

## **SZCZEGÓŁOWA SPECYFIKACJA TECHNICZNA**

dla zadania inwestycyjnego pn:

**„Budowa południowej obwodnicy Wolbromia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 783 ” - opracowanie projektów budowlanych i wykonawczych**

### **PRZEDMIOT SPECYFIKACJI**

Przedmiotem specyfikacji są wymagania dotyczące zakresu, sposobu i terminu opracowania, a ponadto odbioru i rozliczenia zamówienia

### **1. ZAKRES ZASTOSOWANIA**

Szczegółowa Specyfikacja Techniczna stanowi dokument przetargowy i kontraktowy przy zlecaniu zadania określonego w tytule.

### **2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA**

2.1 Przedmiotem opracowania są projekty budowlane i wykonawcze wraz z uzyskaniem niezbędnych opinii, uzgodnień i decyzji wymaganych do złożenia wniosku o decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wraz z uzyskaniem decyzji ZRID oraz innych decyzji administracyjnych niezbędnych dla zrealizowania zadania inwestycyjnego polegającego na budowie obwodnicy Wolbromia na odcinku od ul. Brzozowskiej do ul. Olkuska Szosa ( DW 783 ) oraz opracowanie projektu wstępnego obejmującego odcinek od ul. Olkuska Szosa do ul. Żwirki i Wigury ( DW 794)

Dokumentacja powinna zawierać wszystkie opracowania niezbędne do uzyskania decyzji ZRID i realizacji inwestycji.

Dokumentacja powinna spełniać wymagania określone m. innymi w:

- (1) Ustawie z dnia 7.07.1994 r. Prawo budowlane
- (2) Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego
- (3) Ustawie z dnia 10.04.2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych
- (4) Ustawie z dnia 21.03.1985 o drogach publicznych
- (5) Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie
- (6). Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 .05.2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie
- (7) Ustawie z dnia 18.07.2001 prawo wodne
- (8) Ustawie Prawo zamówień publicznych oraz Rozporządzeniu Min. Infrastruktury z 2.09.2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych
- (9) Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004r. (Dz.U.04.130.1389) w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym:

Zamawiający wymaga opracowania dokumentacji zgodnie z obowiązującym stanem prawnym aktualnym w dacie przekazania opracowania

Wykonawca odpowiedzialny jest za jakość, rzetelność, zgodność z obowiązującymi przepisami, normami, wytycznymi i instrukcjami, nowoczesność i ekonomiczność zastosowanych rozwiązań technicznych.

Do Wykonawcy należy uzyskanie własnym kosztem i staraniem wszystkich niezbędnych opinii, postanowień, decyzji zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz opracowanie materiałów związanych z ich pozyskaniem

Przebieg linii rozgraniczających oraz projekty podziałów nieruchomości przed ich wyniesieniem w terenie, stabilizacją trwałą i złożeniem do klauzuli bezwzględnie uzgodnić z Zamawiającym ( Wydz. Geodezji ZDW )

### 3. ZAKRES OPRACOWANIA:

Zamawiający posiada koncepcję obwodnicy Wolbromia opracowaną w 2012 r. przez Pracownię Inżynierską KLOTIDA na zlecenie Gminy Wolbrom., w której przedstawiono trzy warianty przebiegu obwodnicy podzielone na dwa etapy:

etap I – południowo – wschodni - odcinek od DW 783 (ul. Miechowska) do DW 783 (ul. Olkuska Szosa);

etap II – zachodni - odcinek od DW 783 (ul. Olkuska Szosa) do DW 794 (ul. Żwirki i Wigury). Koncepcja stanowi załącznik do SST.

Dla całego przebiegu obwodnicy Wolbromia tj. od ul. Miechowskiej do ul. Żwirki i Wigury wraz z łącznikiem do ul. Krakowskiej została wydana dnia 19.10.2012 znak OO.4200.15.2011.AW Decyzja o Środowiskowych Uwarunkowaniach (zał. do SST).

Decyzja środowiskowa wydana została dla wariantu III koncepcji obwodnicy Wolbromia.

Przebieg obwodnicy według wariantu III na odcinku od ul. Miechowskiej (DW 783) do ul. Skalskiej (DW 794) znajduje się w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Wolbrom uchwalonym uchwałą Nr XXIV/228/08 Rady Miejskiej w Wolbromiu z dnia 27 października 2008 r. (Dz. Urz. Woj. Małopolskiego Nr 852a, z 15 grudnia 2008 r.).

Zgodnie z Umową z dnia 17 sierpnia 2009 r. nr X/82/ZDW/09 (z późn. zmianami) pomiędzy Województwem Małopolskim, a Miastem i Gminą Wolbrom dotyczącą wspólnego przygotowania zadania inwestycyjnego pn. "Budowa południowej obwodnicy Wolbromia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 783" zadanie inwestycyjne jw. podzielono na cztery etapy:

Etap I – połączenie ul. Miechowskiej (DW nr 783) z ul. Brzozowską – długość ok. 1 km

Etap II – połączenie ul. Brzozowskiej z ul. Skalską (DW 794) - długość ok. 2.7 km

Etap III – połączenie ul. Skalskiej z ul. Olkuska Szosa (DW nr 783) długość ok. 1 km

Etap IV – połączenie ul. Olkuska Szosa (DW nr 783) z ul. Żwirki i Wigury (DW nr 794) długość 1,75 km

Na zlecenie Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie Biuro Projektów EUROMOSTY z Wrocławia opracowuje projekty budowlane i wykonawcze dla etapu I obwodnicy Wolbromia tj. połączenia ul. Miechowskiej z ul. Brzozowską. Planowany termin ukończenia dokumentacji wraz z pozyskaniem decyzji ZRID to IV kwartał 2013r./ I kwartał 2014 r.

Do Wykonawcy należy opracowanie projektów budowlanych i wykonawczych dla etapów II i III obwodnicy Wolbromia tj. dla odcinka od ul. Brzozowskiej do ul. Olkuska Szosa (DW 783) w dowiezaniu do opracowanej przez EUROMOSTY dokumentacji technicznej oraz opracowanie projektu wstępnego dla odcinka od ul. Olkuska Szosa z wiaduktem nad linią kolejową do ul. Żwirki i Wigury (DW 794)

Projekty budowlane i wykonawcze należy wykonać w sposób umożliwiający etapowanie realizacji całej inwestycji. Włączenie obwodnicy do ul. Olkuska Szosa (DW 783) należy zaprojektować w sposób umożliwiający w dalszej kolejności budowę wiaduktu nad linią kolejową oraz budowę pełnego docelowo włączenia obwodnicy do drogi wojewódzkiej nr 783 (ul. Olkuska Szosa). Projekty budowlane i wykonawcze dla powyższego zakresu nie obejmują projektu wiaduktu.

Droga powinna zostać zaprojektowana w klasie drogi głównej jednojezdniowej o parametrach:

- szerokość jezdni 7,00 m ,
  - obustronne pobocza gruntowe szer. 1.25 m
  - chodnik ( w rejonach przejść dla pieszych, na pozostałych odcinkach po wcześniejszej opinii Zamawiającego i Samorządu)
  - w projekcie przewidzieć należy wyposażenie obwodnicy w niezbędną infrastrukturę jeśli wystąpi taka konieczność m. innymi zatoki autobusowe (lokalizacja zgodnie z obowiązującymi przepisami), urządzenia ochrony środowiska – zgodnie z zapisami Decyzji środowiskowej, ścieżki rowerowe ( po wcześniejszej akceptacji przez Zamawiającego )
  - prędkość projektowa na terenie zabudowanym –  $V_p$ - 60 km/h  
poza terenem zabudowanym –  $V_p$ -70 km/h
  - podczas ustalania przebiegu linii rozgraniczających należy uwzględnić wymagania dotyczące ochrony środowiska, odwodnienia zawarte w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia .
  - w projekcie uwzględnić powiązania z istniejącą siecią drogową oraz drogami dojazdowymi do pól i posesji, przy czym należy ograniczyć liczbę i częstość zjazdów przez zapewnienie dojazdu z innych dróg niższych klas, lub drogi serwisowej
- Wykonawca w formie graficznej na oddzielnym planie syt - wys w skali zapewniającej czytelność rozwiązań opracowania w fazie wstępnej, przedstawi analizę powiązania z siecią dróg lokalnych projektowanego odcinka obwodnicy Wolbromia oraz sposób obsługi terenów przyległych do obwodnicy.
- obiekty mostowe i inżynierskie należy zaprojektować jak dla obiektów w klasie drogi G - zgodnie z Rozporządzeniem Ministra transportu i Gospodarki Morskiej z dn 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie.

### 3.1 – opracowanie projektu wstępnego

Projekt wstępny należy opracować dla wariantu III Obwodnicy Wolbromia , dla którego została wydana Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia. Rozpoznanie uwarunkowań lokalizacyjnych i funkcjonalnych obszaru należy poprzedzić wizją w terenie.

Projekt wstępny należy podzielić na dwie powiązane ze sobą części, oddzielnie dla odcinka od ul. Brzozowskiej do ul. Olkuska Szosa oraz dla odcinka od ul. Olkuska Szosa wraz z wiaduktem nad linią kolejową do ul. Żwirki i Wigury.

Opracowanie winno zawierać m. innymi:

1. opracowanie mapy do celów projektowych w skali 1:500
2. analizę istniejącego zagospodarowania terenu z uwzględnieniem ustaleń obowiązującego planu miejscowego w obszarze projektowania, rozpoznanie zakresu wydanych przez organy samorządu terytorialnego decyzji lokalizacyjnych (WZ lub ULICP) w aspekcie obsługi komunikacyjnej przyległych do projektowanej drogi terenów.
3. warunki techniczne uzbrojenia i odwodnienia oraz usunięcia kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną niezbędnych do wykonania i uzgodnienia projektu.
4. rozpoznanie warunków gruntowo-wodnych w trasie przebiegu nowo projektowanego odcinka drogi, określenie warunków geotechnicznych posadowienia obiektów lub opracowanie dokumentacji geologiczno-inżynierskiej w dostosowaniu do obowiązujących przepisów,
5. Określenie granic projektowanego pasa drogowego wraz z obiektami inżynierskimi i mostowymi w skali dostosowanej do przedmiotu zamówienia
6. zbiorcze zestawienie kosztów, dla każdej części oddzielnie, uwzględniające budowę poszczególnych elementów wyposażenia pasa drogowego oraz kosztów ewentualnych rozbiórek obiektów lub przebudów obiektów lub urządzeń kolidujących z planowaną trasą, szacunkowe koszty pozyskania terenów pod inwestycję, mapa terenowo prawna obrazująca strukturę własności terenu,

Opracowanie projektu wstępnego wraz z elementami organizacji ruchu oraz urządzeniami pasa drogowego umożliwiającymi określenie docelowej geometrii drogi oraz innych opracowań projektowych z nim związanych, określających projektowany pas drogowy, powiązania z siecią dróg lokalnych, sposobu obsługi komunikacyjnej terenów przyległych, sposobu włączenia do istniejących dróg wojewódzkich powinno mieścić się w zakresie objętym Decyzją środowiskową oraz uzyskać akceptację Zamawiającego dla proponowanych rozwiązań.

Projekty barier drogowych należy wykonać zgodnie z normą PN-EN 1317 i obowiązującymi przepisami i na etapie projektu wstępnego przedstawić do zaopiniowania Zamawiającemu

Dla obiektów mostowych (w zakresie konstrukcji obiektów) należy opracować co najmniej dwa warianty obejmujące:

- Dla obiektów mostowych
  - a) sytuację 1:500,
  - b) widok w skali 1:100 ( obiekt mostowy),
  - c) konstrukcję z uwzględnieniem podstawowych wymiarów oraz określeniem wymagań materiałowych i sposobu posadowienia, (przekrój podłużny i poprzeczny)
  - d) dla obiektów mostowych należy ponadto wykonać obliczenia hydrauliczno – hydrologiczne oraz rozpoznanie geologiczne,
  - e) określenie kosztów poszczególnych rozwiązań,
  - f) analizę porównawczą wariantów;
- Dla części drogowej
  - plan sytuacyjny zagospodarowania terenu na aktualnej mapie do celów projektowych (skala 1:500) wg przyjętego wariantu uwzględniający wszystkie planowane elementy przekroju pasa drogowego jezdni, poboczy, wraz z drogami zbiorczymi, skrzyżowaniami, zjazdami, przepustami, obiektami inżynierskimi, mostami i wiaduktami z zaznaczonymi liniami zajęcia terenu
  - profile podłużne, przekroje typowe umożliwiające określenie zajętości terenu, sieci uzbrojenia technicznego

Zamawiający wymaga opracowania prezentacji z wykorzystaniem oprogramowania narzędziowego środowiska MS Windows np. MS Power Point, przedstawiającej zasadnicze elementy projektu w formie graficznej z niezbędnym komentarzem.

Wykonawca zorganizuje Radę Techniczną z udziałem Zamawiającego oraz przedstawicieli Samorządu w celu przeprowadzenia prezentacji projektu wstępnego.

Powyższa prezentacja powinna być przekazana Zamawiającemu na komputerowym nośniku informacji (CD-R lub DVD pliki pdf).

Rada Techniczna dokona wyboru rozwiązania do dalszego opracowania na podstawie przedstawionej przez Wykonawcę analizy obejmującej koszty poszczególnych rozwiązań, określenie zajętości terenu wraz ze strukturą własności oraz kosztami pozyskania gruntu , dla którego należy dodatkowo opracować :

- Aktualną mapę sytuacyjno - wysokościową opracowaną w skali 1 :500 w systemie cyfrowym (zbiory z rozszerzeniem .dgn) jako: matryca, wtórnik i płyta CD-R.
- Wypisy i wyrisy z ewidencji gruntów dla działek przeznaczonych pod inwestycję.
- Plan sytuacyjny wraz z granicami działek i obszarem przeznaczonym do zajęcia terenu wraz ze strukturą własności oraz kosztami pozyskania gruntu
- Uzyskać opinie Samorządu, Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie, Wydziału Ruchu Drogowego KWP i innych niezbędnych.

Wykonawca prześle Zamawiającemu 3 egz. opracowanego projektu wstępnego wraz z płytą CD - 2 egz.

### **3.2 - Opracowanie projektów budowlanych**

W oparciu o zaakceptowany przez Zamawiającego projekt wstępny, do Wykonawcy należy wykonanie projektów budowlanych dla odcinka od ul. Brzozowskiej do ul. Olkuska Szosa ( DW 783)

Projekty budowlane (5 egz wraz z wersją elektroniczną na komputerowym nośniku informacji zapisane z rozszerzeniem \*.dxf oraz \*.pdf. ) – w zakresie zgodnym z wymaganiami określonymi Prawem Budowlanym , Rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego i innymi uregulowaniami prawnymi powinny zawierać m. innymi:

- Projekt architektoniczno - budowlany
- Projekt zagospodarowania terenu obejmujący wszystkie branże wraz z częścią architektoniczno – budowlaną
- Dokumentację geologiczno – inżynierską (w miarę potrzeb).
- Raport oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wraz z określeniem obszaru oddziaływania inwestycji.
- Opinie, uzgodnienia, pozwolenia i sprawdzenie projektów
- Mapę ewidencji gruntów z wrysowaniem zakresu terenowego inwestycji.
- Inne niezbędne opinie i decyzje administracyjne

Opracowanie mapy w wersji cyfrowej należy wykonać w układzie współrzędnych „2000”. W przypadku tworzenia mapy cyfrowej w programie innym niż MK2000 lub pokrewnym, należy dołączyć pliki ze stylami linii.

Wykonawca będzie uczestniczył w procesie uzyskiwania wszystkich wymaganych opinii i przedmiotowych decyzji poprzez udzielanie wyjaśnień i dokonywanie potrzebnych zmian i uzupełnień w opracowaniach projektowych.

Wykonawca prześle Zamawiającemu 4 egz., projektu budowlanego wraz z wersją elektroniczną z rozszerzeniem \*.dxf oraz \*.pdf.

### **3.3 – uzyskanie decyzji umożliwiających realizację inwestycji drogowej w tym decyzji ZRID**

Do obowiązku Wykonawcy należy:

- A. opracowanie materiałów dla potrzeb uzyskania decyzji umożliwiających realizację inwestycji (łącznie z operatami podziałowymi) i uzyskanie tych decyzji w tym decyzji ZRID. Zgodnie z Ustawą z dnia 25 lipca 2008 r o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych Art. 11d. 1. materiały do wniosku o decyzje ZRID powinny zawierać między innymi:

Materiały do wniosku powinny zawierać między innymi:

1. Mapę lokalizacyjną orientacyjną w skali 1 : 5000 przedstawiającą przebieg drogi z częścią opisową oraz określenie zmian w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu.

2. Mapę lokalizacyjną szczegółową w skali 1:500 lub 1:1000 przedstawiającą proponowany zakres w postaci linii rozgraniczających ( teren pod stałe zajęcie, obejmujący zarówno działki wydzielone pod inwestycje jak i działki całe) oraz teren niezbędny dla obiektów budowlanych i realizacji zmian w dotychczasowej infrastrukturze ( czasowe zajęcie terenu ). Na mapie tej

numery działek dzielonych przekreślić linią czerwoną, a działki po podziale wykazać w kolorze czerwonym.

3. Dokumenty geodezyjno-prawne:

a. mapy zawierające projekty podziału nieruchomości z opisem zmian i wykazami synchronizacyjnymi, zaopatrzone klauzulą PODGIK, wykonane w trybie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, ( w 5 egz. mapy zbiorcze i mapy jednostkowe odrębnie dla każdej nieruchomości obejmujące wszystkie działki tego samego właściciela, drukowane + płyta CD-R w form. dgn. Opracowanie w wersji cyfrowej należy wykonać w układzie współrzędnych „2000”. W przypadku tworzenia mapy cyfrowej w programie innym niż MK2000 lub pokrewnym, należy dołączyć pliki ze stylami linii ). Projekty podziałów nieruchomości przed ich wyniesieniem w terenie, stabilizacją trwałą i złożeniem do klauzuli bezwzględnie uzgodnić z inwestorem ( Wydz. Geodezji ZDW )

b. mapy ewidencyjne dla całych działek ( nieruchomości ) w liniach rozgraniczających drogi, z pełnym wypisem z rejestru gruntów, opisem stanu prawnego oraz wykazem zmian i wykazami synchronizacyjnymi, zaopatrzone klauzulą PODGIK ( w 5 egz. )

c. Pełne odpisy z ksiąg wieczystych potwierdzone przez sądy wieczysto - księgowo, oraz inne dokumenty własności ( AWZ, postanowienia sądów, decyzje adm. itp. – kopie ) dla wszystkich nieruchomości przeznaczonych w części lub w całości pod inwestycję, potwierdzające własność i oznaczenie nieruchomości, oraz ustalenie ich aktualnych właścicieli lub następców prawnych wraz z adresami zamieszkania ( 1 egz. w oryginale + 1 kopia )

4. Cztery egzemplarze projektu budowlanego wraz z zaświadczeniem o przynależności osób opracowujących projekt do właściwej terenowo izby samorządu zawodowego, aktualnym na dzień opracowania projektu,

5. Wymagane opinie wg ustawy o szczegółowych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych wymienione w art.11b i art.11d ust. 1, pkt 8.:

- ministra właściwego ds. środowiska,
- ministra właściwego ds. zdrowia,
- dyrektora urzędu morskiego,
- organom nadzoru górniczego,
- regionalnego zarządu gospodarki wodnej,
- dyrektora regionalnej dyrekcji Lasów Państwowych,
- wojewódzkiego konserwatora zabytków,
- państwowego wojewódzkiego inspektora sanitarnego.

Wymienione opinie zastępują uzgodnienia, pozwolenia, opinie bądź stanowiska właściwych organów wymagane odrębnymi przepisami.

6. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia wraz z Raportem o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia drogowego na środowisko, wymaganym do wniosku o ustalenie środowiskowych uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia.

W przypadku gdy właściwy organ bądź Zamawiający uzna zgodnie z art. 88 Ustawy ooś za konieczne przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania na środowisko na etapie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla przedmiotowego przedsięwzięcia, Wykonawca zobowiązany jest do przedłożenia kompletnego raportu ooś w wersji elektronicznej do zaopiniowania przez Zamawiającego. Zamawiający w terminie do 21 dni roboczych zaopiniuje w/w raport. Po pozytywnym zaopiniowaniu Raportu przez Zamawiającego, Wykonawca przedłoży go w 3 egzemplarzach w wersji papierowej i 3 płytach CD właściwemu organowi i po jednym egzemplarzu Zamawiającemu.

Raport ooś na etapie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla przedmiotowego przedsięwzięcia powinien odnosić się do wszystkich zagadnień

wymienionych w Art. 66 Ustawy ooś. Wszystkie te elementy powinny być określone ze szczegółowością i dokładnością do posiadanych danych wynikających z projektu budowlanego i innych informacji uzyskanych po wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko nastąpi po uzyskaniu postanowienia o uzgodnieniu warunków w sprawie realizacji przedsięwzięcia, którym mowa w Art. 90 pkt.1 Ustawy ooś.

### **3.4 - opracowanie projektów wykonawczych**

Projekty wykonawcze dla odcinka od ul. Brzozowskiej do ul. Olkuska Szosa ( DW 783) (6 egz. + wersja elektroniczna na komputerowym nośniku informacji zapisane z rozszerzeniem \*.dxf oraz \*.pdf) wszystkich branż, w tym między innymi: drogowej, mostowej, odwodnienia, przekładek uzbrojenia, stałej organizacji ruchu, należy wykonać w zakresie umożliwiającym zrealizowanie inwestycji z uwzględnieniem kompletu zagadnień wchodzących w jej skład. Projekt wyrębu drzew oraz projekt nasadzeń należy wykonać z uwzględnieniem wymagań stawianych w Decyzji środowiskowej

#### **Projekt organizacji ruchu**

##### **1. Wymagania ogólne.**

##### **1.1 Projekt winien być opracowany z uwzględnieniem:**

1. Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr. 98 z dnia 19 sierpnia 1997 roku poz. 602 z późn. zmianami),
2. Ustawy z dnia 21 marca 1985 roku o drogach publicznych (tekst jednolity – Dz. U. Nr 71 z dnia 29 sierpnia 2000 roku, poz. 838 z późn. zmianami),
3. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z 1999 roku, poz. 430),
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177 z dnia 14 października 2004 roku, poz. 1729),
5. Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 roku w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 z dnia 12 października 2002 roku. poz. 1393),
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003 roku, poz. 2181), wraz z załącznikami.

1.2 Projekty muszą uwzględniać stan prawny na dzień przekazania dokumentacji Zamawiającemu.

1.3 Projekty organizacji ruchu powinny zawierać oznakowanie pionowe, poziome, sygnalizacje świetlne i dźwiękowe, urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, a w szczególności winny uwzględniać:

- Ustalenie granic obszarów zabudowanych,
- Ustalenie granic administracyjnych miejscowości, gmin, powiatów,
- Wyznaczenie miejsc lokalizacji przystanków komunikacji zbiorowej, w tym dostosowanie lokalizacji istniejących przystanków do obowiązujących przepisów. Lokalizacja przystanków powinna uwzględniać możliwość wykonania peronów przystankowych, a docelowo zatok autobusowych.

- Ustalenie zakazów i nakazów ruchu określonych rodzajów pojazdów lub uczestników ruchu.
- Wyznaczenie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów.
- Ustalenie oznakowania drogowego.
- Wyznaczenie miejsc i określania sposobów oraz warunków parkowania pojazdów.
- Organizację ruchu na skrzyżowaniach.

1.4 W czasie opracowywania projektów ich Wykonawca jest zobowiązany do uwzględnienia zmian w organizacji ruchu, zatwierdzonych przez organ zarządzający ruchem, wskazanych przez Zamawiającego (od chwili udzielenia zamówienia do momentu złożenia opracowanej dokumentacji przez Wykonawcę do zatwierdzenia).

## **2. Zawartość opracowania.**

2.1 Projekt organizacji ruchu powinien zawierać:

- plan orientacyjny w skali 1:10 000 do 1:25 000 z zaznaczeniem dróg, których dotyczy;
- plan sytuacyjny w skali 1:1000 (skala podstawowa) oraz 1:500 (dla odcinków dróg obejmujących skomplikowane skrzyżowania z rozbudowanym oznakowaniem poziomym i odcinków dróg w granicach miast) z zaznaczeniem inwentaryzacji istniejącego oznakowania oraz projektowanej stałej organizacji ruchu;
- program sygnalizacji i obliczenia przepustowości drogi – w przypadku, gdy projekt zawierał będzie sygnalizację świetlną;
- opis techniczny zawierający cel i zakres opracowania, charakterystykę drogi i ruchu na drodze, uzasadnienie wprowadzanych zmian w organizacji ruchu,

2.2 Zbiornicze zestawienie znaków pionowych, poziomych, urządzeń bezpieczeństwa ruchu (z podziałem na; projektowane, usuwane, przestawiane, pozostawione bez zmian) zawartych w sporządzonym projekcie, podzielonych na poszczególne kategorie oraz ilość znaków w danej kategorii. Należy dostarczyć projekty zwymiarowanych tablic drogowych typu „E” użytych w projekcie. Dla oznakowania poziomego należy podać rodzaj linii oraz powierzchnię oznakowania poziomego z uwzględnieniem podziału na oznakowanie cienko i grubowarstwowe (długość, symbol materiału).

2.3 Wszystkie konieczne uzgodnienia, opinie i zatwierdzenia wynikające z rozporządzenia o zarządzaniu ruchem oraz inne wskazane przez Zamawiającego.

## **3. Wymagania szczegółowe.**

3.1 Do projektowania należy stosować materiały geodezyjne w postaci kopii map sytuacyjno-wysokościowych lub zasadniczych w skali 1:1000. Dla skomplikowanych skrzyżowań i odcinków przebiegających w granicach administracyjnych miast należy stosować mapy w skali 1:500; w przypadku braku takich map dopuszcza się wykonanie własnych szkiców zawierających zakres szczegółów niezbędny do prawidłowej realizacji zadania z zachowaniem w/w skal.

3.2 Projekty należy sporządzić w postaci:

- graficznej

- wydruki formatu A-3 wszystkich stron opracowania w sztywnych skoroszytowych okładkach (również formatu A-3) umożliwiającym wielokrotne wykorzystywanie oraz wyjmowanie pojedynczych stron projektów, na papierze o gramaturze 160 g/m<sup>2</sup>. Zamawiającemu należy przedłożyć 4 zatwierdzone egzemplarze projektu organizacji ruchu. Przekazane projekty organizacji ruchu mają być uzupełnione o ewentualne zmiany narzucone w piśmie zatwierdzającym przez jednostkę zatwierdzającą projekt.

Znaki poziome należy podzielić na:

1. Osiowe



2. Krawędziowe
3. Strzałki i inne symbole
4. Przejścia dla pieszych.

Znaki pionowe należy podzielić na kategorie A,B,C,D,E,F,G,T oraz Inne.

- Cyfrowej

Opracowanie w wersji cyfrowej winno być dostarczone na płycie DVD.

Opracowanie w wersji cyfrowej należy dostarczyć w postaci pliku o rozszerzeniu DGN w wersji V8 Plik winien być kompatybilny z oprogramowaniem Bentley Microstation V8 XM w wersji, co najmniej 08.09.03.57.

Opracowanie w wersji cyfrowej należy wykonać w układzie współrzędnych „2000”

Dopuszcza się podłączenie plików rastrowych o rozszerzeniu CIT – monochromatycznych lub w skali szarości jako tło dla opracowania.

Pliki rastrowe winny być skalibrowane do układu współrzędnych „2000” oraz posiadać rozdzielczość minimum 600 DPI.

Plik DGN winien charakteryzować się następującym układem warstw;

Dla znaków pionowych istniejących;

Nazwa warstwy	Zawartość warstwy
Znaki pionowe istniejące A	Istniejące oznakowanie pionowe – znaki z grupy A
Znaki pionowe istniejące B	Istniejące oznakowanie pionowe – znaki z grupy B
Znaki pionowe istniejące C	Istniejące oznakowanie pionowe – znaki z grupy C
Znaki pionowe istniejące D	Istniejące oznakowanie pionowe – znaki z grupy D
Znaki pionowe istniejące E	Istniejące oznakowanie pionowe – znaki z grupy E
Znaki pionowe istniejące F	Istniejące oznakowanie pionowe – znaki z grupy F
Znaki pionowe istniejące G	Istniejące oznakowanie pionowe – znaki z grupy G
Znaki pionowe istniejące T	Istniejące oznakowanie pionowe – znaki z grupy T
Znaki pionowe istniejące R	Istniejące oznakowanie pionowe – znaki z grupy R
Znaki pionowe istniejące U	Istniejące oznakowanie pionowe – znaki z grupy U
Znaki pionowe istniejące W	Istniejące oznakowanie pionowe – znaki z grupy W

Znaki pionowe istniejące S	Istniejące oznakowanie pionowe – znaki z grupy S
----------------------------	--

Dla znaków pionowych projektowanych;

Nazwa warstwy	Zawartość warstwy
Znaki pionowe projektowane A	Projektowane oznakowanie pionowe – znaki z grupy A
Znaki pionowe projektowane B	Projektowane oznakowanie pionowe – znaki z grupy B
Znaki pionowe projektowane C	Projektowane oznakowanie pionowe – znaki z grupy C
Znaki pionowe projektowane D	Projektowane oznakowanie pionowe – znaki z grupy D
Znaki pionowe projektowane E	Projektowane oznakowanie pionowe – znaki z grupy E
Znaki pionowe projektowane F	Projektowane oznakowanie pionowe – znaki z grupy F
Znaki pionowe projektowane G	Projektowane oznakowanie pionowe – znaki z grupy G
Znaki pionowe projektowane T	Projektowane oznakowanie pionowe – znaki z grupy T
Znaki pionowe projektowane R	Projektowane oznakowanie pionowe – znaki z grupy R
Znaki pionowe projektowane U	Projektowane oznakowanie pionowe – znaki z grupy U
Znaki pionowe projektowane W	Projektowane oznakowanie pionowe – znaki z grupy W
Znaki pionowe projektowane S	Projektowane oznakowanie pionowe – znaki z grupy S

Oznakowanie poziome istniejące;

Nazwa warstwy	Zawartość warstwy
Znaki poziome P-1 – P-7 ISTN	Oznakowanie poziome znakami P-1, P-2, P-3, P-4, P-6, P-7 wraz z podtypami linii
Znaki poziome P-8 – P-9 ISTN	Oznakowanie poziome znakami P-8 oraz P-9 wraz z podtypami linii
Znaki poziome P-10 – P-19 ISTN	Oznakowanie poziome znakami P-10, P-11, P-12, P-13, P-14, P-15, P-16, P-17, P-18, P-19,
Znaki poziome P-21 ISTN	Oznakowanie poziome znakami P-21
Poziome pozostałe ISTN	Pozostałe oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome projektowane;

Nazwa warstwy	Zawartość warstwy
Znaki poziome P-1 – P7 PROJ	Oznakowanie poziome znakami P-1, P-2, P-3, P-4, P-6, P-7 wraz z podtypami linii
Znaki poziome P-8 – P-9 PROJ	Oznakowanie poziome znakami P-8 oraz P-9 wraz z podtypami linii
Znaki poziome P-10 – P-19 PROJ	Oznakowanie poziome znakami P-10, P-11, P-12, P-13, P-14, P-15, P-16, P-17, P-18, P-19,
Znaki poziome P-21 PROJ	Oznakowanie poziome znakami P-21
Poziome pozostałe PROJ	Pozostałe oznakowanie poziome

Dla pozostałych elementów projektu

Elementy istniejące;

Nazwa warstwy	Zawartość warstwy
WYSPY	Istniejące wyspy kanalizujące skrzyżowania wykonane w technologii innej niż malowanie P-21
INNE	Warstwa winna zawierać pozostałe elementy projektu istniejące w terenie nieujęte w powyższym wyszczególnieniu

Elementy projektowane;

Nazwa warstwy	Zawartość warstwy
WYSPY PROJ	Projektowane wyspy kanalizujące skrzyżowania wykonane w technologii innej a niżeli malowanie P-21
Trójkąty widoczności	Wykonane trójkąty widoczności dla skrzyżowań z drogami podporządkowanymi
Układ referencyjny	Warstwa winna zawierać elementy układu referencyjnego takie jak „świadek punktu referencyjnego” Opis punktu referencyjnego, lokalizacja punktu w osi skrzyżowania
INNE	Warstwa winna zawierać pozostałe elementy projektu istniejące w terenie nieujęte w powyższym wyszczególnieniu

Nie zastrzega się prowadzenia określonego nazewnictwa dla warstw oraz dla ich zawartości w przypadku plików referencyjnych.

Dopuszcza się stosowanie plików referencyjnych zawierających wektorowe mapy stanowiące podkład dla projektu docelowej organizacji ruchu. Mapy takie winny być wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami w zakresie tworzenia mapy sytuacyjno-wysokościowej a symbole użyte w opracowaniu winny odpowiadać instrukcji geodezyjnej K-1.

Na nośniku danych należy umieścić pliki PDF odpowiadające swoją zawartością arkuszom A3 projektu docelowej organizacji ruchu. Zawartość plików PDF winna być zgodna z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu.

Na nośniku danych należy umieścić wielostronicowy plik PDF zawierający w sobie wszystkie pliki PDF odpowiadające swoją zawartością arkuszom A3 projektu docelowej organizacji ruchu. Zawartość plików PDF winna być zgodna z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu.

W wielostronicowym pliku PDF należy także umieścić wszystkie uzyskane uzgodnienia do projektu oraz arkusze stanowiące zbiorcze zestawienia znaków.

Cyfrowa wersja projektu docelowej organizacji ruchu winna charakteryzować się następującymi parametrami;

- Oznakowanie pionowe

Wielkość tarczy znaku pionowego winna być dostosowana do skali, w jakiej projekt docelowej organizacji ruchu jest opracowywany tak, aby zarówno wydruk jak opracowanie cyfrowe zachowywały czytelność.

Wielkość opisu znaku pionowego jak i jego lokalizacja winny być dostosowane do skali, w jakiej projekt docelowej organizacji ruchu jest opracowywany tak, aby zarówno wydruk jak opracowanie zachowywały czytelność.

Opis symbolu znaku pionowego a także opis jego lokalizacji winien być edytowalnym tekstem w środowisku graficznym Bentley Microstation V8 XM.

- Oznakowanie poziome

Oznakowanie poziome należy wykonać za pomocą stylów linii, których grafika jest zgodna z wzorami zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220 z dnia 23 grudnia 2003 roku, poz. 2181 wraz z załącznikami), zarówno w zakresie szerokości jak i symboliki wykonania.

Oznakowanie poziome cienkowarstwowe winno być wykonane kolorem: R=0 G=255 B=255.  
Oznakowanie poziome grubowarstwowe winno być wykonane kolorem: R=0 G=0 B=232.  
Dopuszcza się, aby znaki poziome typu P-8 (z pod typami), P-16, P-17, P-18, P-20, P-22, P-23, P-24, P-25 wykonane były za pomocą symboli typu *BLOCK*, *CELL*.

W przypadku stosowania przez wykonawcę nakładki tematycznej WZDiR, wdrożonej i stosowanej w tutejszym Zarządzie, opracowanie należy wykonać zgodnie z instrukcją projektowania w w/w systemie.

3.3 Na planie sytuacyjnym należy nanieść i opisać:

- istniejące oznakowanie pionowe
- projektowane oznakowanie pionowe
- projektowane oznakowanie poziome
- urządzenia BRD
- włączenia dróg z określeniem ich kategorii i rodzaju nawierzchni a także nazw ulic
- zjazdy indywidualne i publiczne
- chodniki
- obiekty generujące ruch, takie jak szkoły, kościoły, budynki użyteczności publicznej, parkingi, stacje paliw
- obiekty i urządzenia w pasie drogowym ograniczające widoczność na łukach i w rejonach skrzyżowań

3.4 Symbole znaków drogowych pionowych i poziomych oraz urządzeń BRD powinny być zgodne z rozporządzeniem Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 roku w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170 z dnia 12 października 2002 roku. poz. 1393), oraz Szczegółowymi warunkami technicznymi dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunkami ich umieszczania na drogach

3.5 Kolorystyka i treść znaków pionowych, pokazanych na arkuszach planu sytuacyjnego, powinna odpowiadać wzorcom zawartym w w/w Warunkach. Każdy znak ma posiadać swój symbol oraz dokładną lokalizację zgodną z obowiązującym układem referencyjnym na dzień przekazania dokumentacji zamawiającemu. W przypadku znaków pionowych umieszczonych na wysięgnikach nad jezdnią należy oznaczyć ich lokalizację, ślad wysięgnika oraz symbol znaku wraz z zaznaczeniem jego skrajni pionowej. Niekonwencjonalne znaki drogowe pionowe i poziome należy przedstawić na planie odzwierciedlając dokładnie ich kolorystykę i treść.

3.7. Długość linii oznakowania poziomego wyznaczyć po sprawdzeniu warunków widoczności na łukach poziomych i pionowych, zgodnie z zasadami zawartymi w Szczegółowych warunkach technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunkami ich umieszczania na drogach. Na planie każda linia powinna posiadać odpowiedni symbol wraz z podaniem jej długości.

3.8 W przypadku występowania sygnalizacji świetlnej, należy zaznaczyć lokalizację sygnalizatorów, podać dane o projekcie na podstawie którego wybudowano lub zmodernizowano sygnalizację, datę uruchomienia sygnalizacji lub ostatniej modernizacji.

#### **4. Uwagi i zalecenia końcowe**

4.1 Na odcinkach dróg przebiegających przez miejscowości oraz w miejscach koncentracji zdarzeń drogowych (wskazanych przez Zamawiającego) należy rozważyć możliwość stosowania technicznych środków uspokojenia ruchu (za wyjątkiem progów zwalniających) takich jak: azyle zabezpieczające przejścia dla pieszych, odchylony przebieg pasa ruchu, optyczne zwężenie przekroju, itp.

4.2 Rozważyć możliwość wydzielenia pasów ruchu dla relacji skrętu w lewo lub w prawo na skrzyżowaniach w przypadku dużych natężeń ruchu na tych relacjach w sytuacjach, gdy pozwala na to szerokość jedni.

4.3 W celu zastosowania właściwego oznakowania wlotów podporządkowanych znakami A-7 lub B-20 dla istniejących skrzyżowań należy sporządzić trójkąty widoczności. Tam gdzie to możliwe zaprojektować usunięcie obiektów ograniczających widoczność (drzewa, krzewy, reklamy, itp.).

4.4 Należy stosować zasadę zgodności oznakowania pionowego z oznakowaniem poziomym.

4.5 Na wniosek Wykonawcy Wydział Utrzymania Dróg i Mostów Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie dostarczy wykonawcy niezbędne dane dotyczące wprowadzonego układu referencyjnego w celu wdrożenia w/w układu w projekty docelowej organizacji ruchu.

4.6 Zamawiający przewiduje zwołanie, co najmniej czterech rad technicznych dotyczących realizacji przedmiotu niniejszej specyfikacji technicznej odbywających się w siedzibie Zamawiającego w Krakowie – ul. Głowackiego 56. O planowanym terminie zwołania rady Zamawiający poinformuje pisemnie Wykonawcę nie później niż 14 dni przed jej terminem.

4.7 Projekt docelowej organizacji ruchu przedkładany do zaopiniowania winien zawierać oznakowanie pionowe istniejące oraz projektowane. Natomiast na czterech egzemplarzach projektu docelowej organizacji ruchu przedkładanych Zamawiającemu do zatwierdzenia nie należy przedstawiać oznakowania istniejącego przewidzianego do usunięcia lub przeniesienia w inne miejsce.

Ponadto należy opracować, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004r. (Dz. U. 04.202.2072) w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno - użytkowego oraz zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004r. (Dz.U.04.130.1389) w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym:

- *Specyfikacje Techniczne Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych - odpowiednio do przedmiaru robót wg układu GDDKiA (elementy 6 cyfrowe)-(6 egz.),*
- *Przedmiar robót (6 egz.),*
- *Kosztorys inwestorski (4 egz.),*
- *Kosztorys ofertowy ( 4 egz) - dla potrzeb przetargu na realizację robót*
- *Zbiornicze zestawienie kosztów (roboty budowlane, roboty tymczasowe, koszty wynikające z decyzji administracyjnych) (4egz.).*

Uwaga: Na etapie sporządzania przedmiarów robót oraz części kosztorysowej Wykonawca skontaktuje się z ZDW w Krakowie w celu uzgodnienia zasad i treści sporządzanych dokumentów

### **3.4 pełnienie nadzoru autorskiego.**

Wykonawca zobowiązany jest do pełnienia nadzoru autorskiego, a koszt nadzoru zawarty jest w oferowanej cenie.

Nadzór autorski obejmuje czynności:

1. Podstawowe, określone wymogami prawa budowlanego tj. art. 20 ust.1 pkt. 3, 3a, 4, a w szczególności:
  - wyjaśnienia wątpliwości dotyczących projektu i zawartych w nim rozwiązań, stwierdzanie w toku wykonywania robót budowlanych zgodności realizacji inwestycji z projektem, poprzez udział w Radzie budowy 1 raz w miesiącu,
  - uzgadnianie możliwości wprowadzenia rozwiązań zamiennych w stosunku do przewidzianych w projekcie, zgłoszonych przez kierownika budowy lub inspektora nadzoru inwestorskiego w terminie 14 dni od daty otrzymania takiego wniosku.
2. Dodatkowe, określone wymaganiami Zamawiającego, a polegające na wykonaniu obowiązku:
  - zatwierdzania do realizacji dokumentacji technicznej opracowanej przez wykonawcę robót budowlanych w ramach ceny kontraktowej w terminie 14 dni od daty jej przekazania do zaopiniowania, w szczególnych przypadkach termin ten może ulec zmianie za zgodą Zamawiającego.

#### **4. TERMIN WYKONANIA ZADANIA**

Termin wykonania zadania zgodnie z terminem określonymi w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia,

#### **5. KONTROLA I ODBIÓR ROBÓT**

1. Przedstawiciel Zamawiającego wymieniony w specyfikacji istotnych warunków zamówienia ma prawo zapoznania się z przebiegiem i postępem prac na każdym etapie realizacji zadania.
2. W terminie do 30 dni od daty zawarcia umowy Wykonawca przedstawi do zatwierdzenia Zamawiającemu harmonogram prac projektowych
3. Jednostka Projektowa zobowiązana jest do przedstawienia na pierwszej radzie technicznej notatki z przeprowadzenia wizji w terenie z przedstawicielem Rejonu Dróg Wojewódzkich, przedstawicielami Zarządców dróg sąsiadujących z planowaną inwestycją
4. Zamawiający zastrzega sobie prawo zmniejszenia wynagrodzenia za opracowania niewykonane niezależnie od Jednostki Projektującej i Zamawiającego o kwoty brutto wykazane w wycenie dla przedmiotu zamówienia.
5. Wykonawca zobowiązany jest do zorganizowania co najmniej dwóch rad technicznych na etapie prac nad projektem wstępnym z udziałem przedstawicieli jednostek Samorządu i Zamawiającego.
6. Dokumentacja powinna być opracowana w formie papierowej oraz w formie elektronicznej przekazanej na komputerowym nośniku informacji z rozszerzeniem \*.pdf i \*.dxf. Nazwy plików nie mogą zawierać polskich znaków i znaków specjalnych.

Dokumentacja powinna być zapakowana w teczki (ponumerowane egzemplarze), informacja o zawartości teczek powinna być podana 3 razy (na wierzchu teczek, w środku i na grzbiecie), teuczki powinny być wytrzymałe (odpowiednia konstrukcja, odpowiednie zamknięcia). Każdy egzemplarz musi stanowić odrębną całość zawierającą dokumentację techniczną wszystkich branż. Branża mostowa powinna być zapakowana jako oddzielne egzemplarze.
7. Zapłata częściowa za elementy wykonane i odebrane nie zwalnia Wykonawcy z obowiązku dokonywania zmian w przekazanych elementach wynikających z dokonanych później uzgodnień, bądź pozyskanych opinii czy też decyzji. Za pracę zakończoną i odebraną,

Zamawiający uznaje dokumentację odebraną wg protokołu zdawczo – odbiorczego odbioru końcowego

8. Odbiór dokumentacji projektowej będzie dokonany po przedłożeniu w siedzibie Zamawiającego, protokołem przekazania kompletnej dokumentacji w ilości określonej zamówieniem , w terminie 60 dni od daty złożenia opracowania.

9. Podstawę do rozliczeń stanowić będą protokoły zdawczo – odbiorcze do wysokości ryczałtu za zrealizowane poszczególne opracowania i ich części zawarte w wycenie.

### **Ustalenia inne**

Wykonawca będzie uczestniczył w procesie uzyskiwania wszystkich wymaganych opinii i przedmiotowych decyzji poprzez udzielanie wyjaśnień i dokonywanie potrzebnych zmian i uzupełnień w opracowaniach projektowych.

Wykonawca działając z upoważnienia Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie zobowiązany jest do uzyskania wszelkich niezbędnych decyzji i uzgodnień pozwalających na realizowanie obiektu w zakresie zgodnym z przedmiotem zamówienia i niezwłoczne przekazanie ich Inwestorowi.

Wszystkie niezbędne materiały do przygotowania ww. opracowań, a później materiały do uzyskania wszelkich niezbędnych decyzji w tym Decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, Wykonawca pozyska własnym kosztem i staraniem w zakresie zleconego zadania.

Projekty muszą uwzględniać stan prawny na dzień przekazania dokumentacji Zamawiającemu.

Wykonawca zobowiązany jest dołączyć do projektu wykonawczego zestawienie wszystkich opinii i decyzji z datami ich ważności oraz uwagami dotyczącymi realizacji

Ze względu na wprowadzenie na drogach wojewódzkich województwa małopolskiego systemu referencyjnego, zmieniającego dotychczasowy sposób opisu lokalizacji elementów za pomocą kilometraża globalnego ( liczonego od początku drogi ), na opis poprzez kilometraż lokalny przyjęty na wyznaczonych odcinkach referencyjnych ( liczony od poprzedzającego punktu referencyjnego), zobowiązuje się Projektanta przed oddaniem wykonanych opracowań, do uzupełnienia wszelkich zapisów kilometrażowych ( zarówno w treści opisowej jak również w części graficznej ) w występującym obecnie kilometrażu globalnym o dodatkowy opis w nowym kilometrażu lokalnym, zgodnie z wprowadzonym systemem referencyjnym.