

# OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

## Dane Zamawiającego:

**Miasto Stołeczne Warszawa,**

w imieniu i na rzecz którego działa

**Zarząd Transportu Miejskiego,**

z siedzibą w (00 – 848) w Warszawie, przy ul. Żelaznej 61

## Nazwa zamówienia:

Strefy postojowe K+R (Kiss & Ride) w Warszawie – projekty stałej organizacji ruchu

## Nazwy i kody (grupa robót, klasa robót, kategoria robót):

Kody CPV	Grupy, klasa, kategoria robót
71320000-7	Usługi inżynierskie w zakresie projektowania
71322000-1	Usługi inżynierii projektowej w zakresie inżynierii lądowej i wodnej
71420000-2	Architektoniczne usługi zagospodarowania terenu

### 1. Przedmiotem Zamówienia jest:

Wykonanie stałych organizacji ruchu dla organizacji stref postojowych K+R (Kiss & Ride) w Warszawie w ramach projektu o tej samej nazwie, wraz z kosztorysami inwestorskimi i przedmiarami robót oraz oszacowaniem czasu potrzebnego do ich wykonania – zwane dalej Przedmiotem Zamówienia.

### 2. Zamówienie obejmuje w szczególności:

- Wykonanie projektów stałej organizacji ruchu dla wskazanych lokalizacji;
- Uzgodnienie projektów organizacji ruchu z jednostkami zarządzającymi terenem oraz z odpowiednimi jednostkami miejskimi;
- Uzyskanie zatwierdzenia projektów przez Inżyniera Ruchu;
- Sporządzenie kosztorysów inwestorskich wykonania poszczególnych stref, przedmiarów robót oraz oszacowanie czasu ich wykonania.

### 3. Lokalizacje i ogólne uwarunkowania:

Przewiduje się lokalizację stref K+R na działkach pozostających we własności m. st. Warszawy oraz na terenach pasa drogowego – należy unikać ingerencji w działki o innej strukturze własności.

Projekty stałej organizacji ruchu należy opracować na podstawie aktualnych map sytuacyjnych. Wszelkie koszty związane z ich pozyskaniem ponosi Wykonawca.

Należy unikać, a jeżeli okaże się to niemożliwe – minimalizować konieczność prac budowlanych: zmian geometrycznych infrastruktury drogowej i naniesień, itp.

Lokalizacje i ogólne uwarunkowania dla nich są następujące:

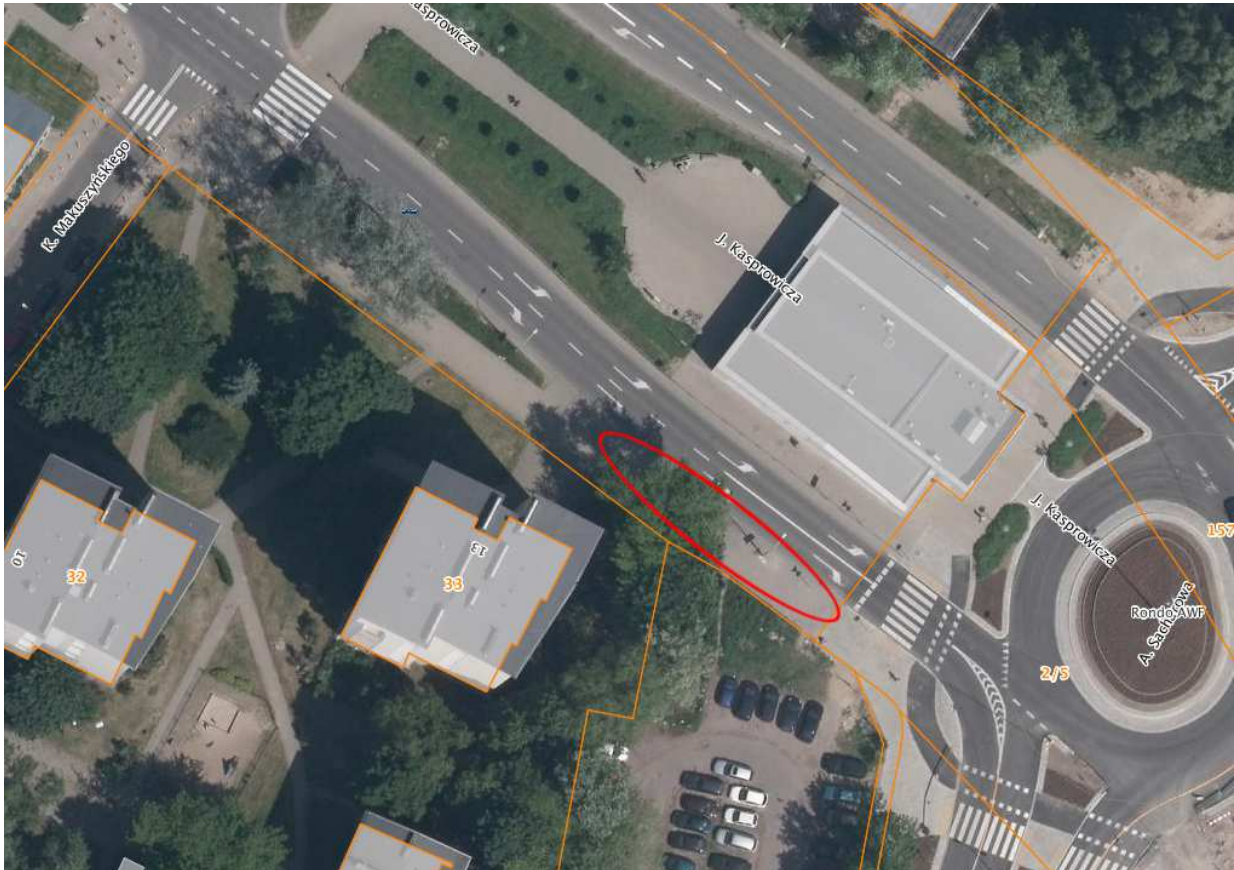
*01 – Węzeł Komunikacyjny Młociny*

- 3 miejsca postojowe K+R (minimum 2)
- Wykorzystanie istniejącego pasa ruchu na długości ok. 51 metrów od przejścia dla pieszych
- Pozostawienie 30 metrów krawężni dla postojów autobusowych, lokalizacja strefy na czole.
- Jeżeli jest możliwe – likwidacja kilku słupków i rozpoczęcie przystanku bliżej przejścia dla pieszych (powierzchnia betonowa), ewentualnie przesunięcie końca pasa do przodu, bez konieczności zmiany geometrii krawężników oraz dobudowy ciągów pieszych
- Oznakowanie pionowe na głównym ciągu kierujące do strefy
- Lokalizacja oznaczona na poniższym szkicu.



## 02 – Metro Słodowiec

- 3 miejsca postojowe K+R (minimum 2)
- Wykorzystanie istniejącego parkingu na chodniku
- Ewentualne obniżenie krawężników
- Lokalizacja strefy w możliwie bliskim sąsiedztwie przejścia dla pieszych
- Oznakowanie pionowe na głównym ciągu kierujące do strefy
- Lokalizacja oznaczona na poniższym szkicu.



### 03 – Dworzec Gdański1

- 2 miejsca postojowe K+R
- Wykorzystanie zatoki postojowej o 12 metrowej krawędzi prostej, bez konieczności zmiany geometrii krawężników/pasów ruchu
- Oznakowanie pionowe na głównym ciągu kierujące do strefy
- Lokalizacja oznaczona na poniższym szkicu.



#### 04 – Dworzec Gdański2

- 3 miejsca postojowe K+R
- Wykorzystanie istniejącej zatoki o ok. 26 metrowej długości krawężni prostej, bez konieczności zmiany geometrii krawężników/pasów ruchu
- Miejsca postojowe mają być zlokalizowane na czole zatoki
- Oznakowanie pionowe na głównym ciągu kierujące do strefy
- Lokalizacja oznaczona na poniższym szkicu.



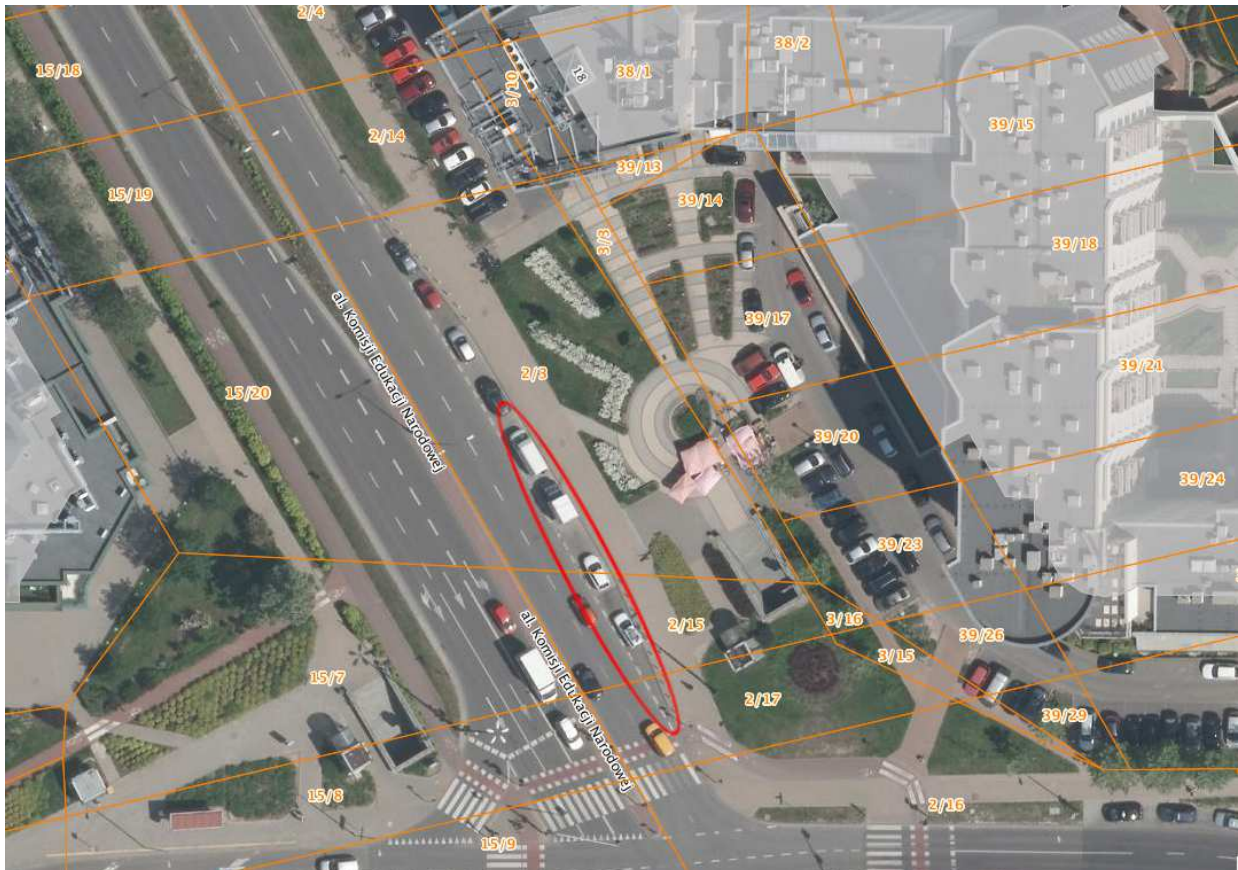
### 05 – Dworzec Wileński

- 2 miejsca postojowe K+R
- Wykorzystanie istniejącej zatoki dla obsługi metra – tu konieczna zgoda Metra Warszawskiego Sp. z o. o. na zmianę lokalizacji ich miejsc postojowych na czoło zatoki taksówkowej
- W przypadku braku zgody Metra Warszawskiego Sp. z o. o., organizacja strefy na czoło zatoki taksówkowej, skrócenie strefy postojowej taxi
- Oznakowanie pionowe na głównym ciągu kierujące do strefy
- Lokalizacja oznaczona na poniższym zdjęciu (brak ortofotomapy).



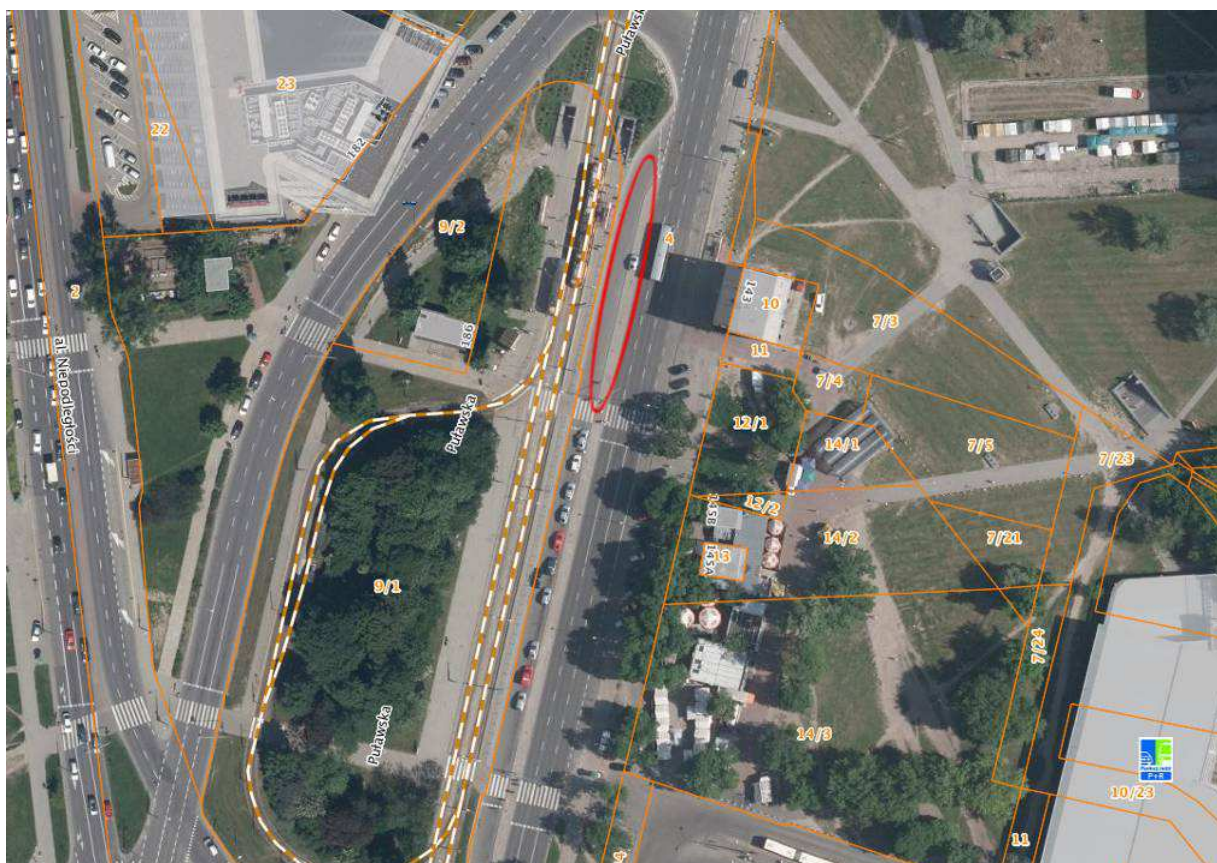
## 06 – Metro Kabaty

- 3 miejsca postojowe K+R (minimum 2)
- Wykorzystanie tylnej części istniejącej zatoki postojowej o ok. 35 m prostej krawędzi postojowej, bez konieczności zmiany geometrii krawężników/pasów ruchu
- Pozostawienie 20 metrów prostej krawędzi dla ewentualnych postojów autobusów
- W razie konieczności – malowanie poziome „powierzchnia wyłączona” lub zastosowanie separatorów: oddzielenie strefy K+R od pozostałej części zatoki postojowej
- Oznakowanie pionowe na głównym ciągu kierujące do strefy
- Lokalizacja oznaczona na poniższym szkicu.



### 07 – Metro Wilanowska

- 5 miejsc postojowych K+R (minimum 3)
- Wykorzystanie istniejącej „jezdni serwisowej” i pasa postojowego, w maksymalnie możliwym zbliżeniu do przejścia dla pieszych, bez konieczności zmiany geometrii krawężników
- Szerokość równa połowie szerokości jezdni: ~2,5 metra
- W razie konieczności dostawienie słupków odgradzających od ul. Puławskiej, uniemożliwiających wjazd na chodnik od prawej strony
- Oznakowanie pionowe na głównym ciągu kierujące do strefy
- Lokalizacja oznaczona na poniższym szkicu.



Do każdego z projektu należy opracować oddzielnie kosztorys inwestorski wykonania strefy postojowej, przedmiar robót oraz podać szacunkowy czas jej wykonania.

Wszelkie koszty niezbędne do wykonania Przedmiotu Zamówienia mają się zawierać w cenie ofertowej.

***Uwaga: W razie braku możliwości zaprojektowania lokalizacji którejkolwiek ze stref, wynikającej z negatywnych stanowisk jednostek opiniujących, Zamawiający wskaże kolejną lokalizację tak, aby łączna liczba lokalizacji wyniosła 7.***



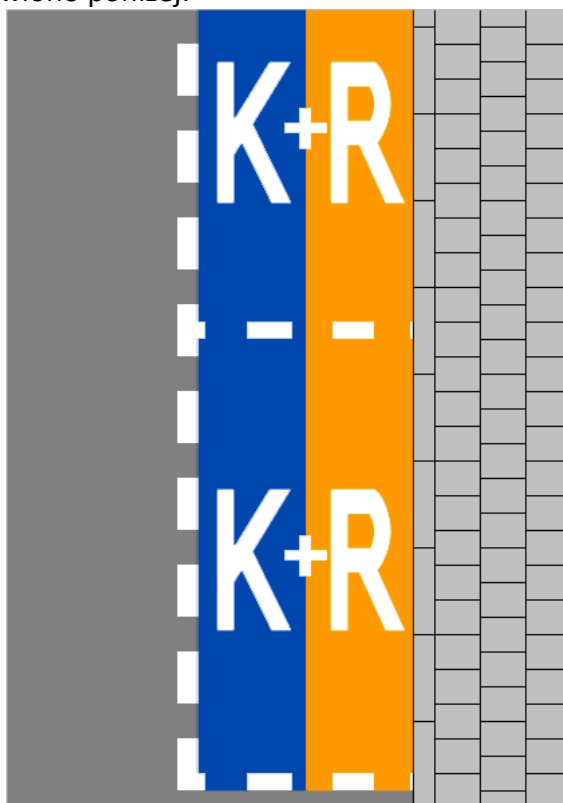
#### 4. Wymagania Zamawiającego i zakładane dane techniczne:

Przy projektowaniu stałej organizacji ruchu należy każdorazowo uwzględnić następujące wymagania:



##### *Oznakowanie poziome*

Każde ze stanowisk strefy wyodrębnione jest znakiem poziomym P-19, napisem „K+R” w kolorze białym umieszczonym w centralnym miejscu każdego ze stanowisk. Wysokość liter zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

Koncepcyjny wygląd i barwę tła napisu, zgodną z kolorystyką znaku identyfikacyjnego strefy K+R (logotypu), przedstawiono poniżej:



„Pełne” malowanie grubowarstwowe tła liter każdego ze stanowisk K+R za pomocą mas chemoutwardzalnych. Użyte barwy:

		
Pantone	293C	137C/116U
CMYK	100:70:0:0	0:35:90:0
RGB	0:70:173	255:153:0

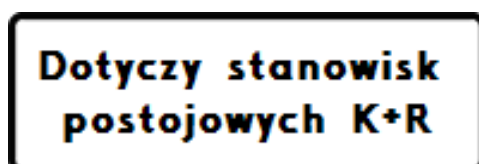
W przypadku braku akceptacji jednostek opiniujących – ewentualne zmiany wyglądu i barwy strefy do uzgodnienia z Zamawiającym

Oznakowanie pionowe - Znak B-35



Znak „mały” –  $\varnothing$  600 mm, barwy według przepisów, dodatkowo umieszczony napis w kolorze białym „ponad 2 min” o wielkości liter zgodnych z obowiązującymi przepisami.

Tabliczka informacyjna



Tabliczka umieszczona bezpośrednio pod znakiem B-35, szerokość 600 mm, napis w kolorze czarnym „Dotyczy stanowisk postojowych K+R”.

Znak identyfikacyjny Strefy



Logotyp „K+R” o szerokości znaku 600 mm, nawiązujący charakterem i kolorystyką z systemem parkingów strategicznych „Parkuj i Jedź”. Użyte w znaku barwy, jak w przypadku malowania poziomego.

## 5. Niezbędne uzgodnienia:

Przed przystąpieniem do uzgodnień należy okazać Zamawiającemu przygotowane projekty, celem wniesienia ewentualnych uwag.

Wszystkie projekty stałej organizacji ruchu należy uzgodnić w szczególności z następującymi jednostkami miejskimi:

- Zarząd Dróg Miejskich (lub inny zarządca drogi, jeżeli wystąpi)
- Wydział Ruchu Drogowego Komendy Stołecznej Policji
- Inżynier Ruchu m. st. Warszawy (zatwierdzenie)
- Inne niezbędne jednostki, w tym Pion Przewozów ZTM.

## 6. Termin i forma wykonania:

Przedmiot Zamówienia należy wykonać i dostarczyć do siedziby Zamawiającego: **najpóźniej do 21 grudnia 2015r.**

Całość ma być opracowana w języku polskim, w wersji kolorowej. Należy dostarczyć:

- po 5 egzemplarzy każdego z projektów stałej organizacji ruchu w formie papierowej,
- po 2 egzemplarze kosztorysów inwestorskich i przedmiarów robót w formie papierowej, oraz po 1 egzemplarzu powyższych dokumentów w formie elektronicznej. Dopuszczalne formaty plików: \*.doc, \*.pdf, \*.jpg, \*.dwg, wydruki mapowe w skali 1:500.

Forma wynagrodzenia: ryczałt. Wynagrodzenia płatne na podstawie prawidłowo wystawionej faktury po podpisaniu, bez zastrzeżeń, protokołu odbioru.

## 7. Podstawy prawne

1. Ustawa z dn. 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602, z późn. zm.);
2. Ustawa z dn. 20 maja 1971 r. *Kodeks wykroczeń* (Dz. U. 1971 nr 12. poz. 114, z późn. zm.);
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 3 lipca 2003 r. *w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach* (Dz. U. 2003 Nr 220 poz. 2181, z późn. zm.);
4. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Wodnej z dn. 2 marca 1999 r. *w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* (Dz. U. 1999 Nr 43 poz. 430, z późn. zm.);
5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. *w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem* (Dz. U. 2003 Nr 177 poz. 1729)
6. Rozporządzenie Prezesa Ministrów z dn. 24 listopada 2003 r. *w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń* (Dz. U. 2003 poz. 2023, z późn. zm.)
7. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. *w sprawie znaków i sygnałów drogowych* (Dz. U. 2002 poz. 1393, z późn. zm.)