

SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Dla zadania:

OPRACOWANIE DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ DLA BUDOWY "GRANITOWEJ OBWODNICY – WYPROWADZENIE TRANSPORTU GÓRNICZEGO Z MIEJSCOWOŚCI NA TERENIE GMINY STRZEGOM, DOBROMIERZ I MŚCIWOJÓW"

Lokalizacja i program zadania inwestycyjnego

Zadanie realizowane w centralnej części województwa dolnośląskiego, w obszarze powiatu jaworskiego i świdnickiego. Obszar zadania inwestycyjnego położony jest na zachód od miasta Strzegom a projektowany wariant „ *Granitowej obwodnicy – wyprowadzenia transportu górniczego z miejscowości na terenie gminy Strzegom, Dobromierz i Mściwojów* ” zlokalizowany jest na terenie gmin: Mściwojów i Strzegom.

Nazwa i kody CPV:

Usługi inżynierii projektowej: 71320000-7

Nazwa i adres Zamawiającego:

Gmina Strzegom ul. Rynek 38, 58-150 STRZEGOM
Na podstawie Porozumienia zawartego z Województwem Dolnośląskim

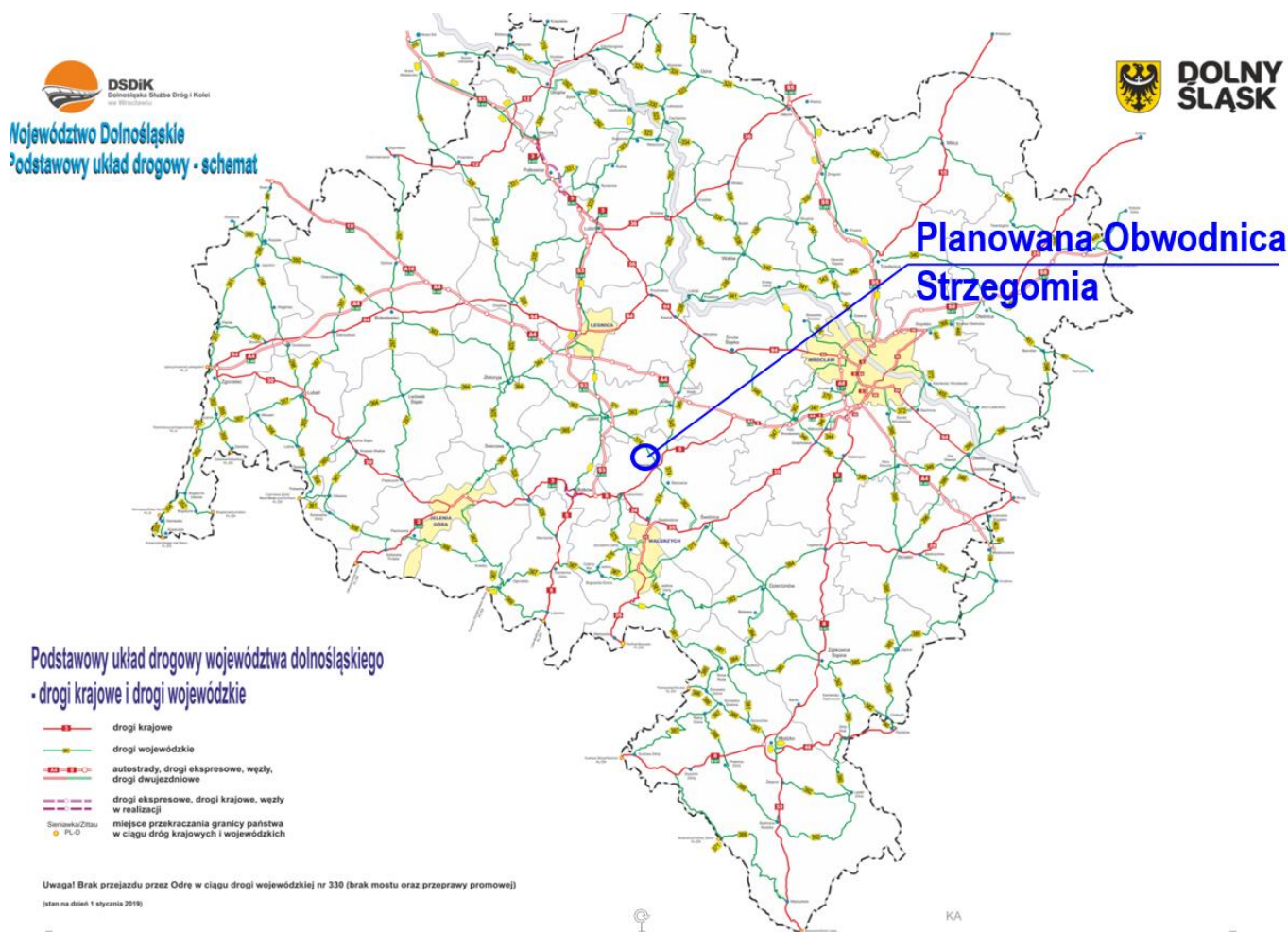
SPIS TREŚCI:

| | |
|---|-----------|
| 1. OPIS ZADANIA INWESTYCYJNEGO..... | - STR. 3 |
| 2. CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY DROGI | - STR. 6 |
| 3. MATERIAŁY POMOCNICZE DLA WYKONAWCY..... | - STR. 8 |
| 4. TERMIN REALIZACJI ZAMÓWIENIA..... | - STR. 9 |
| 5. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU..... | - STR. 9 |
| 6. ISTNIEJĄCA ZIELEŃ..... | - STR. 10 |
| 7. TERENOWE UWARUNKOWANIA REALIZACYJNE..... | - STR. 10 |
| 8. OPIS TRASY..... | - STR. 14 |
| 9. PROJEKTOWANA KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI..... | - STR. 15 |
| 10. PROJEKTOWANE ODWODNIENIE..... | - STR. 15 |
| 11. PROJEKTOWANE OŚWIETLENIE..... | - STR. 15 |
| 12. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA W PASIE DROGOWYM NIEZWIĄZANA Z DROGĄ | - STR. 16 |
| 13. ORGANIZACJA RUCHU..... | - STR. 17 |
| 14. OCHRONA ŚRODOWISKA..... | - STR. 18 |
| 15. ZAKRES DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ..... | - STR. 19 |
| 16. DODATKOWE WYMAGANIA ZAMAWIAJĄCEGO..... | - STR. 20 |
| 17. WYMAGANIA DLA WYKONAWCY..... | - STR. 24 |
| 18. INNE WYMAGANIA..... | - STR. 24 |
| 19. PRZEPISY PRAWNE I NORMY ZWIĄZANE..... | - STR. 26 |

1. Opis zadania inwestycyjnego

1.1. Lokalizacja i program zadania inwestycyjnego

Zadanie realizowane w centralnej części województwa dolnośląskiego, w obszarze powiatu jaworskiego i świdnickiego. Obszar zadania inwestycyjnego położony jest na zachód od miasta Strzegom a projektowany wariant „**Granitowej obwodnicy...**” zlokalizowany jest na terenie gmin: Mściwojów i Strzegom. Lokalizację Granitowej obwodnicy przedstawiono na mapie drogowej Województwa Dolnośląskiego (rys. poniżej) oraz w załączonej Koncepcji - Wariant IIa, opracowania wymienionego w p. 3 OPZ (TOM A – Analiza Techniczna, A II. Część graficzna, rys. 1).



Rys. Nr. 1.

1.2. Przedmiot zamówienia.

Przedmiotem zamówienia jest opracowanie kompletnej dokumentacji projektowej mającej stanowić opis przedmiotu zamówienia i umożliwiającej przeprowadzenie postępowania przetargowego na wyłonienie wykonawcy robót i realizację robót budowlanych wraz z uzyskaniem niezbędnych wymaganych prawem zezwoleń i decyzji, w tym ostatecznej decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID), zgodnie z zapisami ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t. j. Dz. U. z 2018 r. Poz. 1474 z późn. zm.).

Dokumentacja ma uwzględniać etapowanie robót budowlanych i ewentualną budowę obwodnicy etapami/odcinkami:

- Etap I – od ronda na drodze wojewódzkiej nr 374 (km 0+000) w pobliżu msc. Siekierzyce, do ronda na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 2792D (km 4+784), wraz z oboma rondami.
- Etap II – od skrzyżowania z DP 2792D (km 4+784), do ronda na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 2883D (km 8+805) wraz z rondem.
- Etap III – od skrzyżowania z DP 2883D (km 8+805), do ronda na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 5 (km 11+789) włącznie z rondem.
- Etap IV – od skrzyżowania z DK5 (km 11+789), do ronda na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 374 (km 15+045) koło msc. Stanowice, wraz z rondem.

W ramach zamówienia obowiązkiem Wykonawcy (projektanta) będzie także udzielanie odpowiedzi na pytania kierowane do Zamawiającego na etapie postępowania przetargowego na realizację robót budowlanych.

1.3. Cel i zakładany efekt zadania inwestycyjnego

Planowane zadanie inwestycyjne jest odpowiedzią na potrzeby komunikacyjne miasta Strzegom, przez centrum którego przebiega droga wojewódzka nr 374. Ponadto nowa droga to poprawa układu komunikacyjnego sąsiednich miejscowości jak Niedaszów, Rogoźnica, Kostrza, Borów gdzie odbywa się ruch pojazdów ciężarowych transportujących urobek i wyroby kamienne z licznych kopalni kruszywa oraz z przedsiębiorstw przetwarzających pozyskany materiał skalny. Jest to również alternatywa dla szybszego dojazdu do węzła z drogą S3 „Jawor Wschód”.

Budowa nowoczesnej drogi to również:

- poprawa bezpieczeństwa użytkowników dróg
- zwiększenie przepustowości i swobody ruchu na drodze
- skrócenie czasu przejazdu i poprawa komfortu podróżowania
- poprawa atrakcyjności przyległych terenów zachęcających potencjalnych inwestorów
- wzrost rozwoju gospodarczego regionu
- ograniczenie hałasu w terenie zabudowanym
- zmniejszenie zużycia paliwa i ilości spalin.

1.4. Zakres opracowania projektowego

W ramach zadania planuje się zaprojektowanie:

- skrzyżowania na podłączeniu projektowanej obwodnicy do drogi wojewódzkiej nr 374 na wysokości m. Siekierzycy (początek projektowanej obwodnicy)
- skrzyżowania na podłączeniu projektowanej obwodnicy do lokalnego układu komunikacyjnego w m. Zimnik z drogą gminną 110654D na wysokości kopalni kruszywa „Zimnik I”
- łącznika obwodnicy z drogą gminną nr 110657D dla obsługi miejscowości oraz komunikacji z kopalnią kruszywa „Rogoźnica”
- skrzyżowania obwodnicy z drogą powiatową nr 2792D w sąsiedztwie Muzeum Gross-Rosen w Rogoźnicy.
- skrzyżowania obwodnicy z drogą powiatową nr 2792D pomiędzy m. Kostrza i m. Żelazów celem obsługi komunikacyjnej m. in. kopalni kruszywa „Kostrza”
- skrzyżowania obwodnicy z drogą powiatową nr 2883D (ul. Kopalniana) pomiędzy m. Godzieszówek a Strzegomiem celem obsługi komunikacyjnej m. in. kopalni kruszywa „Andrzej I i II”
- skrzyżowania obwodnicy z drogą powiatową nr 2791D w sąsiedztwie m. Tomkowice
- nowego odcinka drogi gminnej nr 110746D wraz z podłączeniem do nowego skrzyżowania obwodnicy z DK5.
- zamknięcie istniejącego wlotu skrzyżowania drogi gminnej nr 110746D z DK5 z uwagi na budowę nowego skrzyżowania obwodnicy z DK5
- skrzyżowania na podłączeniu projektowanej obwodnicy do drogi wojewódzkiej nr 374 na wysokości m. Stanowice (koniec projektowanej obwodnicy)
- dróg obsługujących przyległy teren

- obiektów inżynierskich: wiadukty, mosty, przepusty
- lokalne przełożenia dróg bocznych celem dostosowania do geometrii skrzyżowania z projektowaną obwodnicą.
- oświetlenia drogowego na skrzyżowaniach
- odwodnienia drogi
- kanalizacji deszczowej i rowów szczelnych na obszarze chronionym ujęcia wody
- ekranów akustycznych
- usunięcia kolizji energetycznych WN, SN, nN
- usunięcia kolizji sieci gazowych wysokiego ciśnienia, teletechnicznych, wodociągowych
- usunięcia kolizji kanalizacji sanitarnej
- usunięcia kolizji kanalizacji deszczowej

2. Charakterystyczne parametry drogi będącej przedmiotem zamówienia.

2.1. Projektowane obiekty i urządzenia budowlane.

2.1.1. Obiekty drogowe.

2.1.1.1 Podstawowe parametry techniczne.

Granitowa obwodnica Strzegomia

przekrój 1x2

- droga klasy G,
- obciążenie – 115 kN/oś,
- prędkość projektowa – 70 km/h,
- kategoria ruchu KR-4
- skrajnia drogi – min. 4,60m
- droga jedno jezdniowa, dwu pasowa 1x2
- szerokość pasa ruchu – 3,50 m,
- szerokość opaski zewnętrznej – 0,50 m,
- szerokość pobocza gruntowego ulepszanego – min.1,25m

Drogi w zakresie przebudowywanym w obrębie skrzyżowań i łączników:Drogi gminne i powiatowe (L):

- klasy drogi - L,
 - prędkość projektowa – jak na drogach publicznych klasy L
 - szerokość jezdni – 5,5 m
 - szerokość pobocza gruntowego – 0,75-1,25 (w miejscu występowania barier)
 - kategoria ruchu – KR2
 - obciążenie – 115 kN/oś

Drogi obsługujące dojazdy do nieruchomości (D)

- klasy drogi - D,
 - prędkość projektowa – 30 km/h,
 - szerokość jezdni – 3,5m z mijankami
 - szerokość pobocza gruntowego – 0,75
 - kategoria ruchu – KR1
 - obciążenie – 100 kN/oś

Występujące kolizje z istniejącą infrastrukturą techniczną powinny być usuwane wg aktualnych warunków wydawanych na wniosek Wykonawcy przez właściwych gestorów sieci.

2.1.2 Obiekty inżynierskie.

W ramach zadania przewiduje się zaprojektowanie następujących obiektów inżynierskich:

- wiadukty (WD);
- mosty (MS)
- przejazdy gospodarcze (PG)
- przepusty skrzynkowe (P)

Obiekty te zostały pogrupowane w zależności od geometrii i funkcji w celu dążenia do maksymalnej typizacji. Ma to na celu obniżenie zarówno kosztów budowy obiektów, jak i ujednoczeniu oraz ułatwieniu w przyszłości obsługi i konserwacji obiektów. Poniżej przedstawiono tabelaryczne zestawienie projektowanych obiektów inżynierskich.

Tabela 1. Zestawienie projektowanych obiektów inżynierskich

| L. p. | Nazwa | Km trasy | Długość | Rodzaj konstrukcji |
|-------|-------|----------|---------|--------------------------------------|
| [-] | [-] | [km] | [m] | [-] |
| 1 | P-1a | 1+508 | 22,00 | prefabrykowane elementy skrzynkowe |
| 2 | P-1 | 2+200 | 22,00 | prefabrykowane elementy skrzynkowe |
| 3 | P-2 | 3+665 | 18,00 | prefabrykowane elementy skrzynkowe |
| 4 | P-3 | 4+196 | 17,00 | prefabrykowane elementy skrzynkowe |
| 5 | P-4 | 5+075 | 32,00 | prefabrykowane elementy skrzynkowe |
| 6 | WD-1 | 7+880 | 16,00 | jednoprzęsłowa, belki prefabrykowane |
| 7 | WD-2* | 10+075 | 22,00 | jednoprzęsłowa, belki prefabrykowane |
| 8 | P-5 | 10+674 | 32,00 | prefabrykowane elementy skrzynkowe |
| 9 | P-6 | 10+890 | 32,00 | prefabrykowane elementy skrzynkowe |
| 10 | P-7 | 11+075 | 32,00 | prefabrykowane elementy skrzynkowe |
| 11 | P-8 | 11+642 | 17,00 | prefabrykowane elementy skrzynkowe |
| 12 | P-9 | 11+844 | 20,00 | prefabrykowane elementy skrzynkowe |
| 13 | MS-1 | 12+375 | 65,00 | dwuprzęsłowa, płytowa sprężona |
| 14 | P-10 | 13+442 | 25,00 | prefabrykowane elementy skrzynkowe |
| 15 | PG-1 | 14+260 | 25,00 | prefabrykowane elementy |

Uwaga:

Podane wyżej parametry techniczne dróg i obiektów inżynierskich należy traktować jako minimalne, a na etapie opracowania dokumentacji projektowej należy je zweryfikować przy udziale właściwych zarządców dróg i uzyskać ich uzgodnienia dotyczące klasy drogi, nośności i kategorii ruchu (dostosowania do funkcji jakie będą pełnić i do prognozowanego natężenia ruchu). W sytuacji w której w wyniku rozwiązań projektowych, będzie zachodziła konieczność uzyskania odstępstw od warunków technicznych, Wykonawca przygotowuje wniosek wraz z niezbędnymi załącznikami i uzyska stosowne odstępstwa.

(*) Wiadukt WD-2 nad linią kolejową nr 302 należy zaprojektować nad odcinkiem, który zostanie przejęty przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego (od km 41+600 LK302).

3. Materiały pomocnicze dla Wykonawcy.

Zamawiający wraz z Opisem Przedmiotu Zamówienia udostępnia, jako dokumenty pomocnicze dla Wykonawcy (w celach poglądowych), niestanowiące opisu przedmiotu zamówienia opracowanie: „Analizy Techniczno – Ekonomiczne dla budowy obwodnic Bielawy, Dzierżoniowa i Strzegomia w ciągu dróg wojewódzkich.

Zadanie C. Opracowanie Analizy Techniczno-Ekonomicznej dla zadania pn.: Budowa Obwodnicy Strzegomia.”

Dokumentacja składa się z czterech tomów:

1. Tom A – Analiza techniczna
2. Tom B – Analiza ekonomiczna
3. Tom C – Prognoza i analiza ruchu
4. Tom D – Podsumowanie i wnioski

Dokumentacja opracowana została przez firmę „ Archidrog ” Pracownia Projektowa W. Orczyński P-ń 2019 r., zwana dalej „**Analizą**”.

W trakcie opracowania ww. dokumentacji DSDiK wraz z zainteresowanymi stronami zdecydowała, iż optymalnym wariantem dla przebiegu „ **Granitowej obwodnicy...**” będzie wariant **II a.**”

3.1. Materiały obowiązujące dla Wykonawcy.

Zamawiający wraz z Opisem Przedmiotu Zamówienia wskazuje, jako dokumenty obowiązujące dla Wykonawcy:

- „Standardy Projektowe i Wykonawcze dla Infrastruktury Rowerowej Województwa Dolnośląskiego” znajdujące się na stronie Instytutu Rozwoju Terytorialnego we Wrocławiu ul. J. Wł. Dawida 1a:

https://www.irt.wroc.pl/strona-273-standardy_projektowe_i_wykonawcze_dla.html

4. Termin realizacji zamówienia.

Termin realizacji zamówienia ustala się na **24 (dwadzieścia cztery) miesiące od dnia podpisania umowy.**

5. Istniejące zagospodarowanie terenu.

Zagospodarowanie i użytkowanie terenu scharakteryzowano w materiałach pomocniczych do OPZ tj. w „Analiza”.

6. Istniejąca zieleń.

Zasadniczo projektowana droga przebiega poza terenami cennymi przyrodniczo i na etapie opracowania „Analizy” stwierdzono brak obszarów Natura 2000. Analizując przebieg proponowanego wariantu inwestycyjnego stwierdzono występowanie pojedynczych skupisk drzew krzewów oraz lokalnie małych kompleksów leśnych jak np. przy skrzyżowaniu z drogą powiatową nr

2792D. Dalsze informacje odnośnie istniejącej zieleni oraz ewentualnych stanowisk przyrodniczych wraz z określeniem sposobu ich ochrony wymagają przeprowadzenia szczegółowych analiz na kolejnym etapie projektowym (pozyskanie decyzji środowiskowej).

7. Terenowe uwarunkowania realizacyjne.

7.1. Warunki wynikające z dokumentów planistycznych: *Gmina – Strzegom.*

Gmina Strzegom w całości objęta jest zapisami studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz zapisami lokalnych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, zatem cały przebieg planowanej nowej drogi zlokalizowany jest na terenie, który ma ustalone przeznaczenie w tych dokumentach. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Strzegom zatwierdzone zostało uchwałą Nr 67/12 Rady Miejskiej w Strzegomiu z dnia 10 września 2012 roku.

W obszarze planowanej drogi występują miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego:

- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszarów wiejskich dla części północno – zachodniej gminy Strzegom obejmującej wsie: Goczałków, Goczałków Górny, Rogoźnica, Graniczna, Wieśnica, Żółkiewka, Kostrza, Żelazów – zatwierdzony uchwałą nr 104/04 Rady Miejskiej w Strzegomiu z dnia 3 grudnia 2004 roku,
- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego zatwierdzony uchwałą nr 91/04 Rady Miejskiej w Strzegomiu z dnia 10 listopada 2004 roku,
- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszarów wiejskich dla części południowo – zachodniej gminy Strzegom obejmującej wsie: Stanowice, Grochotów, Olszany, Modłecin, Granica, Stawiska, Tomkowice, Godzieszówek zatwierdzony uchwałą nr 80/04 Rady Miejskiej w Strzegomiu z dnia 18 października 2004 roku,
- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszarów położonych w obrębie miasta Strzegom – zatwierdzony uchwałą nr 65/14 z dnia 24 września 2014 roku.

Wykonawca uwzględni w swoim opracowaniu warunki wynikające z Rozporządzenia Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego z dnia 10 lipca 2007 r. w sprawie określenia granic Pomnika Zagłady, na obszarze którego jest położone Muzeum Gross-Rosen w Rogoźnicy, oraz obszaru i granic jego strefy ochronnej (Dz. U. 2007 nr 134 poz. 943).

Wariant przebiega generalnie po terenach rolnych i w minimalnym zakresie przecina tereny leśne w okolicy miejscowości Kostrza i Żelazów.

7.2. Warunki wynikające z dokumentów planistycznych: *Gmina – Mściwojów.*

Gmina Mściwojów w obszarze inwestycji również objęta jest zapisami studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz zapisami lokalnych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, zatem cały przebieg planowanej drogi zlokalizowany jest na terenie, który ma ustalone przeznaczenie w tych dokumentach.

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Mściwojów zatwierdzone zostało uchwałą Nr XXIV/162/2001 Rady Gminy Mściwojów z dnia 30 sierpnia września 2001 r. oraz zmienione uchwałą Nr IX/44/03 Rady Gminy Mściwojów z dnia 10 lipca 2003r. i uchwałą Nr XIV/ 111/08 Rady Gminy Mściwojów z dnia 15 kwietnia 2008r.

W obszarze planowanej drogi występują miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego:

- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego zatwierdzony uchwałą nr IV/23/07 Rady Gminy Mściwojów z dnia 30 stycznia 2007 roku,
- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego zatwierdzony uchwałą nr IV/25/07 Rady Gminy Mściwojów z dnia 30 stycznia 2007 roku,
- miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego zatwierdzony uchwałą nr IV/27/07 Rady Gminy Mściwojów z dnia 30 stycznia 2007 roku,

Trasa przebiega generalnie po terenach rolnych i w minimalnym zakresie przecina tereny leśne w okolicy miejscowości Kostrza i Żelazów.

7.3. Warunki wynikające z planów strategicznych województwa, powiatu i gminy.

Zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego województwa dolnośląskiego zatwierdzonego uchwałą nr NR XLVIII/1622/2014 Sejmiku Województwa Dolnośląskiego z dnia 27 marca 2014 r. planowana droga jest ujęta jako inwestycja o znaczeniu wojewódzkim oraz ponadlokalnym i umieszczono ją w wykazie zadań przewidzianych do finansowania w ramach limitów zobowiązań określonych w Wieloletniej Prognozie Finansowej Samorządu Województwa Dolnośląskiego pod pozycją 8.22 jako „***Budowa obwodnicy Strzegomia w ciągu drogi wojewódzkiej nr 374 i DK 5***”.

7.4. Ochrona dóbr kultury, ochrona konserwatorska i archeologia.

Zgodnie z pismem Wojewódzkiego Urzędu ochrony Zabytków we Wrocławiu planowana inwestycja nie przebiega przez układ urbanistyczny miasta Strzegom.

Lokalizację stanowisk archeologicznych przedstawiono w „Analizie”

W miejscowości Rogoźnica przebiega ona w niewielkiej (~160m) odległości od muzeum - obozu koncentracyjnego Gross-Rosen wpisanego do rejestru zabytków. Zapisy MPZP Gminy Strzegom nie ustalają dodatkowych stref ochronnych dla tego obiektu. Należy uwzględnić warunki wynikające z Rozporządzenia Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego z dnia 10 lipca 2007 r. w sprawie określenia granic Pomnika Zagłady, na obszarze którego jest położone Muzeum Gross-Rosen w Rogoźnicy, oraz obszaru i granic jego strefy ochronnej (Dz. U. 2007 nr 134 poz. 943)

7.5. Ochrona wód podziemnych, ochrona przeciwpowodziowa, tereny zamknięte

Planowana inwestycja przecina strefę pośrednią ujęcia wody w m. Żelazów, dla której obowiązuje Rozporządzenie Nr 5/2016 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu z dnia 2 marca 2016 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody podziemnej w Żelazowie (Dz. U. Województwa Dolnośląskiego Poz. 1157 z dnia 4 marca 2016 r.)

Zgodnie z zapisami tego rozporządzenia (§ 3. 1) na terenie ochrony pośredniej zabrania się m. in. wprowadzania ścieków do wód lub do ziemi, z wyjątkiem wód opadowych i roztopowych spełniających wymogi i warunki zgodnie z obowiązującymi przepisami. Zatem na etapie opracowania projektu budowlanego należało będzie przewidzieć stosowne rozwiązania dla odwodnienia drogi. Zakres strefy przedstawiono w „Analizie”.

Na tym samym załączniku pokazano obszar szczególnego zagrożenia powodziowego rzeki Strzegomka pomiędzy miejscowościami Granica i Stawiska. Jest to obszar na którym ryzyko wystąpienia powodzi wynosi raz na sto lat (Q 1%). Generalnie głębokość wody w obszarze nie przekracza 0.5 m.

Planowany wariant obwodnicy przecina w obrębie m. Tomkowice linię kolejową nr 302, której działki stanowią teren zamknięty.

Natomiast o obrębie m. Zimnik i Rogoźnica występują tereny i obszary górnicze. Ich zasięg przedstawiono w „Analizie”.

Zgodnie z pismem Okręgowego Urzędu Górniczego we Wrocławiu w tym rejonie należy się liczyć z wystąpieniem negatywnych oddziaływań od prowadzonych robót strzałowych w postaci rozrzutów odłamków skalnych. W związku z powyższym na etapie projektu budowlanego należy sporządzić ekspertyzę, która określi sposób minimalizacji strefy rozrzutu tak, aby nie obejmował planowanej drogi.

Dodatkowo uzyskano informacje dotyczące trwającego procesu scalenia gruntów w obrębach ewidencyjnych Nieraszków (gmina Mściwojów) oraz Tomkowice (gmina Strzegom).

Postępowanie scaleniowe finansowane jest ze środków „Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich” objętego Programem Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014-2020. Beneficjent zobowiązany jest do zachowania trwałości tej operacji w okresie 5 lat od dnia wypłaty płatności ostatecznej. Planowana procedura ZRID nie narusza trwałości projektu i może być realizowana w okresie trwałości projektu.

7.6. Informacje o wydanych decyzjach pozwoleń na budowę i warunkach zabudowy.

Uzyskano informacje dotyczące wydanych decyzji o warunkach zabudowy, decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego, decyzji środowiskowych i decyzji o pozwoleniu na budowę lub „ZRID”. Ponieważ cały obszar planowanej inwestycji ma pokrycie planistyczne, nie były wydawane decyzje o warunkach zabudowy i decyzje o lokalizacji inwestycji celu publicznego, nie wydawano też decyzji środowiskowych.

8. Opis trasy.

Początek trasy dowiązuje do istniejącej drogi wojewódzkiej nr 374 na wysokości m. Siekierzyce w odległości ok. 1,4 km od istniejącego węzła drogowego trasy ekspresowej S3 natomiast koniec trasy zlokalizowano na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 374 i drogą powiatową nr 2919D w m. Stanowice.

Początkowo projektowana trasa przebiega po terenie otwartym przecinając istniejące pola i łąki. W km ok. 2+276 zlokalizowano pierwsze skrzyżowanie jednopoziomowe z drogą gminną 110654D. Trasa w wariantcie IIa omija miejscowość Zimnik po stronie południowej. Za m. Zimnik przewiduje się budowę łącznika do drogi gminnej 110657D ze skrzyżowaniem z obwodnicą w km 3+300. Następnie trasa przebiega naturalną doliną omijając po stronie zachodniej kopalnię kruszywa „Rogoźnica”, a następnie były obóz zagłady „Gross-Rosen”. Następnie droga przecina w km ok. 4+784

drogę powiatową nr 2792D, gdzie zaprojektowano kolejne skrzyżowanie jednopoziomowe, a następnie w km ok. 6+460 ponownie drogę powiatową nr 2792D omijając od zachodu miejscowość Żelazów i od strony wschodniej m. Kostrza. Na przecięciu z w/w drogą zaprojektowano kolejne skrzyżowanie jednopoziomowe. Następnie trasa biegnie w kierunku południowo wschodnim, omijając tereny ujęcia wody, a następnie przecina bezkolizyjnie ponownie drogę powiatową nr 2792D. Dalszy przebieg wariantu przewiduje ominięcie od strony wschodniej msc. Godzieszówek, a następnie na przecięciu z drogą powiatową nr 2883D kolejne skrzyżowanie jednopoziomowe.

Przebieg wariantu IIa przewiduje bezkolizyjne przecięcie linii kolejowej nr 302 w km ok. 10+075 a następnie podłączenie w km ok. 10+568 drogi powiatowej nr 2921D poprzez skrzyżowanie jednopoziomowe. Następnie trasa w km 11+789 przecina drogę krajową nr 5, gdzie planuje się skrzyżowanie jednopoziomowe typu rondo. Ponadto w celu zachowania wymagań warunków technicznych z uwagi na odległość skrzyżowań przewiduje się korektę istniejącego układu drogowego poprzez zamknięcie wlotów skrzyżowania w m. Granica (zapewniony zostaje dojazd od strony zachodniej) a także korektę podłączenia drogi gminnej nr 110746D do nowego skrzyżowania z obwodnicą i jednocześnie zamknięcie starego skrzyżowania w/w drogi gminnej z DK5 w m. Stawiska. Dalszy przebieg przewiduje budowę obiektu długości ok. 90m nad ciekim Strzegomka oraz bezkolizyjnym przecięciem drogi powiatowej nr 2888D w km ok 12+665. Następnie trasa przecina ciek Czarnucha oraz bezkolizyjnie drogę gminną nr 110734D, gdzie zaplanowano przejazd gospodarczy, i dalej łączy się z istniejącą drogą wojewódzką nr 374 na wysokości m. Stanowice gdzie kończy się wspomniany wariant.

Projektowany przebieg obwodnicy wraz całym układem drogowym został przedstawiony w „Analizie” - wariant II a.

Przebieg trasy może zostać skorygowany za zgodą Zamawiającego oraz po uzyskaniu pozytywnej opinii Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu.

8.1. Wariant II a – opis trasy.

Długość trasy 15,045 km – kolor fioletowy na planie orientacyjnym w „Analizie”.

Planowana obwodnica omija miejscowość Strzegom po stronie zachodniej przechodząc w sąsiedztwie terenów górniczych kopalni „Zimnik” i „Zimnik I”. Jednocześnie należy tutaj podkreślić, że proponowany przebieg trasy ingeruje w dużo mniejszym stopniu w tereny górnicze przewidziane w MPZP.

9. Projektowana konstrukcja nawierzchni.

Na podstawie obliczonej kategorii ruchu KR-4 oraz w oparciu o Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych będący załącznikiem do zarządzenia nr 31 GDDKiA z dnia 16.06.2014 r. należy zaprojektować konstrukcję dla „Granitowej obwodnicy Strzegomia „. Dla dróg powiatowych i gminnych należy zaprojektować konstrukcję dla kategorii ruchu KR 2. Do projektowania należy przyjąć obciążenie osi 115 kN/oś. W celu prawidłowego zaprojektowania konstrukcji należy wykonać badania geologiczne celem określenia warunków posadowienia i opracować opinie geotechniczną lub dokumentację geologiczno-inżynierską.

Drogi serwisowe:

Drogi serwisowe obsługujące należy zaprojektować o nawierzchni nieulepszonej z kruszywa łamanego dla kategorii ruchu KR 1.

10. Projektowane odwodnienie.

Wstępne rozpoznanie hydrologiczne terenu wskazuje, że projektowana inwestycja przebiega poza obszarami występowania głównych Zbiorników Wód Podziemnych. Jednocześnie należy zwrócić uwagę na przecięcie strefy pośredniej ujęcia wody w m. Żelazów gdzie na długości ok. 1,3 km należy przewidzieć dodatkowe zabezpieczenia w postaci szczelnych rowów lub kanalizacji deszczowej.

System odwodnienia drogi powinien opierać się na sieci zwykłych rowów trawiastych, drenażu, kanalizacji deszczowej na odcinkach występowania wysokich nasypów oraz na obiektach inżynierskich. Ponadto zakłada się zastosowanie rozwiązań pozwalających na retencjonowanie wody w rowach takich jak progi i przegrody piętrzące, palisady drewniane. W miarę możliwości lokalnych (ukształtowania terenu w sąsiedztwie drogi) przewiduje się zaprojektowanie minimalnych spadków podłużnych rowów zwiększając retencję odpływu. Przewiduje się, że wody opadowe sprowadzone do rowów obsadzonych trawą gęstą – wysoko koszoną zostaną poddane procesowi samo podczyszczania przez co uzyska się redukcję zanieczyszczeń.

Ponadto na rowach przewiduje się zastosowanie urządzeń odcinających odpływ do odbiornika substancji niebezpiecznych takich jak zastawek ręcznych lub mechanicznych oraz zamknięcia automatyczne na dopływie lub odpływie z separatora. Dodatkowo przewiduje się oczyszczenie

rowu na długości 200 m w przypadku wykorzystania istniejącego rowu, jako odbiornika wód opadowych.

11. Projektowane oświetlenie.

W ramach inwestycji przewiduje się budowę oświetlenia drogowego na planowanych skrzyżowaniach. Ponadto przewiduje się strefy przejściowe między terenami nieoświetlonym i oświetlonym przy zbliżaniu się w strefę skrzyżowania. Latarnie o konstrukcji stalowej ocynkowanej zaprojektować się na poboczu drogi. Proponowaną lokalizację oświetlenia pokazano na rysunkach w „Analizie”.

12. Infrastruktura techniczna w pasie drogowym niezwiązana z drogą.

W obszarze planowanej inwestycji przebiega gazociąg wysokiego ciśnienia eksploatowany przez Gaz System SA oraz napowietrzne linie energetyczne średniego napięcia (15 kW) i wysokiego napięcia (110 kW). Planowana obwodnica krzyżuje się z tymi sieciami powodując kolizje, które należało będzie zlikwidować na etapie opracowania dokumentacji.

Poza tym wzdłuż istniejących dróg przebiegają dodatkowo inne sieci infrastruktury technicznej (wodociągowe, gazowe średniego ciśnienia, energetyczne nn i telekomunikacyjne).

Kolizje z tymi sieciami mają generalnie charakter przekroczeń poprzecznych i można je uznać jako mało znaczące dla całego zadania.

Zamawiający dopuszcza korekty przebiegu trasy obwodnicy, jeśli pozwoli to uniknąć kolizji z infrastrukturą techniczną. Wprowadzone zmiany muszą uzyskać akceptację Zamawiającego oraz Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu .

13. Organizacja ruchu.

Należy opracować docelowe projekty organizacji ruchu dla każdego z etapów. Należy zastosować urządzenia organizacji i bezpieczeństwa ruchu, które spełniają warunki techniczne zawarte w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2019 r, Nr 2311, z późn. zm.). Przy projektowaniu oznakowania należy uwzględnić: oznakowanie poziome zaprojektować chemoutwardzalne o gr. min 3mm, przy czym linie krawędziowe winny być akustyczne i wibrujące (sygnalizujące dźwiękiem przy

najechaniu kołem). Ronda winny być oznakowane punktowymi elementami odblaskowymi - tzw. aktywne PEO. Punktowe elementy odblaskowe powinny być wbudowane w nawierzchnię jezdni (a także w razie potrzeby w krawężnik), wytrzymujące przejazdy wszystkich pojazdów samochodowych, zawierające diodę LED (lub w razie potrzeby kilka diod) o wysokiej wydajności zapewniającej widzialność w nocy z odległości przynajmniej 1000 m. Punktowy element odblaskowy winien móc pracować samodzielnie, bez oprowadowania, zaopatrzone w pojedynczy inteligentny akumulator, który samodzielnie zapobiega przeciążeniu oraz nadmiernemu rozładowaniu (przedłuża trwałość PEO), a także winien być wyposażony w inteligentny tryb drzemki- lampa wyłącza się w razie przykrycia śniegiem lub liśćmi, a włącza ponownie, gdy panel słoneczny zostanie odsłonięty i wystawiony na światło (dienne). PEO winien być odporny na udary i wilgoć. W ciągu drogi wojewódzkiej w wykopie zastosować punktowe elementy odblaskowe wbudowane w nawierzchnię. Na barierach energochłonnych stosować punktowe elementy odblaskowe. Projektowane rozwiązania stałej organizacji ruchu powinny zapewnić wymagany przepisami poziom bezpieczeństwa oraz komfort podróży, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, natomiast stosowane materiały powinny zapewnić trwałość oznakowania i utrzymanie wymaganych parametrów (takich jak widoczność, odblaskowość) w całym okresie przewidzianym gwarancją, zgodnie z warunkami, jakości gwarancji. Należy opracować projekt organizacji ruchu, uzgodnić z Zamawiającym zastosowane rozwiązania oraz uzyskać niezbędne uzgodnienia i opinie wraz z zatwierdzeniem, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach. Ostateczne zatwierdzenie projektu organizacji ruchu docelowego nastąpi po uzyskaniu zatwierdzenia Projektu Budowlanego w zakresie geometrii drogi. Jednakże Zamawiający wymaga na etapie kształtowania geometrii drogi wykonania obliczeń przepustowości skrzyżowań oraz sprawdzenia przejezdności, oznakowania poziomego, długości pasów, lokalizacji krawężników obniżonych.

Przed złożeniem wniosku o zatwierdzenie Projektu Budowlanego należy przedłożyć Zamawiającemu Projekt stałej organizacji ruchu uwzględniający lokalizację barier energochłonnych, ekranów wynikających z Decyzji środowiskowej w celu uzyskania aprobaty Zamawiającego. Wykonawca opracowując projekt stałej organizacji ruchu powinien dostosować wielkości znaków do wymagań obowiązujących przepisów.

14. Ochrona środowiska - Ustalenie lokalizacji i parametrów urządzeń ochrony środowiska.

Parametry urządzeń ochrony środowiska należy zaprojektować zgodnie z Decyzją o Środowiskowych Uwarunkowaniach (zwana dalej: DŚU). Odwodnienie drogi należy oprzeć na systemie rowów drogowych oraz kanalizacji deszczowej z uwzględnieniem wymagań uzyskanej przez Wykonawcę DŚU. Zakres umocnień rowów i rozwiązania techniczne dotyczące oczyszczania wód zaprojektować zgodnie z DŚU. W rejonie projektowanego wiaduktu, rond oraz na innych koniecznych do odwodnienia poprzez kanalizację odcinkach należy zaprojektować system kanalizacji deszczowej. Wody skierowywane do odbiornika powinny spełniać wymagania Rozporządzenia Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r. Nr 1311 z późn. zm).

Powyższe wymagania należy uwzględnić w opracowywanej dokumentacji projektowej, a także zaprojektować wynikające z tego czynności i roboty w ramach wynagrodzenia umownego.

15. Zakres dokumentacji projektowej.

Wykonawca powinien dostarczyć Zamawiającemu poza egzemplarzami składanymi do uzgodnień i pozwoleń, 4 komplety dokumentacji (w tym 1 egz. oryginału ostemplowanego przez organ administracji i 3 egz. ksero z ostemplowanego oryginału):

1. Mapy do celów projektowych
2. Dokumentacji geologiczno-inżynierskiej i geotechnicznych warunków posadowienia
3. Inwentaryzacji zieleni i projektu nasadzeń
4. Projektów Podziału Nieruchomości (PPN)
5. Projektu architektoniczno budowlanego wszystkich branż (PB)
6. Projektu technicznego wszystkich branż (PT)
7. Projektu Organizacji Ruchu Docelowego (ORD)
8. Operatu Wodno-prawnego (OWP)
9. Pozwolenia Wodno-prawnego (PWP)

10. Karty informacyjnej przedsięwzięcia (KIP), oraz, jeżeli będzie to konieczne, Raportu o oddziaływaniu na środowisko (ROŚ)
11. Uzyskanej Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia (DŚU)
12. Uzyskanej Decyzji o Zezwoleniu na Realizację Inwestycji Drogowej (ZRID)
13. Uzyskanych innych uzgodnień, opinii, pozwoleń i decyzji niezbędnych do uzyskania decyzji ZRID
14. Specyfikacji Technicznych Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (STWiORB)
15. Przedmiaru robót (PR) wraz z formularzami ofertowymi
16. Kosztorysu inwestorskiego (KS)

Przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji ZRID Wykonawca złoży do Zamawiającego jeden komplet dokumentacji, stanowiącej załącznik do wniosku o ww. decyzję, w celu zaopiniowania. Uzyskanie pozytywnej opinii DSDiK do kompletnej dokumentacji jest również warunkiem otrzymania zgody na złożenie wniosku.

Opracowanie dokumentacji powinno odpowiadać wymaganiom rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych. Powyższe zestawienie nie wyklucza konieczności opracowania lub uzyskania dodatkowych dokumentów, analiz, uzgodnień, decyzji itp., koniecznych do prawidłowej realizacji zadania. Wykonawca składając ofertę określi i uwzględni zakres dokumentacji projektowej niezbędnej do uzyskania celu, jakiemu ma służyć.

16. Dodatkowe wymagania Zamawiającego.

1. Mapę do celów projektowych w skali 1: 500, należy wykonać zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami i warunkami technicznymi, m. in. ustawą z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 276 z późn. zm.) oraz rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 9 listopada 2011 r. w sprawie standardów technicznych wykonywania geodezyjnych pomiarów sytuacyjnych i wysokościowych oraz opracowywania i przekazywania wyników tych pomiarów do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego (Dz. U. z 2011 r. Nr 263, poz. 1572) i rozporządzeniem Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 21 lutego 1995 r. w sprawie rodzaju i zakresu opracowań geodezyjno-

kartograficznych oraz czynności geodezyjnych obowiązujących w budownictwie (Dz. U. z 1995 r. Nr 25, poz. 133).

Mapę do celów projektowych należy wykonać w postaci jednostkowej, wektorowej, przyjętej do państwowego zasobu geodezyjno-kartograficznego, na podstawie pomiaru bezpośredniego w terenie lub poprzez wektoryzację rastra mapy (nie dopuszcza się mapy jednostkowej w postaci rastrowej lub hybrydowej). Mapę do celów projektowych należy opracować w skali 1:500. Mapa w swojej treści powinna zawierać przebieg projektowanych i uzgodnionych przez właściwy PZUDP sieci uzbrojenia terenu lub informacje o braku uzgodnienia w zakresie objętym opracowaniem, a także istniejące ogrodzenia oraz drzewa i krzewy. Przy opracowywaniu mapy dla celów projektowych należy szczególną uwagę zwrócić na staranne wpasowanie warstwy ewidencji gruntów. Jest to istotne przy ustalaniu, które działki zajęte zostaną pod projektowaną inwestycję. Jeżeli linie rozgraniczające inwestycję zostaną poprowadzone wzdłuż istniejących granic, to punkty załamania tych granic muszą być określone na podstawie jednoznacznych danych geodezyjnych lub wznowione i pomierzone bezpośrednio. Sposób ustalenia współrzędnych linii granicznych powinien być opisany w legendzie mapy do celów projektowych. Zamawiającemu należy dostarczyć jeden oryginalny, poświadczony przez właściwy miejscowy ośrodek dokumentacji geodezyjno - kartograficznej egzemplarz mapy, oraz mapę w postaci numerycznej w formacie DWG, DXF i PDF na nośniku danych CD-R lub DVD. Mapa powinna być właściwie skalibrowana i osadzona na współrzędnych.

2. Ustalenie geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych należy opracować w formie Opinii geotechnicznej, Dokumentacji badań podłoża gruntowego, Projektu geotechnicznego i Dokumentacji geologiczno-inżynierskiej, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. U. z 2012 r. Poz. 463). Zakres badań geotechnicznych i geologicznych, w zależności od ustalonej kategorii geotechnicznej, powinien być zgodny z ww. rozporządzeniem, z Wytycznymi wykonywania badań podłoża gruntowego na potrzeby budownictwa drogowego (GDDKiA, 2019) oraz z ustawą z dnia 9 czerwca 2012 r. Prawo geologiczne i górnicze. W zakresie badań i oznaczeń właściwości fizyczno-mechanicznych gruntów i skał wymaga się od Wykonawcy dokumentacji podania parametrów mierzonych oraz wyprowadzonych (zgodnie z definicją zawartą w PN-EN 1997-2) dla wydzielonych warstw geologiczno-inżynierskich i/lub serii litologiczno-genetycznych. Zamawiający nie dopuszcza podawania parametrów fizycznomechanicznych gruntów na podstawie normy PN-B-03020:1981.

Określenie warunków gruntowo-wodnych należy wykonać zgodnie z Katalogiem typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i pósztywnych (GDDKiA, 2014). Cechy gruntu w podłożu konstrukcji nawierzchni należy określić laboratoryjnie. Zamawiający wymaga przedstawienia do akceptacji Programu badań geotechnicznych przed przystąpieniem do ustalania geotechnicznych warunków posadowienia, a także Projektu robót geologicznych przed jego zatwierdzeniem w odpowiednim organie administracji geologicznej.

3. Dla działek, które ulegną podziałowi dla potrzeb Inwestycji należy wykonać projekty podziału (po 6 egzemplarzy dla każdej działki) po uprzedniej akceptacji linii rozgraniczających przez Zamawiającego.

Zakres zadania obejmuje wykonanie projektów podziału działek do decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wraz z wykonaniem wykazu zmian gruntowych dotyczących przedmiotowych działek oraz uzyskanie decyzji ZRID. Podziału nieruchomości należy dokonać zgodnie z projektowanymi liniami rozgraniczającymi teren inwestycji, które podlegają akceptacji przez Zamawiającego.

W związku z tym linie rozgraniczające powinny być projektowane z uwzględnieniem uwarunkowań dotyczących podziałów nieruchomości. Z uwagi na powyższe, do wniosku o wydanie decyzji ZRID wymagana jest ścisła współpraca projektantów z bezpośrednimi wykonawcami podziałów nieruchomości.

Ponadto projekty podziałów nieruchomości (mapy podziałowe) powinny być przedłożone Zamawiającemu do wglądu jeszcze przed ich przyjęciem do zasobu geodezyjnego i kartograficznego w celu dokonania ich szczególnej weryfikacji przez Zamawiającego. Mapy zawierające projekty podziału nieruchomości, stanowiące załącznik do wniosku o wydanie decyzji ZRID muszą być opatrzone klauzulą PODGiK, świadczącą o uprzednim ich przyjęciu do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego. Mapy te winny uwzględniać wszystkie nieruchomości objęte liniami rozgraniczającymi teren inwestycji, tj. również działki ewidencyjne objęte liniami rozgraniczającymi w całości, nawet w przypadkach, gdy samodzielnie stanowią odrębną nieruchomość. Mapy podziałowe winny zawierać wykazy zmian gruntowych z wyraźnym wyróżnieniem działek niezbędnych do realizacji inwestycji oraz wykazy synchronizacyjne stanu prawnego nieruchomości wykazanego w katastrze nieruchomości ze stanem uwidocznionym w księgach wieczystych. Na zajęcia czasowe gruntów dla realizacji badań geologicznych należy uzyskać zgody właścicieli działek.

Wykonać zbiorczy wykaz zmian gruntowych dla dzielonych działek potwierdzony przez Powiatowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej. Zamawiający wymaga przeprowadzenia stabilizacji punktów podziałowych zgodnie z prawem geodezyjnym oraz stosownymi, obowiązującymi instrukcjami geodezyjnymi. Koszty związane z podziałem działek są ujęte w kosztach wartości projektu z uwzględnieniem wszystkich uwarunkowań wynikających ze specyfikacji projektowych obiektów.

4. Jeżeli będzie niezbędne wykonanie Raportu oddziaływania na środowisko, Wykonawca przeprowadzi konsultacje społeczne z mieszkańcami i właścicielami działek, które zostaną przejęte pod pas drogowy w trakcie przygotowywania przedmiotu zamówienia. Termin przeprowadzenia konsultacji zostanie uzgodniony z Zamawiającym. Wykonawca sporządzi i prześle Zamawiającemu kopie protokołów ze spotkań wraz z kopią całości dodatkowej dokumentacji związanej z konsultacjami.

5. Należy sporządzić i uzyskać wszystkie niezbędne dokumenty i materiały umożliwiające uzyskanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID), zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t. j. Dz. U. z 2018 r. Poz. 1474).

6. Specyfikacje Techniczne Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych należy wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (t. j. Dz. U. z 2013 r. Poz. 1129, z późn. zm.).

7. Zakres informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia powinien odpowiadać rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. z 2003 r. Nr 120, poz. 1126 z późn. zm.).

8. Część kosztowa powinna określać koszty robót budowlanych dla przedmiotowego zadania wraz ze Zbiorczym Zestawieniem Kosztów, zgodnie z asortymentem robót lub innymi wymaganiami Zamawiającego. Obliczone koszty inwestycji powinny być aktualne na dzień ostatecznego przyjęcia dokumentacji przez Zamawiającego. Wykonanie części kosztowej powinno odpowiadać wymaganiom rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określenia

metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 130, poz. 1389). Część kosztową należy opracować w podziale na przedmiar robót, kosztorys inwestorski i kosztorys ofertowy z uwzględnieniem możliwości etapowania robót budowlanych.

9. W ramach zlecenia należy opracować dokumentację projektową, wraz z uzyskaniem wymaganych opinii, uzgodnień i decyzji w tym ostatecznej decyzji ZRID, umożliwiającej przeprowadzenie procedury przetargowej na zrealizowanie przedmiotowego zadania, oraz jego realizację i przyjęcie do użytkowania. Ponadto wykonawca przekaze wszystkie opracowania w wersji elektronicznej zarówno w plikach zgodnych z programami, w których zostały opracowane (wersje edytowalne) oraz wersję bez możliwości edycji w formacie PDF. Każdy tom opracowania powinien być zapisany do pojedynczego pliku w formacie PDF – nazwa pliku powinna odzwierciedlać temat i zakres konkretnego pliku. Pliki muszą być zoptymalizowane pod względem rozmiaru (wielkość pojedynczego pliku nie może przekraczać 50 MB), jakość skanowanych lub generowanych dokumentów, rysunków technicznych i zdjęć powinny umożliwiać odczytanie wszystkich detali i cech, a jednocześnie uwzględniać i nie przekraczać rzeczywistej rozdzielczości biurowych urządzeń do wyświetlania i powielania danych. Kompletną dokumentację w postaci elektronicznej należy dostarczyć w 3 egzemplarzach na nośnikach optycznych (płyty CD/DVD).

17. Wymagania dla Wykonawcy.

W celu zapewnienia możliwości monitorowania postępu prac projektowych, Wykonawca przedstawi Zamawiającemu do zatwierdzenia „**Harmonogram terminowo-rzeczowo-finansowy prac projektowych**”. Aktualizacja „*Harmonogramu ...*” powinna odbywać się wg następującej procedury: Wykonawca zobowiązany jest przedłożyć pierwszy „*Harmonogram...*” w terminie 14 dni od daty podpisania Umowy. Pierwszy „*Harmonogram...*” będzie odpowiadał nw. wymaganiom i będzie zawierał wszystkie istotne postanowienia, które zostały złożone wraz z Ofertą Wykonawcy. W „*Harmonogramie...*” Wykonawca przedstawi: poszczególne elementy opracowań projektowych, kolejność, w jakiej Wykonawca proponuje je realizować, terminy i czas wykonania poszczególnych elementów opracowań projektowych takich jak: mobilizacja, analiza materiałów wyjściowych, zebranie danych archiwalnych, pomiary, badania, ekspertyzy, prace projektowe (opisy, rysunki, obliczenia), uzgodnienia, zatwierdzenia, prezentacje, opinie, sprawdzenia, uzupełnienia, poprawki,

odbiór, zatwierdzenie, rezerwy czasowe na prace i zdarzenia nieprzewidziane, Wykonawca będzie wykonywał dokumentację projektową zgodnie z zatwierdzonym przez Zamawiającego „*Harmonogramem...*”. W razie zaistnienia zmian w realizacji harmonogramu prac projektowych, Wykonawca dokona jego aktualizacji na własny koszt. Zatwierdzenie „*Harmonogramu...*” przez Zamawiającego nie zwolni Wykonawcy ze zobowiązań Umowy.

18. Inne wymagania.

W dokumentacji nie należy umieszczać nazw producentów i nazw handlowych produktów, a materiały należy opisać przez podanie istotnych parametrów. Wykonawca wraz z dokumentacją projektową przekaże Zamawiającemu na nośniku elektronicznym całość Dokumentacji.

Dokumentację projektową należy odpowiednio skompletować w oddzielnych teczkach z rączką z wykazem zawartości teczki lub odpowiednio opisanych segregatorach. W toku opracowania dokumentacji projektowej Wykonawca zobowiązany będzie do: uzyskania w imieniu Inwestora wszystkich niezbędnych informacji, warunków technicznych, opinii, uzgodnień, decyzji i pozwoleń i konsultowania na bieżąco z Zamawiającym wynikających z nich rozwiązań, również pod względem konsekwencji finansowych. Pierwsze spotkanie powinno się odbyć z inicjatywy Wykonawcy. Przekazywania do Zamawiającego – w wersji elektronicznej (PDF) – kopii wszystkich wystąpień o uzyskanie ww. informacji, warunków technicznych, opinii, uzgodnień, decyzji i pozwoleń, wraz z załącznikami do tych wystąpień, nie później niż 7 dni od daty wystąpienia.

W trakcie postępowania przetargowego na roboty budowlane Wykonawca zobowiązany jest do udzielania odpowiedzi na pytania oferentów w terminie nie dłuższym niż 3 dni robocze. Rozwiązania projektowe winny być zgodne z obowiązującymi przepisami, aktualną wiedzą i zasadami sztuki budowlanej, a jednocześnie najbardziej racjonalne ze względów ekonomicznych i środowiskowych. Zamawiający opiniuje wszelkie założenia projektowe przed przekazaniem ich do dalszych uzgodnień. Dokumentacja powinna uzyskać pozytywną opinię Zespołu Oceny Projektów (ZOP) przy DSDiK.

Realizacja zamówienia podlega prawu polskiemu. Wykonawca zobowiązany jest do realizacji zamówienia zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Należy wykonywać obowiązki wynikające z norm prawnych warunkujących i określających realizację przedmiotu zamówienia, zgodnie z wymaganiami Zamawiającego.

Stosowanie dodatkowych opracowań Wykonawca zobowiązany jest do realizacji zamówienia z wykorzystaniem opracowań zgodnie z poniższym wykazem. Przedstawiony wykaz opracowań określa obowiązujące Wykonawcę uwarunkowania oraz wymagania dotyczące zakresu zamówienia. Wykonawca jest zobowiązany wypełnić wszelkie wymagania określone w poniższych dokumentach, a w szczególności wymagania dotyczące projektowania i wykonywania inwestycji, o ile nie stoją one w sprzeczności z obowiązującymi przepisami, w tym techniczno-budowlanymi.

W okresach miesięcznych w terminach zaproponowanych przez Wykonawcę i uzgodnionych ze stronami przewiduje się Rady Techniczne, na których będą omawiane rozwiązania projektowe. Z posiedzeń Rad Technicznych Wykonawca będzie miał obowiązek sporządzenia i uzgadnia notatek z ich uczestnikami.

Miejsca posiedzeń Rad Technicznych Wykonawca będzie każdorazowo uzgadniał z Zamawiającym, przy czym obligatoryjnie jedno posiedzenie na kwartał powinno się odbywać w siedzibie DSDiK we Wrocławiu przy ul. Krakowskiej 28.

Wykonawca wprowadzi dane projektowe (opracowany projekt) ewidencji drogowej do systemu ERGO użytkowanego przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu poprzez aplikację webową "Aktualizacja Danych Ewidencji Drogowej". Dostęp do aplikacji zapewni DSDiK na komputerze Wykonawcy, wymagana przeglądarka internetowa i dostęp do Internetu.

19. Przepisy prawne i normy związane.

Przedstawiony wykaz aktów prawnych ma charakter otwarty, nie stanowi katalogu zamkniętego. Wykaz aktów prawa nie wyłącza konieczności przestrzegania innych niewymienionych poniżej przepisów, o ile w trakcie realizacji zamówienia będą one miały zastosowanie. Poniższy wykaz nie wyłącza konieczności przestrzegania przepisów, które wejdą w życie po dniu składania ofert.

1. Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2018 r., poz.1474, z późn. zm.);
2. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2017r., poz.2222 z późn. zm.);
3. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016r, poz. 124, z późn zm.);

4. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63, poz. 735, z późn. zm.);
4. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. 2018r. poz.1202, z późn. zm.);
5. Katalog typowych konstrukcji nawierzchni sztywnych stanowiący załącznik do Zarządzenia nr 30 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16 czerwca 2014 roku.
6. Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych stanowiący załącznik do Zarządzenia nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16 czerwca 2014 roku.
7. Instrukcje techniczne obowiązujące w wykonawstwie geodezyjnym wydane przez Główny Urząd Geodezji i Kartografii (GUGiK) i Głównego Geodetę Kraju.
8. PN-EN 1997-1:2008 Eurokod 7 Projektowanie geotechniczne. Część 1. Zasady ogólne.
9. PN-EN 1997-2:2009 Eurokod 7 Projektowanie geotechniczne. Część 2. Rozpoznanie i badanie podłoża gruntowego.
10. PN-EN ISO 14688-1:2018 Rozpoznanie i badania geotechniczne. Oznaczanie i klasyfikowanie gruntów. Część 1: Oznaczanie i opis.
11. PN-EN ISO 14688-2:2018 Rozpoznanie i badania geotechniczne. Oznaczanie i klasyfikowanie gruntów. Część 2: Zasady klasyfikowania.
12. PN-B-04452:2002 Geotechnika. Badania polowe.
13. PN-B-04481:1988 Grunty budowlane. Badania próbek gruntu.
14. PN-B-02479:1998 Geotechnika. Dokumentowanie geotechniczne. Zasady ogólne.
15. PN-B-02481:1998 Geotechnika. Terminologia podstawowa, symbole litrowe i jednostki miar.
16. PN-B-02482:1983 Fundamenty budowlane. Nośność pali i fundamentów palowych.
17. PN-B-03010:1983 Ściany oporowe. Obliczenia statyczne i projektowanie.
18. PN-S-10030:1985 Obiekty mostowe. Obciążenia.
19. PN-S-10042:1991 Obiekty mostowe. Konstrukcje betonowe, żelbetowe i sprężone. Projektowanie.

20. PN-S-10040:1999 Obiekty mostowe. Konstrukcje betonowe żelbetowe i sprężone. Wymagania i badania.
21. PN-B-02480:1986 Grunty budowlane. Określenia, symbole, podział i opis gruntów.
22. PN-B-03020:1981 Grunty budowlane. Posadowienie bezpośrednie budowli. Obliczenia statyczne i projektowanie.
23. Załącznik do zarządzenia Nr 11 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 19 września 2003 roku. w sprawie wprowadzenia do stosowania „Katalogu Zabezpieczeń Powierzchniowych Drogowych Obiektów Inżynierskich. Część I – wymagania”;
24. Katalog detali mostowych opracowany przez GDDKiA Warszawa – wydanie II z 2002 roku.
25. Zarządzenie nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 23 kwietnia 2010 roku w sprawie wytycznych stosowania drogowych barier ochronnych na drogach krajowych.
22. Załącznik do zarządzenia Nr 47 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 10 sierpnia 2011 roku dotyczącego wykonywania badań pod próbnym obciążeniem drogowych obiektów mostowych.
23. Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych. Część I i II. GDDP, Warszawa 2001 roku.
24. Zasady ochrony środowiska w drogownictwie - GDDP, Warszawa 1999 roku.
25. Instrukcja badań podłoża gruntowego budowli drogowych i mostowych. Część 1 i 2. GDDP Warszawa 1998 roku.
26. Wytyczne wykonywania badań podłoża gruntowego na potrzeby budownictwa drogowego stanowiący załącznik do Zarządzenia nr 22 Generalnego dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 27 czerwca 2019 roku.
27. Rozporządzenia Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego z dnia 10 lipca 2007 r. w sprawie określenia granic Pomnika Zagłady, na obszarze którego jest położone Muzeum Gross-Rosen w Rogoźnicy, oraz obszaru i granic jego strefy ochronnej (Dz.U. 2007 nr 134 poz. 943)