

CZĘŚĆ IV - SPECYFIKACJA TECHNICZNA NA WYKONANIE USŁUGI

I. Określenie przedmiotu zamówienia:

1. Przedmiotem zamówienia jest opracowanie projektu budowlanego, wykonawczego rozbudowy drogi krajowej nr 79 na odcinku od km 66+470 do 78+200 w zakresie dobudowy ciągu pieszo – rowerowego wraz infrastrukturą towarzyszącą, z podziałem na III etapy realizacji o łącznej dł. ok. 11,73 km:

- 1.1. III etap na odc. od km 66+470 do km 70+910 o dł. ok. 4,44 km,
- 1.2. II etap na odc. od km 70+910 do km 73+790 o dł. ok. 2,88 km,
- 1.3. I etap na odc. od km 73+790 do km 78+200 o dł. ok. 4,41 km,

- 2. Zamówienie obejmuje opracowanie kompletnego projektu budowlanego i wykonawczego wraz z uzyskaniem opinii, warunków technicznych i uzgodnień wraz z określeniem środowiskowych uwarunkowań realizacji inwestycji stanowiących w celu uzyskania decyzji ZRID, a następnie realizacji inwestycji zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- 3. Inwestycje realizowana będzie w trybie sec ustawy drogowej. Inwestorem zadania będzie GDDKiA w Warszawie oddział Warszawa.
- 4. Gmina jest podmiotem zlecającym projekt techniczny,
- 5. Wszystkie niezbędne decyzje warunki i uzgodnienia, opinie dotyczące przedmiotu zamówienia leżą w gestii wykonawcy i należy je uzyskać w imieniu GDDKiA w terminie umownym. Wszelkie koszty związane z ich uzyskaniem ponosi Wykonawca. Zamawiający nie przewiduje zmiany wysokości wynagrodzenia za opracowanie projektu chyba, że zakres prac zostanie zwiększony na wniosek Zamawiającego.
- 6. Teren objęty pracami projektowymi opisany i pokazany jest na załączniku graficznym stanowiącym załącznik nr 3 zaproszenia.
- 7. Określony zakres w zapytaniu ofertowym należy rozpatrywać łącznie z pozostałymi postanowieniami niniejszego zaproszenia oraz postanowieniami zawartymi w projekcie umowy, stanowiącym załącznik nr 2 do zaproszenia.
- 8. Wytyczne dotyczące przedmiotu zamówienia:
 - 8.1. Docelowe zagospodarowanie pasa drogowego dla dobudowy ciągu pieszo rowerowego wraz z niezbędną infrastrukturą, zawierające propozycje rozwiązań projektowych w wersji graficznej i opisowej, która należy uzgodnić min. z Zamawiającym, GDDKiA w Warszawie oraz dysponentami wszystkich sieci, PKP Polskie Linie Kolejowe, Enea Wytwarzanie, Lasy Państwowe, Zarząd Dróg Powiatowych, Wody Polskie, Zarząd Województwa,
 - 8.2. W ramach opracowania Wykonawca uzyska mapy do celów projektowych oraz opracuje dokumentację geodezyjną podziału działek pod pas drogowy wzdłuż DK 79,
 - 8.3. dla każdego etapu należy opracować i zatwierdzić projekt stałej organizacji ruchu – uzgodniony z GDDKiA – z zarządcą drogi,
 - 8.4. Forma dokumentacji projektowej: papierowa i elektroniczna w pdf.
 - 8.5. Szczegółowe zakres i uwarunkowania opracowania koncepcji:

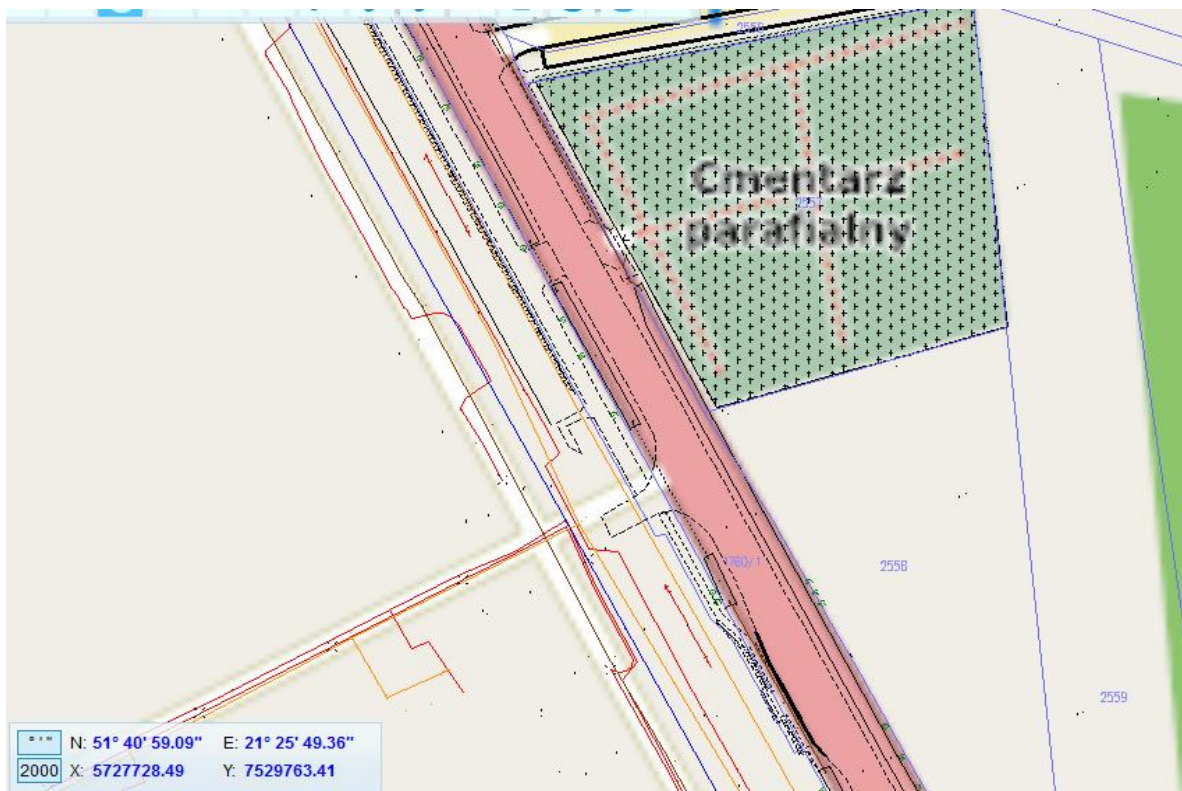
A) III etap na odc. od km 66+470 do km 70+910 o dł. ok. 4,44 km:

- a) geodezyjne wydzielenie pasa drogowego pod projektowany ciąg w ilości ok. 18 działek,
 - b) nawiązać się do istniejącego ciągu pieszo rowerowego w ok. cmentarza,
 - c) ciąg pieszo rowerowy odsunięty od jezdni o ok. 2,0 m od krawędzi,
 - d) lokalizacja ciągu wzdłuż drogi krajowej – zgodnie z załącznikiem graficznym,
 - e) ciąg pieszo rowerowy o nawierzchni bitumicznej o szerokości min. 2,5 m poza terenem zabudowanym i 3,0 m w terenie zabudowanym,
 - f) budowa oświetlenia projektowanego ciągu na całym odcinku w technologii LED,
 - g) oświetlenie obszarów wszystkich skrzyżowań z drogami publicznymi, w tym droga gminna w kierunku na Elektrownię z zatokami autobusowymi, obszar cmentarza w Ryczywole z zatokami autobusowymi, skrzyżowanie z drogą powiatową wraz z zatokami autobusowymi – odc. ok. 600 m,
 - h) doświetlenie wszystkich przejść dla pieszych przez DK,
 - i) oświetlenie przejścia przez tory wraz z drogą awaryjną ok. 600m,
 - j) skomunikować istniejące ciągi piesze /połączyć z projektowanym/, w tym obsługa zatok autobusowych i przejść dla pieszych poprzecznych przez DK na całym odcinku,
 - k) uzgodnić lokalizację ciągu z dysponentami sieci: elektroenergetycznych nn, SN, WN telekomunikacyjnych, wodociągowych, kanalizacji sanitarnej, ciepłowniczych /uzyskać warunki i uzgodnienia/,
 - l) uzgodnić lokalizację z zarządami terenów publicznych w szczególności: GDDKiA w Warszawie, zarząd dróg powiatowych, Enea Wytwarzanie, PSE, Gmina Kozienice, Lasy Państwowe,
 - m) zaprojektować odwodnienie projektowanego ciągu,
 - n) zaprojektować ciąg jako odsunięty, w przypadku istniejących ogrodzeń, naniesień lub kolizji z istniejącą infrastrukturą dopuszcza się zbliżenie do jezdni ciągu przy rozwiązaniu odwodnienia, - dotyczy to uzasadnionych przypadków – np. bardzo wysoki koszt przebudowy infrastruktury, lub bardzo wysoki koszt odszkodowania,
 - o) uwzględnić zjazdy indywidualne i publiczne do działek, w tym przebudować istniejące,
 - p) uwzględnić przejście wzdłuż obiektu inżynierskiego,
 - q) uwzględnić przejście przez tory obok wiaduktu /dołem/ ze wszelkimi uzgodnieniami – przejście zaprojektować jako bezpieczne, tory zlokalizowane są na działce będącej w zarządzie Enea Wytwarzanie. Rozważyć lokalizację przejścia przez tory zgodnie z pismem Enea Wytwarzanie:
 - wariant II - z kładką/estakadą nad torami lub poprzez rozbudowę wiaduktu z lokalizacją po stronie prawej DK 79 w kierunku Ryczywołu (lokalizacja wg załączonego załącznika graficznego „Lokalizacja 2”),
 - alternatywny wariant II – lokalizacja ciągu pieszo-rowerowego poprzez istniejący przejazd kolejowo-drogowy /dołem/ stroną lewą w kierunku Ryczywołu uwzględniając przejście przez DK 79 za wiaduktem w kierunku Ryczywołu i lokalizując ciąg pieszo-rowerowy stroną prawą w kierunku Ryczywołu (lokalizacja wg załączonego załącznika graficznego „Lokalizacja 2”).
- Przyjęte rozwiązanie lokalizacji III etapu ciągu pieszo-rowerowego będzie wynikiem rozwiązań projektowych uzgodnionych przez GDDKiA w Warszawie, PKP Polskie Linie Kolejowe, Enea Wytwarzanie oraz Lasy Państwowe.”
- Karta obiektu wiaduktu drogowego w m. Świerże Górne jest w posiadaniu zarządcy drogi, tj. GDDKiA Oddział w Warszawie. Podajemy dane obiektu:
- obiekt wybudowano w 1980r.,
 - nośność projektowana obiektu – 30 ton,
 - obiekt długości – 45,00 mb, szerokości – 11,62 mb,

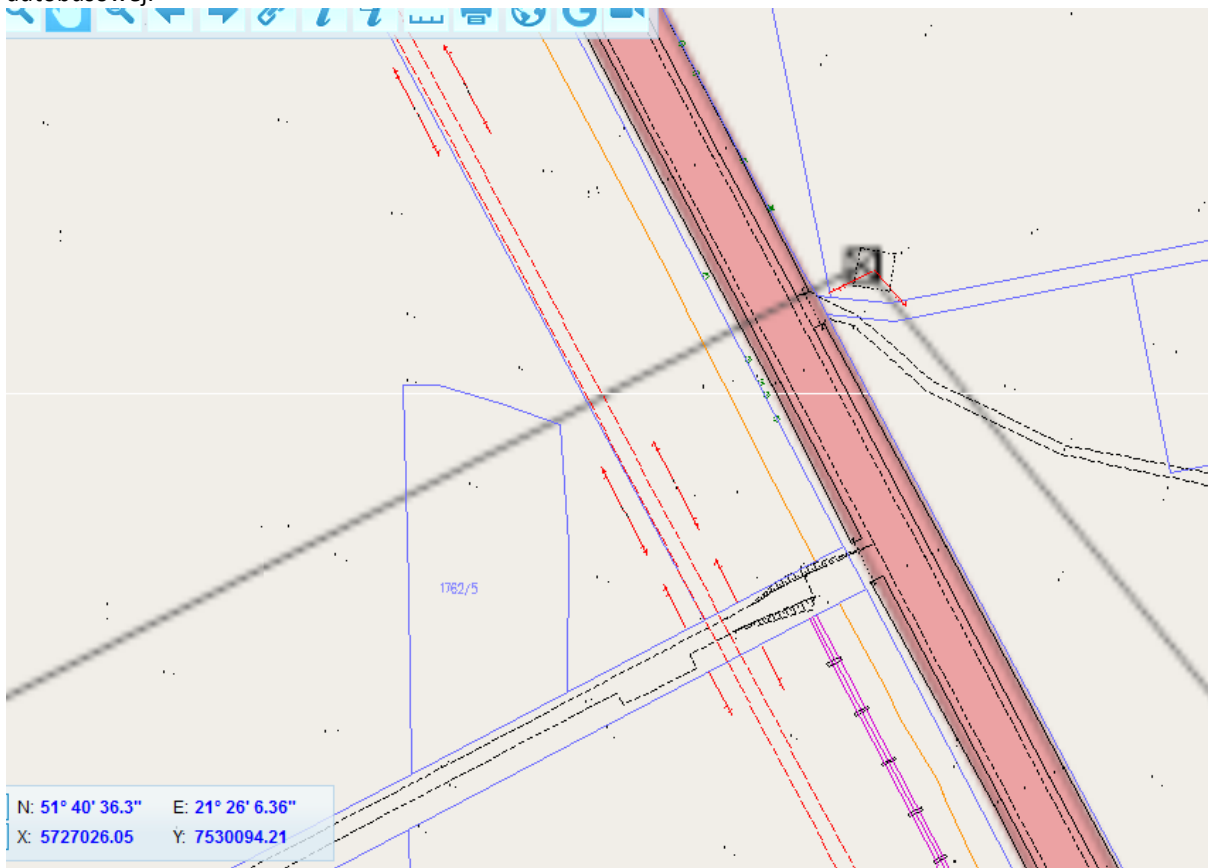
- obiekt trzy przęsłowy, belkowy, swobodnie podparty bez wsporników, konstrukcja nośna – dźwigary typu „Płońsk”,
 - jezdnia szerokości 8,00 mb, chodniki szer. 1,80 mb, skrajnia dla pieszych – 1,25 mb,
 - w 2004r. przeprowadzono gruntowny remont obiektu.
- r) uwzględnić częściowy projekt budowy drogi wraz z ciągiem pieszo rowerowym na odcinku od DK 79 /skrzyżowanie z drogą powiatową 1718W do drogi gminnej 170509W – przejście przez tory – droga krajowa wraz z oświetleniem – ok. 620 m – jako droga awaryjna na czas prac remontowych na wiadukcie,
- s) w miarę możliwości uwzględnić zatoki postojowe dla sam. osobowych i ciężarowych, miejsce wypoczynku w obrębie wiaduktu – strona prawa z ew. wykonaniem miejsca do ważenia pojazdów,
- t) zakres projektu /zgodnie z kilometrażem/zaczyna się na istniejącym ciągu pieszo rowerowym w okolicach cmentarza w Ryczywole a kończy się na przejściu przez DK 79 – strona prawa /krawędź jezdni/ na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1718W.

Miejsca charakterystyczne przedstawiono na zrzutach z map ewidencyjnych:

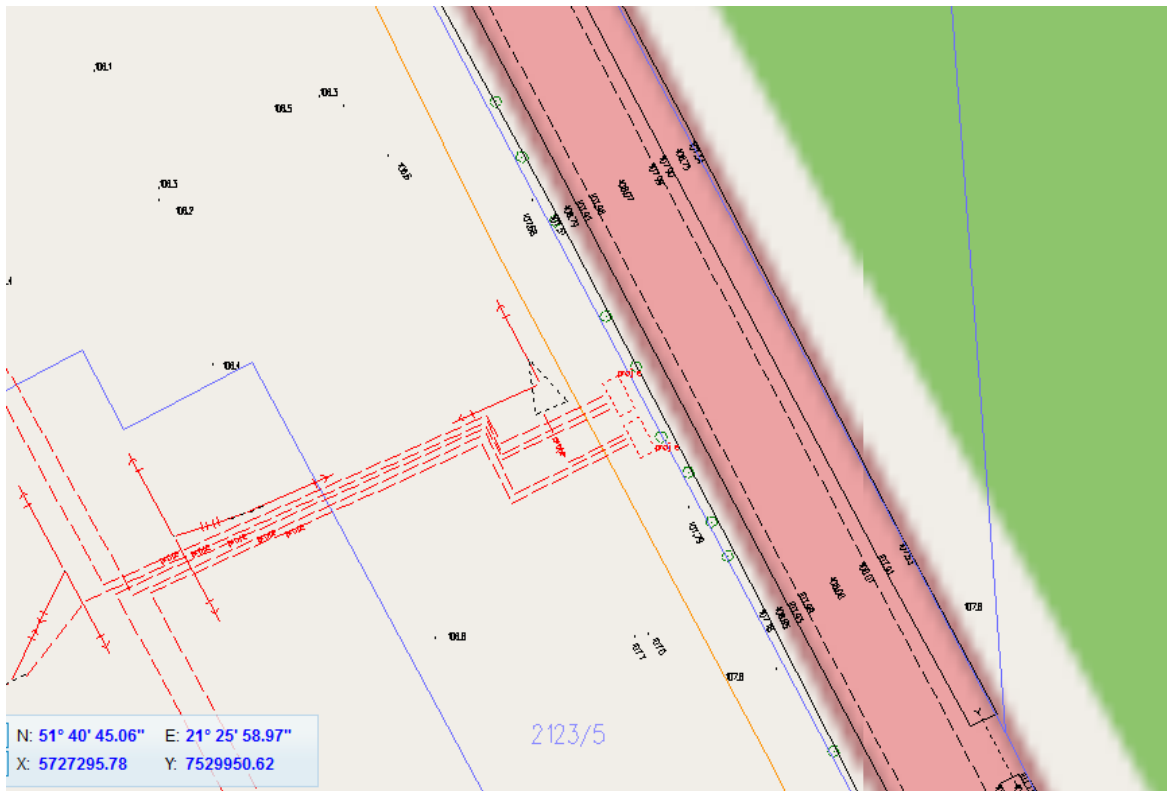
III etap: /miejsca charakterystyczne/:



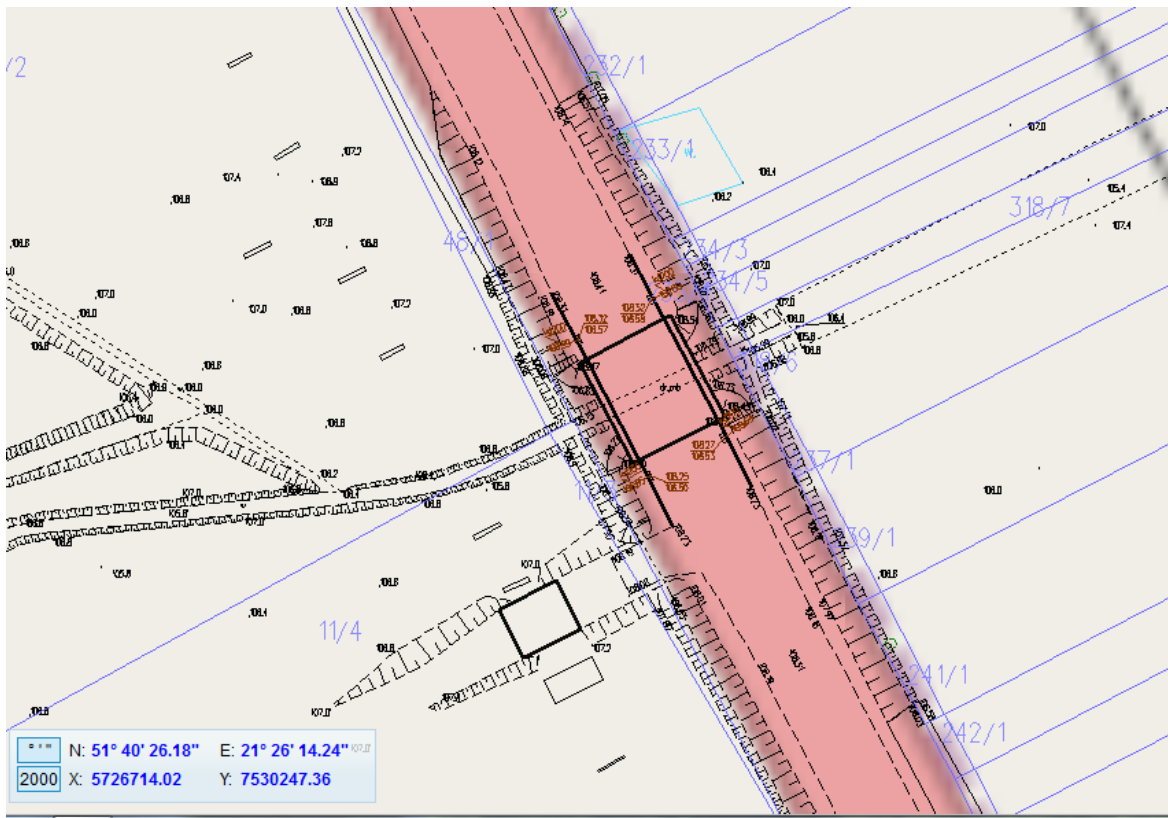
Początek opracownia – nawiązać ciąg projektowany do istniejącego – doświetlić obszar przejścia i zatoki autobusowej.



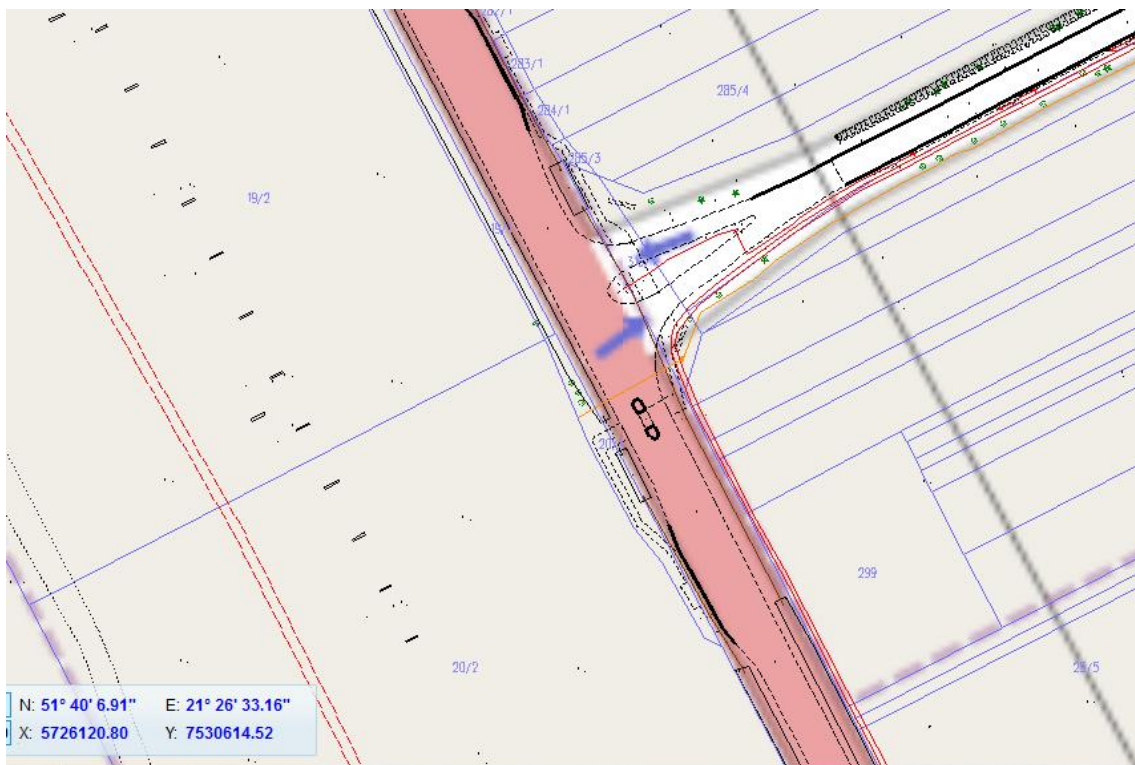
Istniejące linie elektroenergetyczne. kanał ciepłowniczy – w trakcie modernizacji.



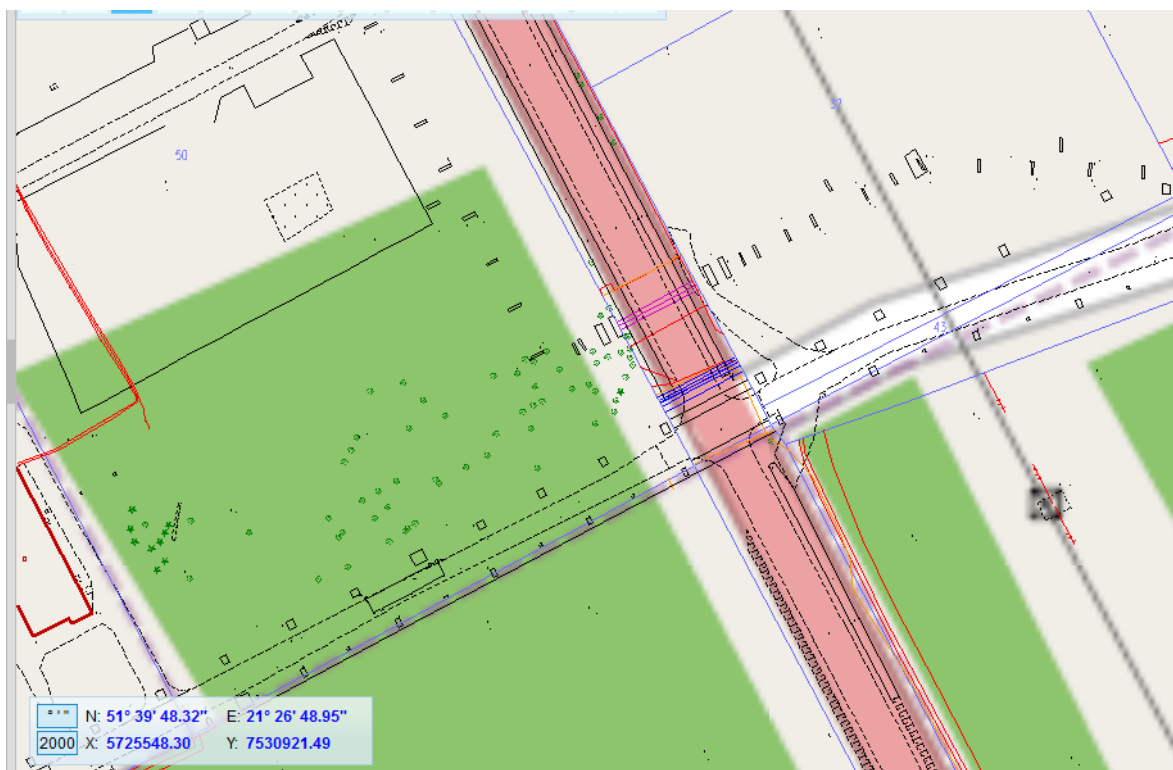
Ew. kolizja z projektowaną infrastrukturą – dopuszcza się ominięcie infrastruktury ciągiem.



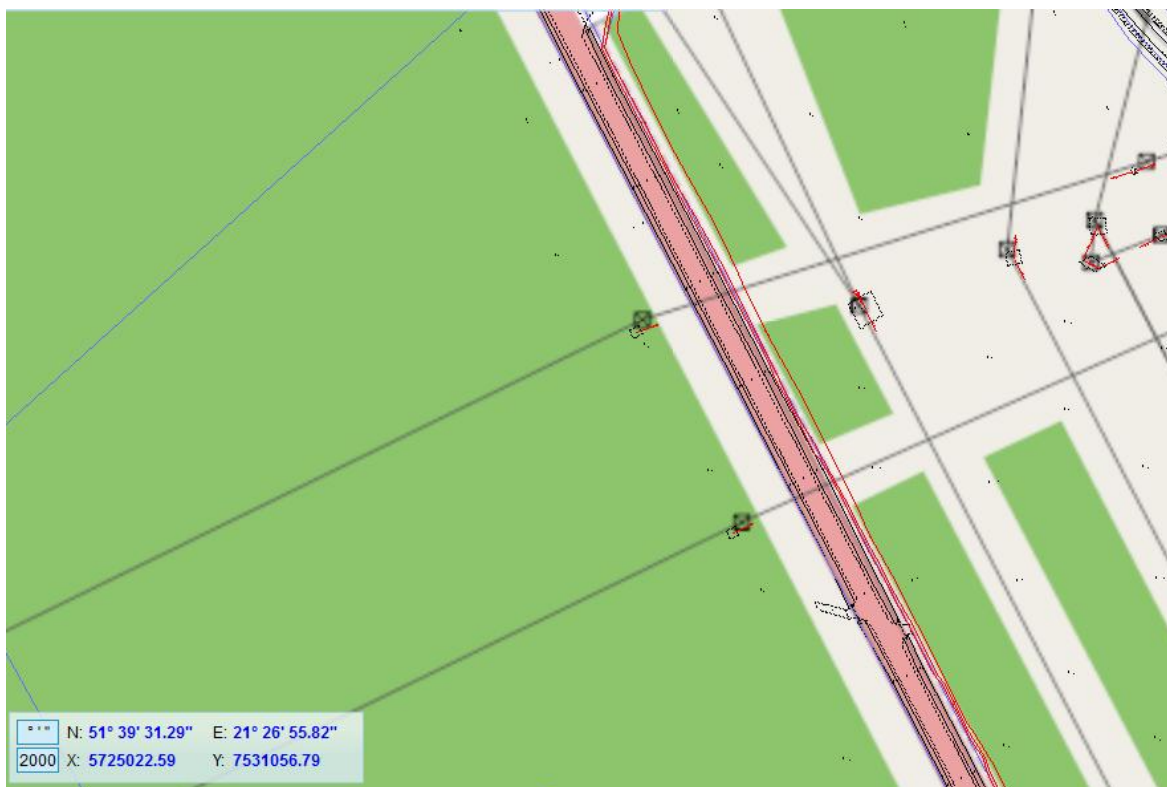
Przejście ciągiem obok obiektu inżynierskiego.



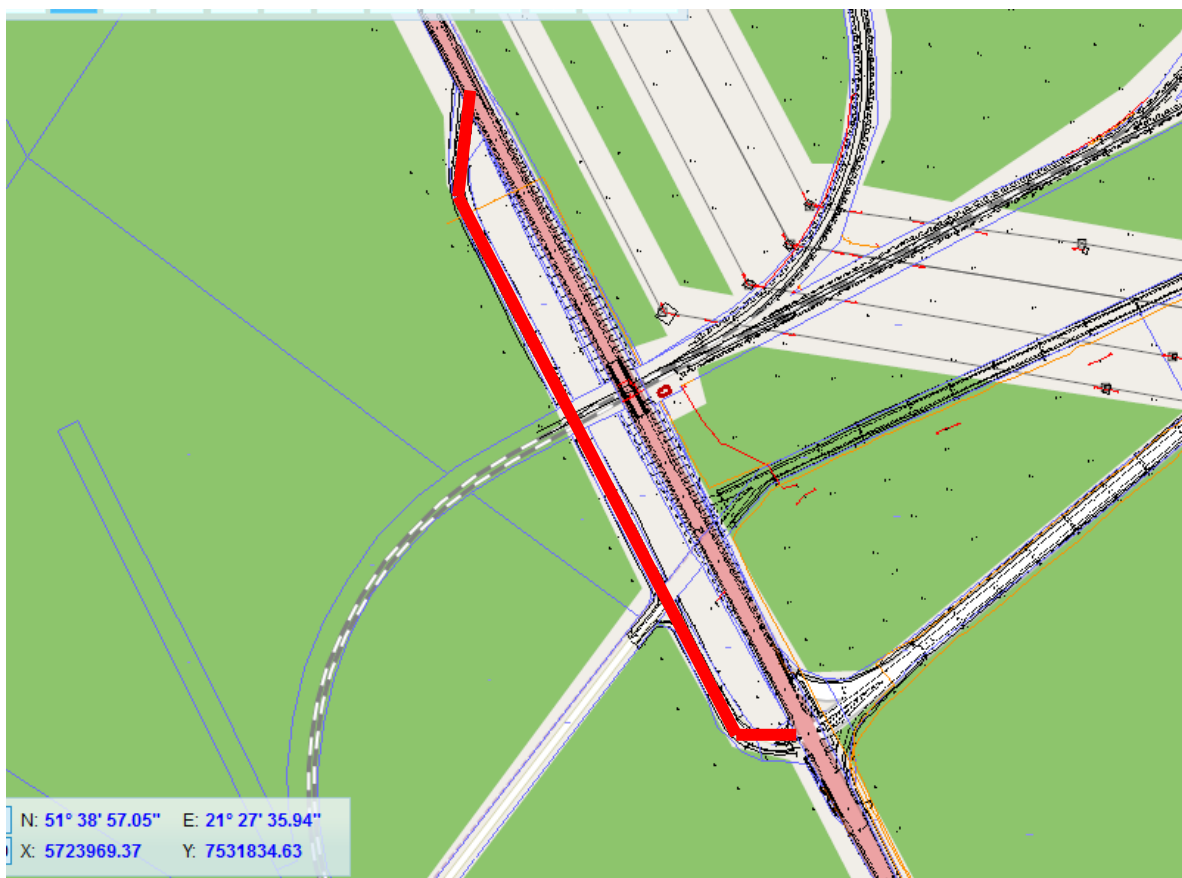
Skrzyżowanie z drogą gminną. Połączyć ciągi. Doświetlić przejście. Oświetlić skrzyżowanie oraz zatoki autobusowe.



Uwzględnić przejścia poprzeczne ciągiem koło rur c.o. do zakładów przetwórstwa warzywnego. Trwa ich wymiana. Ciąg będzie zlokalizowany wzdłuż ich trasy. Uwzględnić przejścia ciągiem przez drogi wewnętrzne – zjazdy.



Przejścia pod liniami elektroenergetycznymi. W obrębie drogi zlokalizowany jest zakład PSE.

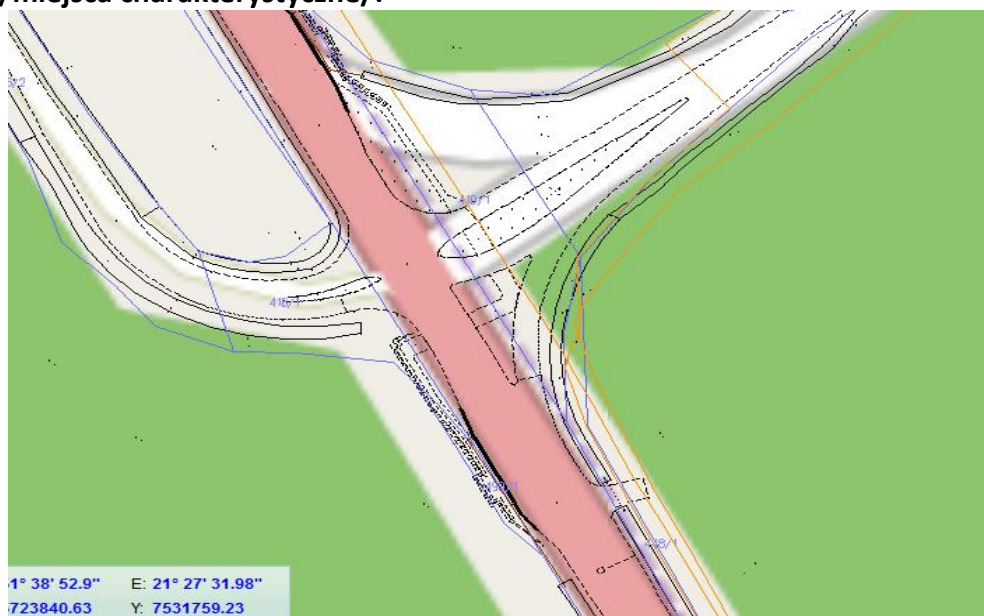


Rozwiązanie drogi awaryjnej na całym odcinku – ok. 620 m. Przejście przez tory i przejazd tymczasowy. Oświetlenie całego ciągu. Ciąg pieszo rowerowy na całej długości. Ew. miejsca parkingowe oraz m. do ważenia pojazdów.

B) II etap na odc. od km 70+910 do km 73+790 o dł. ok. 2,88 km,

- a) zakres projektu /zgodnie z kilometrażem/ zaczyna się na przejściu przez DK 79 – strona lewa /krawędź jezdni/ - koło drogi powiatowej 1718W i kończy na przejściu dla pieszych przez DK 79 w m. Chinów – strona lewa – krawędź jezdni.
- b) geodezyjne wydzielenie pasa drogowego pod projektowany ciąg w ilości ok. 20 działek,
- c) nawiązać się do istniejących ciągów pieszych,
- d) ciąg pieszo rowerowy odsunięty od jezdni o ok. 2,0 m od krawędzi,
- e) lokalizacja ciągu wzdłuż drogi krajowej – zgodnie z załącznikiem graficznym,
- f) ciąg pieszo rowerowy o nawierzchni bitumicznej o szerokości min. 2,5 m poza terenem zabudowanym i 3,0 m w terenie zabudowanym,
- g) przejście przez drogę powiatową nr 1719W,
- h) budowa oświetlenia projektowanego ciągu na całym odcinku w technologii LED,
- i) oświetlenie obszarów wszystkich skrzyżowań z drogami publicznymi – droga powiatowa nr 1719W wraz z zatokami,
- j) doświetlenie wszystkich przejść dla pieszych,
- k) skomunikować istniejące ciągi piesze /połączyć z projektowanym/, w tym obsługa zatok autobusowych i przejść dla pieszych poprzecznych przez DK na całym odcinku,
- l) uzgodnić lokalizację ciągu z dysponentami sieci: elektroenergetycznych nn, SN, telekomunikacyjnych, wodociągowych, kanalizacji sanitarnych /uzyskać warunki i uzgodnienia/, występują w obszarze m. Chinów – poza teletechnicznymi któ[®]e występują wzdłuż drogi,
- m) przejście przez kanał – przedłużenie przepustu w m. Chinów,
- n) uzgodnić lokalizację z zarządami terenów publicznych w szczególności: GDDKiA w Warszawie, zarząd dróg powiatowych, Enea Wytwarzanie, Gmina Kozenice, Lasy Państwowe,
- o) odwodnienie projektowanego ciągu,
- p) zaprojektować ciąg jako odsunięty, w przypadku istniejących ogrodzeń, naniesień lub kolizji z istniejącą infrastrukturą dopuszcza się zbliżenie do jezdni ciągu przy rozwiązaniu odwodnienia, - dotyczy to uzasadnionych przypadków – np. bardzo wysoki koszt przebudowy infrastruktury, lub bardzo wysoki koszt odszkodowania,
- q) uwzględnić zjazdy indywidualne i publiczne do działek, w tym przebudować istniejące,
- r) miejsca kultu religijnego ominąć,

II etap: /miejsca charakterystyczne/:

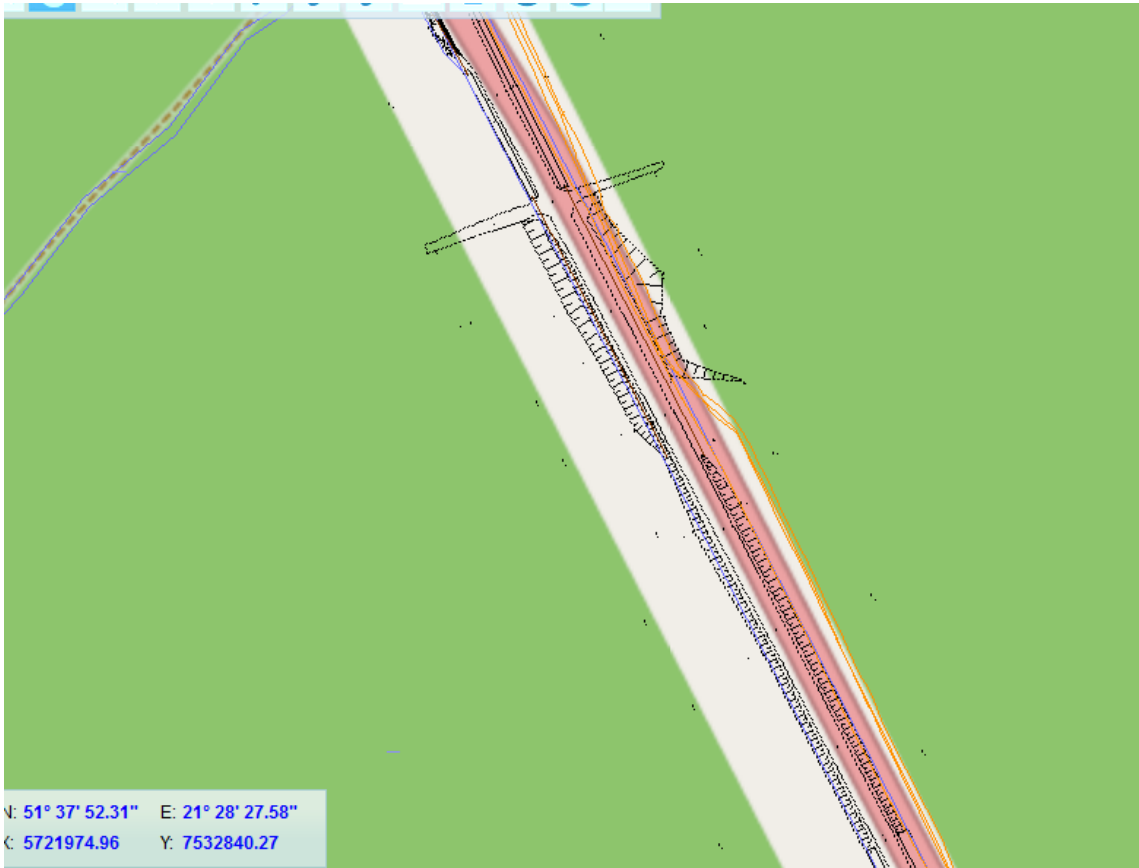


Początek opracowania:

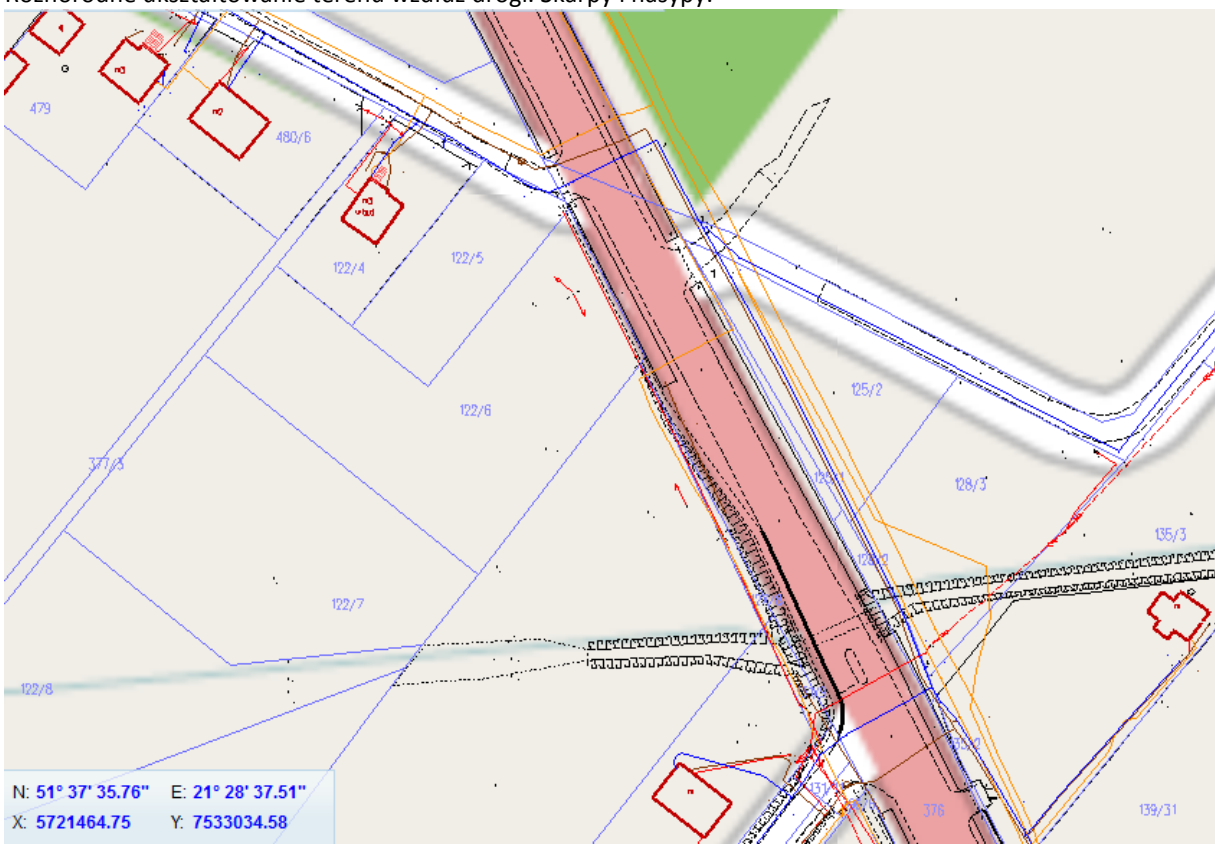
przy przejściu istniejącym – strona lewa. Istn. sieci.



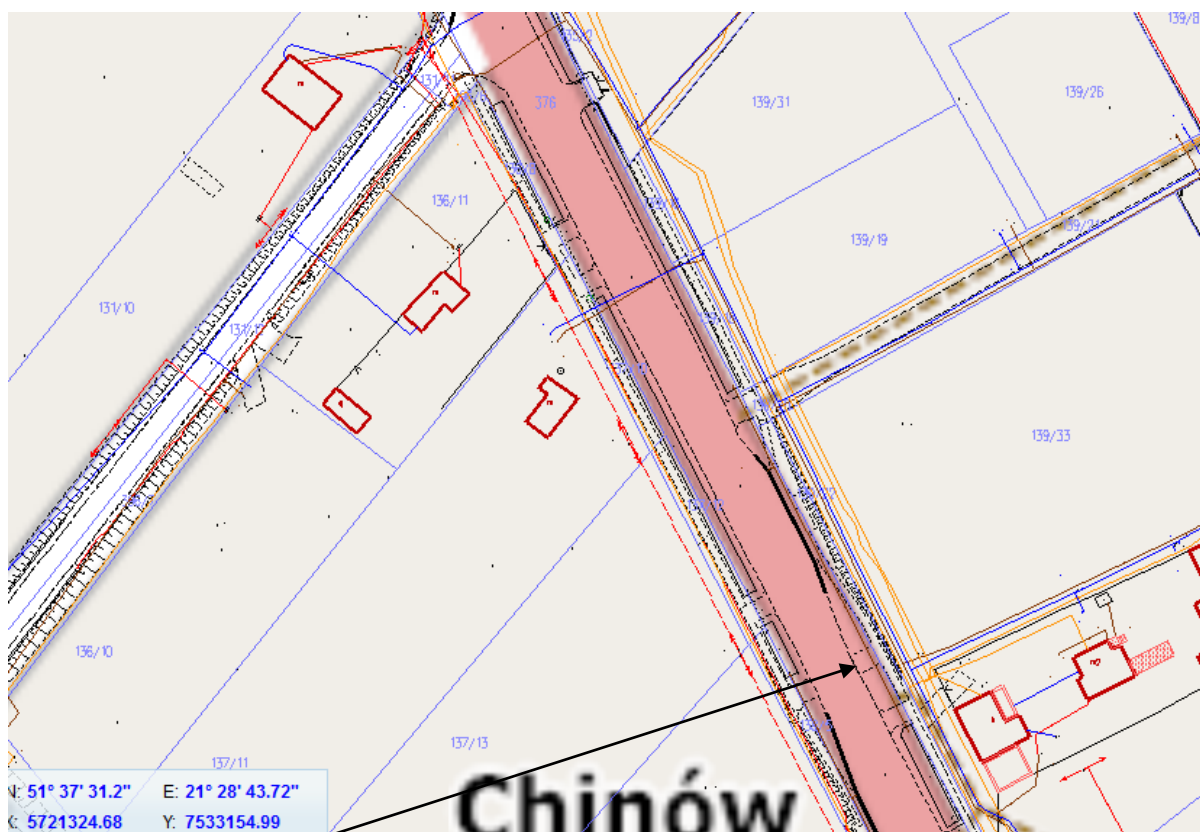
Przejście przez drogę powiatową. Oświetlić drogę krajową w zakresie zatok autobusowych i przejść.



Różnorodne ukształtowanie terenu wzdłuż drogi. Skarpy i nasypy.



Przeście przez kanał – przedłużenie przepustu. Teren zurbaniozowany.



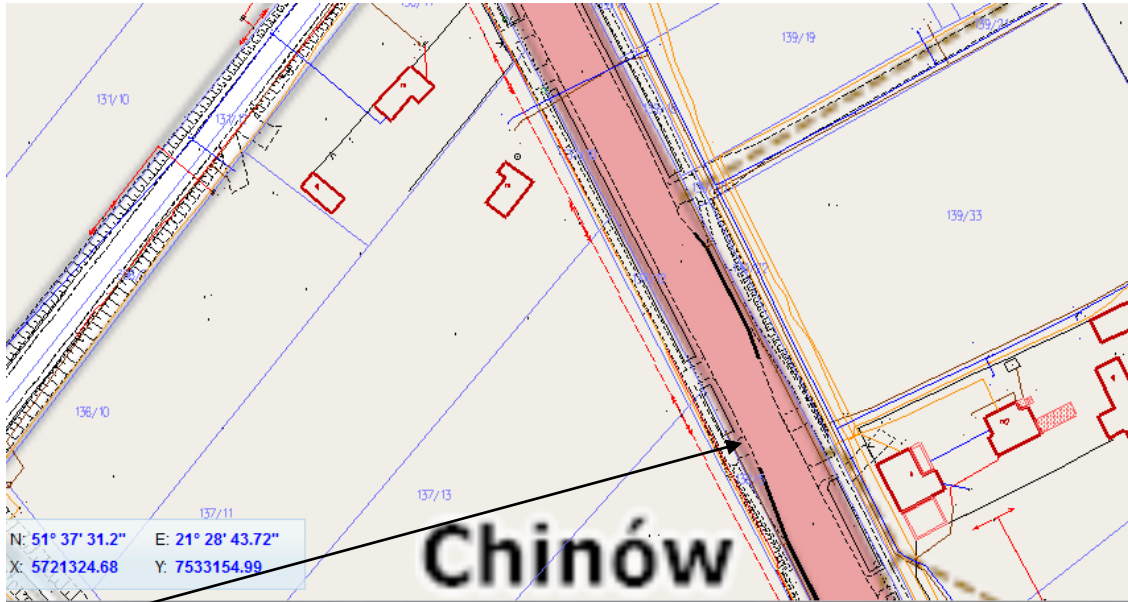
Zakres do przejścia dla pieszych. Doświetlić przejście. Połączyć ciągi.

C) I etap na odc. od km 73+790 do km 78+200 o dł. ok. 4,41 km,

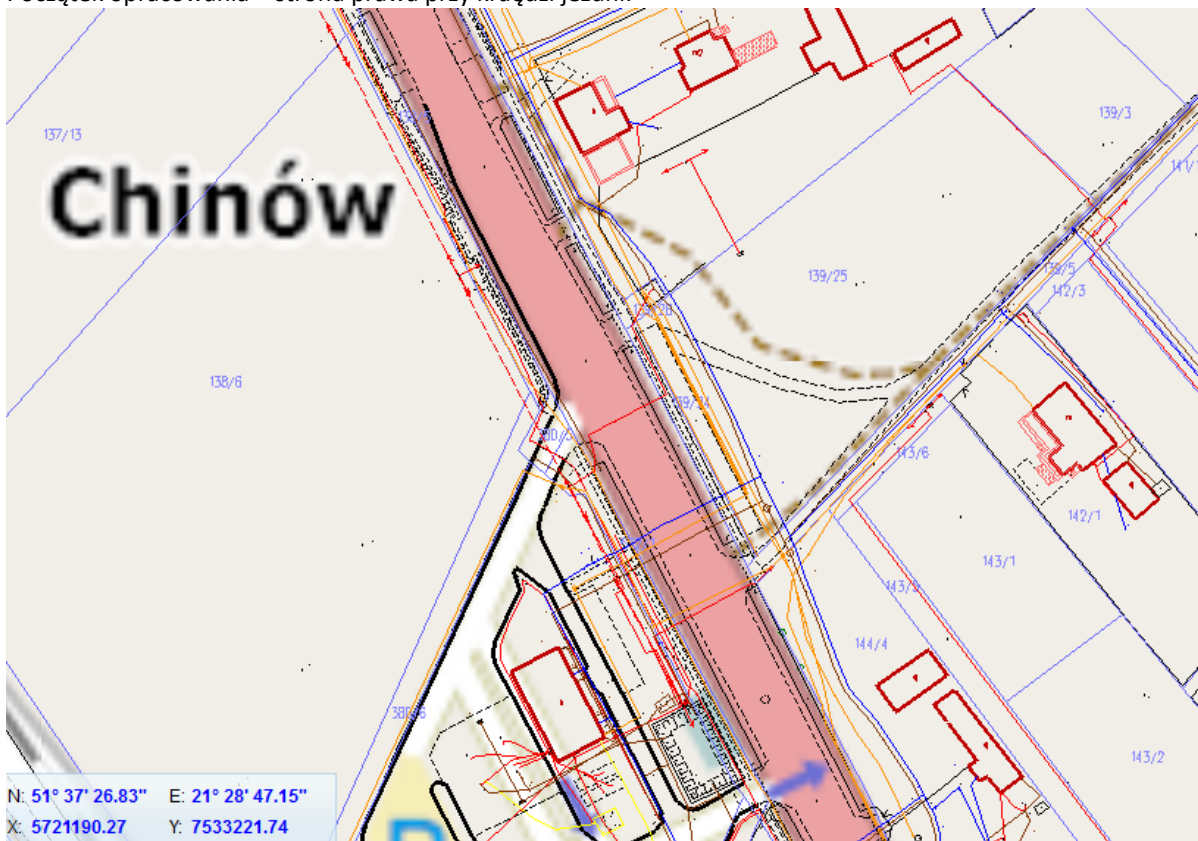
- a) zakres projektu /zgodnie z kilometrażem/ zaczyna się na przejściu przez DK 79 – strona prawa /krawędź jezdni/ w m. Chinów i kończy w m. Kozienice za ul. Bukową.
- b) geodezyjne wydzielenie pasa drogowego pod projektowany ciąg w ilości ok. 120 działek,
- c) nawiązać się do istniejących ciągów pieszych i przejść, ,
- d) ciąg pieszo rowerowy odsunięty od jezdni o ok. 2,0 m od krawędzi,
- e) lokalizacja ciągu wzdłuż drogi krajowej – zgodnie z załącznikiem graficznym,
- f) ciąg pieszo rowerowy o nawierzchni bitumicznej o szerokości min. 2,5 m poza terenem zabudowanym i 3,0 m w terenie zabudowanym,
- g) przejście przez drogę powiatową nr 1722W, oraz drogami gminnymi w m. Łuczynów,
- h) budowa oświetlenia projektowanego ciągu na całym odcinku w technologii LED,
- i) budowa oświetlenia jezdni na odcinku od drogi powiatowej 1722W do 170546W o dł. ok. 500 m,
- j) oświetlenie obszarów wszystkich skrzyżowań z drogami publicznymi,
- k) doświetlenie wszystkich przejść dla pieszych,
- l) skomunikować istniejące ciągi piesze /połączyć z projektowanym/, w tym obsługa zatok autobusowych i przejść dla pieszych poprzecznych przez DK na całym odcinku,
- m) uzgodnić lokalizację ciągu z dysponentami sieci: elektroenergetycznych nn, SN, telekomunikacyjnych, wodociągowych, kanalizacji sanitarnych /uzyskać warunki i uzgodnienia/,
- n) przejście przez ciek wodny – przedłużenie przepustu lub inne rozwiązania,
- o) uzgodnić lokalizację z zarządami terenów publicznych w szczególności: GDDKiA w Warszawie, zarząd dróg powiatowych, Enea Wytwarzanie, Gmina Kozienice, Lasy Państwowe,
- p) odwodnienie projektowanego ciągu,

- q) zaprojektować ciąg jako odsunięty, w przypadku istniejących ogrodzeń, naniesień lub kolizji z istniejącą infrastrukturą dopuszcza się zbliżenie do jezdni ciągu przy rozwiązaniu odwodnienia, - dotyczy to uzasadnionych przypadków – np. bardzo wysoki koszt przebudowy infrastruktury, lub bardzo wysoki koszt odszkodowania,
- r) uwzględnić zjazdy indywidualne i publiczne do działek, w tym przebudować istniejące,
- s) przed wlotem do Kozienic uwzględnić m. do ważenia pojazdów – odpoczynku i kontroli,

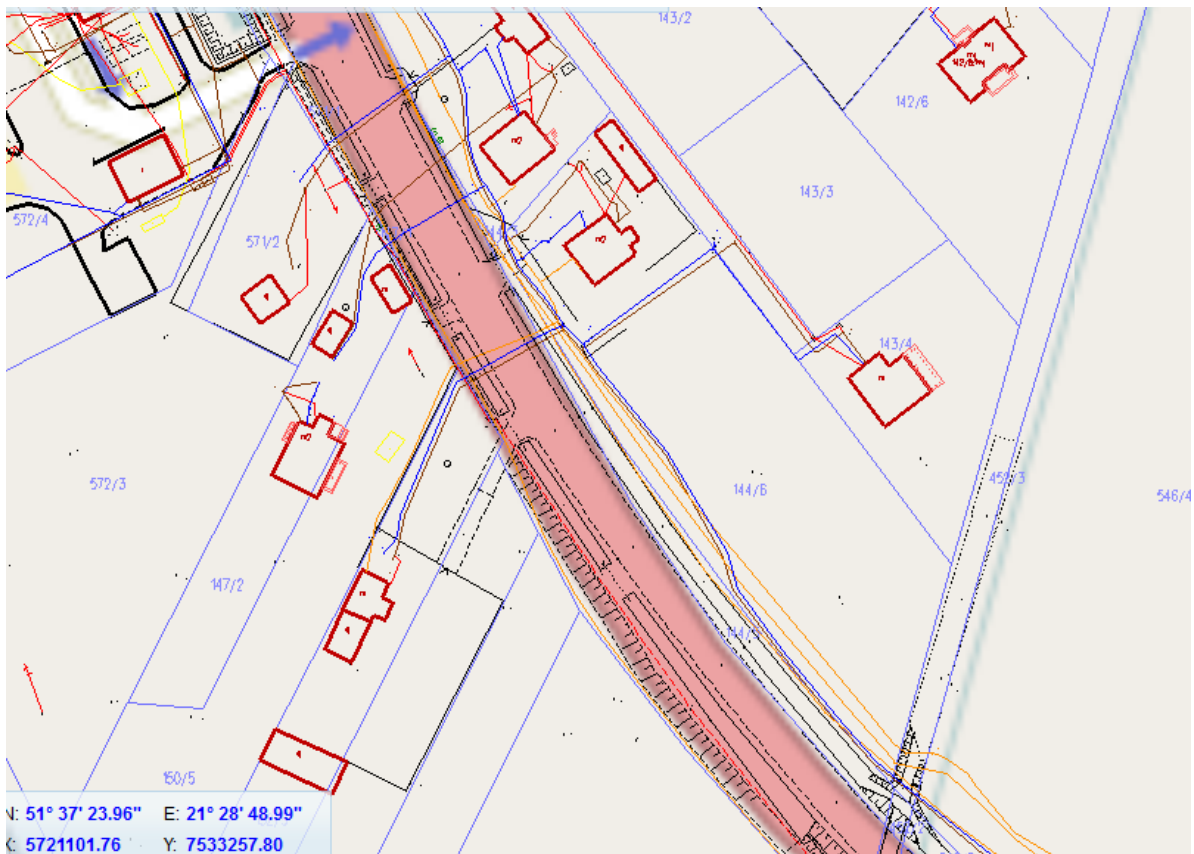
I etap: /miejsca charakterystyczne/:



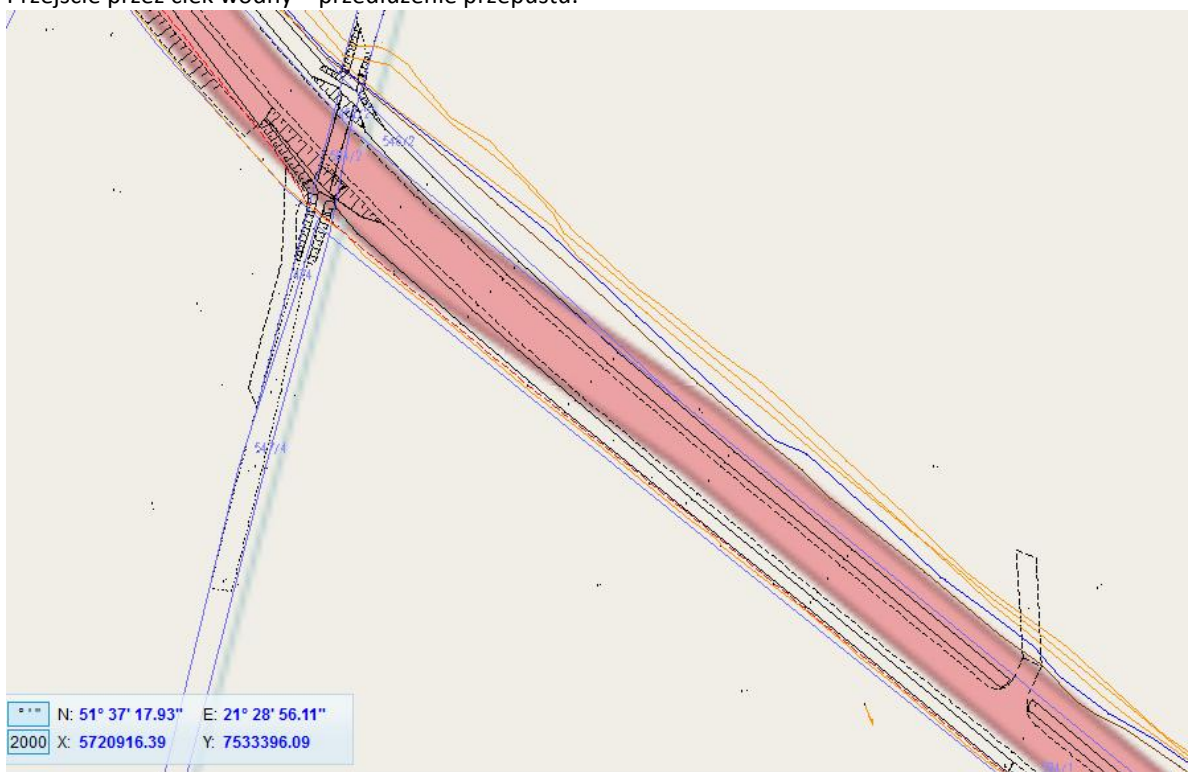
Początek opracowania – strona prawa przy kraędzi jezdni.



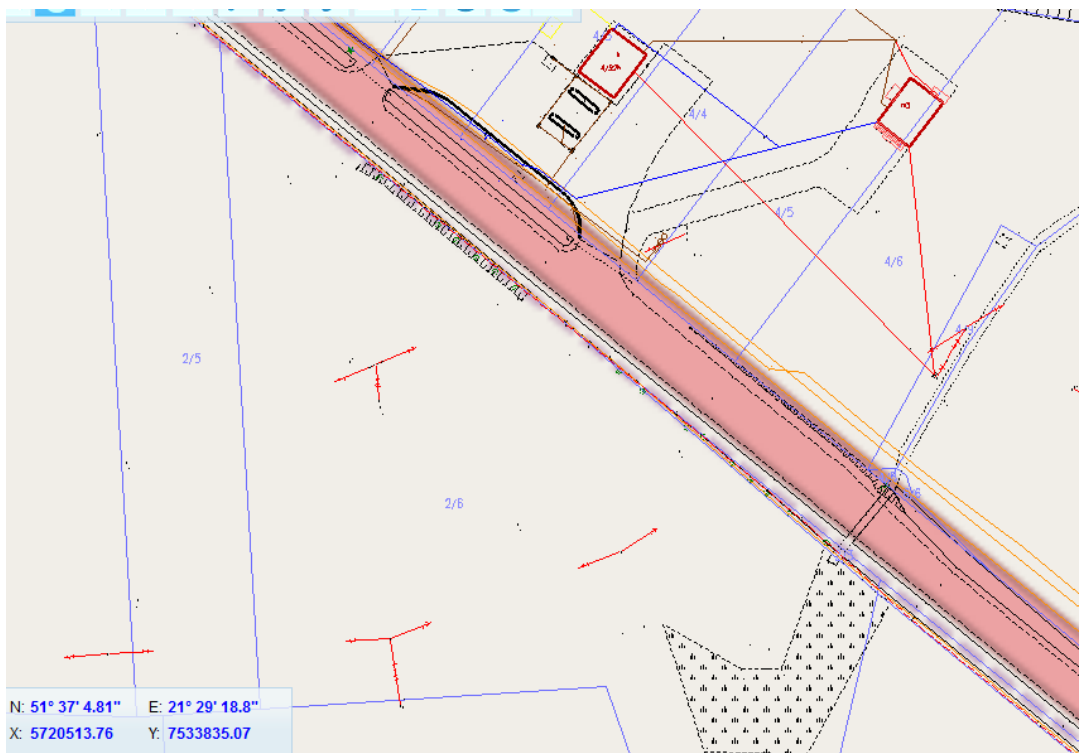
Ciąg koło stacji BP – wraz z przejściem przez wjazdy. Kolizje z infrastrukturą.



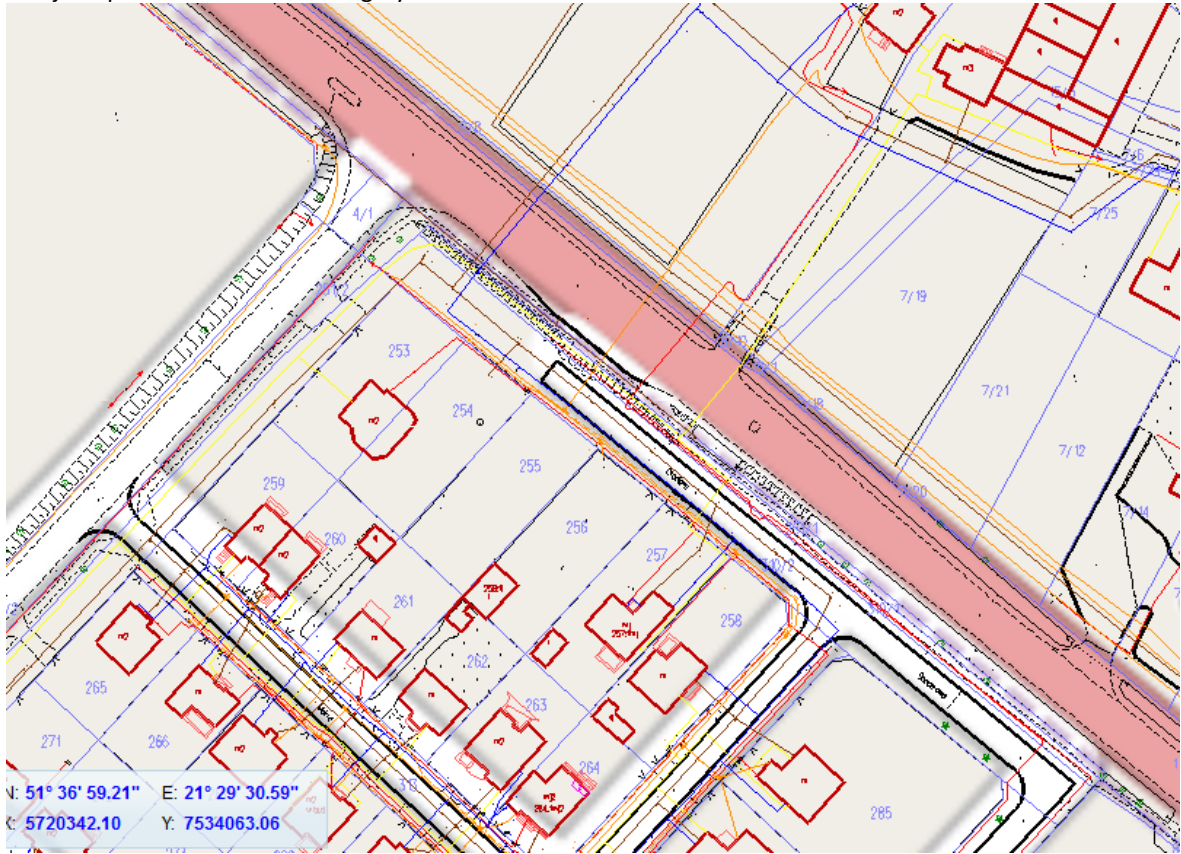
Przejście przez ciek wodny – przedłużenie przepustu.



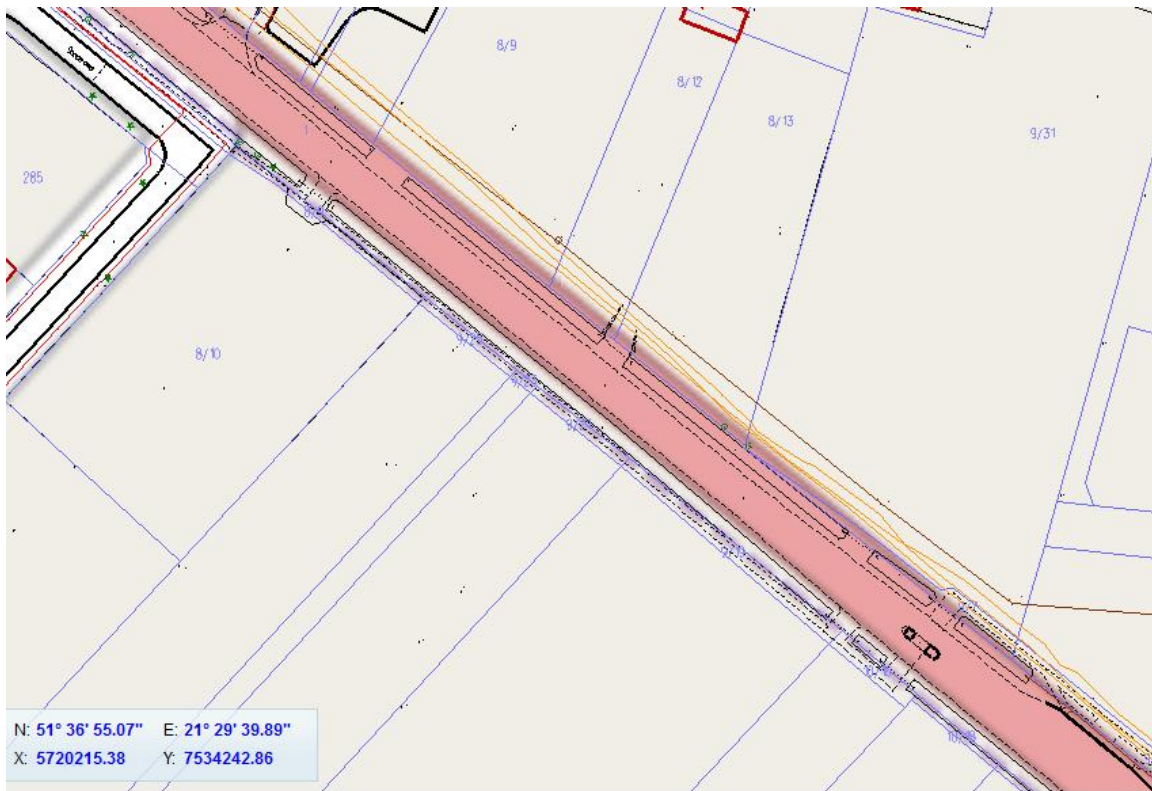
Przedłużenie przepustu przejście przez ciek wodny.



Przeście pod liniami elektroenergetycznymi.



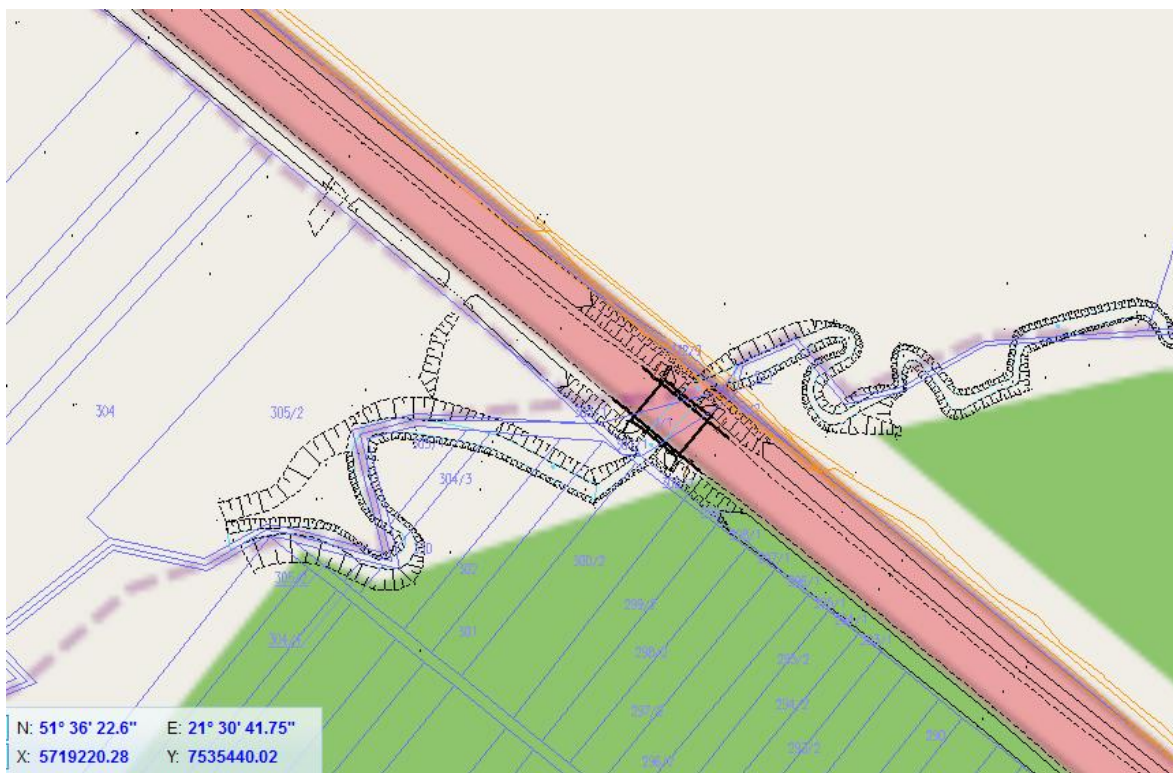
Od drogi powiatowej 1722W do drogi gminnej 170546W zaprojektować oświetlenie ciągu pieszo rowerowego i jezdni. Można wykorzystać częściowo ciąg drogi gminnej z uwagi na ograniczoną ilość terenu.



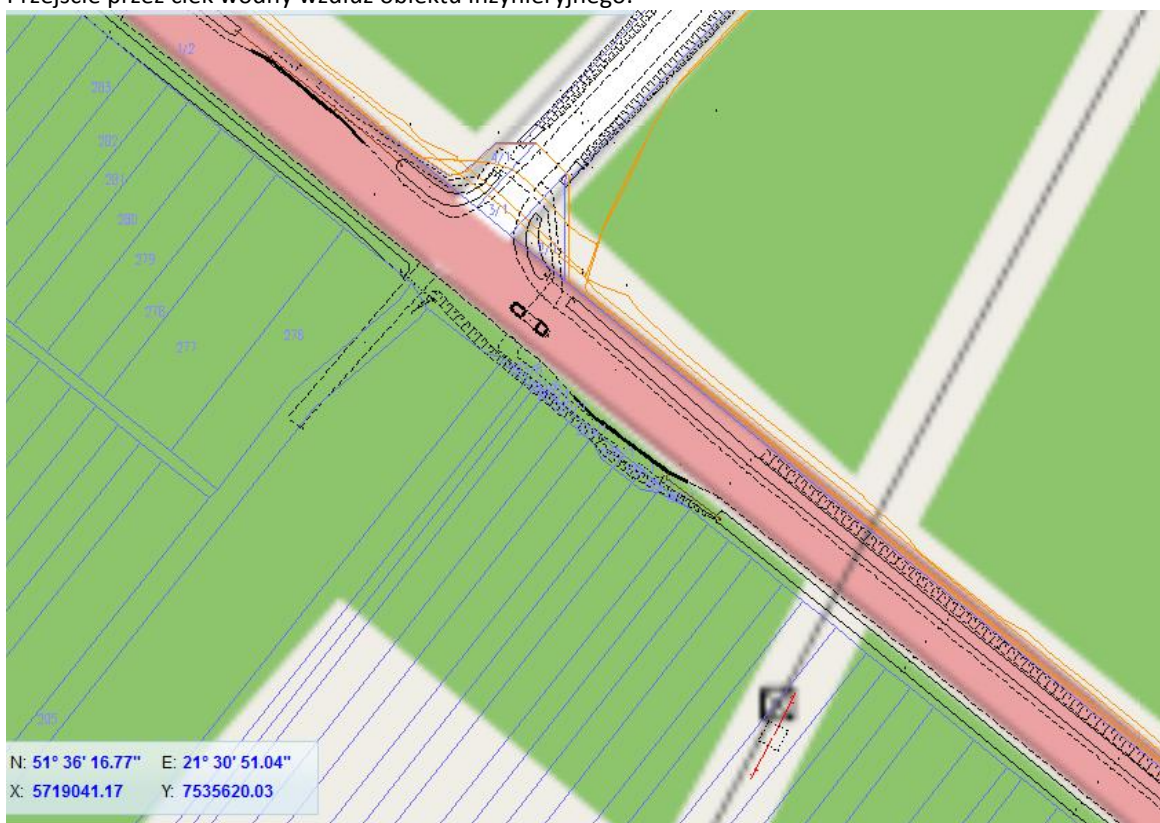
Wykorzystać istniejące przejście dla pieszych w kierunku Majdan. Wykorzystać istniejący ciąg pieszy.



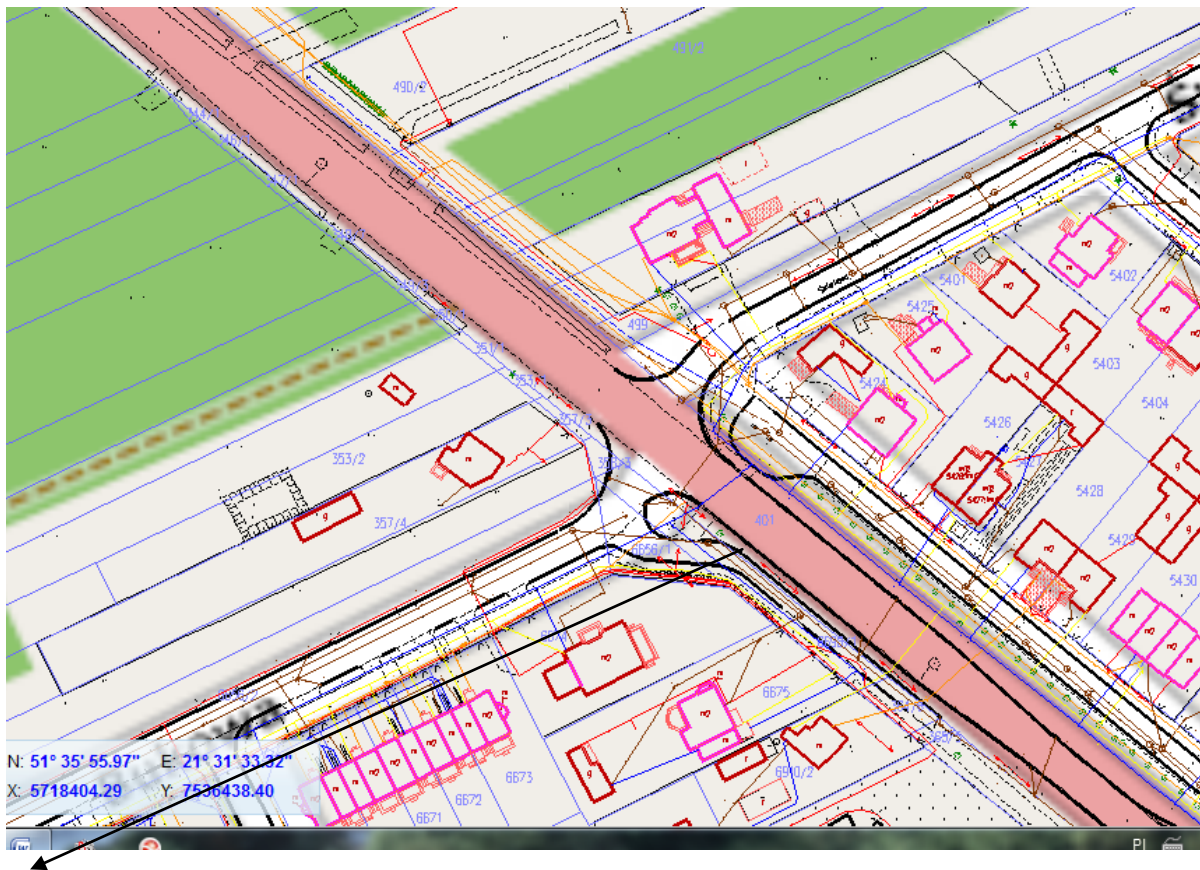
Przejście ciągiem pod liniami elektroenergetycznymi.



Przejście przez ciek wodny wzdłuż obiektu inżynierskiego.



Uwzględnić połączenie z przejściem dla pieszych. Doświetlić również skrzyżowanie z zatokami autobusowymi.



Koniec odcinka za ul. Bukową – połączyć z istniejącym ciągiem – uwzględnić przejście przez ul. Bukową. Uwzględnić m. dla postoju pojazdów ciężarowych, m. do ważenia i kontroli poj. ciężarowych.