połączeń folii odbaskowych, ilość i częstotliwość połączeń poszczególnych elementów konstrukcyjnych tablic i konstrukcji wsporczych. W efekcie treść tablic drogowskazowych powinna być czytelna przez cały rok, niezależnie od występujących warunków temperaturowych.

2.1.9. Projekty organizacji ruchu na czas wykonywania robót

1. Wymagania dla zmian w organizacji ruchu na czas prowadzenia robót związanych z przebudową **Aleji Floriana Kobylińskiego**;

Należy wykonać projekt tymczasowej organizacji ruchu oraz uzyskać niezbędne opinie dla czasowej organizacji ruchu, zgodnie z Rozporządzeniem w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach. Po uzyskaniu wszelkich niezbędnych uzgodnień i zatwierdzeń wprowadzić tymczasową organizację ruchu, dokonać jej odbioru przed rozpoczęciem robót z udziałem przedstawiciela zarządcy drogi i dbać w trakcie jej obowiązywania o jej czytelność i zgodność z projektem.

2.2 Dokumenty Wykonawcy

2.2.1 Skład Dokumentów Wykonawcy

1. W ramach Umowy należy opracować wszelkie opracowania jakie mogą okazać się niezbędne dla zaprojektowania, przebudowy i użytkowania **Aleji Floriana Kobylińskiego**;
2. W szczególności należy opracować niżej wymienione dokumenty:
 - 1) Mapę sytuacyjno-wysokościową do celów projektowych;
 - 2) Materiały projektowe do uzyskania opinii, uzgodnień i pozwoleń wymaganych przepisami
 - 3) Ewentualnie wariantowe koncepcje przebudowy drogi.
 - 4) Materiały do zgłoszenia robót zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 199r Prawo budowlane, w tym, w szczególności:
 - 1) opis techniczny
 - 2) plan zagospodarowania terenu i rysunki niezbędne do zgłoszenia,
 - 3) Projekt stałej organizacji ruchu,
 - 4) Informacje i plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia;
 - 5) Projekty organizacji ruchu na czas przebudowy,
 - 6) Kosztorys Inwestorski;
 - 7) Ewentualnie Programy Zapewnienia Jakości;
 - 8) Dokumentację powykonawczą.

ROZDZIAŁ II–CZĘŚĆ INFORMACYJNA

3.DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE ZGODNOŚĆ ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO Z WYMAGANIAMI WYNIKAJĄCYMI Z ODRĘBNYCH PRZEPISÓW

3.1.Przepisy prawa

3.1.1 Wykaz aktów prawnych

Realizacja zamówienia podlega prawu polskiemu. Wykonawca zobowiązany jest do realizacji zamówienia zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Przedstawiony wykaz aktów prawnych ma charakter otwarty, nie stanowi katalogu zamkniętego. Wykaz aktów prawa nie wyłącza konieczności przestrzegania innych nie wymienionych poniżej przepisów, o ile w trakcie realizacji zamówienia będą one miały zastosowanie. Poniższy wykaz nie wyłącza konieczności przestrzegania przepisów, które wejdą w życie po dniu składania

ofert. Należy wykonywać obowiązki wynikające z norm prawnych warunkujących i określających realizację przedmiotu zamówienia, zgodnie z wymaganiami Zamawiającego.

1. ustawą z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych,
2. ustawą z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane,
3. ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych,
4. ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym,
5. ustawą z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne,
6. ustawą z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych,
7. Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 11 września 2020r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego,
8. Rozporządzeniem Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 20 grudnia 2021r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego,
9. rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych,
10. rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach,
11. rozporządzeniem Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r w sprawie znaków i sygnałów drogowych,
12. rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru na tym zarządzaniu,
13. rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 lutego 2005 r. w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom,
14. Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 20 grudnia 2021 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym,
15. rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia,
16. zarządzeniem nr **688/11** Prezydenta Miasta Płocka z dnia 29 lipca 2011 roku w sprawie: Wprowadzenia wytycznych do prac projektowych i odbiorów robót dla budowy, przebudowy i remontów dróg i zarządzeniem nr **1867/2012** Prezydenta Miasta Płocka z dnia 4 lipca 2012 roku w sprawie: zmiany zarządzenia nr 688/11 Prezydenta Miasta Płocka z dnia 29 lipca 2011 r. w sprawie wprowadzenia wytycznych do prac projektowych i odbiorów robót dla budowy, przebudowy i remontów dróg,
17. zarządzeniem nr **1700 /2020** Prezydenta Miasta Płocka z dnia 20 sierpnia 2020 roku w sprawie: ustalenia zasad gospodarowania materiałem pochodzącym z rozbiórek dróg publicznych, dróg wewnętrznych, parkingów i placów będących własnością Gminy Płock.
18. zarządzeniem **Nr 2227/2016** z dnia 18 lipca 2016 roku w sprawie powołania Zespołu do spraw Estetyki Miasta oraz ustalenia zasad uzgadniania i opiniowania projektów pod względem plastycznym
19. zarządzeniem **Nr 4308/2023** z dnia 15 czerwca 2023 roku w sprawie: Wytycznych do projektowania, realizacji i odbioru miejskiej sieci i przyłączy kanalizacji deszczowej w zakresie zgodności z polityką planowania infrastruktury na terenie Gminy-Miasto Płock.
20. Zarządzeniem **Nr 1313/2020** z dnia 18 lutego 2020 roku w sprawie Instrukcji wykonania prac związanych z odtworzeniem nawierzchni w obrębie pasa drogowego naruszonych w wyniku robót kanalizacyjnych, wodociągowych, ciepłowniczych, gazociągowych, elektrycznych, telekomunikacyjnych itp. oraz prac związanych z regulacją wysokościową urządzeń uzbrojenia podziemnego.
21. **Nr 2765/2021** Prezydenta Miasta Płocka z dnia 22 października 2021 roku w sprawie nasadzeń zastępczych za usuwanie drzew z terenu Gminy Miasto Płock.
22. **Nr 2738/2021** Prezydenta Miasta Płocka z dnia 14 października 2021 r. w sprawie: ustalenia zasad ochrony zieleni przy planowaniu i realizacji inwestycji miejskich oraz powołania Zespołu do spraw

gospodarowania zielenią w procesie inwestycyjnym, zmienionego zarządzeniami: Nr 3257/2022 z dnia 11 kwietnia 2022 r., 3295/2022 z dnia 29 kwietnia 2022 r i Nr 3521/2022 z dnia 28 lipca 2022 r. i Nr. 4268/2023 z dnia 30 maja 2023 roku.

Treści zarządzeń dostępne są w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Urzędu Miasta Płocka – www.ump.pl

Załączniki:

- a. Załącznik nr 1 – mapa pogładowa z zakresem,
- b. Załącznik nr 2 – warunki i wytyczne do projektowania budowy i przebudowy sieci oświetlenia ulicznego.