

## **OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA**

Dla zadania:

### ***OPRACOWANIE DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ DLA ZADANIA " Skomunikowanie A-4 z S-5 – budowa obwodnicy Obornik Śląskich "***

#### **Lokalizacja i program zadania inwestycyjnego**

Zadanie realizowane w centralnej części województwa dolnośląskiego, w obszarze powiatu trzebnickiego na terenie Gminy Oborniki Śląskie. Planowana Obwodnica stanowi fragment łącznika aglomeracyjnego pomiędzy autostradą A4 a drogą ekspresową S5, tworzącego Obwodnicę Aglomeracji Wrocławia.

#### **Nazwa i kody CPV:**

Usługi inżynierii projektowej: 71320000-7

#### **Nazwa i adres Zamawiającego:**

Gmina Oborniki Śląskie ul. Trzebnicka 1, 55-120 Oborniki Śląskie

Na podstawie Porozumienia zawartego z Województwem Dolnośląskim

**WROCŁAW SIERPIEŃ 2021**

**SPIS TREŚCI:**

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

## **1. Opis zadania inwestycyjnego**

### **1.1. Lokalizacja i program zadania inwestycyjnego**

Budowa łącznika aglomeracyjnego pomiędzy A4 a S5 jest wpisana do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Dolnośląskiego. Projekt ma znaczenie strategiczne dla regionu, ponieważ przyczyni się do stworzenia nowego układu drogowego łączącego drogi krajowe z drogami wojewódzkimi i pozwoli na szybsze i bezpieczniejsze połączenie pomiędzy lokalnymi ośrodkami, a także z pozostałymi obszarami województwa, bez konieczności przejeżdżania przez miasto Wrocław.

W latach 2009-2013 zostały przeprowadzone prace projektowe dla przedsięwzięcia „Połączenie drogi wojewódzkiej nr 340 z miejscowości Bukowice z drogą S5 w węźle Trzebnica w ramach zadania pt. Koncepcja Skomunikowania A4 z S5”. Droga objęta ww. opracowaniem przebiega przez gminy Brzeg Dolny, Oborniki Śląskie i Trzebnicę, natomiast przedmiotowa obwodnica znajduje się zarówno na terenie miejskim, jak i wiejskim, Gminy Oborniki Śląskie (patrz rys. Nr 1).



Rys. nr 1.

## 1.2. Przedmiot zamówienia.

Przedmiotem zamówienia jest opracowanie kompletnej dokumentacji projektowej 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 obejmować odcinek obwodnicy przebiegający :

- od skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 340 (km 13+300<sup>(^)</sup>) z istniejącą drogą gminną w pobliżu msc. Jary. Dalej biegnącą w kierunku linii kolejowej relacji Wrocław- Poznań , której przekroczenie należy zaprojektować jako bezkolizyjne w dwóch poziomach na wiadukcie. W projekcie należy uwzględnić łącznicą do połączenia z DW 342. Powrót na DW 340 (km 6+940<sup>(^)</sup>) Wilczyn poprzez skrzyżowanie typu rondo .

Zamawiający stwierdza, iż Wykonawca w cenie ofertowej nie powinien uwzględniać pełnienia Nadzoru Autorskiego.

<sup>(^)</sup> – kilometraże w ten sposób oznaczone, odnoszą się do trasy wyznaczonej w koncepcji.

## 1.3. Cel i zakładany efekt zadania inwestycyjnego

Projekt ma znaczenie strategiczne dla regionu, ponieważ przyczyni się do stworzenia nowego układu drogowego łączącego drogi krajowe z drogami wojewódzkimi i pozwoli na szybsze i bezpieczniejsze połączenie pomiędzy lokalnymi ośrodkami, a także z pozostałymi obszarami województwa, bez konieczności przejeżdżania przez miasto Wrocław.

Budowa nowoczesnej drogi to również:

- poprawa bezpieczeństwa użytkowników dróg
- zwiększenie przepustowości i swobody ruchu na drogach wojewódzkich i przyległych
- 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:

- odcinka drogi wojewódzkiej nr 340 długości **ok. 6,4 km** rozpoczynającego się rondem k/m Wilczyn w km 6+940<sup>(^)</sup>, a kończącego się w pobliżu skrzyżowania z drogą gminną stanowiącą dojazd do m. Jary (koniec projektowanej obwodnicy ok. km 13+300<sup>(^)</sup>) do ponownego włączenia się w stary przebieg DW 340. Planowana lokalizacja obwodnicy przebiega po południowej stronie miejscowości Oborniki Śląskie i pokazana jest na rys. nr 1
- wiaduktu drogowego nad linią kolejową Wrocław – Poznań nr E 59 ( km 9+346<sup>(^)</sup> )
- łącznika obwodnicy z drogą DW nr 342 relacji Wrocław - Oborniki Śląskie i do obsługi miejscowości Oborniki Śląskie
- łącznika od skrzyżowania obwodnicy z drogą gminną 102520D prowadzącą do miejscowości Jary do dotychczasowej drogi wojewódzkiej nr 340, po śladzie drogi gminnej, wraz ze skrzyżowaniem
- oświetlenia drogowego na skrzyżowaniach
- ekranów akustycznych wraz z osłonami
- odwodnienia drogi
- budowę urządzeń ochrony środowiska
- budowę lub przebudowę istniejącej infrastruktury
- budowę obiektów inżynierskich (przepusty, przejścia dla zwierząt, wiadukt nad linią kolejową)
- usunięcie kolizji z sieciami
- budowę kanałów technologicznych
- wycinkę drzew i krzewów bezpośrednio zagrażających bezpieczeństwu na drodze oraz kolidujących z projektowaną inwestycją

## **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.**

Inwestycję zaprojektować przyjmując następujące parametry techniczne:

- Klasa techniczna - G 1/2 ( główna )
- Prędkość projektowana w terenie zabudowanych - V-50 km/h
- Prędkość projektowana poza terenem niezabudowanym - V-70 km/h
- Prędkość miarodajna na terenie niezabudowanym - V-90/km/h
- Szerokość jezdni - 7,0 m
- utwardzone pobocze 0,5 m ( opaska )
- Przekrój drogi - 1x2 ( jedna jezdni z dwoma pasami ruchu )

Pozostałe parametry przyjąć dla powyższej klasy technicznej zgodnie z obowiązującymi przepisami.

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:

- wiadukt nad linią kolejową (W1);
- przepusty (P)
- przejścia dla zwierząt (PD,PG)

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 ujednoliceniu 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 <sup>(^)</sup>	Parametry	Rodzaj konstrukcji
[-]	[-]	[km]	[m]	[-]
1	P - 6	7+881	dł. 15 m – śr. min. 1000 mm	prefabrykowane elementy skrzynkowe
2	P - 7	9+112	dł. 15 m – śr. min. 1000 mm	prefabrykowane elementy skrzynkowe
3	W1*	9+346	dł. 240 m – szer. min 14 m	belki prefabrykowane
4	P - 8	11+268	dł. 15 m – śr. min. 1000 mm	prefabrykowane elementy skrzynkowe
5	P - 9	11+355	dł. 15 m – śr. min. 1000 mm	prefabrykowane elementy skrzynkowe
6	PG -3	12+395	szer. min. 2 m – wys. min. 1,5m	prefabrykowane elementy skrzynkowe
7	P - 10	12+536	szer. min. 2 m – wys. min. 1,5m	prefabrykowane elementy skrzynkowe
8	PD - 1	12+572	szer. min. 2 m – wys. min. 1,5m	prefabrykowane elementy skrzynkowe
9	PD - 2	13+210	szer. min. 2 m – wys. min. 1,5m	prefabrykowane elementy skrzynkowe

**Uwaga:**

Podane wyżej rodzaje konstrukcji obiektów inżynierskich należy traktować jako przykładowe, parametry obiektów docelowo powinny odpowiadać wymaganiom Załącznika nr 1 do Decyzji środowiskowej.

(\*) Wiadukt W1 nad linią kolejową nr E59 należy zaprojektować wraz z zapewnieniem korytarza dla zwierząt dużych, średnich i małych pod wiaduktem, zgodnie z wymaganiami Decyzji środowiskowej.

**3. Materiały pomocnicze dla Wykonawcy.**

Zamawiający wraz z Opiszem Przedmiotu Zamówienia udostępnia, jako dokument pomocniczy dla Wykonawcy (w celach poglądowych), niestanowiący opisu przedmiotu zamówienia opracowanie: KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA: **POŁĄCZENIE DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 340 W MIEJSCOWOŚCI BUKOWICE Z DROGĄ S5 W WĘŻLE TRZEBNICA** ramach zadania „**KONCEPCJA SKOMUNIKOWANIA A4 Z S5 WRAZ Z BUDOWA OBWODNICZY OBORNIAK ŚLĄSKICH**”, opracowaną przez „BIPROGEO - PROJEKT” Sp. z o. o. ul. Bukowskiego 2, 52-418 Wrocław we wrześniu 2011 r. na zlecenie Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu, zwanym dalej „**KIP**”.

**4. Materiały obowiązujące dla Wykonawcy.**

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



- DECYZJĘ Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu nr WOOŚ.4210.31.2013.BZ.35 z dnia 29 grudnia 2016 r. , ustalającą środowiskowe uwarunkowania dla ww. przedsięwzięcia , zwanej dalej „ **decyzją środowiskową** ”

- „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](https://www.irt.wroc.pl/strona-273-standardy_projektowe_i_wykonawcze_dla.html)

## **5. Termin realizacji zamówienia.**

Termin realizacji zamówienia ustala się na **20 ( dwadzieścia ) miesięcy od dnia podpisania umowy.**

## **6. Istniejące zagospodarowanie terenu.**

Zagospodarowanie i użytkowanie terenu scharakteryzowano w materiałach do OPZ obowiązujących Wykonawcę, tj. w ww. „**decyzji środowiskowej**”.

## **7. Istniejąca zielen.**

Zasadniczo projektowana droga przebiega poza terenami cennymi przyrodniczo i na etapie opracowania „**KIP**” nie stwierdzono obszarów Natura 2000.

Dalsze informacje odnośnie istniejącej zieleni oraz ewentualnych stanowisk przyrodniczych wraz z określeniem sposobu ich ochrony wymagają przeprowadzenia szczegółowych analiz na etapie projektowym. Szczegółowe zalecenia i warunki kompensacji przyrodniczej zawarte są w „**decyzji środowiskowej**” rozdz. IV.

## **8. Terenowe uwarunkowania realizacyjne.**

### **8.1. Warunki wynikające z dokumentów planistycznych: *Gmina – Oborniki Śląskie.***

Gmina Oborniki Śląskie 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. Teren pod planowaną inwestycję objęty jest planem zagospodarowania przestrzennego, przyjęty Uchwałą Rady Miejskiej w Obornikach Śląskich z dnia 7 lipca 2005 r. „*W sprawie miejscowego zagospodarowania przestrzennego.*” Zgodnie z dokumentami planistycznymi korytarz drogi został poprowadzony przez tereny leśne, z zachowaniem strefy buforowej pomiędzy projektowanym terenem zabudowy jednorodzinnej, który obecnie użytkowany jest rolniczo.

## 8.2. Informacje o wydanych decyzjach pozwoleń na budowę i warunkach zabudowy.

W ramach koncepcji 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.

## 9. Opis trasy.

### Wariant tzw. czerwony – opis trasy.

W trakcie prac przygotowawczych i opracowania „KIP” przyjęto do realizacji tzw. „**wariant czerwony**” (podświetlony na żółto na rys nr 1).

Projektowany odcinek zaczyna się od skrzyżowania typu rondo na drodze wojewódzkiej nr 340 w pobliżu m. Wilczyn. Następnie przecina drogę wojewódzką nr 342 łączącą Wrocław z Obornikami Śląskimi i wiaduktem drogowym przekracza linię kolejową Wrocław – Poznań nr E 59 ( km 9+346 ). Dalej biegnie do skrzyżowania DW 340 z drogą gminną prowadzącą do m. Jary.

Na wymienionym odcinku obwodnicy należy zaprojektować :

- ww. obiekty inżynierskie,
- usunięcie kolizji z sieciami,
- oświetlenie drogowe na skrzyżowaniach
- odwodnienie drogi
- budowę urządzeń ochrony środowiska
- budowę ekranów wraz z osłonami
- budowę lub przebudowę istniejącej infrastruktury
- budowę kanałów technologicznych

W przedstawionym wariantcie obwodnicy Obornik Śląskich nie występują obiekty wymagające sporządzenia projektu rozbiórek.

**Przebieg trasy i rozwiązania techniczne mogą zostać skorygowane za zgodą Zamawiającego oraz po uzyskaniu pozytywnej opinii Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu, lecz wprowadzane korekty nie mogą powodować zmiany wydanej Decyzji środowiskowej.**

## 10. Projektowana konstrukcja nawierzchni.

Dla 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 obwodnicy Obornik Śląskich. W celu prawidłowego

zaprojektowania konstrukcji drogi oraz posadowienia konstrukcji inżynierskich należy wykonać badania geologiczne służące do opracowania opinii lub dokumentacji geologiczno-inżynierskiej do określenia warunków wodno - gruntowych pozwalających na prawidłowe zaprojektowanie konstrukcji drogi i obiektów mostowych .

#### Drogi serwisowe:

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

### **11. Projektowane odwodnienie.**

Wstępne rozpoznanie hydrologiczne terenu wskazuje, że projektowana inwestycja przebiega poza obszarami występowania głównych Zbiorników Wód Podziemnych.

Na odcinku 7+600<sup>(^)</sup> – 8+405<sup>(^)</sup> należy zastosować szczelny system odwodnienia drogi w postaci kanalizacji deszczowej. Przed wylotem do kanalizacji do cieków zamontować separatory substancji ropopochodnych wraz z osadnikiem. Na pozostałych odcinkach drogi wody odprowadzać do przydrożnych rowów trawiastych. Szczegółowe zalecenia zawarte są w „*decyzji środowiskowej*” rozdz. III.

### **12. Projektowane oświetlenie.**

W ramach inwestycji przewiduje się budowę oświetlenia drogowego na projektowanych 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. Do oświetlenia zastosować lampy LED lub lampy niskosodowe o jak najniższym natężeniu światła i o niskiej wartości promieniowania UV, z odpowiednio ukształtowanymi kloszami kierującymi światło na drogę i zapobiegającymi nadmiernemu rozpraszaniu światła.

### **13. Infrastruktura techniczna w pasie drogowym niezwiązana z drogą.**

Planowana obwodnica krzyżuje się z sieciami powodując kolizje, które należało będzie zlikwidować na etapie opracowania dokumentacji projektowej.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami należy zaprojektować kanał technologiczny.

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 i nie mogą powodować zmian w Decyzji środowiskowej.**

#### **14. Organizacja ruchu.**

Należy opracować docelowy projekt organizacji ruchu. 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 odślonięty 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.

Przyjęcie konkretnych rozwiązań projektowych w tym skrzyżowań nastąpi na etapie opracowania projektu. Proponowane rozwiązanie projektowe powinno wynikać z analizy natężenia i struktury ruchu na skrzyżowaniu oraz na podstawie opinii uzyskanych w trakcie opracowania projektu.

Przed złożeniem wniosku o Zezwolenie na Realizację Inwestycji Drogowej (ZRID) lub 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.

## **15. Ochrona środowiska.**

### **15.1. Ustalenie lokalizacji i parametrów urządzeń ochrony środowiska**

Parametry urządzeń ochrony środowiska należy zaprojektować zgodnie z „*decyzją środowiskową*” rozdz. III. Odwodnienie drogi należy oprzeć na systemie rowów drogowych oraz kanalizacji deszczowej z uwzględnieniem wymagań uzyskanej ww. decyzji. 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.). Dla projektowanych rozwiązań należy opracować operat wodno-prawny oraz uzyskać niezbędne uzgodnienia i pozwolenie wodno – prawne .

Należy zaprojektować budowę ekranów akustycznych wraz z osłonami na długości ok. 1400 m w lokalizacji wskazanej na załączonej mapie poglądowej i zgodnej z „*decyzją środowiskową*”

Powyższe wymagania należy uwzględnić w opracowywanej dokumentacji projektowej, a także

zaprojektować wynikające z tego czynności i roboty w ramach wynagrodzenia umownego.

### **15.2. Przedłużenie ważności Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach**

W ramach przedmiotowego zadania należy przygotować dokumentację pozwalającą na uzyskanie przedłużenia do 10 lat ważności decyzji środowiskowej. Stała się ona ostateczna 9 lutego 2017 r.

Zlecenie obejmuje:

#### **1. Opracowanie dokumentacji niezbędnej do przedłużenia ważności decyzji środowiskowej**

Dokumentacja w zakresie niezbędnym do uzyskania stanowiska Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zgodnie z art. 72 ust 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2081) zajęcie ww. stanowiska następuje w drodze postanowienia uwzględniającego informacje na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Biorąc pod uwagę powyższe, wnioskodawca musi udowodnić, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia zawarte w decyzji, uwzględniając przy tym stan środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji. We wniosku należy zawrzeć m. in. informacje czy od czasu wydania decyzji zmieniły się zapisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, czy nie powstały nowe obszary chronione akustycznie, obszary ochronne ujęć wód, obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t. j. Dz. U. z 2018 r. poz. 1614), czy nie pojawiły się nowe siedliska itd. Ponadto należy udowodnić, że zakres planowanego zamierzenia inwestycyjnego nie uległ zmianie i aktualne są warunki zawarte w decyzji.

Wykonanie opracowania wymaga wizji w terenie. Powinno ono zawierać wszystkie ww. informacje oraz odniesienie do każdego warunku z decyzji w formie tabelarycznej (w zakresie ich aktualności).

#### **2. Akceptacja dokumentacji przez Zamawiającego**

Akceptacja nastąpi po uzyskaniu pozytywnych opinii Zamawiającego oraz Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu.

#### **3. Uzyskanie przedłużenia ważności decyzji środowiskowej w formie postanowienia**

Uzyskanie postanowienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu, że

realizacja planowanego przedsięwzięcia objętego aktualną DŚ przebiega etapowo oraz , że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla opracowanej wcześniej koncepcji .

#### **16. 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 oraz projektu wyrębu i projektu nasadzeń kompensacyjnych
4. Projektów Podziału Nieruchomości (PPN)
5. Projektu budowlanego (PB) w tym:
6. Projektu zagospodarowania terenu (PZT) i architektoniczno- budowlanego wszystkich branż (PAB)
7. Projektu technicznego wszystkich branż (PT)
8. Projektu wykonawczego wszystkich branż (PW)
9. Projektu Organizacji Ruchu Docelowego (ORD)
10. Operatu Wodno-prawnego (OWP)
11. Pozwolenia Wodno-prawnego (PWP)
12. Uzyskanej Decyzji o Zezwoleniu na Realizację Inwestycji Drogowej (ZRiD)
13. Uzyskanych innych uzgodnień, opinii, pozwoleń i decyzji niezbędnych do uzyskania decyzji ZRiD
14. Przedmiaru robót (PR) wraz z formularzami ofertowymi
15. 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, jakemu ma służyć.

#### **17. 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 półsztywnych (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. Wykonawca do wyceny kosztów związanych z podziałem powinien przyjąć **73 działki**.

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. Granice w terenie należy stabilizować kamieniami granicznymi. Koszty związane z podziałem działek są ujęte w kosztach wartości projektu z uwzględnieniem wszystkich uwarunkowań wynikających ze specyfikacji projektowych obiektów.

4. 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 Zbiornym 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 prześle 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).

## **18. 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.

## **19. 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 prześle 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. Do tego celu wymagana przeglądarka internetowa i dostęp do Internetu, bez konieczności zakupu dodatkowego oprogramowania lub licencji.

W ramach zamówienia obowiązkiem Wykonawcy (projektanta) będzie także udzielanie odpowiedzi na pytania kierowane do Zamawiającego na etapie postępowania przetargowego na realizację robot budowlanych w ciągu 3 dni roboczych.

## 20. 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.);
5. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. 2018r. poz.1202, z późn. zm.);
6. Katalog typowych konstrukcji nawierzchni sztywnych stanowiący załącznik do Zarządzenia nr 30 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16 czerwca 2014 roku.
7. 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.
8. Instrukcje techniczne obowiązujące w wykonawstwie geodezyjnym wydane przez Główny Urząd Geodezji i Kartografii (GUGiK) i Głównego Geodetę Kraju.
9. PN-EN 1997-1:2008 Eurokod 7 Projektowanie geotechniczne. Część 1. Zasady ogólne.
10. PN-EN 1997-2:2009 Eurokod 7 Projektowanie geotechniczne. Część 2. Rozpoznanie i badanie podłoża gruntowego.
11. PN-EN ISO 14688-1:2018 Rozpoznanie i badania geotechniczne. Oznaczanie i klasyfikowanie gruntów. Część 1: Oznaczanie i opis.
12. PN-EN ISO 14688-2:2018 Rozpoznanie i badania geotechniczne. Oznaczanie i klasyfikowanie gruntów. Część 2: Zasady klasyfikowania.
13. PN-B-04452:2002 Geotechnika. Badania polowe.
14. PN-B-04481:1988 Grunty budowlane. Badania próbek gruntu.

15. PN-B-02479:1998 Geotechnika. Dokumentowanie geotechniczne. Zasady ogólne.
16. PN-B-02481:1998 Geotechnika. Terminologia podstawowa, symbole litrowe i jednostki miar.
17. PN-B-02482:1983 Fundamenty budowlane. Nośność pali i fundamentów palowych.
18. PN-B-03010:1983 Ściany oporowe. Obliczenia statyczne i projektowanie.
19. PN-EN 1990:2004 Podstawy projektowania konstrukcji
20. PN-EN 1991-2:2007 Oddziaływania na konstrukcje -- Część 2: Obciążenia ruchome mostów
21. PN-EN 1992-2:2010 Projektowanie konstrukcji z betonu -- Część 2: Mosty z betonu -- Obliczanie i reguły konstrukcyjne
22. PN-EN 1994-2:2010 Projektowanie konstrukcji zespolonych stalowo-betonowych -- Część 2: Reguły ogólne i reguły dla mostów
23. PN-S-10040:1999 Obiekty mostowe. Konstrukcje betonowe żelbetowe i sprężone. Wymagania i badania.
24. PN-B-02480:1986 Grunty budowlane. Określenia, symbole, podział i opis gruntów.
25. PN-B-03020:1981 Grunty budowlane. Posadowienie bezpośrednie budowli. Obliczenia statyczne i projektowanie.
26. 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”;
27. Katalog detali mostowych opracowany przez GDDKiA Warszawa – wydanie II z 2002 roku.
28. 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.
29. 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.
30. Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych. Część I i II. GDDP, Warszawa 2001 roku.
31. Zasady ochrony środowiska w drogownictwie - GDDP, Warszawa 1999 roku.
32. Instrukcja badań podłoża gruntowego budowli drogowych i mostowych. Część 1 i 2. GDDP Warszawa 1998 roku.

33. 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.