

ZAŁĄCZNIK

**Szczegółowe wytyczne techniczne
do opracowania dokumentacji projektowej
rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 303 w m. Grójec Wielki
wraz z budową mostu przez rzekę Obrę**

Luty 2018

Szczegółowe wytyczne techniczne do opracowania dokumentacji projektowej na rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 303 w m. Grójec Wielki wraz z budową mostu przez rzekę Obrę.

1. Planowana inwestycja zlokalizowana jest na terenie gminy Siedlec. Zakres inwestycji:
 - rozbiórka istniejącego obiektu,
 - budowa nowego mostu (w miejscu istniejącego) z dojazdami do obiektu,
 - projekt tymczasowego obiektu mostowego na czas budowy z zapewnieniem ciągłości ruchu pieszego i z możliwością prowadzenia ruchu pojazdów do 3,5t (wahadłowo), obiekt tymczasowy powinien spełniać wymagania: szerokość pasa drogowego min. 3,5 m, szerokość chodnika 2,0 m.
 - rozbudowa drogi na odcinku terenu zabudowanego m. Grójec Wielki od km ok. 28+370 do km ok. 28+840 (dł. ok 0,47 km).

Inwestycja będzie realizowana na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych – Dz. U. 2017 poz. 1496 ze zmianami

2. Parametry techniczne

Droga na odcinkach dojazdów do mostu	
klasa drogi	G
prędkość projektowa	Vp = 50 km/h w terenie zabudowanym
prędkość miarodajna	Vm = 60 km/h
obciążenie nawierzchni	115 kN
szerokość nawierzchni	7,00 m (przekrój uliczny)
szerokość pasa ruchu	3,50 m
szerokość ścieżki rowerowej z dopuszczeniem ruchu pieszych	2,50 m
szerokość chodnika	2,0 m
kategoria ruchu	KR 3 (obliczenie kategorii ruchu przez Projektanta po zbadaniu rzeczywistego natężenia ruchu)

3. Zakres drogi powinien obejmować:
 - poszerzenie jezdni do 7,0,
 - korekty istniejących skrzyżowań w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu,
 - budowę ścieżki rowerowej,
 - budowę chodnika,
 - budowę zatok autobusowych,
 - zapewnienie prawidłowego odwodnienia drogi (rowy, kanalizacja deszczowa),
 - zapewnienie obsługi komunikacyjnej oraz dostępności nieruchomości przyległych do drogi publicznej zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. jak dla dróg klasy G,
 - utwardzoną szerokość zjazdów do posesji istniejących dostosować do szerokości bram i furtek, a w przypadku braku bram minimalna utwardzona szerokość zjazdu nie może być mniejsza niż 5,0m; na każdą posesję, która w chwili opracowywania dokumentacji ma zapewnioną obsługę komunikacyjną z drogi wojewódzkiej, nawet w przypadku braku typowego zjazdu należy zaprojektować jeden zjazd; w przypadku, gdy posesja obsługiwana jest większą ilością istniejących zjazdów należy uwzględnić wszystkie; wszystkie inne zjazdy wykonać jako bitumiczne o szerokości 4,50m plus pobocza o szerokości 1,0m wyokrąglone promieniem R=8,0m,

- w przypadku obowiązywania miejscowego planu zagospodarowania terenu Projektant zobowiązany jest do weryfikacji dostępności poszczególnych działek do drogi wojewódzkiej,
- projekt powinien uwzględniać usunięcie powstałych w związku z inwestycją kolizji,
- w przypadku lokalizacji włączów kanalizacji w jezdni należy je osadzić w prefabrykowanych elementach betonowych montowanych na studniach po wycięciu wcześniej ułożonych warstw bitumicznych.

4. Parametry techniczne nowego mostu:

- Klasa obciążenia A
- wyznaczenie klasy MLC
- obiekt trzyprzęsłowy o rozpiętości teoretycznej dostosowanej do szerokości przeszkody,
- konstrukcja żelbetowa o schemacie statycznym belki ciągłej,
- posadowienie – pale dostosowane do warunków gruntowych
- w miarę możliwości podpory lokalizować poza obrysem istniejących filarów i przyczółków,
- dylatacje modułowe,
- zachowana rzędna spodu istniejącej konstrukcji,
- maksymalne podniesienie rzędnej jezdni na obiekcie o 40 cm,
- szerokość jezdni na obiekcie między krawężnikami - 8m (2x3,5m+ 2x0,5m),
- krawężniki kamienne, kotwione do kapy prętami stalowymi zabezpieczonymi antykorozyjnie poprzez malowanie,
- szerokość ścieżki pieszo-rowerowej po stronie lewej – 3,5 m netto,
- szerokość chodnika po stronie prawej 1,5 m netto,
- bariery mostowe oddzielające ruch samochodowy od ciągów pieszo – rowerowych powinny spełniać wymagania stawiane w normie PN-EN 1317 i powinny posiadać odpowiednie certyfikaty bezpieczeństwa,
- bariery montować po wykonaniu kompletnej nawierzchni na kapach chodnikowych za pomocą kotew mechaniczno – chemicznych. Nie dopuszcza się ustawiania słupków na podlewkach, podstawy słupków dostosować do pochyleń poprzecznych kap chodnikowych,
- balustrady zabezpieczające ciągi piesze wykonane z elementów stalowych ocynkowanych, pochwyt oraz słupki wykonane z rur okrągłych lub kwadratowych mocowane do pomostu za pomocą kotew mechaniczno - chemicznych, nie dopuszcza się stawiania słupków na podlewkach. Balustrady montować po całkowitym wykonaniu nawierzchni na kapach chodnikowych.
- balustrady i bariery zabezpieczone antykorozyjnie wyłącznie przez cynkowanie ogniowe,
- nie dopuszcza się spawania elementów balustrady na budowie, połączenia segmentów zaprojektować jako skręcane,
- nawierzchnia na kapach chodnikowych wykonana z żywicy poliuretanowo – epoksydowych lub z emulsji wykonanej z syntetycznego asfaltu modyfikowanego polimerami wypełnionej grysem bazaltowym w kolorze czerwonym,
- kapy chodnikowe wykonane jako żelbetowe, monolityczne, dylatowane,
- gzymsy w postaci desek gzymsowych wykonanych z polimerobetonu wykończonych dekoracyjnie w kolorze RAL. Deski zaprojektować jako mocowane do kap chodnikowych za pomocą pętli wykonanych ze stali nierdzewnej o średnicy 10mm,
- odwodnienie pomostu zaprojektować jako system zamknięty, wykonany z rur pełnych, rury wykonane z polietylenu HD – PE,
- wpusty na obiekcie umieścić w linii odwodnienia w jezdni,

NACZELNIK
WYDZIAŁU MOSTÓW

mgr inż. Małgorzata Wyrzykowska-Walkowiak

Inspektor Nadzoru
3/9

mgr inż. Artur Turas

- przy krawężnikach wykonać przeciwnospadek z asfaltu twardolanego o szerokości 25cm i pochyleniu poprzecznych min 4% w kierunku linii odwodnienia,
 - izolacja płyty pomostu wykonana z papy termozgrzewalnej wysoko modyfikowanej SBS zbudowaną na wkładce poliestrowej o wysokiej gramaturze. Zamawiający dopuszcza wykonanie izolacji w technologii MMA, na bazie metakrylanu metylu,
 - w linii odwodnienia w warstwie ochronnej nawierzchni zaprojektować dren wykonany ze skał magmowych otoczonych żywicą epoksydową. Na całej długości drenu umieścić dodatkowo prefabrykowany dren szerokości min. 45mm i grubości min. 9 mm składający się z rdzenia w postaci specjalnie plecionej taśmy z grubych włókien poliestrowych usztywnionej dodatkowo dwoma drutami stalowymi umieszczonymi na jej krawędziach i warstwy zewnętrznej – wykonanej z włókniny poliestrowej o minimalnej gramaturze 250 g/m² owijającej rdzeń 1,5 krotnie, połączonych wzdłużnie podwójnym szwem. Zastosowany dren powinien spełniać następujące wymagania: odporność na wysoką temperaturę $\geq 230^{\circ}\text{C}$, wytrzymałość na rozciąganie $\geq 18 \text{ kN}$
 - powierzchnie betonowe pomostu oraz podpór wystające ponad powierzchnię terenu zabezpieczyć poprzez hydrofobizację barwną na podporach, bezbarwną na ustroju niosącym,
 - warstwa ochronna wykonana z asfaltu twardolanego, minimalna grubość warstwy 4cm,
 - elementy betonowe stykające się z gruntem zabezpieczyć poprzez wykonanie izolacji bitumicznej o minimalnej grubości 2mm, izolację taką wyprowadzić min 15 cm ponad teren lub elementu umocnienia terenu,
 - przyczółki i filary zaprojektować jako masywne, żelbetowe o ścianach czołowych prostych, nie dopuszcza się wykonywania miejscowych zmian grubości ścian czołowych, skrzydeł oraz korpusów filarów,
 - płyty przejściowe grubości min. 30cm na całej szerokości przyczółków,
 - stożki przy przyczółkach umocnione kostką kamienną układaną na betonie C16/20. Umocnienie skarpy wykonać w obrzeżach betonowych. Podstawę umocnienia skarpy należy wykonać jako zbrojony murek betonowy o minimalnych wymiarach 30x80 a jego długość dostosować do podstawy umocnienia. Murek powinien być dylatowany co 4 metry na całej swojej wysokości. Dylatacje mają dzielić murek na osobne elementy. Spoiny między kostkami wypełnić betonem klasy C16/20 układanym na mokro. Po wykonanym fugowaniu lico kostki kamiennej należy oczyścić z pozostałości betonu,
 - nie projektować oświetlenia na obiekcie,
 - schody skarpowe zaprojektować przy obu przyczółkach obiektu,
 - repery montowane do konstrukcji obiektu należy zaprojektować jako nierdzewne.
5. Wytyczne projektowe do projektu rozbiórki mostu:
- wszystkie elementy trwałe mostu podlegają utylizacji,
 - rozbiórka obejmuje:
 - cały pomost wraz z wyposażeniem,
 - pozostałe elementy istniejącego mostu do głębokości 1,0m poniżej terenu.
6. Projekt należy opracować na aktualnej mapie do celów projektowania dróg w skali 1:500 (w formie wstęgi) oraz wykonać niezbędne pomiary uzupełniające i sprawdzające aktualność podkładów geodezyjnych w miejscach charakterystycznych. Mapa powinna zostać wykonana w formie cyfrowej, której obiekty przedstawione są w formie obrazów wektorowych. Mapa powinna być wynikiem bezpośrednich pomiarów geodezyjnych, a nie digitalizacji map kreskowych. Jednostka projektowa

przekaze plik „txt” w wersji elektronicznej określający listę punktów lokalizujących obiekt w terenie z podaniem współrzędnych punktów pomiarowych oraz ich rzędne wysokościowe.

7. Opinie, uzgodnienia, pozwolenia i warunki

Należy zamieścić wykaz i kopie: stanowisk, uzgodnień, opinii, warunków i innych pism uzyskanych w trakcie wykonywania opracowania wraz z ich omówieniem.

Wymagany zakres uzgodnień:

- zarządcy wszystkich dróg, kolei, urządzeń infrastruktury technicznej i innych obiektów w zakresie wydawania warunków do likwidacji spodziewanych kolizji planowanego zadania inwestycyjnego z zarządzanymi przez nich obiektami oraz w zakresie uzgodnienia rozwiązań projektowych,
- decyzja środowiskowa, decyzje pozwolenia wodnoprawnego, decyzje zezwalające na wykonanie robót w obszarze zalewowym i wałach przeciwpowodziowych,
- dyrektorzy RZGW, Lasów Państwowych, Zarządcy Infrastruktury Kolejowej, właściwego Konserwatora Zabytków oraz Zarząd Województwa,
- uzgodnienia ze wszystkimi zainteresowanymi jednostkami, w szczególności:
 - nadleśnictwa,
 - zarządy spółek wodnych,
 - właściwego Urzędu Gminy,
 - jednostki samorządowe,
 - inne wynikające z przepisów.

8. Dokumentacja geodezyjna i kartograficzna i formalno-prawna związana z nabywaniem nieruchomości i z czasowym korzystaniem z nieruchomości w podziale na:

- zestawienie dla działek projektowanego pasa drogowego przeznaczonych do nabycia:

Numer działki	Ark. mapy	Obręb	Powierzchnia	Numer KW	Właściciel działki	Powierzchnia przeznaczona do nabycia
---------------	-----------	-------	--------------	----------	--------------------	--------------------------------------

- zestawienie dla działek do zajęcia na czas prowadzenia robót drogowych z zaznaczeniem urządzenia i rodzaju prowadzonych prac:

Numer działki	Ark. mapy	Obręb	Powierzchnia	Właściciel działki	Powierzchnia do zajęcia	Rodzaj urządzenia i wykonywanych prac
---------------	-----------	-------	--------------	--------------------	-------------------------	---------------------------------------

Dodatkowo Projektant przygotuje tabelaryczne zestawienie działek wchodzących w zakres inwestycji (obręb, arkusz mapy, numer działki, powierzchnia, właściciel) z podziałem na:

- a) - działki w całości objęte inwestycją, leżące poza ewidencyjnym pasem drogowym;
 - działki w całości leżące w ewidencyjnym pasie istniejącej drogi wojewódzkiej;
- b) - części działek objęte inwestycją leżące poza ewidencyjnym pasem drogowym wraz z ich powierzchnią,
 - części działek objęte inwestycją leżące w ewidencyjnym pasie drogowym istniejącej drogi wojewódzkiej wraz z ich powierzchnią.

9. Należy przygotować materiały do wniosku o decyzję środowiskową zgodnie z *ustawą z dnia 3 października 2008 o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* oraz z *ustawą z dnia 27 kwietnia*

2001r. *prawo ochrony środowiska*. W kosztach projektowych uwzględnić: przygotowanie karty informacyjnej dla przedsięwzięcia oraz raport (również w wersji elektronicznej) wraz z propozycją, aby w decyzji środowiskowej był zapis umożliwiający wycinkę drzew w okresie lęgowym za zgodą ornitologa. Zakres ewentualnego raportu zostanie ustalony na etapie postępowania środowiskowego.

10. Należy przygotować operat wodnoprawny oraz uzyskać zgodę wodnoprawną zgodnie z *ustawą z dnia 20 lipca 2017r. – Prawo wodne (DZ.U. 2017r. poz.1566)*.
11. Dokumentacja geotechniczna, dokumentacja geologiczno – inżynierska i hydrogeologiczna
 - Opinia geotechniczna jest opracowaniem stanowiącym część dokumentacji projektowej inwestycji budowlanej, ustalającym przydatność gruntów dla potrzeb budownictwa i określającym geotechniczne warunki posadowienia oraz ustaloną przez projektanta kategorią geotechniczną obiektu budowlanego. 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)* opracowanie opinii geotechnicznej jest obligatoryjne dla obiektów budowlanych wszystkich kategorii geotechnicznych.
 - Badania geologiczne powinny dać wyraźny obraz warunków zalegania gruntów oraz właściwości poszczególnych warstw. Wyniki badań powinny pozwolić na zastosowanie przez projektanta drogi odpowiednich rozwiązań projektowych (wzmocnienie podłoża lub korpusu drogi, wymiana gruntów).
 - Badania geotechniczne należy wykonać w terenie, po którym planowany jest przebieg trasy drogi. Celem badań jest określenie między innymi grubości i głębokości poszczególnych warstw gruntu oraz warunki dopływu i działania wód gruntowych, rozmywania gruntu.

Zawartość dokumentacji geotechnicznej:

- min. rozstaw otworów wzdłuż osi drogi powinien wynosić max. 50 m, a w kierunku poprzecznym do osi drogi do 15m, liczba otworów w kierunku poprzecznym do osi drogi 3 oraz w miejscach charakterystycznych,
 - na podstawie wykonanych badań geotechnicznych opracować opinię geotechniczną,
 - dla obiektu mostowego posadowionego pośrednio wykonać po trzy odwierty geotechniczne o głębokości min. 15,0 m na jedną podpórę, z minimalnym zagłębieniem 2,0 m poniżej stopy zaprojektowanych pali; dodatkowo wykonać badanie sondą CPTU (po jednym badaniu na podpórę) na głębokości jak odwierty,
 - w projekcie należy przewidzieć wzmocnienie lub wymianę istniejącej nawierzchni w miejscach tego wymagających, wzmocnienie konstrukcji nawierzchni określić na podstawie dokładnej inwentaryzacji oraz technicznych badań podłoża gruntowego i nawierzchni, badania ugięć wykonać co 50m (lewy + prawy ślad koła) na każdym pasie ruchu oraz w miejscach charakterystycznych i na podstawie otrzymanych wyników odpowiednio przewidzieć wzmocnienie istniejącej nawierzchni, którą należy potraktować jako podbudowę dla późniejszych warstw nawierzchni (wyrównawczej, wiążącej i ścieralnej).
12. Należy komisyjnie z udziałem władz samorządowych ustalić lokalizację zatok autobusowych. Protokół komisyjny zamieścić w dokumentacji.
 13. Przed podpisaniem umowy Projektant przedstawi uzgodniony z Wydziałem Dokumentacji WZDW harmonogram prac projektowych, a następnie co miesiąc będzie przedstawiał raport z postępu przygotowania dokumentacji.
 14. Wszystkie formułowane w imieniu Inwestora wnioski powinny uzyskać jego akceptację.

15. Z Kierownikiem RDW w Nowy Tomyśl należy uzgodnić przydatność oraz miejsce składowania materiałów z rozbiórek, które będzie można ponownie wykorzystać. Informacja dotycząca miejsca składowania powinna znaleźć się w materiałach przetargowych oraz uwzględniona w kosztorysach inwestorskich.

16. Skład dokumentacji projektowej:

16.1 Materiały do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej przygotowane zgodnie ***Ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. 2017 poz. 1496 ze zmianami)***.

- mapę w skali co najmniej 1:5.000 przedstawiającą proponowany przebieg drogi, z zaznaczeniem terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych oraz istniejące uzbrojenie terenu;

- analizę powiązania drogi z innymi drogami publicznymi;

- mapy zawierające projekty podziału nieruchomości, sporządzone zgodnie z odrębnymi przepisami, projekt podziału na osobnym arkuszu dla każdej działki a w przypadku różnic w dokumentach dotyczących nieruchomości należy wykonać wykaz synchronizacyjny;

- określenie zmian w dotychczasowej infrastrukturze zagospodarowania terenu;

- wymagane przepisami opinie.

16.2 Projekt budowlany:

A. Projekt zagospodarowania terenu.

B. Projekt architektoniczno – budowlany.

- Projekt branży drogowej.
- Projekt obiektów inżynierskich.
- Projekty branżowe (oddzielnie każda branża: mostowa, telekomunikacja, elektroenergetyczna, sanitarna, wodociągowa, kanalizacja deszczowa, zieleni) oraz inne wynikające z uzyskanych uzgodnień i warunków.
- Projekt rozbiórek.
- Materiały informacyjne do wykorzystania przy opracowywaniu planu BIOZ.

16.3 Techniczne badania podłoża gruntowego.

16.4 Projekty wykonawcze:

- Przekroje poprzeczne w miejscach charakterystycznych oraz na każdym zjeździe. Przekrój wykonany w granicach projektowanego pasa drogowego z zaznaczeniem istniejących i projektowanych pochyłości zjazdów.
- Na rysunku przekroju podłużnego należy zaznaczyć miejsca badań geologicznych.

16.5 Projekt organizacji ruchu na czas budowy.

16.6 Projekt organizacji ruchu docelowy.

Projekt organizacji ruchu należy przygotować na tyle wcześnie, aby wniesione do niego uwagi zostały uwzględnione także w części przetargowej.

16.7 Plan wyrębu drzew (w przypadku konieczności usunięcia drzew lub krzewów).

17. Zawartość dokumentacji przetargowej:

- Kosztorys inwestorski z podziałem na branże (zaleca się wykonanie w oparciu o aktualne ceny jednostkowe podane w katalogach „ORGBUD serwis”).

- Materiały przetargowe:

- Przedmiary robót,
- Tabela elementów rozliczeniowych,
- Szczegółowe specyfikacje techniczne opracowane na bazie Ogólnych Specyfikacji Technicznych w dostosowaniu do przedmiotowego zadania.

W szczegółowych specyfikacjach technicznych powinien znaleźć się zapis, że Wykonawca robót budowlanych wykonuje badania laboratoryjne ujęte w SST na własny koszt w laboratorium nie należącym do wykonawcy i podwykonawcy robót zaakceptowanym przez Inżyniera oraz Inwestora.

Treść Szczegółowej Specyfikacji Technicznej D.00.00.00 Wymagania Ogólne należy uzgodnić z Wielkopolskim Zarządem Dróg Wojewódzkich w Poznaniu..

18. Ilość przekazanej dokumentacji:

Materiały ZRID.....	5 egz.
Projekt budowlany.....	6 egz.
Projekt wykonawczy, projekt organizacji ruchu.....	5 egz.
Materiały przetargowe	2 egz.
Tabelaryczne zestawienie działek wchodzących w zakres inwestycji.....	2 egz.
Pozostałe materiały w ilościach niezbędnych do uzyskania opinii, uzgodnień, decyzji.	

Każdy komplet dokumentacji należy trwale spiąć dołączając spis zawartości kompletu dokumentacji. Kompletu powinny zostać umieszczone w opakowaniach zbiorczych o objętości maksymalnej 0,02 m³.

19. Termin opracowania przedmiotu zamówienia:

29.03.2019r.

20. Dokumentacja powinna spełniać warunki wynikające z:

- Ustawa z dnia 20 lipca 2017r. – Prawo wodne (DZ.U. 2017r. poz.1566)
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 Prawo ochrony środowiska (tj. Dz.U. 2017, *poz. 519*)
- Ustawy z dnia 7 lipca 1994 roku *Prawo budowlane*. (tj. Dz.U. 2017, poz. 1332)
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. 2017 poz. 1496 ze zmianami)
- Ustawa z dnia 3 października 2008 *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz.U. 2017 poz. 1405 ze zm.)
- Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. Nr 213, poz.1397),
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku (Dz.U. nr 43 poz. 430 ze zm.) *w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*.
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 roku (Dz.U. Nr 63 poz.735 ze zm.) *w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie*.

- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 roku (Dz.U. Nr 63 poz.735 ze zm.) *w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.*
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 roku *w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno – użytkowego* (tj. Dz.U.2013 poz. 1129)
- Zarządzenia Nr 30 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 8 listopada 2005r. roku *Stadia i skład dokumentacji projektowej dla dróg i mostów w fazie przygotowania zadań*
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004r. *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. nr 130, poz. 1389).
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 25 kwietnia 2012r. *w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych* (Dz.U. 2012, poz. 463).
- Instrukcja Badań Podłoża Gruntowego Budowli Drogowych i Mostowych, GDDP 1998r.

W przypadku zmiany wymienionych wyżej przepisów lub wejścia w życie nowych regulacji prawnych należy opracować poszczególne materiały i uzyskać decyzje według nowych unormowań.

21. Dodatkowo należy wykonać egzemplarz dokumentacji archiwalnej w formie cyfrowej:

Dokumentacja w w/w formie powinna być zapisana na płycie CD i zaopatrzona w spis określający szczegółową zawartość (nazwa projektu, nazwa załącznika i nazwa pliku, w którym został zapisany) – w trzech wersjach.

Wersja nr 1

Wszystkie materiały tekstowe takie jak opisy techniczne, obliczenia statyczne, przedmiary robót, specyfikacje techniczne itp. należy zapisać w formatach Microsoft Word lub Microsoft Excel, a ślepe kosztorysy wyłącznie w formacie Excel. Wszystkie materiały rysunkowe należy zapisać w formacie dwg 2014 (przekazane z właściwym stylem wydruku).

Wersja nr 2

Wszystkie materiały tekstowe takie jak opisy techniczne, obliczenia statyczne, przedmiary robót, specyfikacje techniczne, ślepe kosztorysy, materiały rysunkowe, itp. należy zapisać w formacie pdf.

Wersja nr 3

Wersja powinna zawierać skan kompletnego projektu budowlanego. Rozmiar pojedynczego pliku nie powinien przekraczać 20 MB.

22. **Całość dokumentacji należy na roboczo uzgadniać w WZDW w Poznaniu. Rozwiązania projektowe dotyczące budowy mostu powinny być na bieżąco uzgadniane z wydziałem mostów WZDW w Poznaniu łącznie z ustaleniem wersji ostatecznej.**

Wszystkie niezbędne poprawki i uzupełnienia do w/w opracowań, jakie wynikną po ich sprawdzeniu, Jednostka Projektująca wykona w ramach ceny zawartej umowy.

Opracował:

Zatwierdził:

Naczelnik Wydziału ds. Dokumentacji
Poznań, dnia 7.02.2018
Strzałant

Z-ca Dyrektora
ds. Technicznych
Andrzej Strzałant

