

SZCZEGÓŁOWA SPECYFIKACJA TECHNICZNA

dla zadania inwestycyjnego pn:

„Droga Współpracy Regionalnej - Budowa obwodnicy Oświęcimia na odcinku od DW nr 933 w m. Bobrek do ronda ul. Chemików i ul. Fabrycznej w Oświęcimiu” - opracowanie dokumentacji technicznej

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 nagłówku.

2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania są projekty budowlane i wykonawcze wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia oraz uzyskanie 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 Oświęcimia – Drogi Współpracy Regionalnej na odcinku od DW nr 933 w m. Bobrek do ronda ul. Chemików i ul. Fabrycznej w Oświęcimiu”

3. ZAKRES OPRACOWANIA:

Przedmiotowe przedsięwzięcie planowane jest do realizacji w ramach Oświęcimskiego Strategicznego Programu Rządowego .

Zamawiający posiada Koncepcję obejścia Oświęcimia opracowaną w 2003 r przez JAAKO POYRY INFRA BPI Consult Sp z o.o. w 2003 r. stanowiącą załącznik do SST.

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

Droga powinna zostać zaprojektowana w klasie drogi głównej dwujezdniowej na odcinku od ul. Zwycięstwa do ul. Fabrycznej oraz jednojezdniowej na pozostałym odcinku o parametrach:

- szerokość jezdni 7,00 m ,
- obustronne pobocza gruntowe szer. 1.25 m
- chodnik w terenach zabudowanych obustronny
- w projekcie przewidzieć należy wyposażenie obwodnicy w niezbędną infrastrukturę jeśli wystąpi taka konieczność m. innymi zatoki autobusowe, urządzenia ochrony środowiska, ścieżki rowerowe na odcinku od ul. Zwycięstwa do ul. Fabrycznej (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 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

- obiekty mostowe 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. Do Wykonawcy należy przeanalizowanie pod względem technicznym, ekonomicznym, środowiskowym oraz społecznym zasadności budowy obiektu inżynierskiego nad ul. Kasztanową w m. Bobrek

Na każdym etapie prac projektowych dokumentacja powinna uzyskać opinie Zamawiającego oraz inne niezbędne opinie, a w szczególności opinię GDDKiA w Krakowie w zakresie włączenia do DK nr 44.

Realizacja dokumentacji projektowej powinna się odbywać w następujących etapach:

3.1 - opracowanie materiałów wyjściowych do projektowania i dla potrzeb postępowania w przedmiocie środowiskowych uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia

W zakresie opracowania należy:

Należy zaprojektować co najmniej trzy warianty lokalizacyjne przebiegu planowanego przedsięwzięcia. W opracowaniu należy uwzględnić wariant przebiegu pokazany w koncepcji obejścia Oświęcimia opracowanej w 2003 r przez JAAKO POYRY INFRA BPI Consult Sp z o.o. oraz dodatkowe dwa warianty jako alternatywne.

Rozpoznanie uwarunkowań lokalizacyjnych i funkcjonalnych obszaru należy poprzedzić wizją w terenie.

Materiały powinny zawierać m. innymi:

1. opracowanie mapy do celów projektowych
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
4. wstępne 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. opis wariantów proponowanych rozwiązań (min trzech) wraz z określeniem szacunkowych kosztów dla poszczególnych elementów (konstrukcja drogi, obiekty mostowe, odwodnienie, ochrona środowiska) oraz zawierający część rysunkową obejmującą: orientację w skali 1:10 000, sytuację w skali 1:500, profile podłużne, przekroje typowe, przekroje obiektów drogowych podłużne i poprzeczne, sieci uzbrojenia technicznego.
6. prospekcję terenową dotyczącą rozpoznania zasobów archeologicznych i kulturowych wraz z badaniami powierzchniowymi i planem badań sondażowych oraz ratowniczych (wyniki rozpoznania należy przedłożyć do uzgodnienia),

7. wykonane rozpoznanie dotyczące zabytków ruchomych jak i nieruchomych oraz wynikające z niego wnioski dotyczące: stanowisk archeologicznych, planu badań sondażowych i ratowniczych oraz zabytków ruchomych i nieruchomych, należy uzgodnić z Konserwatorem Zabytków (dotyczy to zarówno obiektów znajdujących się w rejestrze zabytków jak i innych obiektów o walorach zabytkowych zinwentaryzowanych w terenie).
8. zbiorcze zestawienie kosztów 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,

Wykonawca na radzie technicznej z udziałem przedstawicieli Powiatu Oświęcimskiego, Miasta Oświęcim, Miasta i Gminy Chełmek, Gminy Kęty, Gminy Przeciszów, GDDKiA w Krakowie dokona prezentacji i omówienia wariantów, wskaże zasadnicze problemy i dokona oceny oraz rekomendacji wariantu do dalszego opracowania.

- **Prezentacja projektu** - 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. Prezentacja zawierać powinna w szczególności:
 - mapę syt-wys i orientację wraz z dokładnym określeniem nazw i kategorii dróg, nazw miejscowości, cieków wodnych itd. oraz analizę powiązań z pozostałą siecią drogową,
 - wizualizację rozwiązań technicznych,
 - podstawowe parametry zaprojektowanych rozwiązań technicznych,
 - zestawienie kosztów realizacji inwestycji w poszczególnych częściach i elementach wraz z datą ich sporządzenia
 - analizę środowiskową zawierającą:
 - a) opis elementów przyrodniczych środowiska objętych zakresem przewidywanego oddziaływania poszczególnych wariantów przedsięwzięcia (elementy przyrodnicze środowiska, obszary chronione i określone na podstawie odrębnych przepisów, walory krajobrazowe i rekreacyjne),
 - b) opis istniejących w sąsiedztwie lub w bezpośrednim zasięgu oddziaływania planowanych wariantów przedsięwzięcia zabytków chronionych w tym stanowisk archeologicznych,
 - c) wstępną ocenę oddziaływania na środowisko analizowanych wariantów (na ludzi, zwierzęta, rośliny, wody powierzchniowe i podziemne, krajobraz, dobra materialne, zabytki i krajobraz kulturowy),
 - d) ogólny opis możliwych do zastosowania dla każdego wariantu działań mających na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko,
 - e) analizę możliwych konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem,
 - f) dokumentację fotograficzną przedstawiającą newralgiczne odcinki planowanego przebiegu drogi.

Wykonawca przekaze Zamawiającemu 2 egz. opracowanych materiałów wyjściowych do projektowania wraz z wersją elektroniczną (pliki PDF) oraz po 1 egz. dla Powiatu Oświęcimskiego, Miasta Oświęcim, Miasta i Gminy Chełmek, Gminy Kęty, Gminy Przeciszów.

3.2 – Pozyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia

Do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej należy przedstawić trzy warianty przebiegu obwodnicy

Całość dokumentów przygotowanych i pozyskanych przez Wykonawcę z zakresu środowiskowych uwarunkowań dla przedmiotowego przedsięwzięcia powinna być zgodna z ustawą z dnia 3 października 2009 o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (zwanej dalej Ustawą ooś).

Wykonawca złoży – w imieniu Zamawiającego – kompletny wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Przed złożeniem wniosku Wykonawca zobowiązany jest do przedłożenia kompletu dokumentów w wersji papierowej oraz elektronicznej do zaopiniowania przez Zamawiającego. Zamawiający w terminie do 14 dni roboczych zaopiniuje w/w wniosek.

Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach musi zawierać:

- 1) Kartę informacyjną przedsięwzięcia;
- 2) Poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- 3) Wypis z rejestru gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie (w przypadku gdy liczba stron postępowania nie przekracza 20)

Przez kartę informacyjną przedsięwzięcia rozumie się dokument zawierający podstawowe informacje o planowanym przedsięwzięciu, w szczególności dane o:

- a) rodzaju, skali i usytuowaniu przedsięwzięcia,
- b) powierzchni zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowym sposobie ich wykorzystywania i pokryciu nieruchomości szatą roślinną,
- c) rodzaju technologii,
- d) ewentualnych wariantach przedsięwzięcia,
- e) przewidywanej ilości wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii,
- f) rozwiązaniach chroniących środowisko,
- g) rodzajach i przewidywanej ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko,
- h) możliwym transgranicznym oddziaływaniu na środowisko,
- i) obszarach podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia;

Po zaopiniowaniu (w postaci pisma formalnego) przez Zamawiającego wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia Wykonawca złoży dokumentację do organu wydającego decyzję DUŚ. Kompletny wniosek o decyzję DUŚ musi być przekazany w formie papierowej w trzech egzemplarzach oraz w formie elektronicznej. Czwarty egzemplarz należy przekazać do Zamawiającego.

W przypadku, gdy w ramach postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia organ właściwy do wydania jej orzeknie o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, Wykonawca będzie zobowiązany do opracowania właściwego raportu w tym zakresie (tzw. raportu oceny oddziaływania

przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko – raportu ooś). Wykonawca zobowiązany jest przed złożeniem opracowania do organu decyzyjnego uzyskać pozytywną opinię Zamawiającego. Zamawiający w terminie do 21 dni roboczych zaopiniuje raport ooś.

Wszystkie pomiary potrzebne do pokazania wpływu oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko muszą być wykonane zgodnie z *Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 2 października 2007 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem*.

Ewentualne rozwiązania techniczne urządzeń chroniących środowisko muszą być uzgodnione przez projektanta drogowego.

Raport o oddziaływaniu na środowisko powinien być opracowany przez zespół specjalistów z danych dziedzin, którzy szczegółowo odniosą się do danych dotyczących m.in.:

- hałasu,
- wód, ich jakości,
- obszarów Natura 2000 zarówno wyznaczonych, jak i planowanych,
- jakości powietrza,
- inwentaryzacji przyrodniczej chronionych gatunków, siedlisk oraz korytarzy migracji zwierząt (inwentaryzacja powinna obejmować wszystkie warianty przedsięwzięcia).

Zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko zgodnie z ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko wymaga zawsze porównania wariantów. Analiza oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w zakresie poszczególnych komponentów środowiska powinna być przeprowadzona z taką samą szczegółowością dla wszystkich wariantów. W raporcie o oddziaływaniu na środowisko należy również wariantować zaproponowane do zastosowania urządzenia ochrony środowiska

W przypadku konieczności uzupełnienia raportu ooś o pełną ocenę oddziaływania na obszar Natura 2000, Wykonawca zobowiązany jest to takiego uzupełnienia.

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

Wykonawca zobowiązany jest do sukcesywnego przekazywania Zamawiającemu wszelkiej dokumentacji związanej z postępowaniem środowiskowym, kontaktowania się z organami prowadzącymi takie postępowanie (každorazowo należy informować o tym Zamawiającego) oraz do bieżącego kontrolowania wywiązywania się organów wydających decyzje, opiniujących i uzgadniających z obowiązków, w szczególności zachowywania terminów, zgodnie z obowiązującymi przepisami, a także do niezwłocznego informowania Zamawiającego o wszelkich przekroczeniach terminów.

W przypadku, gdy właściwy organ uzna za konieczne w ramach oceny oddziaływania na środowisko przeprowadzenie rozprawy administracyjnej lub innej formy spotkania ze społeczeństwem, Wykonawca powinien nawiązać kontakt z właściwym organem w celu przygotowania materiałów i wystąpienia.

Organizatorem rozprawy administracyjnej/spotkania ze społeczeństwem powinien być właściwy organ. Rolą Wykonawcy jest przygotowanie materiałów do spotkania (w tym przygotowanie i zaprezentowanie prezentacji).

Materiały te powinny przedstawiać analizę wariantów oraz ocenę ich oddziaływania na środowisko.

Przygotowane materiały powinny zawierać mapy z przebiegiem wariantów, umożliwiające identyfikację działek (również w formie elektronicznej umożliwiającej udostępnianie ich na stronie internetowej Urzędu przeprowadzającego konsultacje społeczne).

Wykonawca jest zobowiązany do przedstawienia materiałów prezentacji w siedzibie Zamawiającego przed właściwym spotkaniem w terminie umożliwiającym wniesienie zmian uwzględniających uwagi Zamawiającego

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

3.3 – opracowanie projektu wstępnego

Projekt wstępny należy opracować dla wariantu wybranego w oparciu o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia.

Opracowanie winno zawierać:

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 istniejącej drogi wojewódzkiej nr 933 i do drogi krajowej nr 44 oraz uzyskanie akceptacji Zamawiającego dla proponowanych rozwiązań.

Włączenie obwodnicy do DK nr 44 musi uzyskać pozytywną opinię GDDKiA w Krakowie.

Dla obiektów mostowych (w zakresie konstrukcji obiektów) oraz części drogowej (w zakresie geometrii skrzyżowań) należy opracować co najmniej dwa warianty obejmujące:

1. 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 hydrauliczne – hydrologiczne oraz rozpoznanie geologiczne,
- e) określenie kosztów poszczególnych rozwiązań,
- f) analizę porównawczą wariantów;

2. Dla części drogowej - plan sytuacyjny zagospodarowania terenu (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 oraz co najmniej dwa warianty w zakresie geometrii skrzyżowań. Należy przedstawić profile podłużne, przekroje typowe umożliwiające określenie zajętości terenu, przekroje poprzeczne, sieci uzbrojenia technicznego

3. Określenie kosztów poszczególnych rozwiązań oraz analizę porównawczą wariantów obejmującą również określenie zajętości terenu wraz ze strukturą własności oraz kosztami pozyskania gruntu

4. Określenie granic projektowanego pasa drogowego wraz z obiektami inżynierskimi i mostowymi w skali dostosowanej do przedmiotu zamówienia

Rada Techniczna dokona wyboru rozwiązania do dalszego opracowania, 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 wyrysy 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 Samorządów, Zarządu Dróg Wojewódzkich w Krakowie, GDDKiA, Wydziału Ruchu Drogowego KWP i innych niezbędnych.

Zamawiający wymaga ponadto 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 Samorządów w celu przeprowadzenia prezentacji projektu wstępnego.

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

Wykonawca przekaze Zamawiającemu 2 egz. opracowanego projektu wstępnego wraz z płytą CD oraz po 1 egz. dla Powiatu Oświęcimskiego, Miasta i Gminy Oświęcim, Miasta i Gminy Chelmek , Gminy Kęty

3.4 - Opracowanie projektów budowlanych

Dla wybranego - w oparciu o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji oraz projektu wstępnego wariantu, do Wykonawcy należy wykonanie projektów budowlanych

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. (o ile będzie wymagany)
- Opinie, uzgodnienia, pozwolenia i sprawdzenie projektów
- Mapę ewidencji gruntów z rysowaniem 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.

3.5 – uzyskanie decyzji umożliwiających realizację inwestycji drogowej w tym decyzji ZRID

Do obowiązku Wykonawcy należy:

- 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 (Wydż. 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 - księgowe, 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 zgonie 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.

Wykonawca wraz z wnioskiem o ZRID złoży wniosek o ograniczenie z korzystania z nieruchomości na rzecz gestora sieci w celu wykonania czynności związanych z konserwacją, usunięciem awarii przebudowywanych urządzeń po zrealizowaniu przebudowy inwestycji infrastrukturalnej (z art. 11f pkt 8g Ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych w związku z art. 124 ust. 6 ustawy o gospodarce nieruchomościami).

3.6 - opracowanie projektów wykonawczych

Projekty wykonawcze (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 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 drogowaskazowego.
- 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/m². 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 – P-7 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 nieuwjęte 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) (4 egz.).*

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

4. TERMIN WYKONANIA ZADANIA

Termin wykonania zadania zgodnie z terminami 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 (jednostka projektująca) zobowiązana jest do zorganizowania co najmniej trzech rad technicznych tj. na etapie wariantów, projektu wstępnego, projektu budowlanego z udziałem przedstawicieli jednostek Samorządu, GDDKiA 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 teczki powinna być podana 3 razy (na wierzchu teczki, w środku i na grzbiecie), teczki 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 materiałów do uzyskania 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 budowlanego i 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.

Lwv Robert Gierke