

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania pn. „Budowa ścieżki rowerowej w pasie technicznym drogi wojewódzkiej 112 na odcinku Biesiekierz - Nowe Bielice”

I. Zawartość dokumentacji objętej zamówieniem:

1. Mapa do celów projektowych z granicami prawnymi
2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (jeżeli będzie wymagany)
3. Dokumentacja geotechniczna warunków posadowienia obiektów budowlanych
4. Materiały i czynności związane z pozyskaniem nieruchomości (działki po podziale przeznaczone pod pas drogowy drogi wojewódzkiej) – jeśli wystąpi taka konieczność
5. Materiały przetargowe:
 - specyfikacje techniczne, przedmiar robót, kosztorys inwestorski,
 - projekt wykonawczy wszystkich branż
 - opracowanie wersji elektronicznej projektów wykonawczych wraz z kosztorysami i specyfikacjami
6. Projekt budowlany wraz z decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej
7. Projekt stałej organizacji ruchu z zatwierdzeniem
8. Projekt organizacji ruchu na czas budowy z zatwierdzeniem
9. Stabilizacja nowych granic w terenie wraz z przyjęciem przez PODGiK operatów z robót geodezyjnych (działki po podziale przeznaczone pod pas drogowy drogi wojewódzkiej)

Dokumentacja składa się z dwóch etapów:

- etap I – stanowią elementy wymienione w pkt 1-8
- etap II – stanowi pkt 9 tj. Stabilizacja nowych granic w terenie wraz z przyjęciem przez PODGiK operatów z robót geodezyjnych (działki po podziale przeznaczone pod pas drogowy drogi wojewódzkiej).

Zamawiający wymaga, aby Wykonawca wyznaczył osoby do wykonania przedmiotu zamówienia, tj.:

Projektanta – osobę posiadającą uprawnienia budowlane bez ograniczeń w specjalności inżynierskiej drogowej do projektowania obiektu budowlanego zgodnie z ustawą Prawo Budowlane lub odpowiadające im ważne uprawnienia wydane na podstawie wcześniej obowiązujących przepisów.

Dokumentację należy przeprowadzić w procedurze ZRID.

II. Zakres opracowania objętego zamówieniem.

1. Lokalizacja obiektu i ogólna charakterystyka projektowanej inwestycji:

Projektowany odcinek ścieżki rowerowej znajduje się w województwie zachodniopomorskim, na terenie gminy Biesiekierz i miejscowości Biesiekierz, Kotłowo, Nowe Bielice

2. Zakres opracowania

- km 55+000 - początek opracowania skrzyżowanie DW 112 z DG 121021Z (działka nr 23/4 obręb Biesiekierz)
- km 56+340 – skrzyżowanie do m. Kotłowo (działka nr 17/5 obręb Kotłowo) z włączeniem do istniejącej ścieżki rowerowej w ciągu drogi powiatowej 3527iZ i przejazdem przez drogę.
- km 60+100 – koniec opracowania (skrzyżowanie DW 112 z DG 121041Z - ul. Piwonii w m. Nowe Bielice, działka nr 149 obręb Nowe Bielice)

Projekt wykonawczy wraz z kosztorysami i przedmiarami robót powinien być sporządzony z podziałem na dwa odcinki:

- Odcinek 1 - od km 55+000 do km 56+340
- Odcinek 2 - od km 56+340 do km 60+100

Przebieg projektowanej drogi rowerowej został wskazany w załączniku graficznym do niniejszego OPZ.

- **długość odcinków:**
 - długość odcinka inwestycyjnego: 5.100 m;
- **konstrukcja drogi rowerowej**
 - nawierzchnia bitumiczna o następującej konstrukcji:
 - Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC8S, gr. 4 cm
 - Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W, gr. 4 cm
 - Warstwa podbudowy z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3, gr. 15 cm
 - warstwa wzmacniająca do podłoża z grupy nośności G1;
- **odwodnienie**
 - zweryfikować stan istniejących przepustów pod drogą rowerową, w miarę potrzeby zaprojektować nowe przepusty lub udrożnić istniejące,
 - na odcinku o przekroju drogowym – odtworzenie lub oczyszczenie rowów (na odcinkach tego wymagających), zapewniając ich drożność i likwidację zastoisk wodnych,

- zaprojektować odwodnienie do minimum ograniczając długość kolektorów krytych kanalizacji deszczowej i wykorzystując ścieki i spadki podłużne,
- **skrzyżowania i trasa w planie**
 - uwzględnić przebudowę skrzyżowań z drogami publicznymi, drogami wewnętrznymi i drogami leśnymi w niezbędnym zakresie,
 - należy zaprojektować zabezpieczenie odcinków dróg rowerowych przed nielegalnym wjazdem pojazdów silnikowych,
 - dokonać inwentaryzacji możliwych lokalizacji punktów postoju rowerzystów i parkingów w celu przyszłej ich realizacji przez gminy,
 - szerokość drogi rowerowej nie mniejsza niż 2,5 m.
- **zadrzewienie i nasadzenia**
 - Należy unikać wszelkich wycinek drzew- ewentualne drzewa kolidujące z budową drogi rowerowej – do usunięcia,
 - uwzględnić karczowanie pni,
 - dokonać przycięć istniejących gałęzi drzew i krzewów w celu uzyskania wymaganej skrajni,
 - dokonać przycięć pielęgnacyjnych drzew i krzewów na istniejących skarpach,
 - przewidzieć wykonanie obsadzeń separacyjnych w celu oddzielenia ścieżki rowerowej od istniejących dróg,
- **obiekty inżynierskie**
 - zweryfikować stan istniejących przepustów pod projektowaną drogą rowerową, w miarę potrzeby zaprojektować nowe przepusty lub uwzględnić przebudowę w zależności od przyjętych rozwiązań,
- **oświetlenie**
 - zaprojektować oświetlenie w każdym miejscu, które ze względu bezpieczeństwa ruchu lub bezpieczeństwa publicznego wymaga oświetlenia oraz zaprojektować indywidualne oświetlenie przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych przez drogi (zasilenie z istniejącej lub nowoprojektowanej sieci energetycznej) - lampy polichromatyczne.
- **urządzenia obce**
 - uwzględnić przebudowę infrastruktury obcej i usunięcie kolizji z urządzeniami obcymi,
- **oznakowanie**
 - dokonać inwentaryzacji oznakowania pionowego, zaprojektować oznakowanie poziome i pionowe drogi rowerowej uwzględniając oznakowanie na drogach sąsiednich,

Trasa rowerowa winna być zgodna z wymogami opracowanymi przez holenderską organizację standaryzacji CROW opublikowanej w podręczniku projektowania przyjaznej dla roweru infrastruktury "Postaw na rower" ("Sign up for the Bike", CROW, Ede, 1993, wyd. polskie PKE, Kraków, 1999).

Program wymogów CROW obejmuje pięć następujących zagadnień:

1. **Spójność:** 100% źródeł i celów podróży powinno być dostępnych na rowerze.
2. **Bezpośredniość:** droga i czas na jej pokonanie rowerem powinny być jak najkrótsze. Wymóg ten jest związany ze współczynnikiem wydłużenia – stosunkiem długości drogi pokonywanej między dwoma punktami w rzeczywistości, a odległością między nimi w linii prostej wyrażanym jako procent lub iloraz oraz wskaźnikiem opóźnienia – sumą czasu traconego na zatrzymanie na sygnalizacji świetlnej lub podporządkowaniu wyrażaną w sekundach na kilometr trasy.
3. **Wygoda:** infrastruktura rowerowa nie może wymagać od rowerzysty nadmiernego wydatku energetycznego. Oznacza to minimalizację różnic wysokości i pochyłeń podłużnych, zapewnienie wysokiej równości nawierzchni ograniczającej opory toczenia oraz minimalizację ryzyka konieczności zatrzymywania się i ponownego rozpędzania roweru.
4. **Bezpieczeństwo:** minimalizacja liczby punktów kolizji rowerzysta/samochód i rowerzysta/pieszy, co oznacza separację ruchu rowerowego i samochodowego przy większych różnicach prędkości i ich integrację na wspólnej jezdni przy mniejszych prędkościach oraz zapewnienie odpowiedniej widoczności wzajemnej.
5. **Atrakcyjność:** wartość dodana, tworzona przez infrastrukturę rowerową, obejmuje zarówno walory estetyczne jak użyteczność (lokalizacja usług itp.) czy bezpieczeństwo społeczne.

W szczególności należy zwrócić uwagę na następujące cechy drogi dla rowerów:

- nawierzchnia bitumiczna, zapewniająca niskie opory toczenia, a jednocześnie adekwatną szorstkość;
- konieczne jest zapewnianie obsługi 100% celów i źródeł podróży znajdujących się w jej pobliżu poprzez zapewnienie skomunikowania budowanej drogi dla rowerów z wszystkimi drogami publicznymi i niepublicznymi po których może odbywać się ruch rowerowy oraz z wszystkimi obiektami znajdującymi się przy tej drodze (poprzez zjazdy);
- prędkość projektowa powinna wynosić 30 km/godz. a nie może być niższa niż 20 km/godz.;
- bitumiczną drogę dla rowerów należy zaprojektować w taki sposób aby rozkładanie nawierzchni odbywało się w sposób zmechanizowany;
- promienie łuków nie mniejsze niż 15 m mierzone do wewnętrznej krawędzi łuku; w przypadku połączenia dróg dla rowerów lub ciągów pieszo-rowerowych

umożliwiającego zmianę kierunku ruchu na połączeniu dopuszczalny jest promień łuku nie mniejszy niż 2 m;

- zjazd z jezdni ogólnodostępnej lub pasa ruchu dla rowerów w jezdni na równoległą drogę dla rowerów powinien być projektowany dla prędkości co najmniej 30 km/godz., przy zastosowaniu łuków o promieniu 20 m;
- niedopuszczalne jest aby na drodze dla rowerów i styku drogi dla rowerów z jezdnią ogólnodostępną były uskoki i inne nierówności (w tym krawężniki i rowki odwadniające);
- konstrukcja drogi dla rowerów musi zachować ciągłość poziomu niwelety i nawierzchni na zjazdach;
- przejazdy dla rowerzystów przez wloty dróg podporządkowywanych klasy L i D nieprowadzących ruchu autobusowej komunikacji pasażerskiej należy zaprojektować jako wyniesione do poziomu drogi dla rowerów;
- należy zapewnić ciągłość organizacji ruchu rowerowego nieprzerywaną przejściami dla pieszych, liniami ciągłymi itp.;
- w celu minimalizowania punktów kolizji drogę dla rowerów biegnącą wzdłuż drogi należy prowadzić po tej samej stronie, a konieczna jest zmiana strony drogi należy ustalić znakami pierwszeństwo na przejeździe rowerowym bądź zaprojektować tzw. przejazd sugerowany;
- wolna przestrzeń (bez słupów, znaków, barier i innych przeszkód) obok krawędzi drogi dla rowerów powinna wynosić co najmniej po 0,5 m z każdej strony, w szczególności po wewnętrznej stronie łuku; na odcinkach prostych lub po zewnętrznej stronie łuku dopuszcza się aby wolna przestrzeń wynosiła 0,2 m;
- w przekroju drogi dla rowerów, liczonej wraz z wolną przestrzenią obok jej krawędzi nie wolno umieszczać żadnych obiektów, urządzeń czy przedmiotów za wyjątkiem słupków blokujących U-12c (ustawionych w jednym rzędzie prostopadłych do osi drogi w taki sposób aby przejazd pomiędzy nimi odbywał się w przestrzeni niemniejszej niż 1,2 m dla każdego kierunku ruchu) oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, które mają za zadanie wyhamowanie rowerzystów (tylko w wyjątkowych sytuacjach oraz jeśli są one zlokalizowane co najmniej 10 m od krawędzi jezdni, aby nie utrudniać ewakuacji z przejazdu dla rowerzystów i w żadnym miejscu labiryntu odległość między barierkami po jego przeciwnych stronach liczona prostopadłe do osi drogi dla rowerów nie wynosi mniej, niż 2,5 m a wzdłuż osi drogi dla rowerów – 3,0 m);
- w przypadku prowadzenia drogi dla rowerów nasypem należy unikać barier wzdłuż drogi gdyż stanowią one zagrożenia dla ruchu rowerowego, w

uzasadnionych przypadkach stosuje się nasadzenia zieleni bądź bariery drewniane;

- droga dla rowerów nie może być odginana (odsuwana) od jezdni bezpośrednio przed skrzyżowaniem, jeśli istnieje konieczność stworzenia azylu dla pojazdów skręcających w drogę poprzeczną, drogę dla rowerów należy odsunąć od jezdni w odległości co najmniej 20 m od skrzyżowania;
- w przypadku gdy droga dla rowerów usytuowana jest na obszarze zamiejskim konieczne jest unikanie lewoskrętu rowerzysty poruszającego się po jezdni na zasadach ogólnych i mającego wjechać na drogę dla rowerów (w tym celu należy rozpocząć drogę dla rowerów po prawej stronie drogi i ewentualny przejazd wykonać z użyciem wyspy dzielącej bądź rozwiązania wielopoziomowego; stosuje się także rozpoczęcie drogi dla rowerów jako samodzielny wlot małego ronda).

Uwaga!

1. Wszelkie badania laboratoryjne i terenowe niezbędne do realizacji zadania Wykonawca jest zobowiązany wykonać we własnym zakresie.

Dokumentacja projektowa obejmuje całość tematu, począwszy od zabezpieczenia przez jednostkę projektową materiałów geodezyjnych, rozpoznania aktualnego stanu obiektu i uzbrojenia terenu, opracowania projektów wykonawczych oraz uzyskanie wszystkich wymaganych opinii, uzgodnień, zatwierdzeń, pozwoleń, sprawdzeń i decyzji zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym prawa budowlanego.

Zaleca się, aby Wykonawcy przed złożeniem oferty dokonali wizji lokalnej na terenie objętym dokumentacją projektową w celu oceny dokumentów i informacji przekazywanych w ramach niniejszego postępowania.

Dodatkowe wymagania:

- Dokumentacja winna uzyskać pozytywną opinię Pełnomocnika Marszałka ds. komunikacji rowerowej oraz Zarządu Dróg Wojewódzkich w Koszalinie oraz z ewentualnymi właścicielami gruntów w przypadku braku przeniesienia własności gruntu (w szczególności dotyczy Lasów Państwowych oraz zarządcy drogi w przypadku lokalizacji w pasie drogowym);
- Wykonawca dokumentacji projektowej jest zobowiązany do sprawdzenia stanu prawnego wszystkich nieruchomości dotyczących inwestycji bezpośrednio przed dniem złożenia wniosku o ZRID oraz złożenia Inwestorowi oświadczenia, iż stan prawny uległ/nie uległ zmianie i jest rzeczywisty na dzień składania wniosku;
- Kanalizację deszczową oraz inne urządzenia obce takie jak: kanalizację sanitarną, sieć wodociągową, gazową, telekomunikacyjną, elektroenergetyczną nie lokalizować pod jezdnią.

- Wykonawca dokumentacji projektowej zobowiązany jest do załączenia do wniosku o wydanie decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej pełnych wypisów z rejestru gruntów, nie starszych niż 3 miesiące od dnia złożenia wniosku;
- Mapa do celów projektowych musi być aktualna na dzień składania wniosku o wydanie decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (ZRID).
- Wykonawca dokumentacji projektowej zobowiązany jest do załączenia, do wniosku o wydanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej jako osobny załącznik plan wyrębu drzew;
- Wykonawca dokumentacji projektowej zobowiązany jest do uzyskania zatwierdzenia przez organ właściwy do zarządzania ruchem drogowym - projektu stałej organizacji ruchu przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej.
- Wykonawca dokumentacji projektowej zobowiązany jest do opracowania dokumentacji (w tym fotograficznej) przebudowywanych / odtwarzanych ogrodzeń związanych z rozbudową drogi, jako element składowy projektu wykonawczego;
- Wykonawca dokumentacji projektowej zobowiązany jest do opracowania inwentaryzacji (w tym fotograficznej) przebudowywanych istniejących zjazdów indywidualnych i publicznych związanych z rozbudową drogi jako element składowy projektu wykonawczego.
- Obiekty budowlane, należy projektować tak, aby **zapewnić optymalną ekonomiczność budowy i eksploatacji**. W dokumentacji należy zastosować technologię robót i materiałów kierując się zasadą projektowania optymalnych rozwiązań dla osiągnięcia założonych celów.
- **Uzyskanie zgody na odstępstwo od warunków technicznych**, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, dla wszystkich elementów nie spełniających wymogów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. – jeżeli zajdzie taka konieczność.
- Przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do odpowiedniego organu wnioszek wraz kartą informacyjną należy przedłożyć do Zamawiającego w celu weryfikacji i sprawdzenia.
- Zamawiający wymaga od Wykonawcy wykonania jednej aktualizacji kosztorysu inwestorskiego w okresie 3 lat od daty przekazania kompletnej dokumentacji projektowej zamawiającemu.
- Zgodnie z wymogami ustawy Prawo zamówień publicznych (art. 100) należy wprowadzić do dokumentacji rozwiązania i zapisy mówiące o tym, że projekt

jest dostosowany do potrzeb wszystkich użytkowników, w tym zapewnienia dostępności dla osób niepełnosprawnych poprzez np. zastosowanie płytek integracyjnych dla niewidomych przed przejściami przy przystankach autobusowych, zaniżenia krawężników na przejściach dla pieszych itp.

- Zgodnie z wymogami ustawy Prawo zamówień publicznych **dokumentacja nie może zawierać nazw własnych oraz nazw producenta**. Dokumentacja może zawierać rysunki, stanowiące materiał poglądowy. Wszelkie urządzenia muszą być scharakteryzowane za pomocą parametrów technicznych, jak również muszą być wskazane wszelkie normy charakterystyczne dla poszczególnych urządzeń (m.in. normy dot. nawierzchni syntetycznych, nawierzchni stosowanych na placach zabaw, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów, w których niezbędna jest amortyzacja, normy dot. wymogów bezpieczeństwa urządzeń zabawowych, normy dot. instalowania, sprawdzania, konserwacji i eksploatacji, wymagania bezpieczeństwa itd.).

UWAGA:

Inwestycja jest realizowana przez Gminę Biesiekierz w partnerstwie z Województwem Zachodniopomorskim na podstawie porozumienia na mocy którego, w przypadku konieczności wypłaty przez Województwo odszkodowań za nieruchomości przejęte pod realizację inwestycji na podstawie decyzji ZRID, Gmina zobowiązała się do przekazania Województwu środków na w/w wypłaty na podstawie not księgowych wystawionych przez Województwo, z terminem płatności 7 dni od dnia doręczenia do siedziby Gminy.

W związku z powyższym zaleca się taką lokalizację drogi i projektowanie, by zminimalizować wywłaszczenia i idące za tym odszkodowania, a w przypadku wystąpienia takich sytuacji, możliwie na bieżąco lub z wyprzedzeniem informować Zamawiającego o skali

Załączniki:

Załącznik graficzny do OPZ