

**Wytyczne do postępowania pn.: Budowa wiaduktu pieszko-rowerowego nad obszarem kolejowym i torami linii kolejowej nr 9 w ciągu ul. Marii Skłodowskiej-Curie/Ceramicznej w Ciechanowie, w km 92,709 linii kolejowej nr 9, wraz z dowiązaniem do istniejącego układu drogowego i sieciami uzbrojenia terenu, w ramach zadania inwestycyjnego: „Budowa przejścia dla pieszych i rowerzystów nad linią kolejową nr 9 w ciągu ul. Marii Skłodowskiej-Curie/Ceramicznej z finansowaniem po stronie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach projektu POIiŚ 5.1-35 pn. „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap III”.**

1. Podział na etapy w dokumentacji projektowej został przedstawiony jako materiał wyjściowy do opracowania harmonogramu zamknięć torowych. Ostateczne etapowanie robót budowlanych zależy będzie od możliwości i potencjału technologicznego Wykonawcy oraz warunków Zarządcy infrastruktury kolejowej. Zarządcą linii kolejowej w myśl ustawy o transporcie kolejowym jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakres wyłączenia napięcia zostanie określony w Regulaminie tymczasowym ruchu pociągów opracowanym przez Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie po wystąpieniu Wykonawcy, w oparciu o opracowany przez Wykonawcę harmonogram zamknięć torowych. Wyłączenia napięcia Wykonawca będzie realizował z PKP Energetyka S.A. PKP Energetyka S.A. jest odrębną spółką kapitałową, niezależną od PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
2. Zamknięcia torowe, ograniczenia prędkości jazdy taboru i zakres wyłączenia napięcia zostanie udzielony zgodnie z „Zasadami organizacji i udzielania zamknięć torowych – Ir-19”, na podstawie opracowanego przez Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie Regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów.  
Za udzielone zamknięcia torowe, wprowadzone obostrzenia w ruchu kolejowym (ograniczenia prędkości jazdy taboru), wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej zgodnie z Zasadami udzielania zamknięć torowych – Ir-19 i na podstawie opracowanego Zastępczego Rozkładu Jazdy, w oparciu o opracowany i zatwierdzony Regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu pociągów, Wykonawca nie ponosi kosztów eksploatacyjnych. W sytuacji, gdy Wykonawca spowoduje utrudnienia w ruchu eksploatacyjnym, w stosunku do opracowanego Zastępczego Rozkładu Jazdy lub spowoduje konieczność uruchomienia komunikacji zastępczej poniesie koszty, polegające na zwrocie strat, jakie poniosła PKP PLK S.A. na podstawie zawartych umów z przewoźnikami. Rozliczenie strat nastąpi na podstawie ewidencji SEPE (System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej). PKP PLK S.A. nie dopuszcza stagnacji w ruchu kolejowym na czynnej linii kolejowej nr 9 Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny. Zamknięciaienne nie zostaną udzielone na roboty, których wykonanie będzie możliwe w porze nocnej w tzw. przerwie technologicznej, zgodnie z Ir-19.
3. Zamawiający nie dopuszcza optymalizacji rozwiązań projektowych, na które pozyskana została decyzja pozwolenia na budowę.
4. Przedmiary robót nie stanowią podstawy kalkulacji ceny ofertowej, należy traktować je wyłącznie jako element pomocniczy. Cenę ofertową należy kalkulować w oparciu o

specyfikację warunków zamówienia, dokumentację projektową i specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót. Jeżeli wystąpią różnice pomiędzy projektem, a przedmiarami robót, do wyceny należy przyjąć wielkości zawarte w projekcie. W cenie oferty należy uwzględnić wszystkie koszty niezbędne do zrealizowania przedmiotu umowy, wynikające wprost z dokumentacji technicznej, jak również z SWZ, a także wszelkie inne koszty w nich nie ujęte, bez których nie można wykonać przedmiotu umowy, w szczególności: koszty związane z uzyskaniem wymaganych opinii, uzgodnień, decyzji, pozwoleń, ekspertyz, wszelkie koszty pomiarów, badań, zabezpieczeń, robót porządkowych oraz koszty innych dokumentów i czynności koniecznych do wykonania przedmiotu umowy. Wykonawca, którego oferta zostanie wybrana jako najkorzystniejsza w postępowaniu, zobowiązany będzie do dostarczenia Zamawiającemu kosztorysu ofertowego przed podpisaniem umowy. Kosztorys ofertowy należy sporządzić w oparciu o załączone do postępowania przedmiary. Ewentualne, przewidywane przez Wykonawcę, dodatkowe koszty związane z realizacją przedmiotu zamówienia, nieuwzględnione w przedmiarach należy wyszczególnić na końcu kosztorysu.

5. Zamawiający nie dopuszcza możliwości powstania stagnacji w ruchu kolejowym na linii kolejowej nr 9. Organizacja robót winna zakładać możliwość prowadzenia ruchu kolejowego bez potrzeby wprowadzania komunikacji zastępczej. Wykonawca winien założyć prowadzenie robót z wykorzystaniem przerwy technologicznej w porze nocnej określonej zgodnie z Zasadami organizacji i udzielania zamknięć torowych – Ir-19. Komunikację zastępczą uruchamia przewoźnik W sytuacjach awaryjnych, w przypadku braku możliwości prowadzenia ruchu pociągów zgodnie z opracowanym Zastępczym Rozkładem Jazdy. Zastępczy Rozkład Jazdy zostanie opracowany na podstawie Regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów w czasie prowadzenia robót na wniosek Wykonawcy, na podstawie opracowanego przez Wykonawcę Harmonogramu zamknięć torowych, zawierających również obostrzenia w ruchu pociągów, tj. ograniczenia prędkości, określenie zakresów włączeń napięcia w sieci trakcyjnej. Komunikację zastępczą uruchamia przewoźnik, w oparciu o zawartą umowę z wykonawcą realizującym komunikację zastępczą. Koszt uruchomienia komunikacji zastępczej ponosi Wykonawca. Koszt Wykonawcy stanowi zwrot poniesionych przez PKP PLK S.A. kosztów z tytułu uruchomienia komunikacji zastępczej w sytuacji niezrealizowania pracy przewozowej przewoźnika. Rozliczenie kosztów następuje na podstawie umów zawartych przez PKP PLK S.A. z przewoźnikiem realizującym przewozy kolejowe.
6. Inwestor - Gmina Miejska Ciechanów nie dysponuje w rejonie inwestycji terenem możliwym do udostępnienia Wykonawcy na potrzeby realizacji inwestycji. Teren pod plac składowy i zaplecze budowy Wykonawca zobowiązany jest zapewnić we własnym zakresie. O ile Wykonawca wskaże teren na terenie kolejowym, który spełni wymagania, jako zaplecze budowy i plac składowy, a teren ten zostanie odgradzony od czynnych torów kolejowych Zamawiający - PKP PLK S.A. udostępni ten teren nieodpłatnie jako teren budowy.
7. Z materiałami z rozbiórki należy postępować zgodnie z „Instrukcją postępowania z materiałami pochodzącymi z działalności PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – Im-3” oraz ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. 2019, poz. 701 ze zm.). Koszt

związany z rozbiórką, transportem, składowaniem (utyлизacją) materiałów rozbiórkowych ponosi Wykonawca, nie podlega on osobnej zapłacie i jest zawarty w wynagrodzeniu ryczałtowym. Jako miejsce zwrotu materiałów wskazuje się magazyn Sekcji Eksploatacji w Działdowie ul. Grunwaldzka 49.”

8. Przedstawione w dokumentacji projektowej zabezpieczenie wykopu ściankami szczelnymi jest jedynie propozycją Projektanta ze względu na występujące warunki gruntowo-wodne. Zgodnie z zapisami dokumentacji, dopuszcza się zastosowanie innych metod zabezpieczenia i odwodnienia wykopu. Wykonawca zobowiązany jest przedstawić projekt technologiczny zabezpieczenia i odwodnienia wykopu dostosowany do możliwości i potencjału technologicznego Wykonawcy.
9. Odwodnienie wykopu za pomocą igłofiltrów jest jedynie propozycją Projektanta. Zgodnie z zapisami dokumentacji, dopuszcza się zastosowanie innych metod odwodnienia wykopu. Wykonawca zobowiązany jest przedstawić projekt technologiczny odwodnienia wykopu dostosowany do możliwości i potencjału technologicznego Wykonawcy.
10. Jako prowadnicę dla rowerów należy zamontować typowe szyny najazdowe o wymiarach minimalnych (szer. x wys.) 10 x 5 cm. Prowadnica powinna być zabezpieczona antykorozyjnie analogicznie do pozostałych elementów stalowych wyposażenia (np. balustrad). Rozwiązanie wybranego przez Wykonawcę dostawcy prowadnic należy uzgodnić z Nadzorem Autorskim oraz Nadzorem Inwestorskim.
11. Przyjęta w dokumentacji kolorystyka dotycząca konstrukcji pomostu, elementów stalowych, słupów ekranów i balustrad, stanowi jedynie propozycję. Wykonawca na etapie realizacji robót w porozumieniu z Zamawiającym dobierze ostateczną kolorystykę elementów obiektu.
12. Wykonawca opracuje projekt technologiczny odwodnienia wiaduktu. Wpusty należy dobrać zgodnie z systemem wybranego dostawcy kolektora odwodnieniowego.
13. Zamawiający wymaga wykonania zadaszania przejścia z poliwęglanu barwy szarej. Montaż przekrycia zadaszania należy wykonać w oparciu o projekt technologiczny zadaszania opracowany przez Wykonawcę na podstawie rozwiązań wybranego dostawcy zadasznień. Projekt technologiczny wymaga uzgodnienia z Inspektorami nadzoru i Zamawiającym. W projekcie należy przyjąć promień gięcia (wewnętrzny) 5,45 m. Z uwagi na ciśnienie aerodynamiczne powstałe od taboru poruszającego się po linii kolejowej z prędkościami > 160 km/h należy zastosować poliwęglan o grubości min. 40 mm. Wszystkie elementy dot. zadasznienia należy uwzględnić w pozycji dot. konstrukcji zadasznienia.
14. Opracowanie projektu technologicznego iluminacji zgodnie z wytycznymi zawartymi w dokumentacji projektowej należy do obowiązków Wykonawcy. Iluminację należy wykonać z uwzględnieniem światła stałego. Oczekiwany efekt wizualny przedstawiono na rys.

poniżej. W załączeniu wytyczne do opracowania projektu technologicznego iluminacji wiaduktu.



Projekt technologiczny iluminacji należy uzgodnić z PKP PLK S.A. oraz Gminą Miejską Ciechanów. Iluminacja nie może wykorzystywać kolorów mających zastosowanie w sygnalizacji kolejowej.

15. Wskazanie w dokumentacji projektowej katalogu „Prefabrykowane belki strunobetonowe typu „T” – Mosty Łódź Spółka Akcyjna, Łódź – styczeń 2021” dla wykonania belek prefabrykowanych T27 należy traktować jako propozycję, dopuszcza się stosowanie rozwiązań równoważnych. Zamówienie obejmuje typowe prefabrykowane belki mostowe sprężone typu T. Wybór dostawcy elementów prefabrykowanych jest po stronie Wykonawcy.
16. Płyta wspornika pracuje w jako pływająca, wszystkie łożyska założone w projekcie są łożyskami wielokierunkowo przesuwными. Łożyska pracują w przedziałach:
  - siły charakterystyczne (-40 kN ; 95 kN)
  - siły obliczeniowe (-70 kN; 140 kN)
  - przemieszczenia +/- 10mm
17. Na biegach schodów należy wykonać nawierzchnię epoksydowo-poliuretanową grubości min. 5 mm.
18. Elewację windy do poziomu nadszybia (do poziomu najwyższego przystanku) należy wykonać, zgodnie z dokumentacją projektową, jako żelbetową. W ramach zamówienia należy dostarczyć dźwig windy umożliwiający zamontowanie zadanej konstrukcji stalowej przeszklonego nadszybia w poziomie wyjścia na płytę wiaduktu. Nadszybie należy wykonać jako konstrukcję stalową przeszkloną. Konstrukcja nadszybia windowego wg projektu technologicznego wybranego przez Wykonawcę dostawcy dźwigu. Po wyborze dźwigu windowego oraz konstrukcji nadszybia, Projektant w ramach Nadzoru

Autorskiego dostosuje żelbetową konstrukcję szybu do rozwiązań wybranego dostawcy. Zastosowanie określonego typu windy podlega zatwierdzeniu przez Zamawiającego.

19. Zobowiązanie Wykonawcy do wykonania badań wskaźnika zagęszczenia gruntu, o którym mowa w § 16 ust. 8 wzoru Umowy jest ograniczone powierzchnią dna wykopów. Zgodnie z STWIORB M-11.00.00. FUNDAMENTOWANIE badanie wskaźnika zagęszczenia gruntu należy wykonać nie rzadziej niż w trzech punktach na 1000 m<sup>2</sup> warstwy.
20. Wykonawca zobowiązany jest do wykonania monitoringu odcinków kanalizacji deszczowej wykonanych w ramach zamówienia. Monitoring ma na celu przegląd kanałów pod kątem uszkodzeń oraz innych nieprawidłowości, w szczególności zanieczyszczenia kanałów odpadami budowlanymi.
21. Kable telekomunikacyjne należy zabezpieczyć rurami dwudzielnymi zgodnie z dokumentacją projektową. Przedmiary robót nie stanowią podstawy kalkulacji ceny ofertowej, należy traktować je wyłącznie jako element pomocniczy.