

DZIAŁ III SIWZ

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DLA ZADANIA INWESTYCYJNEGO PN.: „**OPRACOWANIE DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ**”

I. Przedmiot zamówienia

1. Przedmiotem zamówienia jest opracowanie kompletnej dokumentacji projektowo-kosztorysowej, uzyskanie wszelkich niezbędnych zgód i decyzji administracyjnych, umożliwiających wykonanie robót budowlanych z podziałem na 3 części:
 - 1) „Przebudowa ulicy **Bartoszewskiego**” – droga wojewódzka, klasy „GP”, KR5,
 - 2) „Przebudowa ulicy **Sierpeckiej**” – droga powiatowa, klasy „Z”, KR3,
 - 3) „Przebudowa ulicy **Zglenickiego**” – droga powiatowa, klasy „Z”, KR4,
2. Zakres:
 - 1) budowa/przebudowa jezdni, (ul. Bartoszewskiego, drogi technologiczne)
 - 2) budowa/przebudowa chodników, ścieżki rowerowej i zjazdów,
 - 3) budowa/przebudowa sieci oświetlenia ulicznego wraz przyłączami,
 - 4) budowa/przebudowa kanalizacji deszczowej,
 - 5) budowa/przebudowa przepustów pod drogą (ul. Sierpecka i Zglenickiego),
 - 6) przebudowa mostu (ul. Sierpecka),
 - 7) usunięcie kolizji na istniejących sieciach,
 - 8) budowa kanałów technologicznych w drogach publicznych o ile zajdzie taka konieczność, zgodnie z obowiązującymi przepisami, lub uzyskanie odstępstw od ich budowy.
3. Nazwy i kody wg. Wspólnego Słownika Zamówień /CPV/: 71.32.00.00-7 Usługi inżynierskie w zakresie projektowania.

II. Przedmiot opracowania.

1. Opis stanu istniejącego:

Nawierzchnie istniejące są w złym stanie technicznym lub są za wąskie drogi technologiczne (ul. Bartoszewskiego). Istniejące odwodnienie drogi – rowy w ul. Zglenickiego, Sierpeckiej i Bartoszewskiego lub istniejąca kanalizacja deszczowa wymagają przebudowy. Istniejące oświetlenie jest energochłonne, w złym stanie technicznym, wyeksploatowane, fragmentaryczne lub umieszczone na elektroenergetycznej linii napowietrznej nn, dlatego należy wybudować nową sieć oświetleniową, dostosowaną do nowego układu drogowego z uwzględnieniem nawiązania się do istniejących stacji transformatorowych (szaf oświetleniowych SOT) i obwodów, zgodnie z warunkami technicznymi załączonymi do opisu – **Załącznik nr. 2 do opisu.**

Drogi wymienione powyżej wymagają budowy lub kompleksowej przebudowy ze względu na zły stan techniczny i szerokości. Ponadto parametry techniczne projektowanych dróg należy dostosować do obowiązujących przepisów. Projektowane elementy drogowe należy dostosować do wymogów Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych. Brak kanałów technologicznych w drogach. **Układy drogowe w miarę możliwości dostosować do Miejscowych Planów Zagospodarowania Przestrzennego wraz z uwzględnieniem podziału działek do poszczególnych pasów drogowych.** Klasy dróg zgodnie ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Płocka.

2. Zestawienie podstawowych danych i powierzchni:

- 1) „Przebudowa ulicy **Bartoszewskiego**” od ul. Otolińskiej do węzła w ul. Bielskiej w zakresie dróg technologicznych i ich połączenia z drogą główną i drogami lokalnymi,
- 2) „Przebudowa ulicy **„Sierpeckiej”** od torów do granicy miasta w zakresie remontu jezdni, odnowy rowów, ewentualnego przełożenia i budowy chodnika, przebudowy przepustów, mostów, oświetlenia ulicznego i ewentualnej budowy odcinków kanalizacji deszczowej – **należy wykonać 2 dokumentacje jedną na remont jezdni , drugą na przebudowę elementów drogowych (przepustów, mostów, oświetlenia itp.),**
- 3) „Przebudowa ulicy **Zglenickiego**” na całym odcinku w zakresie budowy chodników, ścieżki rowerowej, oświetlenia ulicznego, kanalizacji deszczowej oraz przebudowy jezdni i rowów odwadniających.

Przebieg dróg zgodnie z załączonymi planami sytuacyjnymi - **Załącznik nr 1** do opisu:

- 1) długość projektowanych odcinków: **ul. Bartoszewskiego – ok. 3 800,00 m (drogi technologiczne wraz z połączeniami), ul. Sierpeckiej – ok. 1 925 m, ul. Zglenickiego – ok. 2 993,50m.**
- 2) powierzchnia jezdni, chodników, zjazdów, zatok postojowych: **ul. Bartoszewskiego – ok. 29 100,00, ul. Sierpeckiej – ok. 17.325 m², ul. Zglenickiego – ok. 32.930 m²**
- 3) oświetlenie uliczne, zgodnie z warunkami technicznymi – **Załącznik nr 2** do opisu:
 - **ul. Bartoszewskiego – ok. 3.800,00 m (uwaga: ostateczny zakres budowy nowej sieci oświetleniowej zostanie ustalony przez Inwestora na etapie projektowania),**
 - **ul. Sierpeckiej - ok. 1.975,00 m,**
 - **ul. Zglenickiego - ok. 3.143,00 m.**
- 4) Przebudowa rowów przydrożnych po obu stronach wraz z przepustami w ul. Sierpeckiej **ok. 3 850 m, ul. Zglenickiego ok. 3 500 m, ul. Bartoszewskiego ok. 3 800,00 m.**
- 5) budowa i przebudowa kanalizacji deszczowej i sanitarnej: **ul. Bartoszewskiego – ok. 3 200,00 m w ul. Zglenickiego – ok. 950 m, ul. Sierpeckiej – ok. 800 m.**
- 6) budowa/przebudowa przepustów:
 - w ul. Zglenickiego składający się z 2 rur żelbetowych o średnicy 80 cm i długości 11,00 m. Dokumentacja przebudowy powinna obejmować rozbiórkę istniejącego przepustu i budowę nowego przepustu o całkowitym przekroju przepływu nie mniejszym niż w istniejącym przepuście. Nowy przepust należy wykonać z rur z polietylenu o wysokiej gęstości PEHD. Rury powinny być dwuścienne o gładkiej ścianie wewnętrznej oraz spiralnie karbowanej zewnętrznej. Zamawiający dopuszcza zaprojektowanie nowego przepustu z rur z żywic poliestrowych GRP, jeśli Projektant uzasadni takie rozwiązanie projektowe. Długość przepustu musi być dostosowana do szerokości elementów drogi (jezdni, chodnika, ścieżki rowerowej) i umożliwić swobodny odpływ wody deszczowej z jezdni bez rozmywania skarp,
 - w ul. Sierpeckiej istnieją 2 przepusty i jeden kolejowy, przepust wymagający przebudowy: 1 rura żelbetowa o średnicy 120 cm i długości 12,00 m. Dokumentacja przebudowy przepustów powinna obejmować rozbiórkę istniejących i budowę nowych przepustów o całkowitym przekroju przepływu nie mniejszym niż w istniejących przepustach. Nowe przepusty należy wykonać z rur z polietylenu o wysokiej gęstości PEHD. Rury powinny być dwuścienne o gładkiej ścianie wewnętrznej oraz spiralnie karbowanej zewnętrznej. Zamawiający dopuszcza zaprojektowanie nowych przepustów z rur z żywic poliestrowych GRP, jeśli Projektant uzasadni takie rozwiązanie projektowe. Długość przepustów musi być dostosowana do szerokości elementów drogi (jezdni, chodnika, ścieżki rowerowej) i umożliwić swobodny odpływ wody deszczowej z jezdni bez rozmywania skarp. Projekt winien

zawierać rozwiązanie zakończenia przepustu - ścianki czołowe lub umocnienie skarpy - sposób zakończenia zostanie uzgodniony z Zamawiającym na etapie projektowania. Jeśli przepisy prawne i wytyczne techniczne będą wymagały ustawienia barier nad przepustem, Projektant ma obowiązek ująć w projekcie również montaż barier o właściwych parametrach.

7) budowa/ przebudowa mostów w ul. Sierpeckiej

I istniejący most: dł. 6,00m, szer. 7,25 m, żelbetowy, rama jednoprzęsłowa. Rozwiązanie projektowe musi zostać poprzedzone badaniami gruntu, aby zaprojektować fundamentowanie odpowiednie dla istniejących warunków gruntowych. Dokumentacja projektowa powinna obejmować rozbiórkę istniejącego mostu i budowę nowego drogowego obiektu inżynierskiego. Jeśli warunki Zarządzającego ciekim wodnym na to pozwolą, Zamawiający zaleca, aby nowy obiekt zaprojektować jako konstrukcję gruntowo-powłokową. Obiekt należy zaprojektować na obciążenie ruchome klasy I zgodnie z Polską Normą dotyczącą oddziaływań na konstrukcje w zakresie obciążeń ruchomych mostów. Długość obiektu powinna być większa niż szerokość jezdni i chodnika, powinna umożliwić w przyszłości ewentualną budowę ścieżki rowerowej, czy zmianę parametrów jezdni. Zamawiający wstępnie zakłada długość około 15 m, ale dokładna długość zostanie uzgodniona na etapie prowadzenia prac projektowych i analizy geometrii drogi. Obiekt musi posiadać wszystkie elementy konstrukcyjne i wyposażenia, jakie są wymagane obowiązującymi przepisami prawa i aktualną wiedzą techniczną. Na istniejącym moście usytuowane są urządzenia obce, których przebudowę Projektant ma obowiązek ująć w projekcie. Zamawiający ma wiedzę, że na moście zlokalizowana jest instalacja teletechniczna i energetyczna oświetleniowa. Jeśli budowa nowego drogowego obiektu inżynierskiego będzie wymagała przebudowy dojazdów do mostu, Projektant ma obowiązek ująć to w opracowaniu. Remont mostu w ciągu ul. Sierpeckiej km 0+380.

II Istniejący most: dł. 8,00 m, szer. 9,60 m, żelbetowa jednoprzęsłowa belka swobodnie podparta.

Zakres remontu:

- wymiana izolacji pomostu i nawierzchni jezdni (zaleca się izolację natryskową i asfalt lany)
- wykonanie nowych kap chodnikowych wraz z wcześniejszym ustawieniem krawężnika kamiennego i montażem desek gzymsowych polimerobetonowych
- wykonanie nawierzchni z żywic chemoutwardzalnych na kapach chodnikowych
- demontaż istniejących balustrad i montaż nowych barier ochronnych na skraju obiektu zgodnie z wymaganiami obowiązujących przepisów prawa
- wykonanie dylatacji bitumicznych
- naprawy powierzchniowe konstrukcji ustroju niosącego i podpór - skucie skorodowanej warstwy betonu, oczyszczenie prętów zbrojeniowych, zabezpieczenie zbrojenia preparatem z inhibitorem korozji, wykonanie warstwy szpempnej, wykonanie napraw zaprawami PCC
- wykonanie hydrofobizacji odkrytych powierzchni betonowych
- wykonanie nowego umocnienia stożków i umocnienia rzeki pod obiektem
- wykonanie izolacji podpór i odwodnienia zasyпки za przyczółkami.

8) wykonanie odwiertów dla badań nawierzchni na głębokość co najmniej 2 m – w każdej ulicy: **Bartoszewskiego-ok. 30 szt, Sierpeckiej - ok. 10 szt, Zglenickiego – ok. 15 szt**, dla kanalizacji deszczowej na głębokość od 2- 6 m (w miarę potrzeby) ok. 16 szt dla ulicy **Bartoszewskiego i 4 dla ul. Zglenickiego oraz odwierty dla przepustów i mostu min. po 4 szt dla obiektu.**

- 9) podział działek w celu regulacji pasa drogowego - **ul. Sierpecka – ok. 2 szt, ul. Zglenickiego – ok 15 szt, Bartoszewskiego – ok. 10 szt.**

3. Opis zakresu objętego projektem:

W ramach zamówienia należy zaprojektować:

- 1) rozbiórkę istniejących elementów dróg w niezbędnym zakresie (nawierzchnia jezdni, zjazdów, chodników, zatok postojowych itp.);
- 2) budowę/przebudowę/remont jezdni,
- 3) budowę/przebudowę zjazdów, chodników, zatok postojowych i ścieżki rowerowej w ul. **Zglenickiego**,
- 4) budowę/przebudowę przepustów i mostów w ul. **Sierpeckiej** i ul. **Zglenickiego**,
- 5) budowę/przebudowę sieci oświetlenia ulicznego, zakres projektów zgodnie z warunkami do projektowania oświetlenia, stanowiącymi **Załącznik nr 2** do opisu,
- 6) budowę/przebudowę rowów odwadniających i sieć kanalizacji deszczowej,
- 7) budowę kanałów technologicznych w drogach publicznych lub uzyskanie zwolnienia z ich budowy,
- 8) usunięcie kolizji,
- 9) regulację wysokościową studzienek i kratek (włazy bezkołnierzowe),
- 10) odtworzenie trawników zniszczonych w trakcie prowadzenia robót,
- 11) oznakowanie docelowe ulic.

III. Zakres zamówienia.

Zakres zamówienia obejmuje, w szczególności:

1. Sporządzenie projektów zgodnie z obowiązującym prawem budowlanym, a w szczególności:
 - 1) projektów budowlanych z podziałem na następujące elementy: projekt zagospodarowania działki lub terenu i projekt architektoniczno-budowlany, wraz z opiniami, uzgodnieniami, pozwoleniami i innymi dokumentami o których mowa w art. 33 ust. 2 pkt 1 ustawy prawo budowlane oraz projekty techniczne (wykonawcze). Projekty należy sporządzić w branży: drogowej, instalacyjnej w zakresie remontu (ul. Sierpecka) i przebudowy układu drogowego i jego elementów oraz sieci kanalizacji deszczowej, oświetlenia ulicznego, usunięcia występujących kolizji, budowy kanałów technologicznych w drogach publicznych (jeżeli jest wymagane, zgodnie z obowiązującymi przepisami) uwzględniających specyfikę robót budowlanych i wytyczne Zamawiającego. Projekty techniczne winny określać rodzaj i zakres robót budowlanych w zakresie umożliwiającym wykonanie robót i być pomocne w przeprowadzeniu przetargu na roboty budowlane. Projekty winny zawierać uzgodnienia wymagane obowiązującymi przepisami ,
 - 2) projektów stałej organizacji ruchu wraz z uzgodnieniami,
 - 3) projektów nasadzeń (w przypadku konieczności wycinki drzew i/lub krzewów) w ramach rekompensaty ekologicznej, niekoniecznie w pasach drogowych.

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.

- 4) Specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót,
- 5) kosztorysów inwestorskich i przedmiarów robót w układzie kosztorysowym; kosztorys należy opracować zgodnie z rozporządzeniem 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 oraz 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.

6) informacji dotyczących bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.

2. uwzględnienie w opracowaniu regulacji istniejących studni, włączów i skrzynek zaworów urządzeń podziemnych, latarni pod względem wysokościowym do przebudowanych nawierzchni jezdni, chodników, zjazdów;

3. dokonanie oceny stanu istniejącego nawierzchni i opracowanie warstw nowych konstrukcji jeżeli zajdzie taka konieczność wraz z uzgodnieniem przez Zamawiającego,
4. dostosowanie wysokościowe projektowanych elementów do otaczającego terenu;
5. dokonanie wszelkich niezbędnych uzgodnień, w tym również z Zamawiającym,
6. uzyskanie warunków technicznych, wytycznych i opinii do projektowania sieci od odpowiednich jednostek opiniujących i uzgadniających,
7. stosowanie w opracowaniach materiałów wskazanych przez Zespół do spraw Estetyki Miasta w tym materiałów zgodnych z „Płockim katalogiem mebli miejskich” i wskazanych ewentualnie w innych katalogach. Katalog jest dostępny na stronie: <http://rozwojmiasta.plock.eu>.
8. dokumentacja nie może zawierać nazw własnych użytych materiałów i technologii zgodnie z przepisami UZP,
9. inwentaryzację istniejącej sieci oświetleniowej i pozostałej sieci w granicach opracowania,
10. dokonanie sprawdzenia dokumentacji pod względem zgodności z przepisami, w tym techniczno – budowlanymi, przez osobę posiadającą uprawnienia budowlane do projektowania w odpowiednich specjalnościach – jeżeli zajdzie taka potrzeba,
11. uzyskanie w imieniu Zamawiającego niezbędnych decyzji administracyjnych,
12. uzyskanie pozwolenia na budowę (decyzji ZRID), lub, o ile zajdzie taka konieczność zgłoszenie robót budowlanych właściwemu organowi administracji budowlanej i uzyskanie jego akceptacji,
13. przekazanie Zamawiającemu dokumentacji projektowej wraz z wymaganymi uzgodnieniami oraz oświadczeniem Wykonawcy, że dokumentacja została wykonana zgodnie z umową oraz, że jest kompletna z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

IV. Wymagania stawiane dokumentacji.

1. Opracowanie projektowe powinno być sporządzone w szacie graficznej zapewniającej czytelność, przejrzystość i jednoznaczność treści.
2. Kosztorysy inwestorskie i przedmiary robót należy opracować dla każdego zakresu oddzielnie np.: roboty rozbiórkowe, ziemne, nawierzchnie itp. W kosztorysach należy uwzględnić prace towarzyszące (w tym geodezyjne: wytyczenie i inwentaryzację powykonawczą).
3. Dokumentację projektową należy wykonać i przekazać w **czterech egzemplarzach** w formie papierowej (architektoniczno-budowlana + techniczna) wraz z dokumentacją badań nawierzchni, bioz i Specyfikacjami technicznymi dla poszczególnych branży z wyjątkiem kosztorysów, które należy wykonać w **jednym egzemplarzu**. Następne egzemplarze mogą być wykonane odpłatnie w cenie kosztów powielania.
4. Cała dokumentacja, łącznie z zatwierdzonymi projektami budowlanymi dodatkowo zostanie przekazana w formie elektronicznej na nośniku CD/DVD w następujących wersjach:

- a. wersja nieedytowalna – w formie dokumentów skanowanych/skonwertowanych do plików o niezmiennym formacie *.pdf;
- b. wersja edytowalna w formatach: rysunki – *.dwg, *.dxf, opisy – *.docx, *.xlsx, kosztorysy – *.ath, *.xlsx.

V. Wymagania stawiane dokumentacji w zakresie zapewnienie dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami.

1. W ramach opracowywanej dokumentacji Wykonawca winien uwzględnić dostępność osobom ze szczególnymi potrzebami w rozumieniu ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2240), z uwzględnieniem konieczności zapewnienia:

1) w zakresie dostępności architektonicznej:

- a) zapewnienia wolnych od barier poziomych i pionowych przestrzeni komunikacyjnych,
- b) instalacji urządzeń lub zastosowania środków technicznych i rozwiązań architektonicznych umożliwiających swobodną komunikację.

2. **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 wejście 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.

3. 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 barierki 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 powstawaniu 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 prostopadłe 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).

VI. Obowiązki wykonawcy.

1. Podstawowe obowiązki oraz prawa Wykonawcy dokumentacji projektowej określa Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. „Prawo budowlane”.
2. Zaleca się, aby Wykonawca dokonał wizji lokalnej terenu objętego dokumentacją projektową własnym staraniem i na własny koszt, aby uniknąć nieprawidłowości w wycenie.
3. Wszelkie materiały wyjściowe niezbędne do wykonania przedmiotu zamówienia zapewnia Wykonawca opracowania.
4. Wymaga się, aby Wykonawca 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. Projektant zobowiązany jest wykonać dokumentację projektową zgodnie z obowiązującymi przepisami, a w szczególności:

Uwaga: Z dniem 20 września 2022 r. straciły moc przepisy techniczno-budowlane w obszarze drogownictwa, tj.:

1) rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124, z późn. zm.);

2) rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 735, z późn. zm.);

3) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. poz. 116, z późn. zm.).

- 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) Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 11 września 2020r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego,
- 7) 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,
- 8) rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych,
- 9) 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,
- 10) rozporządzeniem Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r w sprawie znaków i sygnałów drogowych,
- 11) rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru na tym zarządzaniem,
- 12) 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,
- 13) 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,
- 14) rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia,
- 15) 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,
- 16) 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.

- 17) 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
- 18) zarządzeniem Nr **1585/2020** z dnia 30 czerwca 2020 roku w sprawie: Wytycznych do projektowania, realizacji i odbioru miejskiej sieci oraz przyłączy kanalizacji deszczowej w zakresie zgodności z polityką planowania infrastruktury na terenie Gminy-Miasto Płock.
- 19) 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.
- 20) Nr **2765/2021** Prezydenta Miasta Płocka z dnia 22 października 2021 roku w sprawie nasadzeń zastępczych za usuwanie drzew z terenu Gminy Miasto Płock.
- 21) 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.

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

Sporządziła:
Izabela Cijarska