

Zamawiający: Zarząd Zieleni m.st. Warszawy
Adres: ul. Hoża 13a, 00-528 Warszawa

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Nazwa zamówienia:

Zaprojektowanie mostu nad kanałem portowym oraz drogi dojazdowej do obsługi komunikacyjnej zachodniego nabrzeża Portu Czerniakowskiego w Warszawie.

Adres: województwo mazowieckie, m. st. Warszawa,
Dzielnica Śródmieście, Port Czerniakowski – ul. Zaruskiego

Kod zamówienia według CPV:

71320000-7 – Usługi inżynierskie w zakresie projektowania

Dodatkowe kody CPV:

71248000-8 – nadzór nad projektem i dokumentacją.

Autor opracowania:

mgr inż. Małgorzata Porębska

Spis treści

1	OPIS OGÓLNY PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA.....	3
1.1	Opis ogólny	3
1.2	Aktualne uwarunkowania wykonania przedmiotu zamówienia.....	5
1.2.1	Charakterystyka istniejącego terenu.....	5
1.2.2	Uwarunkowania planistyczne	6
1.2.3	Uwarunkowania środowiskowe.....	6
1.2.4	Zrealizowane oraz planowane działania inwestycyjne na terenie Portu Czerniakowskiego.....	6
1.3	Ogólne właściwości funkcjonalno – użytkowe	7
1.4	Szczególne właściwości funkcjonalno – użytkowe.....	7
1.4.1	Charakterystyczne parametry określające wielkość obiektu.....	7
1.4.2	Odwodnienie	10
1.4.3	Oświetlenie	10
1.4.4	Teletechnika.	12
1.4.5	Pozostałe prace projektowe.....	12
1.4.6	Kolizje z infrastrukturą	12
1.4.7	Kolizje przestrzenne	13
1.4.8	Geologia i geotechnika.....	13
2	WYMAGANIA ZAMAWIAJĄCEGO W STOSUNKU DO PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA.....	15
2.1	Ogólne wymagania formalno – prawne.....	15
2.2	Korespondencja w czasie trwania umowy.....	15
2.3	Wytyczne i wymagania dotyczące opracowania dokumentacji projektowej.....	15
2.3.1	Materiały promocyjno-informacyjne.....	15
2.3.2	Projekt budowlany.....	16
2.3.3	Projekty wykonawcze	17
2.3.4	Materiały wyjściowe	18
2.3.5	Wymagania dotyczące dokumentacji projektowej.....	18
2.4	Pełnienie nadzorów autorskich.....	21
2.5	Wymagania w zakresie ochrony środowiska	21
3	INFORMACJE OGÓLNE.....	22
4	OŚWIADCZENIE ZAMAWIAJĄCEGO STWIERDZAJĄCE JEGO PRAWO DO DYSPONOWANIA NIERUCHOMOŚCIĄ NA CELE BUDOWLANE.....	22
5	PRZEPISY PRAWNE I NORMY ZWIĄZANE Z PROJEKTOWANIEM ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO	22
5.1	Akty prawne	22
5.2	Inne posiadane informacje i dokumenty niezbędne do prac zaprojektowanych	23
6	ZAŁĄCZNIKI.....	24

1 OPIS OGÓLNY PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

1.1 Opis ogólny

Przedmiotem zamówienia jest wykonanie kompletnej, wielobranżowej dokumentacji projektowej (zwanej w dalszej części Umowy „Dokumentacją projektową” lub „Dokumentacją”) **wraz z uzyskaniem w imieniu Zamawiającego niezbędnych opinii, uzgodnień i decyzji administracyjnych**, w tym pozwolenia na budowę, pozwalających zrealizować inwestycję pn. „Budowa mostu nad kanałem portowym oraz drogi dojazdowej do obsługi komunikacyjnej zachodniego nabrzeża Portu Czerniakowskiego w Warszawie” oraz sprawowanie nadzoru autorskiego nad opracowaną dokumentacją projektową zgodnie z Prawem budowlanym.

Lokalizacja mostu nad kanałem portowym w Porcie Czerniakowskim planowana jest w miejscu dawnego tymczasowego drewnianego mostku, łączącego zachodni brzeg portu z Cyplem Czerniakowskim. Nowy most, który umożliwi powiązanie komunikacyjne zachodniego nabrzeża basenu portu z ulicą Żaruskiego, znajdującą się po wschodniej stronie Portu Czerniakowskiego w Warszawie, ma na celu:

- ✓ obsługę wzrastającego w Warszawie ruchu pieszego i rowerowego w tym m.in. związanego z modernizacją i intensywnym rozwojem Portu Czerniakowskiego,
- ✓ umożliwienie przemieszczania się osobom z ograniczoną możliwością poruszania się,
- ✓ usprawnienie ruchu samochodowego związanego z obsługą portu, w tym ruchu pojazdów uprzywilejowanych.

W ramach inwestycji planowana jest budowa drogi obsługującej zachodnie nabrzeże Portu Czerniakowskiego oraz nowego obiektu mostowego o parametrach użytkowych odpowiadającym obiektom usytuowanym w ciągu dróg lokalnych klasy D.

Na terenie planowanej inwestycji **nie obowiązuje** miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

Obszar Portu Czerniakowskiego znajduje się w wykazie Gminnej Ewidencji Zabytków – pod numerem SRO11343. Projekt należy wykonać uwzględniając zapisy Zaleceń Konserwatorskich. **Projekt wymaga uzgodnienia z Wojewódzkim Urzędem Ochrony Zabytków.**

Działki objęte zakresem przedmiotu zamówienia:

L.p.	Dzielnica	Obręb	Nr działki	Właściciel
1	Śródmieście	5-06-11	2, 3, 4, 7, 8, 9, 10, 11 15	Miasto Stołeczne Warszawa
2		5-06-07	4, 5/1, 8, 9	Miasto Stołeczne Warszawa

Stan prawny działek inwestycyjnych i działek przyległych przedstawia poniższa tabela:

L.p.	Dzielnica	Obręb	Nr działki	Właściciel
1	Śródmieście	5-06-11	1, 13	Skarb Państwa Zarząd Dróg Miejskich
2			2, 3, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 15	Miasto Stołeczne Warszawa
3			14	Skarb Państwa RWE Stoen
4		5-06-07	1	Skarb Państwa Zarząd Dróg Miejskich
5			2/1, 4, 5/1, 8, 9	Miasto Stołeczne Warszawa

Zamówienie obejmuje w szczególności:

1. opracowanie map do celów projektowych;
2. przygotowanie oraz złożenie w imieniu Zamawiającego kompletnego wniosku (wraz z załącznikami) o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji celu publicznego (lub decyzji o ustalenie warunków zabudowy) wraz z jej uzyskaniem;
3. inwentaryzację istniejących obiektów (w tym również sieci) w zakresie niezbędnym do opracowania projektu;
4. inwentaryzację zieleni. Wykonawca wykona inwentaryzację drzew i krzewów oraz uzyska decyzję zezwalającą na usunięcie lub przesadzenie w przypadku konieczności wycinki lub przesadzenia;
5. inwentaryzację przyrodnicze w zakresie niezbędnym do uzyskania decyzji w sprawie zezwoleń na odstąpienie od zakazów obowiązujących w zakresie ochrony gatunkowej, w tym zakazów w stosunku do gatunków dziko występujących zwierząt objętych ochroną oraz pozyskanie w/w decyzji;
6. uzyskanie wszystkich decyzji, opinii i zezwoleń wynikających z zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;
7. wykonanie badań geotechnicznych w zakresie niezbędnym do opracowania projektu. Wykonawca opracuje dokumentację geologiczno-inżynierską i uzyska decyzję o jej zatwierdzeniu;
8. opracowanie operatu wodnoprawnego oraz uzyskanie w imieniu Zamawiającego pozwolenia wodnoprawnego na budowę obiektu inżynierskiego nad kanałem portowym, przebudowę (umocnienie) nabrzeży Portu Czerniakowskiego oraz odprowadzenie wód opadowych do basenu portowego (w tym także wód pochodzących z odwodnienia wykopów);
9. uzgodnienia projektu z Mazowieckim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków;
10. opracowanie wielobranżowego projektu budowlanego wraz ze wszystkimi opiniami i uzgodnieniami (w tym m.in. Zarządu Dróg Miejskich i gestorów sieci) niezbędnych do realizacji inwestycji;
11. opracowanie i uzgodnienie z gestorami sieci projektów technicznych;
12. opracowanie i złożenie wniosku o wydanie pozwolenia na budowę, sporządzonego w formie wymaganej przez odpowiedni organ administracji architektoniczno-budowlanej i/lub skutecznego zgłoszenia robót nie wymagających pozwolenia na budowę;
13. uzyskanie w imieniu Zamawiającego prawomocnej decyzji o pozwoleniu na budowę;
14. opracowanie i zatwierdzenie projektu stałej organizacji ruchu;
15. opracowanie i zatwierdzenie projektów czasowej organizacji ruchu;
16. opracowanie wielobranżowego projektu wykonawczego;
17. opracowanie przedmiarów robót i kosztorysów inwestorskich zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (t.j. Dz.U.2013.1129);
18. opracowanie wstępnego harmonogramu rzeczowo-finansowego robót budowlanych;
19. opracowanie Specyfikacji Technicznych Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (t.j. Dz.U.2013.1129);
20. sprawowanie nadzoru autorskiego nad opracowaną dokumentacją projektową zgodnie z Prawem budowlanym.

Zakres prac obejmuje:

1. zaprojektowanie mostu nad kanałem portowym w Porcie Czerniakowskim wraz z powiązaniem komunikacyjnym z ul. Zaruskiego po wschodniej stronie portu oraz z drogą wewnętrzną do obsługi komunikacyjnej zachodniego nabrzeża Portu Czerniakowskiego w Warszawie, zgodnie z obowiązującymi normami, przepisami i wymogami.
2. analizę dokumentacji powykonawczej oraz inwentaryzację sieci energetycznej, wodociągowej, kanalizacyjnej, teletechnicznej na terenie przylegającym do basenu Portu Czerniakowskiego wraz z zaprojektowaniem w/w sieci w dostosowaniu do potrzeb Zamawiającego w związku z modernizacją infrastruktury i zagospodarowania Portu.
3. opracowania projektu remontu kamiennej drogi technologicznej biegnącej wzdłuż basenu portowego wraz z niezbędnymi uzgodnieniami i decyzjami;
4. zaprojektowania rozwiązań umożliwiających komunikację pieszą z miejsc parkingowych znajdujących się przed ogrodzeniem Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego na ulicy Zaruskiego z betonowym nabrzeżem basenu portowego, przy którym zlokalizowane są pomosty z miejscami do cumowania (na styku działek 5/1, 6 i 9 obr 5-06-07).

Należy dążyć do rozwiązań, które w jak najmniejszym zakresie będą wpływać na środowisko naturalne.

Wykonawca zwróci szczególną uwagę i wybierze rozwiązania gwarantujące bezpieczną realizację i eksploatację obiektu oraz odpowiednią trwałość.

Dokumentacja projektowa powinna również uwzględnić możliwość etapowania robót.

1.2 Aktualne uwarunkowania wykonania przedmiotu zamówienia

1.2.1 Charakterystyka istniejącego terenu

Teren inwestycji znajduje się w dzielnicy Śródmieście Miasta Stołecznego Warszawy na obszarze Portu Czerniakowskiego.

Port w ostatnich latach podlega ciągłym modernizacjom, co wpływa na intensywny rozwój terenu. Przybyło użytkowników, a także zwiększyła się liczba łodzi, które są cumowane przy pomostach i nabrzeżu. Po modernizacji infrastruktury portu więcej łodzi jest slipowanych w basenie portu Czerniakowskiego oraz pozostaje w porcie na zimowisku. Obsługa komunikacyjna wokół portu nie jest dostosowana do rosnących potrzeb. Infrastruktura drogowa jest niewystarczająca. Nabrzeże jest bowiem długie i ciężko jest się przedostać na drugą stronę. Utrudniona jest również komunikacja rowerowa i piesza. Użytkownicy kładek rowerowych Mostu Łazienkowskiego dojeżdżają do Wisłostrady (ul. Czerniakowskiej) przez mostek na Cyplu Czerniakowskim lub przez ul. Zaruskiego.

Pomiędzy basenem portowym a nabrzeżem Wisły, na Cyplu Czerniakowskim, wybudowany został ośrodek rekreacyjno-kulturalny „Przystań Warszawa”. Na obszarze tym funkcjonuje już ośrodek sportowy (korty, squash, piłka plażowa) i restauracja („Monta”, „Deski”).

Po stronie wschodniej planowanego mostu zlokalizowane jest skrzyżowanie jednokierunkowych dróg asfaltowych obsługujących wschodnie nabrzeże Portu – ulica ta opisywana jest jako Zaruskiego. Projektowany most będzie komunikacyjnie łączył się z tym skrzyżowaniem. Jedna droga będzie biegła równolegle do kanału portowego, druga prostopadle stanowiąc połączenie z drogą zlokalizowaną bezpośrednio na nabrzeżu Wisły.

Skrzyżowanie jest w obniżeniu terenu, niweleta trzech dróg – w kierunkach północnym, wschodnim i południowym podnosi się.

Po stronie zachodniej kanału portowego nie ma istniejących dróg w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanego przyczółka mostu. Nieco na południe zlokalizowana jest – kończąca się ślepo – droga asfaltowa biegnąca od pochylni do slipowania łodzi.

1.2.2 Uwarunkowania planistyczne

Na obszarze objętym opracowaniem nie obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

Mimo, że przedsięwzięcie jest zlokalizowane bardzo blisko lewego brzegu Wisły, dzięki istniejącej u wylotu kanału portowego bramie powodziowej, zagrożenie powodziowe w miejscu budowy określone zostało jako niskie (raz na 500 lat, Q 0,2%). Jest to jednak obszar narażony na zalanie w przypadku zniszczenia lub uszkodzenia wału przeciwpowodziowego.

1.2.3 Uwarunkowania środowiskowe

Inwestycja zlokalizowana jest w zbliżeniu do Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Rejon Portu Czerniakowskiego – jego wschodnia część i basen portowy – leży w granicach OSOP Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły” (kod obszaru PLB140004, region administracyjny PL075 - Miasto Warszawa) - obszaru wyznaczonego na podstawie Dyrektywy Rady 79/409/EWG z dn. 2 kwietnia 1979 roku w sprawie ochrony dzikich ptaków.

Obszar obejmuje tereny chronione ze względu na wyróżniający się krajobraz, duże zróżnicowanie siedlisk oraz gatunków roślin i zwierząt. Dolina Wisły, będąca w bardzo bliskiej odległości od planowanej inwestycji - ok. 100 m - należy do najcenniejszych jego części. Obszar tworzy otulinę dla terenów objętych wyższą formą ochrony. Pełni rolę systemu korytarzy ekologicznych, pozwalających na swobodne rozprzestrzenianie się gatunków.

Podczas prac projektowych należy uwzględnić:

- ✓ ograniczenie do minimum konieczności wycinki drzew;
- ✓ odpowiednie zabezpieczenie drzew narażonych na uszkodzenia;
- ✓ zastosowanie rozwiązań, które zminimalizują wpływ ewentualnego odwodnienia roboczego (w trakcie wykonywania robót) na warunki siedliskowe otoczenia;
- ✓ zapisy decyzji środowiskowej nr 142/OŚ/2021 z dnia 19.04.2021r.

1.2.4 Zrealizowane oraz planowane działania inwestycyjne na terenie Portu Czerniakowskiego

Zasadnicze prace budowlane związane z pogłębieniem kanału, basenu oraz modernizacją Portu Czerniakowskiego zrealizowane zostały w latach 2012-2014. Od tego czasu basen portowy uzupełniany jest o kolejne pomosty rozszerzające zakres działania portu. W roku 2021 postawiony został pomost na brzegu basenu przy wejściu do przepustu prowadzącego do ośrodka „Przystań Warszawa”. W roku 2022 planowana jest budowa pomostu pływającego przy wschodnim nabrzeżu portu o długości około 80 metrów, natomiast w kolejnych latach planowana jest budowa pomostów w południowo-zachodniej części portu z przeznaczeniem na cumowanie większych jednostek pływających. W roku 2022r. nastąpi rozstrzygnięcie konkursu architektonicznego na wielofunkcyjny budynek usługowy z bosmanatem w miejscu obecnego bosmanatu portu oraz zleczone zostaną dalsze prace projektowe. W roku 2022 oddany do użytkowania zostanie również ośrodek rekreacyjno-kulturalny „Przystań Warszawa”.

W związku z intensywnym rozwojem portu, konieczna jest również modernizacja sieci energetycznej, teletechnicznej, wodociągowej oraz kanalizacyjnej, która zabezpieczy/umożliwi prawidłowe i bezpieczne funkcjonowanie portu. Planowane jest również uzbrojenie w media działek nr ew. 4 obr 5-06-11 i nr 11 obr. 5-06-11

1.3 Ogólne właściwości funkcjonalno – użytkowe

Budowa mostu zlokalizowanego w miejscu dawnego tymczasowego drewnianego mostku, łączącego zachodni brzeg portu z Cyplem Czerniakowskim utworzy powiązanie komunikacyjne ulicy Zaruskiego po wschodniej stronie portu z drogą wewnętrzną na zachodnim brzegu służącą do obsługi komunikacyjnej zachodniego nabrzeża Portu Czerniakowskiego.

Obiekt inżynierski oraz drogi wewnętrzne powinny być zaprojektowane zgodnie z warunkami zawartymi min. w:

1. Rozporządzeniu MTiGM z dnia 30.05.2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. z 2000 r. Nr 63, poz. 735 z późn. zm.);
2. Rozporządzeniu MTiGM z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz.U.2016.124 z późn. zm.);
3. Zarządzeniu Prezydenta m.st. Warszawy nr 1682/2017;
4. Zarządzeniu Prezydenta m.st. Warszawy nr 5523/2010;
5. wytycznych i zaleceniach ZDM w Warszawie;
6. wytycznych i zaleceniach Biura Architektury i Planowania Przestrzennego m.st. Warszawy;
7. wytycznych i zaleceniach Zarządu Zieleni m.st. Warszawy;
8. wytycznych i zaleceniach PGW Wód Polskich.

Wszystkie elementy obiektu inżynierskiego muszą spełniać wymagania dotyczące bezpieczeństwa ruchu, nośności i stateczności konstrukcji oraz odpowiednich warunków użytkowych.

1.4 Szczególne właściwości funkcjonalno – użytkowe

Dla potrzeb inwestycji została opracowana Koncepcja Programowo-Przestrzenna (KPP), w której przedstawiono możliwy sposób wykonania mostu pieszo-jezdnego nad kanałem portowym (**wariant I**) w miejscu dawnego tymczasowego drewnianego mostku, łączącego zachodni brzeg portu z Cyplem Czerniakowskim wraz z powiązaniem komunikacyjnym z ul. Zaruskiego po wschodniej stronie portu oraz z drogą wewnętrzną na zachodnim brzegu.

Opracowanie stanowi załącznik do Opisu Przedmiotu Zamówienia i służy za podstawę projektową do dalszych prac – w takim zakresie, w którym uzyskały akceptację Zamawiającego. Wykonawca ma obowiązek zweryfikowania wszystkich przyjętych w KPP rozwiązań i założeń oraz dostosowanie projektu budowlanego do uzyskanych w toku prowadzenia prac opinii, uzgodnień i decyzji.

1.4.1 Charakterystyczne parametry określające wielkość obiektu

Lokalizacja mostu wraz z bezpośrednimi dojazdami oraz lokalizacja drogi do obsługi zachodniego nabrzeża została przedstawiona w opracowaniach projektowych stanowiących załączniki do Opisu Przedmiotu Zamówienia.

MOST

Most należy zaprojektować jako stalowy ustrój nośny na betonowych podporach. Jest to technologia, która umożliwia szybki montaż przęsła nad wodą. Skrajnia pod obiektem wynosi 86.55m n.p.m. Kr86 – najniższa rzędna konstrukcji w osi toru wodnego.

Most należy zaprojektować w formie ustroju jednoprzęsłowego o konstrukcji stalowej, z pomostem ortotropowym, na obciążenie tłumem pieszych $q=5\text{kPa}$ wg Eurokodu oraz na wyjątkowy przejazd pojazdu o masie 40 ton.

Przewidywana rozpiętość teoretyczna przęsła to: ~60.0m. Całkowita szerokość obiektu ~8.0m; kąt skrzyżowania osi podpór z przeszkodą 90.0°.

Projektowany przekrój użytkowy mostu ma szerokość 7.0m. Szerokość ta wynika z potrzeby zachowania i zsumowania następujących skrajni poziomych dla różnych rodzajów ruchu:

- jezdnia 3.0m,
- szerokość drogi rowerowej 2.0m,
- ciąg pieszy 1.50m,
- obustronna opaska bezpieczeństwa 2 x 0.25m.

Przyjęto jednostronny spadek poprzeczny na jezdni wynoszący 2%.

DOJAZDY

Założono jeden sposób powiązania mostu i jego dojazdów z projektowaną drogą do obsługi komunikacyjnej zachodniego nabrzeża Portu Czerniakowskiego.

Obustronne dojazdy stanowią przedłużenie osi mostu, zarówno po stronie wschodniej jak i zachodniej. Ze względów komunikacyjnych zakłada się zachowanie tej samej szerokości użytkowej na moście i dojazdach.

Po stronie wschodniej zejście z mostu prowadzić będzie do skrzyżowania istniejących dróg – ul. Zaruskiego. Dwie z nich są jednokierunkowe dla ruchu samochodowego (ruch rowerowy i ruch pieszych odbywa się w sposób dwukierunkowy), jedna jest dwukierunkowa.

Droga równoległa do Wisły i basenu portowego, po północnej stronie skrzyżowania umożliwia dojazd (a także wyjazd) do obiektów (bazy) Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego oraz boisk do siatkówki plażowej. Jest to odcinek dwukierunkowy o szerokości około 5,5m.

Droga równoległa do Wisły i basenu portowego, po południowej stronie skrzyżowania umożliwia wyjazd z Cypla Czerniakowskiego do ul. Czerniakowskiej (możliwe włączenie się w jezdnię jedynie w kierunku północnym). Jest to odcinek jednokierunkowy o szerokości około 3,5m.

Droga prostopadła do Wisły i basenu portowego umożliwia przejazd pomiędzy jezdnią biegnącą na nabrzeżu wiślanym a jezdnią biegnącą wzdłuż basenu portowego. Jest to odcinek jednokierunkowy o szerokości około 4m. Droga ta posiada zatokę mijankową w odległości ok. 25m od skrzyżowania.

Po stronie wschodniej wyniesienie projektowanej niwelety powoduje konieczność przebudowy skrzyżowania jezdni ul. Zaruskiego. W osi skrzyżowania niweleta nowoprojektowanej drogi podnosi się o ok. 190cm.

Po stronie zachodniej zejście z mostu prowadzić będzie do projektowanej drogi do obsługi komunikacyjnej zachodniego nabrzeża Portu Czerniakowskiego. Przewidziano również dodatkowe połączenie dla pieszych – chodnik łączący się z projektowanym chodnikiem biegnącym od strony pochylni do slipowania łodzi.

Projektowane dojścia do drogi dojazdowej do mostu wpłyną na konieczność rozbiórki części istniejącej drogi asfaltowej wraz z koniecznością relokacji słupów oświetlenia i elementów monitoringu – kamer zainstalowanych na masztach oświetleniowych. Bezpośrednio przy nabrzeżu portowym drogę należy wydłużyć o odcinek prostopadły do kanału portowego (likwidując krótki odcinek równoległy) – tak, aby możliwy był dojazd dźwigu, który będzie obsługiwał stanowisko zimowania łodzi. Rozwiązania powyższe przedstawiono na rysunkach KPP. Projektowane dojazdy do mostu będą miały szerokość 7.0m.

Szerokość użytkowa wynika z potrzeby zachowania i zsumowania następujących skrajni poziomych dla różnych rodzajów ruchu:

- jezdnia 3.0m,
- szerokość drogi rowerowej 2.0m,
- ciąg pieszy 1.50m,
- opaska bezpieczeństwa 2 x 0.25m.

Podstawowe parametry techniczne dróg dojazdowych:

- droga jednojezdniowa
- klasa techniczna drogi - D
- szerokość użytkowa drogi - 7.0m
- prędkość projektowa (strefa zamieszkania) - 20 km/h
- skrajnia pionowa - 4.5m
- jednostronne pochylenie poprzeczne - 2%
- kategoria ruchu - KR2.

Poza koroną drogi znajdują się skarpy nasypów. Po stronie wschodniej – w celu zredukowania wycinki roślinności oraz ingerencji w działki poza pasem drogowym – nasyp drogowy (w szczególności w rejonie skrzyżowania) powinien zostać ograniczony murami z gruntu zbrojonego lub murami oporowymi, które przyjęto dla nasypów wyższych niż 1.4m. Analogiczne rozwiązanie należy zastosować po stronie zachodniej.

Ze względów bezpieczeństwa niechronionych użytkowników ruchu drogowego, w szczególności pieszych i rowerzystów, założono ograniczenie dostępności mostu wyłącznie dla użytkowników portu oraz sąsiadujących terenów oraz dla przejazdu pojazdów uprzywilejowanych: karettek pogotowia, samochodów Straży Pożarnej, Policji i Straży Miejskiej. Zakłada się ustawienie słupków automatycznych po obu stronach basenu portowego, na dojazdach do mostu. Zabezpieczenie wjazdów i wyjazdów winny być wyposażone w centrale sterujące, kolumny wyposażone w interkom działający w technologii GSM i czytniki zbliżeniowe kart oraz sygnalizację świetlną, informującą kierowcę czy przejazd jest otwarty czy zamknięty. Należy również przewidzieć pętle indukcyjne, uniemożliwiające podniesienie się automatycznych zapór pod samochodem. Po przejeździe pojazdu lub po określonym czasie zapory powinny zamknąć się automatycznie. Zapory powinny cechować się wysoką odpornością na uderzenie i wyłamanie i powinny otwierać się na skutek: zbliżenia zaprogramowanej karty zbliżeniowej lub wpisania kodu na panelu, połączenia telefonicznego (bezkosztowego) z uprawnionego numeru telefonu oraz połączenia telefonicznego (bezkosztowego) wykonanego przez Operatora-Zarządcę. Instalację elektryczną do mechanizmów słupków przewiduje się zasilać z rozdzielniczy zlokalizowanej przy zachodnim przyczółku projektowanego mostu.

Bariery ochronne i balustrady należy zaprojektować na tych odcinkach dróg dojazdowych, w których różnica rzędnych niwelety drogi i otaczającego terenu będzie większa od 0.5m.

DROGA OBSŁUGUJĄCA ZACHODNIE NABRZEŻE PORTU CZERNIAKOWSKIEGO

W ramach planowanej inwestycji planowana jest również budowa drogi obsługującej zachodnie nabrzeże Portu Czerniakowskiego. Dokumentacja projektowa obejmować powinna budowę dróg wewnętrznych, ciągów pieszo-jezdnych, parkingów i chodników oraz przebudowę sieci, istniejących ciągów pieszych i pieszo-rowerowych, w tym m.in.:

- budowę drogi wewnętrznej po południowej stronie stoczni (tzw duży slip) do obsługi nabrzeża i barek mieszkalnych z budową miejsc postojowych;
- rozbudowę systemu oświetlenia i monitoringu zgodnie z wytycznymi Zamawiającego,
- przebudowę sieci wodociągowej, kanalizacyjnej, oraz energetycznej w kontekście planowanej budowy pomostów zwiększających liczbę miejsc cumowniczych w basenie portu.

Parametry drogi obsługującej zachodnie nabrzeże:

- kategoria dróg - wewnętrzne
- prędkość projektowa 30km/h

- kategoria ruchu	KR1-KR2
- szerokość drogi wewnętrznej	5.0÷6.0m (wyjątkowo 3.5m)
- szerokość zjazdów	6.0m
- szerokość drogi rowerowej	2.5m
- szerokość chodnika	2.0÷2.5m
- wymiary miejsc postojowych:	
szerokość:	2.3÷2.5m
długość:	5.0m

Most wraz z bezpośrednimi dojazdami oraz drogę do obsługi zachodniego nabrzeża należy zaprojektować opierając się na rozwiązaniach Projektów Konceptyjnych, które uzyskały akceptację Zamawiającego. Prace projektowe dotyczące drogi biegnącej od strefy slipowania łodzi w porcie do wlotu z ul. Czerniakowskiej (przy stacji transformatorowej) należy uzgodnić i przeprowadzić we współpracy z Zarządem Dróg Miejskich.

Przy projektowaniu układu drogowego należy skoordynować prace z rozwiązaniami planowanymi w związku z modernizacją infrastruktury i zagospodarowania Portu Czerniakowskiego, w tym planowaną przebudową budynku bosmanatu.

1.4.2 Odwodnienie

Wody opadowe i roztopowe pochodzące z budowanych odcinków dróg należy zaprojektować jako odprowadzane poprzez spadki poprzeczne i podłużne bezpośrednio na skarpy nasypów. W miejscach, w których ze względu na przyjęte rozwiązania projektowe, wody opadowe i roztopowe spływające z projektowanej drogi powodowałyby rozmywanie i niszczenie skarp nasypu drogowego, lub spływ po skarpach nie jest możliwy ze względu na występowanie przeszkód – takich jak mury oporowe – przewiduje się odprowadzenie wody do wpustów i dalej do kanalizacji deszczowej. Wpusty drogowe powinny być zaopatrzone w osadnik.

Wody opadowe z mostu należy zaprojektować jako wprowadzane do wpustów mostowych, a następnie do kolektorów zbiorczych i do projektowanego kanału deszczowego.

Odprowadzenie wód do basenu portowego należy zaprojektować z zastosowaniem wylotu kanalizacyjnego. Miejsce wylotu oraz skarpy basenu powinny zostać umocnione w sposób umożliwiający uregulowany odpływ wód opadowych do cieków wodnych.

Z uwagi na bezpośrednie odprowadzenie wód z obiektu mostowego do zbiornika otwartego, należy zaprojektować rozwiązania umożliwiające przed zrzutem wód ich podczyszczenie w osadniku zawieszin mineralnych.

Rozwiązania elementów odwodnienia powinny gwarantować:

- ciągłe i skuteczne odprowadzanie wody z nawierzchni jezdni;
- możliwość rewizji oraz konserwacji wszystkich elementów odwodnienia;
- możliwość łatwej wymiany.

1.4.3 Oświetlenie

Dla zapewnienia oświetlenia budowanych i przebudowywanych dróg i ciągów jezdnych w rejonie Portu Czerniakowskiego należy zaprojektować oświetlenie spełniające wymagania klasy S4 (średnie natężenie oświetlenia ≥ 5 lx, minimalne natężenie oświetlenia ≥ 1 lx).

W zakresie prac należy uwzględnić wykonanie nowych masztów pod potrzeby doświetlenia infrastruktury portu w tym m.in. pomostu w stoczni, oraz monitoringu infrastruktury portu w tym przede wszystkim pomostów oraz istniejącej stoczni (tzw. duży slip).

Należy zaprojektować system sterowania oświetleniem realizujący poniższe funkcje:

- bezpośrednia komunikacja sterowników z serwerami systemu, z pominięciem dodatkowych elementów pośredniczących w przesyłaniu sygnału,

- automatyczna konfiguracja sterownika i przesłanie danych o oprawie na serwer wraz z automatycznym określeniem położenia oprawy na mapie,
- zdalny nadzór przez sieć internetową z poziomu przeglądarki internetowej – bez konieczności instalowania dodatkowego oprogramowania. Dostęp do interfejsu użytkownika jest możliwy z dowolnego urządzenia wyposażonego w dostęp do Internetu i przeglądarkę internetową,
- graficzny interfejs w postaci strony internetowej wraz z mapą, na której za pomocą ikon reprezentowane są wszystkie punkty należące do systemu,
- automatyczna redukcja mocy pojedynczych opraw oświetleniowych, grup opraw lub wszystkich opraw, zgodnie z zaprogramowanymi krzywymi redukcji,
- załączanie i wyłączanie pojedynczej oprawy,
- możliwość ręcznego ustawienia poziomu świecenia lub zdalnego wyłączenia oprawy na określony czas,
- możliwość generowania raportu o zużyciu energii elektrycznej dla zdefiniowanego przez Użytkownika obszaru na mapie,
- możliwość zdalnej zmiany ustawień redukcji mocy w dowolnym momencie,
- możliwość przypisania każdemu pojedynczemu punktowi świetlnemu lub grupie opraw wskazanej na mapie przez Użytkownika, indywidualnej charakterystyki redukcji mocy z zależności,
- zaprogramowanie wyjątków np. dni świątecznych, podczas których oświetlenie powinno mieć inną charakterystykę,
- pomiar prądu, napięcia, mocy, współczynnika mocy, czasu pracy źródła światła dla pojedynczego punktu świetlnego,
- dostęp do historycznych parametrów pracy systemu,
- uwzględnienie zaprojektowanego współczynnika utrzymania – utrzymanie stałego strumienia świetlnego w czasie,
- możliwość zaprogramowania wirtualnej mocy oprawy,
- sygnalizowanie uszkodzonego źródła światła lub zasilacza, błędów komunikacji, przekroczonego poziomu mocy,
- generowanie raportów zużycia energii oraz raportów błędów,
- dodawanie nowych punktów świetlnych bez konieczności przebudowy istniejącej instalacji (np. prowadzenia dodatkowych przewodów, łączenia obwodów itp.),
- tworzenie kont użytkowników z różnorodnymi poziomami dostępu,
- możliwość współpracy z systemami nadrzędnymi za pośrednictwem interface'u programisty API,
- graficzna prezentacja zużycia energii w formie wykresów,
- bezpośredni dostęp do materiałów marketingowych opraw z poziomu systemu.

Przy projektowaniu instalacji elektrycznej należy przewidzieć również konieczność:

- zasilenia oświetlenia nawigacyjnego na moście. Oświetlenie to przewiduje się zasilać z rozdzielnic zlokalizowanej przy zachodnim przyczółku projektowanego mostu.
- rozbudowy sieci energetycznej, która pozwoli na optymalne oświetlenie infrastruktury portu oraz zapewnienie odpowiedniej ilości przyłączy przy założeniu zwiększenia ilości miejsc cumowniczych, jak również budowę niezbędnych przyłączy na działce nr ew. 4 obr. 5-06-11 i nr ew. 11 obr 5-06-11. Wykonawca w ramach przedmiotu zamówienia zobowiązany jest do:
 - ✓ przeprowadzenia analizy/rozpoznania potrzeb Zamawiającego pod kątem określenia ilości przyłączy dla użytkowników portu oraz ich mocy,

- ✓ sporządzenia inwentaryzacji instalacji oraz bilansu mocy,
- ✓ wystąpienia o warunki do gestrów sieci,
- ✓ opracowania dokumentacji projektowej wraz z wymaganymi uzgodnieniami i decyzjami.

Aktualne wytyczne dotyczące oświetlenia (w tym nawigacyjnego) należy uzyskać w Urzędzie Żeglugi Śródlądowej oraz w Regionalnym Zarządzie Gospodarki Wodnej w Warszawie.

Projekt należy wykonać zgodnie z wytycznymi Wydziału Kształtowania Przestrzeni Publicznej BAiPP Urzędu m.st. Warszawy.

1.4.4 Teletechnika.

Dla potrzeb monitorowania mostu pieszo-jezdny wraz z dojazdami należy zaprojektować rozbudowę istniejącego na terenie Portu – w rejonie obszaru inwestycji – systemu telewizji przemysłowej (CCTV) z kamerami IP podłączonych do wydajnych serwerów zarządzających nagrany materiał i stacji komputerowej służącej do podglądu sygnału „na żywo”.

Dodatkowo w celu zwiększenia bezpieczeństwa, w ramach niniejszej inwestycji, Zamawiający przewiduje rozbudowę systemu monitoringu o kolejne kamery. Wykonawca w ramach przedmiotu zamówienia dokona rozpoznania potrzeb Zamawiającego na terenie opracowania.

Wszystkie kamery należy zaprojektować jako montowane analogicznie do obecnie działających – trwały montaż do słupów latarni oświetleniowych przy użyciu dedykowanych puszek montażowych oraz uchwytów, tak by uniemożliwić jakiegokolwiek przemieszczanie się urządzeń czy ingerencje osób trzecich.

Przy projektowaniu instalacji monitoringu należy przewidzieć możliwość wymiany kamer oraz rozbudowy lub wymiany urządzeń w punkcie dozoru monitoringu, w tym serwera.

1.4.5 Pozostałe prace projektowe.

Z uwagi na konieczność dostosowania infrastruktury portu do zwiększonej liczby użytkowników, w ramach realizacji przedmiotu zamówienia, Wykonawca dokona również:

- inwentaryzacji oraz analizy/rozpoznania potrzeb Zamawiającego pod kątem zaprojektowania dodatkowych przyłączy do sieci wodnej i kanalizacyjnej;
- opracowania projektu remontu kamiennej drogi technologicznej biegnącej wzdłuż basenu portowego wraz z niezbędnymi uzgodnieniami i decyzjami;
- zaprojektowania rozwiązań umożliwiających komunikację pieszą z miejsc parkingowych znajdujących się przed ogrodzeniem Warszawskiego Towarzystwa Wioślarskiego na ulicy Zaruskiego z betonowym nabrzeżem basenu portowego, przy którym zlokalizowane są pomosty pływające z miejscami do cumowania (na styku działek 5/1, 6 i 9 obr 5-06-07).

1.4.6 Kolizje z infrastrukturą

Na terenie planowanej inwestycji znajduje się gęsta sieć uzbrojenia podziemnego.

W rejonie projektowanego mostu wraz z dojazdami jest to sieć elektroenergetyczna oraz teletechniczna – związana z obsługą terenu Portu Czerniakowskiego – gestorem jest Zarząd Zieleni m.st. Warszawa.

Szczegółowe informacje dotyczące innych sieci elektroenergetycznych uzbrojenia terenu (ZDM Wydział Oświetlenia oraz innogy) znajdują się w materiałach uzyskanych od gestorów sieci, które są załącznikami do KPP mostu pieszo-jezdny.

Poza sieciami elektroenergetycznymi, w rejonie inwestycji związanym z budową mostu i drogi przebiegają sieci:

- wodociągowo-kanalizacyjna;
- ciepłownicza;

teletechniczna.

W rejonie planowanej inwestycji nie ma sieci gazowej.

Wymaga się od Wykonawcy sporządzenia dodatkowej szczegółowej inwentaryzacji istniejących obiektów na terenie objętym zakresem przedmiotu zamówienia. Inwentaryzacja będzie obejmowała określenie wszystkich danych niezbędnych do opracowania Dokumentacji Projektowej.

Wykonawca przed rozpoczęciem prac projektowych dokona potwierdzenia bądź weryfikacji danych wyjściowych do projektowania, przygotowanych przez Zamawiającego i w uzasadnionych wypadkach dostosuje je tak, aby zagwarantować osiągnięcie wymagań zawartych w OPZ. Wykonawca na własny koszt wykona wszystkie badania i analizy uzupełniające niezbędne dla prawidłowego wykonania przedmiotu zamówienia.

Wykonawca jest zobowiązany uzyskać wszelkie decyzje, uzgodnienia, warunki techniczne i pozwolenia niezbędne do zrealizowania robót. Opłaty związane z uzyskaniem wszelkich uzgodnień, opinii i decyzji, map ponosi Wykonawca. Wykonawca winien uwzględnić w cenie wszelkie koszty sporządzania dokumentacji wynikających z warunków właścicieli nieruchomości, administratorów oraz zarządców infrastruktury i obiektów.

Do obowiązków Wykonawcy będzie należało w szczególności:

- uzyskanie i/lub aktualizacja Warunków Technicznych gestorów sieci;
- opracowanie i uzgodnienie z gestorem i Zamawiającym dokumentacji projektowej;

1.4.7 Kolizje przestrzenne

Planowana inwestycja nie koliduje z istniejącą zabudową.

1.4.8 Geologia i geotechnika

Powierzchnię badanego terenu pokrywa warstwa gruntów antropogenicznych, bezpośrednio poniżej których zalegają piaski rzeczne przewarstwione spoistymi gruntami zastoiskowymi. Należy się spodziewać w obrębie inwestycji także warstw z gruntów słabych i nienośnych.

W podłożu występuje ciągle poziomy wód gruntowych mających związek hydrauliczny z wodami rzeki Wisły.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz.U.2012.463) projektowaną inwestycję należy zaliczyć do II kategorii geotechnicznej – obejmuje bowiem ona m.in. fundamenty głębokie, ściany oporowe, przyczółki i filary mostowe oraz nabrzeża.

Warunki gruntowe w rejonie inwestycji należy uznać za skomplikowane – gdyż występują one m.in. w obszarach dolin rzek.

Zakres badań geotechnicznych gruntu powinien być zgodny z wymaganiami powyższego Rozporządzenia, zależny od przewidywanego stopnia skomplikowania warunków gruntowych oraz specyfiki i charakteru obiektu budowlanego i określać m.in.:

- rodzaj gruntów;
- fizyczne i mechaniczne parametry gruntu takie jak: kąt tarcia wewnętrznego, spójność, wytrzymałość na ścinanie bez odpływu, moduł ściśliwości lub odkształcenia, uzyskane w badaniach laboratoryjnych lub w terenie,
- w zależności od potrzeb fizykochemicznych - właściwość wód gruntowych.

W ramach zamówienia Wykonawca zobowiązany jest do opracowania:

- opinii geotechnicznej;
- dokumentacji badań podłoża gruntowego;
- projektu geotechnicznego;
- dokumentacji geologiczno-inżynierskiej.

Opinia geotechniczna powinna ustalać przydatność gruntów na potrzeby budownictwa oraz wskazywać kategorię geotechniczną obiektu budowlanego.

Dokumentacja badań podłoża gruntowego powinna być wykonana, zgodnie z Polskimi Normami PN-EN 1997-1: Eurokod 7: Projektowanie geotechniczne - Część 1: Zasady ogólne i PN-EN 1997-2: Eurokod 7: Projektowanie geotechniczne - Część 2: Rozpoznanie i badanie podłoża gruntowego i powinna zawierać opis metodyki polowych i laboratoryjnych badań gruntów, ich wyniki i interpretację, model geologiczny oraz zestawienie wyprowadzonych wartości danych geotechnicznych dla każdej warstwy.

Projekt geotechniczny, zgodnie z Polskimi Normami PN-EN 1997-1: Eurokod 7: Projektowanie geotechniczne - Część 1: Zasady ogólne i PN-EN 1997-2: Eurokod 7: Projektowanie geotechniczne - Część 2: Rozpoznanie i badanie podłoża gruntowego, powinien zawierać:

- prognozę zmian właściwości podłoża gruntowego w czasie;
- określenie obliczeniowych parametrów geotechnicznych;
- określenie częściowych współczynników bezpieczeństwa do obliczeń geotechnicznych;
- określenie oddziaływań od gruntu;
- przyjęcie modelu obliczeniowego podłoża gruntowego, a w prostych przypadkach projektowego przekroju geotechnicznego;
- obliczenie nośności i osiadania podłoża gruntowego oraz ogólnej stateczności;
- ustalenie danych niezbędnych do zaprojektowania fundamentów;
- specyfikację badań niezbędnych do zapewnienia wymaganej jakości robót ziemnych i specjalistycznych robót geotechnicznych;
- określenie szkodliwości oddziaływań wód gruntowych na obiekt budowlany i sposobów przeciwdziałania tym zagrożeniom;
- określenie zakresu niezbędnego monitorowania wybudowanego obiektu budowlanego, obiektów sąsiadujących i otaczającego gruntu, niezbędnego do rozpoznania zagrożeń mogących wystąpić w trakcie robót budowlanych lub w ich wyniku oraz w czasie użytkowania obiektu budowlanego.

Dokumentacja geologiczno-inżynierska powinna być wykonana zgodnie z przepisami ustawy z dnia 9 czerwca 2011r. - Prawo geologiczne i górnicze (t.j. Dz. U.2021.1420 z późn. zm.) i zatwierdzona przez właściwy Organ.

2 WYMAGANIA ZAMAWIAJĄCEGO W STOSUNKU DO PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

2.1 Ogólne wymagania formalno – prawne

Przedmiot zamówienia powinien być realizowany zgodnie z:

- przepisami polskiego prawa;
- postanowieniami, uzgodnieniami, opiniami, zatwierdzeniami, zapisami decyzji administracyjnych oraz innymi przepisami mającymi zastosowanie przy realizacji projektu.

Wykonawca zobowiązany jest uwzględnić ryzyko zmian w aktach prawnych, przepisach technicznych i konieczności uwzględnienia ich w opracowaniu wszystkich dokumentów powstałych w wyniku realizacji zamówienia.

Wykonawca ma obowiązek wykonać przedmiot zamówienia w sposób, który umożliwi realizację Inwestycji w sposób oszczędny tzn. w oparciu o zasadę dążenia do uzyskania założonych w tym w OPZ efektów przy jak najniższej kwocie wydatków.

2.2 Korespondencja w czasie trwania umowy

1. Podstawowa formą komunikacji pomiędzy Wykonawcą i Zamawiającym będzie forma elektroniczna oraz telefoniczna. Nie dotyczy to formalności związanych z rozliczeniami, odbiorami oraz innymi obowiązkami wynikającymi z umowy.
2. Wykonawca zobowiązany jest do prowadzenia Rejestru Korespondencji. Rejestr ten Wykonawca będzie aktualizował nie rzadziej niż raz na dwa tygodnie. Rejestr należy prowadzić w pliku .xls lub .xlsx a skany korespondencji przechowywać w uporządkowany sposób w katalogach, z podziałem na miesiące, korespondencję przychodzącą i wychodzącą oraz podmiot, którego korespondencja dotyczy. W Rejestrze Korespondencji, dla każdego pisma wychodzącego i przychodzącego, należy opisać datę wpływu zgodną ze stanem faktycznym, czego pismo dotyczy, nazwę jednostki, z którą prowadzona jest korespondencja, oraz znak pisma Wykonawcy lub znak pisma korespondentów.
3. Wszelka korespondencja prowadzona w imieniu Zamawiającego, kierowana może być do odpowiednich organów po uprzedniej akceptacji Zamawiającego.
4. Wykonawca zobowiązany jest do bieżącego przesyłania do wiadomości Zamawiającego skanu prowadzonej korespondencji.
5. Wykonawca zobowiązany jest do składania raportów miesięcznych wskazując postęp, plan i problemy oraz inne informacje według uznania dot. Przedmiotu Zamówienia.

2.3 Wytyczne i wymagania dotyczące opracowania dokumentacji projektowej

2.3.1 Materiały promocyjno-informacyjne

W celach promocyjno-informacyjnych, przedmiot zamówienia obejmuje również wykonanie prezentacji multimedialnej, zawierającej m.in. opis planowanej inwestycji, co najmniej 10 (dziesięć) zdjęć wysokiej jakości z terenu planowanej inwestycji oraz co najmniej 3 (trzy) wizualizacje projektu.

2.3.2 Projekt budowlany

Szczegółowy zakres i formę Projektu Budowlanego określa *Ustawa* z dnia 7 lipca 1994 roku Prawo budowlane (z późn. zm.) oraz *Rozporządzenie* Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2020.1609 z późn. zm.).

Projekt Budowlany powinien być wykonany na aktualnych mapach do celów projektowych i składać się z następujących części:

1. Projektu zagospodarowania terenu;
2. Projektu architektoniczno-budowlanego;
3. Projektu technicznego;

Projekt architektoniczno-budowlany oraz Projekt techniczny należy wykonać z podziałem na:

- część drogową dotyczącą powiązania projektowanej inwestycji z istniejącą infrastrukturą komunikacyjną;
 - część mostową dotyczącą obiektu inżynierskiego;
 - część branżową z projektami branżowymi infrastruktury technicznej, uzbrojenia inżynierskiego, wynikającymi z obowiązujących przepisów, tj. oświetlenie, odwodnienie, urządzenia ochrony środowiska w tym wykorzystania mas ziemnych, projekt gospodarki zielenią oraz związane z usunięciem bądź przebudową w niezbędnym zakresie kolizji istniejących urządzeń (sieć teletechniczna i elektroenergetyczna oraz inne sieci) z projektowanymi robotami, projekt zagospodarowania odpadów, projekt odwodnienia roboczego oraz inne niezbędne do realizacji zadania.
4. Dokumentacji geologiczno – inżynierskiej.
 5. Projektu rozbiórki obiektów budowlanych (o ile zajdzie taka potrzeba).
 6. Wyciągu z dokumentacji technicznej (projektów branżowych) krótko charakteryzującego zastosowane rozwiązania w poszczególnych branżach oraz planszy zbiorczej uzbrojenia.
 7. Opracowania informacji dotyczącej planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.

Część opisowa Projektu budowlanego musi zawierać wszystkie niezbędne informacje, które należy podać w Wykazie Obiektów Mostowych zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom. (Dz.U. 2005 nr 67 poz. 582)

Wykonawca, działając w imieniu Zamawiającego, będzie zobowiązany m.in. do:

- uzyskania decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego (lub decyzji o ustalenie warunków zabudowy);
- uzyskania pozwolenia na rozbiórkę obiektów budowlanych (jeśli taka decyzja będzie wymagana);
- uzyskania pozwolenia wodno-prawnego;
- uzyskania uzgodnień (opinii) dla rozwiązań projektowych związanych z projektowanym zagospodarowaniem terenu i usytuowaniem sieci uzbrojenia terenu;
- uzgodnienia Projektu Budowlanego z właściwym Konserwatorem Zabytków w zakresie lokalizacji ewentualnych stanowisk archeologicznych (jeśli takie uzgodnienie będzie wymagane);
- uzgodnienia w zakresie ochrony przeciwpożarowej i przeciwybuchowej (jeśli takie uzgodnienie będzie wymagane);

- uzyskania opinii w zakresie ochrony sanitarnej (jeśli takie uzgodnienie będzie wymagane);
- uzgodnienia w zakresie warunków technicznych przyłączenia energii elektrycznej, odprowadzenia wód opadowych i roztopowych oraz wywozu odpadów;
- uzyskania wymaganych zgód i decyzji, które umożliwią Zamawiającemu złożenie oświadczenia o dysponowaniu terenem na cele budowlane dla wszystkich działek objętych zakresem inwestycji;
- uzyskania wszystkich wymaganych opinii, zgód i decyzji, które umożliwią uzgodnienie projektu i realizację zadania inwestycyjnego;
- uzyskanie w imieniu Zamawiającego prawomocnego pozwolenia na budowę i/lub skutecznego zgłoszenia robót budowlanych nie wymagających pozwolenia na budowę.

2.3.3 Projekty wykonawcze

Wykonawca wykona projekt wykonawczy, który będzie uzupełniać i uszczegóławiać Projekt Budowlany w zakresie i stopniu dokładności niezbędnym do sporządzenia szczegółowych przedmiarów robót, kosztorysu inwestorskiego i realizacji robót budowlanych.

Projekty wykonawcze powinny zawierać:

- wszystkie projekty branżowe wynikające z zakresu zamówienia;
- wyciąg z obliczeń statycznie – wytrzymałościowych;
- projekt koncepcyjny montażu konstrukcji, w tym podział na segmenty transportowe oraz montażowe;
- „planszę zbiorczą” uzbrojenia terenu.

Przedmiot zamówienia obejmuje również:

- Szczegółowe Specyfikacje Techniczne Wykonania i Odbioru Robót wszystkich branż;
- przedmiary robót – opracowane w oparciu KNNR, KNR zestawienie planowanych robót w kolejności technologicznej ich wykonania, obliczenie i podanie ilości ustalonych jednostek przedmiarowych, wskazanie podstaw do ustalenia szczegółowego opisu robót sporządzone na podstawie dokumentacji projektowej i Specyfikacji Technicznej Wykonania i Odbioru Robót;
- kosztorys inwestorski;
- kosztorys ofertowy;
- wszystkie inne opracowania wynikające z obowiązujących przepisów, wydanych warunków, postanowień i decyzji administracyjnych niezbędnych do realizacji przedmiotu Zamówienia;
- klauzulę o kompletności dokumentacji.

Forma i zakres dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót powinna być zgodna z obowiązującymi przepisami określonymi w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. (Dz. U. z 2004 r. Nr 202 poz. 2072 z późn. zm.) w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno – użytkowego. Ponadto dokumentacja projektowa powinna posiadać spis wszystkich wykonanych opracowań projektowych.

W projekcie budowlanym i wykonawczym należy uwzględnić warunki i wymagania określone w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy, uzgodnieniach, opiniach komunikacyjnych, założeniach do projektu i innych wymaganych decyzjach i postanowieniach.

Część opisowa Projektu wykonawczego musi zawierać wszystkie niezbędne informacje, które należy podać w Wykazie Obiektów Mostowych zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom (Dz.U. 2005 nr 67 poz. 582).

Wykonawca wykona Kartę Obiektu Mostowego zgodnie z Dz.U. 2005 nr 67 poz. 582.

Dokumentacja projektowa powinna być sporządzona także w formie elektronicznej (pliki w formacie pdf i edytowalnej DWG, XLS, DOC lub innym). Użyty format plików powinien umożliwiać wydruk rysunków w skali.

2.3.4 Materiały wyjściowe

Podczas realizacji projektu należy uwzględnić następujące opracowania dotyczące analizowanego obszaru:

1. Koncepcja Programowo-Przestrzenna – Most pieszo-jezdny nad Kanałem Portowym Portu Czerniakowskiego w Warszawie – opracowanie PONDUS Cezary Witas – Wołomin, 11.2019,
2. Dokumentacja powykonawcza – Instalacje elektryczne i teletechniczne w Porcie Czerniakowskim w Warszawie – opracowanie Gridnet Sp.j. – Warszawa, 08.2014,
3. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Stołecznego Warszawy przyjęte Uchwałą Nr LXXXII/2746/2006 Rady m.st. Warszawy z dnia 10.10.2006 r. z późniejszymi zmianami (o ile Zamawiający nie postanowi inaczej),
4. Strategię Rozwoju m.st. Warszawy "Strategia #Warszawa2030" roku przyjętą Uchwałą Nr LXVI/1800/2018 Rady m.st. Warszawy w dniu 10 maja 2018 r.,
5. Strategię Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne, w tym Zrównoważony Plan Rozwoju Transportu Publicznego Warszawy przyjętą w dniu 9 lipca 2009 r. przez Radę m.st. Warszawy uchwałą nr LVIII/1749/2009,
6. Wydane decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach, o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, lokalizacji drogi publicznej, lokalizacji inwestycji celu publicznego, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej i pozwolenia na budowę dotyczące inwestycji zlokalizowanych w korytarzu projektowanej trasy oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie,
7. Stan własności i władania gruntami,
8. Opracowania wykonywane przez m. st. Warszawę, ZDM w Warszawie, dzielnice m. st. Warszawy, inne jednostki m. st. Warszawy dotyczące inwestycji zlokalizowanych w rejonie planowanej inwestycji.

2.3.5 Wymagania dotyczące dokumentacji projektowej

- 1) Dokumentacja projektowa powinna uwzględniać wymagania określone w obowiązujących przepisach, założeniach programowych, warunkach technicznych wydanych przez właścicieli urządzeń infrastruktury, opiniach, uzgodnieniach oraz wnioskach z przeprowadzonych badań geologicznych. W dokumentacji projektowej nie mogą być przyjęte rozwiązania konkretnej firmy, a jedynie należy przyjmować rozwiązania o danych parametrach technicznych, które muszą być podane w opracowaniu.
- 2) Oferowana cena za prace projektowe powinna obejmować kompleks czynności i kosztów z nimi związanych łącznie z opłatami pobieranymi przez urzędy i instytucje, z tytułu uzgodnień prac projektowych oraz opłat związanych z uzyskaniem warunków technicznych dotyczących dostaw mediów, zakupem map i podkładów geodezyjnych, wypisów z ewidencji gruntów, kosztów niezbędnych badań i inne w tym miejscu niewyszczególnione.

- 3) Wykonywany przez Wykonawcę projekt zieleni należy uzgodnić z Zarządem Zieleni m.st. Warszawy. Projekt zieleni powinien zawierać analizę chemiczną rodzimej gleby, w celu sprawdzenia możliwości ponownego jej wykorzystania przy wykonywaniu zieleni miejskiej.
- 4) Wykonana dokumentacja powinna być kompletna z punktu widzenia celu, któremu ma służyć. Zawierać będzie wymagane potwierdzenia sprawdzeń rozwiązań projektowych w zakresie wynikającym z przepisów, wymagane opinie, uzgodnienia, zgody i pozwolenia w zakresie wynikającym z przepisów, a także spis opracowań i dokumentacji składających się na komplet przedmiotu zamówienia.
- 5) Wykonana dokumentacja posiadać będzie oświadczenie Wykonawcy, podpisane przez projektantów odpowiedzialnych za spełnienie tych wymagań, że została wykonana zgodnie z umową, obowiązującymi przepisami i w stanie kompletnym z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.
- 6) Wykonawca zobowiązany jest do sygnalizowania problemów wynikających z realizacji zamówienia na każdym jego etapie oraz czynnie uczestniczyć w spotkaniach z nim związanych i rozwiązywaniu zaistniałych trudności.
- 7) Wykonawca zobowiązuje się wykonać przedmiot zamówienia zgodnie z zasadami współczesnej wiedzy technicznej, obowiązującymi przepisami oraz obowiązującymi normami i normatywami.
- 8) Zaleca się, aby Wykonawca dokonał wizji lokalnej na terenie objętym zamówieniem, w celu dokonania oceny dokumentów i informacji przekazywanych w ramach niniejszego postępowania przez Zamawiającego.
- 9) Wykonawca zobowiązany jest we własnym zakresie i na swój koszt do pozyskania map do celów projektowych. W przypadku dezaktualizacji lub utraty ważności mapy do celów projektowych, warunków technicznych, opinii, uzgodnień, zgłoszeń, zatwierdzeń dokumentacji projektowej, decyzji administracyjnych, Wykonawca zobowiązany jest do ich pozyskania w trakcie obowiązywania umowy.
- 10) Wykonawca przekaze Zamawiającemu kopie wniosków wraz z kompletem załączników o wydanie postanowień i decyzji administracyjnych oraz kopie wystąpień o warunki techniczne i uzgodnienia. Kopia powinna być przekazana do Zamawiającego z potwierdzeniem daty złożenia wniosku lub wystąpienia.
- 11) W przypadku zgłoszenia uwag do materiałów załączonych do wniosków i wystąpień przez jednostki, które wydają opinie, uzgodnienia, postanowienia czy decyzje administracyjne Wykonawca ma obowiązek niezwłocznego poprawienia lub uzupełnienia materiałów i przekazanie skorygowanych materiałów do właściwych jednostek. Kopie materiałów wraz z potwierdzeniem terminu ich przekazania Wykonawca przekaze Zamawiającemu.
- 12) Wnioski o wydanie decyzji administracyjnych oraz korespondencja z tym związana, będą kierowane do odpowiednich organów **po uprzedniej akceptacji Zamawiającego**. Wydane decyzje administracyjne, oryginały wniosków, jak również pozostała korespondencja prowadzona w imieniu Zamawiającego wraz z załącznikami powinny być niezwłocznie przekazywane Zamawiającemu.
- 13) Wykonawca zobowiązany jest do przekazywania w formie pisemnej comiesięcznych informacji, dotyczących stopnia zaawansowania realizacji dokumentacji projektowej, a także do niezwłocznego powiadamiania o wszelkich trudnościach mogących mieć wpływ na termin wykonania przedmiotu zamówienia.
- 14) Wykonawca zobowiązany jest do przekazania wykazu osób przeznaczonych do wykonywania zamówienia oraz kopii uprawnień budowlanych (jeżeli są wymagane) i zaświadczeń o przynależności do właściwej izby samorządu zawodowego dla osób

mających pełnić powierzone im funkcje (jeżeli są wymagane) w terminie 14 dni jeśli nie zostało to określone w zapisach umownych. Powyższy wykaz powinien uwzględniać osobę posiadającą przygotowanie do pełnienia funkcji Architekta Krajobrazu.

- 15) W terminie określonym zapisami umownymi, Wykonawca zobowiązany jest do przekazania Zamawiającemu szczegółowego harmonogramu realizacji poszczególnych pozycji dokumentacji projektowej.
- 16) Wykonawca zobowiązuje się wykonać przedmiot zamówienia zgodnie z zasadami współczesnej wiedzy technicznej, obowiązującymi przepisami oraz obowiązującymi normami i normatywami, w tym m.in.:
 - Zarządzeniem nr 5523/2010 Prezydenta m.st. Warszawy z dnia 18.11.2010 r. w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju systemu transportu rowerowego na terenie m.st. Warszawy, zmienionym Zarządzeniem nr 2165/2012 Prezydenta m.st. Warszawy z dnia 1 marca 2012 r., oraz Zarządzeniem nr 1682/2021 Prezydenta m.st. Warszawy z dnia 8 października 2021 r. zmieniającymi zarządzenie w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju systemu transportu rowerowego na terenie miasta stołecznego Warszawy;
 - Zarządzeniem nr 1682/2017 Prezydenta m.st. Warszawy z dnia 23.10.2017 r. w sprawie tworzenia na terenie miasta stołecznego Warszawy dostępnej przestrzeni, w tym infrastruktury dla pieszych ze szczególnym uwzględnieniem osób o ograniczonej mobilności i percepcji, zmienionym Zarządzeniem nr 291/2018 z dnia 23.02.2018r. lub aktualnie obowiązującymi w sprawach jw.
- 17) Wykonawca zobowiązany jest do koordynowania prac projektowych z innymi inwestycjami przewidzianymi do realizacji w tym obszarze (w tym z inwestycjami prowadzonymi przez Zarząd Dróg Miejskich).
- 18) Wykonawca zobowiązany jest na prośbę Zamawiającego do udziału w spotkaniach z przedstawicielami władz samorządowych, na których zlokalizowana jest inwestycja i innymi zainteresowanymi stronami, dotyczących spotkań informacyjnych oraz innych uzgodnień związanych z realizacją zadania inwestycyjnego.
- 19) Dokumentację projektową należy uzgodnić z Mazowieckim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.
- 20) Dokumentację projektową należy uzgodnić z Biurem Architektury i Planowania Przestrzennego, w szczególności z Wydziałem Kształtowania Przestrzeni Publicznej.
- 21) Wykonawca zobowiązany jest do pozyskania aktualnych wypisów z rejestru gruntów dla nieruchomości wymienionych we wniosku o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę.
- 22) Zamawiający wymaga, aby dokumentacja była zapakowana w teczki (wytrzymałe, zaopatrzone w uchwyty i odpowiednio zamknięte).

Forma elektroniczna powinna być sporządzona zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2020.1609 z późn. zm.) i podpisana kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem osobistym lub podpisem zaufanym.

W wersji elektronicznej należy przekazać kompletną dokumentację (wszystkie rysunki zamieszczone w dokumentacji, części opisowe i obliczeniowe, uzgodnienia, opinie itp.).

Wraz z przekazaniem poszczególnych elementów dokumentacji projektowej Wykonawca zobowiązany jest do podania liczby poszczególnych formatów arkuszy papieru, na których zostały wydrukowane opracowania projektowe.

Wykonawca zobowiązany jest przekazać Zamawiającemu następującą ilość egzemplarzy dokumentacji:

1. Po akceptacji Projektu Budowlanego przez Zamawiającego:

- 1) Projekt zagospodarowania terenu – 1 egz. (3 egz. zgodnie z Art. 33 ust 2 Ustawy PB należy złożyć do właściwego organu);
- 2) Projekt architektoniczno-budowlany – 1 egz. (3 egz. zgodnie z Art. 33 ust 2 Ustawy PB należy złożyć do właściwego organu);
- 3) potwierdzony datą wpływu wnioszek o udzielenie pozwolenia na budowę.

2. Po uzyskaniu decyzji o zatwierdzeniu projektu i udzieleniu pozwolenia na budowę

- 1) Projekt zagospodarowania terenu – 3 egz. (1 egz. z oryginalnymi pieczęciami Urzędu oraz 2 egz. kopii w/w projektu z pieczęciami Urzędu);
- 2) Projekt architektoniczno-budowlany – 3 egz. (1 egz. z oryginalnymi pieczęciami Urzędu oraz 2 egz. kopii w/w projektu z pieczęciami Urzędu);

3. Projekt techniczny - 3 egz. (1 egz. z oryginalnymi uzgodnieniami);

4. Projekt wykonawczy - 3 egz. (1 egz. z oryginalnymi uzgodnieniami);

5. Specyfikacje Techniczne Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych – 3 egz.

6. Przedmiary robót wszystkich branż – 2 egz.;

7. Kosztorys inwestorski – 2 egz.;

8. Kosztorys ofertowy – 2 egz.;

9. Inne opracowania w 2 egz. lub w liczbie koniecznej do realizacji inwestycji;

Dokumentacja w wersji elektronicznej – na nośniku USB (tekst w formacie PDF i DOC, rysunki w formacie PDF i DWG, kosztorys inwestorski w formacie PDF oraz umożliwiającym edycję – excel; ath, przedmiar robót w formacie PDF, excel i ath) wraz ze skanem dokumentacji opatrzonym pieczęciami urzędu – 2 szt.

Forma elektroniczna powinna być zgodna ze spisem wszystkich opracowań projektowych niezbędnych do realizacji robót budowlanych.

Wykonawca przekaże Zamawiającemu formę elektroniczną ww. opracowań objętych Przedmiotem Umowy, która będzie zgodna z formą papierową ww. opracowań, tj. forma elektroniczna będzie zawierać wszelkie podpisy i pieczętki, naniesione na papierze, w trakcie dokonywanych ustaleń i uzgodnień.

2.4 Pełnienie nadzorów autorskich

Zakres oraz warunki realizacji nadzorów autorski ujęte zostaną w postanowieniach Umowy.

2.5 Wymagania w zakresie ochrony środowiska

W opracowaniu projektowym Wykonawca wykona inwentaryzację drzew i krzewów. Prezentując wyniki inwentaryzacji, należy wskazać, które egzemplarze przeznaczone są do usunięcia lub przesadzenia, z uwzględnieniem: składu ilościowego i gatunkowego, obwodu pnia drzewa na wysokości 5cm i 130cm, powierzchni krzewów, stanu zdrowotnego, szacowanego wieku oraz informacji na temat zasiedlenia przez gatunki chronione ptaków (gniazda, dziuple itd.) lub innych chronionych gatunków zwierząt. Wyniki inwentaryzacji należy przedstawić w formie tabelarycznej oraz graficznej, przy czym każdemu egzemplarzowi w tabeli musi odpowiadać numer na mapie.

Wykonawca ma dążyć do minimalizacji wycinek drzew i krzewów.

Wykonawca uzyska, zgodnie z wymogami ustawy o ochronie przyrody, zezwolenie na usunięcie drzew i krzewów, których konieczność usunięcia wynika z rozwiązań projektowych i jest niezbędna do wykonania robót.

Wszelkie koszty (w tym opłaty) z tym związane obciążają Wykonawcę.

Wniosek musi zawierać wszystkie elementy, o których mowa w ustawie o ochronie przyrody. Prowadząc inwentaryzację drzew i krzewów przewidzianych do usunięcia, Wykonawca ustali, czy nie stanowią one obecnie miejsc lęgowych dla chronionych gatunków ptaków lub siedlisk innych chronionych gatunków: zwierząt, roślin i grzybów. W przypadku występowania gatunków chronionych, dla których te drzewa lub krzewy stanowią siedliska lub są miejscem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku migracji lub żerowania, wycinka drzew i krzewów możliwa będzie po uzyskaniu opinii specjalisty z zakresu ochrony środowiska z ramienia Zamawiającego i ewentualnym uzyskaniu odstępstwa od zakazów. Koszt pracy specjalistów oraz opracowania dokumentacji niezbędnej do uzyskania ewentualnego odstępstwa poniesie Wykonawca.

Wykonawca zobowiązany jest do uwzględnienia w dokumentacji projektowej zapisów decyzji środowiskowej nr 142/OŚ/2021 z dnia 19.04.2021r.

3 INFORMACJE OGÓLNE

Zamawiający informuje, że jest zobowiązany stosować postanowienia wynikające z ustawy Prawo zamówień publicznych (Dz. U. 2021.1129 t.j.).

4 OŚWIADCZENIE ZAMAWIAJĄCEGO STWIERDZAJĄCE JEGO PRAWO DO DYSPONOWANIA NIERUCHOMOŚCIĄ NA CELE BUDOWLANE

proceedzenia prac projektowych Wykonawca uzyska wymagane zgody i decyzje, które umożliwią Zamawiającemu złożenie oświadczenia o dysponowaniu terenem na cele budowlane dla wszystkich działek objętych zakresem inwestycji.

5 PRZEPISY PRAWNE I NORMY ZWIĄZANE Z PROJEKTOWANIEM ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO

Wykaz aktów prawnych i przepisów technicznych, które przede wszystkim Wykonawca powinien uwzględnić w trakcie realizacji niniejszego zamówienia. Lista poniższych aktów prawnych nie jest zbiorem zamkniętym. Wykonawca jest zobowiązany do uwzględnienia, również innych niż wymienione poniżej, jeśli okaże się to konieczne w trakcie realizacji niniejszego zamówienia.

Wykonawca zobowiązany jest do bieżącego śledzenia i stosowania ewentualnych zmian poniższych przepisów.

5.1 Akty prawne

- 1) Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U.2020.1333 z późn. zm.);
- 2) Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U.2021.1376 z późn. zm.);
- 3) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (t.j. Dz.U.2013.1129);
- 4) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (t.j. Dz.U.2020.1609);
- 5) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U.2000.63.735 z późn. zm.);

- 6) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz.U.2016.124 z późn. zm.);
- 7) Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury Oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (t.j. Dz. U.2019.2310 z późn. zm.);
- 8) Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2021.450 z późn. zm.);
- 9) Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz.U.2021.741 z późn. zm.);
- 10) Ustawa z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne (t.j. Dz. U.2020.2052 z późn. zm.);
- 11) Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz. U.2021.624 z późn. zm.);
- 12) Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz.U.2021.1973 z późn. zm.);
- 13) Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz.U.2021.1098 z późn. zm.);
- 14) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. 2016.2183);
- 15) Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U.2021.247 z późn. zm.);
- 16) Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz.U.2019.1839);
- 17) Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (t.j. Dz. U.2021.779 z późn. zm.);
- 18) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2015 r. w sprawie listy rodzajów odpadów, które osoby fizyczne lub jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami mogą poddawać odzyskowi na potrzeby własne, oraz dopuszczalnych metod ich odzysku (Dz. U. z 2016.93);
- 19) Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 24 grudnia 2019 r. w sprawie warunków uznania odpadów za posiadające właściwości zakaźne oraz sposobu ustalania tych właściwości (Dz. U. 2020.3);
- 20) Ustawa z dnia 9 czerwca 2011 r. - Prawo geologiczne i górnicze (t.j. Dz. U.2021.1420 z późn. zm.);
- 21) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. U.2012.463).
- 22) Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (t.j. Dz. U.2021.869 z późn. zm.);
- 23) Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów (Dz. U.2010.109.719 z późn. zm.);
- 24) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U.2003.120.1126);
- 25) Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych (t.j. Dz.U.2021.1213 z późn. zm.);
- 26) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 listopada 2016 r. w sprawie sposobu deklarowania właściwości użytkowych wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym (Dz. U.2016.1966 z późn. zm.);
- 27) Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 czerwca 2004 r. w sprawie określenia warunków udzielania zezwoleń na zajęcie pasa drogowego (t.j. Dz. U.2016.1264);
- 28) Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie, stanowiące załącznik do Zarządzenia nr 2165/2012 Prezydenta m. st. Warszawy z dnia 1 marca 2012 r.
- 29) Zarządzenie nr 1539/2016 Prezydenta m. st. Warszawy z dnia 12 października 2016 r. w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla ruchu pieszego na terenie miasta stołecznego Warszawy
- 30) Zarządzenie Prezydenta m.st. Warszawy nr 1682/2017;
- 31) Zarządzenie Prezydenta m.st. Warszawy nr 5523/2010.

5.2 Inne posiadane informacje i dokumenty niezbędne do prac zaprojektowych

Wszystkie materiały i urządzenia muszą odpowiadać Polskim Normom lub posiadać odpowiednie deklaracje zgodności i aprobaty lub rekomendacje techniczne.

Inne posiadane informacje i dokumenty niezbędne do zaprojektowania i wykonania robót budowlanych:

- 1) Koncepcja Programowo-Przestrzenna – Most pieszo-jezdny nad Kanałem Portowym Portu Czerniakowskiego w Warszawie – opracowanie PONDUS Cezary Witas – Wołomin, 11.2019 – Załącznik nr 1 – *wersja elektroniczna*;
- 2) Dokumentacja powykonawcza – Instalacje elektryczne i teletechniczne w Porcie Czerniakowskim w Warszawie – opracowanie Gridnet Sp.j. – Warszawa, 08.2014 – *wersja elektroniczna*;
- 3) aktualne dane techniczne dotyczące sieci uzbrojenia terenu – Wykonawca pozyska we własnym zakresie;
- 4) wyniki badań gruntowo - wodnych – Wykonawca pozyska we własnym zakresie;
- 5) inwentaryzację lub dokumentację obiektów budowlanych, jeżeli podlegają one przebudowie, odbudowie, rozbudowie, nadbudowie lub remontom w zakresie architektury, konstrukcji, instalacji i urządzeń technologicznych a także wskazania Zamawiającego dotyczące zachowania urządzeń naziemnych i podziemnych oraz obiektów przewidzianych do rozbiórki i ewentualnie uwarunkowania tych rozbiórek – Wykonawca pozyska we własnym zakresie;
- 6) porozumienia, zgody lub pozwolenia oraz warunki techniczne i realizacyjne związane z przyłączeniem obiektu do istniejących sieci i dróg – Wykonawca pozyska we własnym zakresie;

Opis Przedmiotu Zamówienia (OPZ) nie stanowi opracowania wyczerpującego i Wykonawca winien wziąć powyższe pod uwagę przy wykonywaniu projektów.

Wykonawca jest zobowiązany do przestrzegania stosownych norm, które obowiązują w związku z wykonywaniem prac objętych zamówieniem i stosowania ich postanowień na równi z innymi wymaganiami postawionymi w OPZ.

6 ZAŁĄCZNIKI

1. Koncepcja Programowo-Przestrzenna – Most pieszo-jezdny nad Kanałem Portowym Portu Czerniakowskiego w Warszawie – opracowanie PONDUS Cezary Witas – Wołomin, 11.2019;
2. Dokumentacja powykonawcza – Instalacje elektryczne i teletechniczne w Porcie Czerniakowskim w Warszawie – opracowanie Gridnet Sp.j. – Warszawa, 08.2014;
3. Decyzja nr 142/OŚ/2021 z dnia 19.04.2021r. o środowiskowych uwarunkowaniach;
4. Wstępny harmonogram prac projektowych;
5. Inwentaryzacje sporządzone na etapie ubiegania się o decyzję środowiskową:
 - 1) Inwentaryzacja chiropterologiczna Portu Czerniakowskiego w Warszawie – lipiec 2020
 - 2) Inwentaryzacja ornitologiczna terenu Portu Czerniakowskiego i terenu sąsiadującego – lipiec 2020
 - 3) Inwentaryzacja przyrodnicza wybranych grup kręgowców na terenie oddziaływania inwestycji pn. „Budowa mostu nad kanałem portowym oraz drogi dojazdowej do obsługi komunikacyjnej zachodniego nadbrzeża Portu Czerniakowskiego w Warszawie – lipiec 2020