

Załącznik nr 1

Szczegółowe wytyczne techniczne do opracowania projektu koncepcyjnego rozbudowy DW 190 na odcinku od skrzyżowania z DK 10 do m. Margonin wraz z uzyskaniem decyzji środowiskowej

Ramowa Zawartość Koncepcji Projektowej

- A. Część ogólna.
- B. Część techniczna – wielobranżowa.
- C. Część techniczna - obiekty inżynierskie.
- D. Dokumentacja geotechniczna, geologiczno – inżynierska i hydrogeologiczna.
- E. Opracowania ekonomiczno-finansowe.
- F. Koncepcja organizacji ruchu.
- G. Materiały promocyjne.
- H. Termin opracowania i przepisy związane.

lipiec 2016

A. Część ogólna

A.1 Część opisowa

1) Opis zadania inwestycyjnego:

a) **Lokalizacja i program zadania inwestycyjnego.**

Zadaniem koncepcji ma być przedstawienie sposobu poprowadzenia rozbudowy DW 190 na odcinku od skrzyżowania z DK 10 do m. Margonin wraz z uzyskaniem decyzji środowiskowej. Długość około 18 km.

Rozbudową należy objąć odcinki drogi wojewódzkiej 190 od skrzyżowania z drogą krajową nr 10 do m. Margonin (łącznie ok. 18 km)

- od skrzyżowania na drodze krajowej nr 10 (bez skrzyżowania) do m. Białośliwie (początek obszaru zabudowanego) - dł. ok.4,0km

- od m. Białośliwie (poza obszarem zabudowanym) wraz obiektem nad rzeką Noteć przez m. Szamocin do m. Margonin (początek obszaru zabudowanego) – dł.ok.14 km

b) **Cel i zakładany efekt zadania inwestycyjnego.**

Projekt ma za zadanie przyczynić się do zwiększenia konkurencyjności oraz zapewnienia spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej dla podniesienia atrakcyjności województwa wielkopolskiego, jako miejsca do inwestowania, pracy i zamieszkania.

Planowane zadanie ma rozwiązać istniejące problemy i przyczynić się do:

- zredukowania czasu podróży,
- podniesienia poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego,
- unowocześnienia stanu infrastruktury technicznej w rejonie,
- poprawy bezpieczeństwa ruchu,
- zredukowania kosztów eksploatacji pojazdów,
- obniżenia poziomu wypadkowości,
- zapewnienia lepszego dojazdu do firm zlokalizowanych w powiecie,
- rozwoju ruchu turystycznego,
- zmniejszenia tempa wzrostu zanieczyszczeń spowodowanych ruchem drogowym,
- właściwego odbioru wód opadowych z drogi,
- zwiększenia bezpieczeństwa transportów materiałów niebezpiecznych.

c) **Wariantowanie inwestycji.**

Projekt koncepcyjny powinien wskazywać co najmniej trzy pełne warianty poprowadzenia rozbudowy uwzględniające istniejący i planowany sposób zagospodarowania przyległego terenu.

Koncepcja powinna uwzględniać wariantowanie inwestycji poprzez zastosowanie analizy porównawczej zaproponowanych tras. Porównanie powinno odnosić się do czynników:

- techniczno – ekonomicznych,
- społecznych,
- środowiskowych.

d) **Podstawy opracowania:**

- istotne: uchwały, porozumienia i programy np. wojewódzkie, powiatowe, gminne.

2) Istniejący stan zagospodarowania terenu:

- a) Zagospodarowanie pasa drogowego.
- b) Przebieg drogi wojewódzkiej nr 190.

Dla wszystkich grup obiektów i większych obiektów budowlanych wchodzących w skład istniejącego pasa drogowego:

- lokalizacje, nazwy, rodzaje, kategorie, funkcje, klasy obiektów,
 - funkcjonalność istniejących obiektów np.: nośność, poziom swobody ruchu, zapewnienie skrajni i światła, przepustowość, wypadkowość, wydajność, dostępność itp.,
 - charakterystyczne elementy geometrii, konstrukcji i wyposażenia.
- c) Charakterystyka zieleni.

3) Istniejące terenowe uwarunkowania realizacyjne:

- a) Warunki wynikające z:
 - planu zagospodarowania przestrzennego województwa,
 - miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego,
 - innych programów.
- b) Warunki środowiskowe terenu – zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia.
- c) Zagospodarowanie terenu przyległego:
 - konfiguracja i ukształtowanie terenu,
 - ważniejsze elementy zainwestowania i zagospodarowania terenu w pasie wykonania i oddziaływania zadania inwestycyjnego (w tym tereny mieszkaniowe i obiekty chronione oraz odległości od planowanego przedsięwzięcia), stan techniczny,
 - istniejąca sieć komunikacyjna (drogowa, kolejowa), także dla potrzeb obsługi ruchu lokalnego.
- d) Warunki wynikające z ochrony konserwatorskiej terenu.
- e) Warunki geologiczne.
- f) Prognoza ruchu wraz z planowaną strukturą ruchu.
- g) Inne warunki.

4) Projektowane zagospodarowanie terenu (ogólny opis w zakresie niezbędnym do uzupełnienia części rysunkowej).

Ukształtowanie trasy drogowej:

- a) Układ komunikacyjny – analiza powiązań drogi wojewódzkiej z innymi drogami:
 - opis przebiegu trasy na tle istniejącego i planowanego w MPZP zagospodarowania terenu,
 - opis planowanych zmian w stosunku do istniejących rezerw terenu w studium lub w MPZP,
 - opis przebiegu trasy względem planowanego układu komunikacyjnego, powiązania z innymi drogami względnie z układem dróg, dostępność.
- b) Ukształtowanie terenu i zieleni.
- c) Projektowane obiekty i urządzenia budowlane.
- d) Obiekty inżynierskie.
- e) Inne obiekty np. ekrany akustyczne.
- f) Przebudowa/budowa kanalizacji deszczowej.

5) **Zgodność przedstawionych rozwiązań z warunkami technicznymi.** W przypadku braku zgodności wymienić przepis, który musi być objęty odstępstwem.

6) **Opinie, uzgodnienia, pozwolenia i warunki.**

W tym punkcie 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 **wstępnych** warunków do likwidacji spodziewanych kolizji planowanego zadania inwestycyjnego z zarządzanymi przez nich obiektami oraz w zakresie wstępnego uzgodnienia rozwiązań projektowych,
- dyrektorzy RZGW, Lasów Państwowych, Zarządcy Infrastruktury Kolejowej, właściwego Konserwatora Zabytków oraz Zarząd Województwa,
- uzgodnienia ze wszystkimi zainteresowanymi jednostkami, w szczególności:
 - Biurami Planowania Przestrzennego,
 - Nadleśnictwami,
 - zarządami spółek wodnych ,
 - właściwymi Urzędami Gminy,
 - jednostkami samorządowymi.

7) **Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia.**

Należy przygotować wniosek oraz materiały do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia dla wybranego wariantu (również w wersji elektronicznej) wraz z propozycją, aby w decyzji środowiskowej był zapis umożliwiający wycinkę drzew w okresie lęgowym za zgodą ornitologa i entomologa oraz uzyskać decyzję środowiskową.

Należy wziąć pod uwagę fakt, że inwestycja przebiegać będzie poprzez obszar NATURA 2000:

- PLB300001 Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego
- PLH300004Dolina Noteci

i w procedurze uzyskania decyzji, być może nałożony zostanie obowiązek wykonania inwentaryzacji przyrodniczej.

W karcie informacyjnej muszą znaleźć się zapisy dotyczące usunięcia kolizji, szczególną uwagę należy zwrócić na instalacje wymienione w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9.11.2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

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

9) **Projektant przygotowuje 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.

A.2 Część graficzna

Część rysunkowa zawiera, w zależności od celów dokumentacji:

2.1 Plan orientacyjny, skala 1:10 000 (ortofotomapa)

Jest to mapa wykonana dla potrzeb orientacji. Mapa zawiera w szczególności: obraz projektowanego zadania inwestycyjnego i jego ważniejszych powiązań z istniejącą siecią drogową, ważniejsze elementy istniejącego i projektowanego zagospodarowania terenu, inwestycje towarzyszące, kategorie oraz klasy dróg i ulic wraz z numerami. Plan powinien być czytelny dla osób zainteresowanych planowaną inwestycją np. właścicieli działek, które zostaną przejęte na realizację inwestycji. Plan orientacyjny należy opracować na barwnej, cyfrowej ortofotomapie o rozdzielczości 5 cm sporządzonej na bazie zdjęć lotniczych. Plan orientacyjny powinien przybliżać mieszkańcom przyległych terenów zakres inwestycji.

2.2. Dokumentację fotograficzną.

B. Część techniczna – wielobranżowa

Głównym celem jest określenie wszystkich obiektów budowlanych (głównie ich typu, rodzaju i konstrukcji).

Projekty poszczególnych obiektów powinny być wykonywane w ścisłej wzajemnej koordynacji międzybranżowej. W części technicznej powinny być przedstawione wszystkie warianty dotyczące obiektów budowlanych lub ich części.

Składniki części technicznej:

B.1 Opis rozwiązań

Ogólny opis dotyczy ważniejszych projektowanych elementów. Wykonywany jest w zakresie niezbędnym, jako uzupełnienie rysunków i powinien zawierać m.in.:

- wstęp (nazwa, lokalizacja, typ, rodzaj obiektu budowlanego),
- charakterystyczne parametry techniczne,
- układ konstrukcyjny obiektu budowlanego,
- wyniki obliczeń konstrukcyjnych,
- rozwiązania konstrukcyjno-materiałowe,

- rozwiązania dotyczące odwodnienia, gospodarki wodno-ściekowej (z uzasadnieniem doboru, rodzaju i wielkości urządzeń);
- kolizje – urządzenia i obiekty infrastruktury technicznej w pasie drogowym nie związane z drogą,
- inne uwarunkowania realizacyjne obiektu (w tym interesy osób trzecich i sposób ich ochrony - np. ewentualne zapewnienie zastępczych gruntów działkowcom – zgodnie z ustawą o ogrodach działkowych).

B.2 Część rysunkowa:

2.1 Plan sytuacyjny (skala - 1:500) sporządzony na mapie do celów projektowych.

Jest to materiał graficzny do ustalenia lokalizacji zadania inwestycyjnego.

Obrazuje on zakres zadania inwestycyjnego na tle przyległego zagospodarowania terenu z uwzględnieniem danych od urzędów prowadzących rejestry wydanych decyzji: o środowiskowych uwarunkowaniach, lokalizacyjnych i pozwoleń na budowę oraz zezwoleń na realizację inwestycji drogowej. Plan sytuacyjny zawiera w szczególności: obraz projektowanego zadania inwestycyjnego, jego powiązania z istniejącą siecią drogową, rozwiązania dla obsługi terenów sąsiednich, lokalizację projektowanych obiektów, urządzenia infrastruktury, elementy ochrony środowiska, inwestycje towarzyszące, linie rozgraniczające zadania inwestycyjnego, granice administracyjne.

2.2. Przekroje normalne.

Rysunki obrazujące typowe przekroje normalne ważniejszych projektowanych obiektów i ważniejszych urządzeń, ze schematycznym zaznaczeniem rozwiązań docelowych.

2.3 Przekroje podłużne (skala 1:100/500).

2.4 Charakterystyczne przekroje poprzeczne (skala 1:200).

2.5 Inne rysunki elementów instalacji i urządzeń (skala wg potrzeb).

2.6 Rysunki konstrukcji zabezpieczeń stateczności posadowienia i korpusów (skala wg potrzeb).

2.7 Rysunki elementów obiektów oraz urządzeń wyposażenia technicznego dróg (skala wg potrzeb).

2.8 Plansza zbiorcza uzbrojenia wraz z identyfikacją kolizji i sposobem ich usunięcia.

Należy zwrócić szczególną uwagę na kolizje z liniami energetycznymi i gazociągiem.

W przypadku kolizji z liniami energetycznymi należy:

- podać podstawowe parametry linii,
- opisać na czym będzie polegało usunięcie kolizji,
- poinformować czy po usunięciu kolizji linia elektroenergetyczna zbliży się do budynków mieszkalnych: tj. na jaką odległość oraz czy zostaną dotrzymane standardy jakości środowiska określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z 30 października 2003 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku oraz sposobów sprawdzania dotrzymania tych poziomów.

W przypadku kolizji z gazociągiem wysokiego ciśnienia należy:

- podać jego średnicę,
- głębokość na jakiej jest położony,
- należy opisać sposób jego zabezpieczenia.

C. Część techniczna – obiekty inżynierskie

Celem koncepcji projektowej jest:

- 1) uściślenie zakresu rzeczowego i finansowego realizacji obiektów,
- 2) określenie warunków geologiczno-inżynierskich dla ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów inżynierskich, w stopniu umożliwiającym m.in.:
 - charakterystykę wydzielonych warstw geologiczno-inżynierskich,
 - określenie wartości parametrów fizyczno-mechanicznych gruntów podłoża, potrzebnych do obliczeń statycznych,
- 3) szczegółowe ustalenie konstrukcji obiektów budowlanych na podstawie analizy wariantów i/lub uściślenie głównych parametrów geometrii obiektów budowlanych, przebiegu osi tras dróg i granic zadania inwestycyjnego,
- 4) podjęcie decyzji inwestorskiej w sprawie celowości i zakresu realizacji obiektów,
- 5) wykonana zgodnie z obowiązującymi przepisami dokumentacja geologiczno-inżynierska, odpowiednia do kategorii geotechnicznej obiektów inżynierskich i rodzaju warunków gruntowych, uwzględniająca wytyczne zawarte w *Instrukcji badań podłoża gruntowego budowli drogowych i mostowych*, część 1 i 2. GDDP Warszawa 1998 r.

Składniki części technicznej (mostowej):

C.1. Część opisowa

Dla każdego projektowanego obiektu lub grupy obiektów należy zamieścić krótki opis zawierający:

- nazwę, lokalizację, typ obiektu i rodzaj konstrukcji.

➤ Obiekty mostowe:

➤ Most na Noteci:

- klasa obciążenia A,
- przekrój krawężnikowy,
- obiekt jednoprzęsłowy łukowy z jazdą dołem o długości do 150 m,
- ilość podpór dla obiektu i jego części dojazdowej należy ograniczyć do niezbędnego minimum,
- przyczółki obiektu żelbetowe (masywne, pełne) oparte bezpośrednio na fundamentach, skrzydła równoległe do osi drogi, żelbetowe pełne, oparte bezpośrednio na fundamentach,
- za przyczółkami płyty przejściowe żelbetowe,
- odwodnienie obiektów w systemie zamkniętym (rury typu HDPE odporne na UV), ukryte w konstrukcji,
- hydroizolacja:

na płycie pomostu zaprojektować hydroizolację arkuszową, grubowarstwową wykonaną z pap posiadających AT IBDIM lub CE, przeznaczonych do stosowania na obiektach inżynierskich, posiadającą osnowę z włókniny poliestrowej powleczonej obustronnie masą bitumiczną modyfikowaną kopolimerem SBS o grubości arkusza $\gg 5,00$ mm i grubości masy bitumicznej pod osnową min. $\gg 3,00$ mm,

w dolnej warstwie nawierzchni na hydroizolacji arkuszowej, wzdłuż krawężników usytuować dren z geokompozytem drenażowym otoczony grysem bazaltowym w żywicy epoksydowej, szerokość koryta dla drenu to max. 20cm,

- przed dylatacjami umieścić pod dolną warstwą nawierzchni tylko geokompozyt bez kształtowania koryta wypełnionego grysem,
- pod kapami przewidzieć wykonanie warstwy ochronnej dla izolacji arkuszowej, wykonanej z papy termozgrzewalnej o grubości min. 4mm,
- łożyska garnkowe,
- dylatacje szczelne modułowe,
- krawężniki kamienne, ustawione na ławie z gysu bazaltowego 4 – 6mm otoczonego żywicą epoksydową,
- stalowe bariery sprężyste muszą być zgodne z normą PN-EN 1317, na rysunkach należy przewidzieć miejsce dla zamontowania wybranego rozwiązania,
- balustrady z profili zamkniętych,
- bariery i balustrady zabezpieczone poprzez ocynkowanie ogniowe bez dodatkowych powłok malarskich,
- obustronne chodniki o skrajni 2,0 m,
- szerokości jezdni dostosowane do projektowanej drogi – min. 8,0 m między krawężnikami – 2 x 3,50 + 2 x 0,50m,
- nawierzchnia chodników i ścieżek pokryta izolacyjno-nawierzchnią z żywic w kolorze czerwonym o grubości min 0,5 cm,
- umocnienia skarp i stożków – kostka kamienna na betonie,
- nawierzchnia szczelna 2 x asfalt twardolany.

➤ **Przepusty dla przeprowadzenia wody oraz przejścia dla zwierząt:**

- klasa obciążenia A,
- przepusty o średnicy do 100 cm przebudować na przepusty z rur PEHD,
- przepusty o średnicy ponad 100 cm przebudować na konstrukcje żelbetowe o przekroju kołowym lub prostokątnym w zależności od warunków terenowych,
- pochylenie skarp na wlocie i wylocie 1:1,5,
- umocnienia skarp i stożków – kostka kamienna na betonie,
- Zamawiający dopuszcza wzmocnienie istniejących obiektów poprzez wsunięcie rury stalowej wykonanej z blach falistych lub rur PEHD – każdy taki przypadek należy indywidualnie uzgodnić z pracownikami Wydziału Mostów,
- skarpy nasypów oraz stożki przepustów zaprojektować jako umocnienie wykonane z kostki kamiennej ułożonej na betonie C16/20,
- bariery i balustrady nad przepustami dostosować do wymagań *Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku (Dz.U. nr 43 z dnia 14 maja 1999 roku) w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,*
- stalowe bariery sprężyste muszą posiadać znak CE zgodny z normą PN-EN 1317, na rysunkach należy przewidzieć miejsce dla zamontowania wybranego rozwiązania,
- bariery i balustrady zabezpieczone poprzez ocynkowanie ogniowe bez dodatkowych powłok malarskich,
- pozostałe warunki zgodne z *Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 roku (Dz.U. Nr 63 z dnia 3 sierpnia 2000 roku) w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.*

Należy przeprowadzić analizę wariantów konstrukcji każdego z obiektów (obiekty proste można proponować jako jednowariantowe). Przedmiotem wariantowania powinny być: schemat statyczny, materiał ustroju nośnego, konstrukcja, a także długość. Analiza wariantów powinna zawierać: opisy, wyniki obliczeń, rysunki oraz ocenę wariantów w oparciu o kryteria m.in.: warunków i bezpieczeństwa ruchu, kosztów robót i utrzymania, trwałości. Zaproponowane warianty, w tym rekomendowany przez Wykonawcę, powinny zapewnić osiągnięcie założonych celów dokumentacji projektowej.

C.2. Część rysunkowa:

- plan sytuacyjny w skali przyjętej dla części drogowej,
- wizualizacja mostu i wiaduktu,
- przekrój podłużny każdego obiektu,
- przekrój poprzeczny pomostów obiektów w punkcie podparcia, jeżeli przekrój poprzeczny w środku rozpiętości przęsła jest inny również należy go pokazać (ewentualnie każdą inną zmianę przekroju),
- szczegóły - każdy charakterystyczny element: fundamenty, podpory, oparcia końców pomostu – w przekrojach poprzecznych i widokach,
- przekrój poprzeczny przepustu wraz z konstrukcją drogi oraz sposobem posadowienia.

D. 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) – dla preferowanego wariantu.

Dla pozostałych wariantów - analiza geologiczna na podstawie archiwalnych badań podłoża gruntowego.

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 warunków dopływu i działania wód gruntowych, rozmywania gruntu.

Zawartość dokumentacji geotechnicznej:

- Dla wszystkich rozważanych wariantów należy wykonać badania geotechniczne w planowanej osi min. co 500 m i na ich podstawie opracować opinię geotechniczną.
- Dla preferowanego wariantu rozstaw otworów wzdłuż osi drogi powinien wynosić min. 100 m, a w kierunku poprzecznym do osi drogi co 15m, liczba otworów w kierunku poprzecznym do osi drogi 3 oraz w miejscach charakterystycznych, szczególnie w okolicach lokalizacji obiektów mostowych -

po 3 odwierty dla każdej podpory. Głębokość otworów powinna osiągnąć warstwy nośne i bezpiecznie posadzić obiekt.

E. Opracowania ekonomiczno – finansowe

Analiza ekonomiczna dla wszystkich wariantów musi być opracowana zgodnie z obowiązującą na dzień wykonania dokumentacji, aktualizowaną corocznie wersją *Instrukcji oceny efektywności ekonomicznej przedsięwzięć drogowych i mostowych IBDIM* i powinna zawierać:

- metodę analizy,
- identyfikację wariantów na potrzeby analizy ekonomicznej z podziałem na:
 - wariant bezinwestycyjny,
 - warianty inwestycyjne,
- przygotowanie makroekonomicznych danych wejściowych,
- prognozę ruchu, która dla drogowych projektów inwestycyjnych powinna obejmować, co najmniej 25-letni okres analizy, licząc od roku planowanego rozpoczęcia robót. Obszar jaki należy uwzględnić w prognozach ruchu jest ściśle związany z zakresem inwestycji. Należy opracować prognozę modelową ruchu w ściśle określonym obszarze, związanym z zakresem inwestycji. W ramach prognoz ruchu należy przeprowadzić analizę rozwoju sieci drogowej, uwzględniając wszystkie zmiany w infrastrukturze drogowej na obszarze objętym opracowaniem.
- odcinki dróg rozpatrywane w analizie efektywności ekonomicznej,
- prognozę wskaźników wypadkowości,
- średnie prędkości podróży,
- dodatkowe utrudnienia w ruchu,
- główne założenia do analizy efektywności ekonomicznej,
- założenia kosztowe dla wszystkich wariantów,
- koszty ekonomiczne użytkowników i środowiska,
- korzyści ekonomiczne,
- wskaźniki ekonomiczne.

Analiza powinna zawierać zestawienie robót drogowych i mostowych wraz z określeniem kosztów oraz opracowaniem analizy porównawczej dla wszystkich wariantów.

F. Koncepcja organizacji ruchu

Koncepcja Organizacji Ruchu jest formą wstępnego projektu organizacji ruchu tyle, że bez opinii i uzgodnień, ale w którym precyzyjnie wyznaczone są linie rozgraniczające, określone są wszystkie parametry geometryczne drogi głównej i skrzyżowań, zlokalizowane wszystkie elementy drogi oraz jej wyposażenie i obiekty, ustalona jest lokalizacja oznakowania kierunkowego i zaprojektowano oznakowanie poziome.

Celem koncepcyjnego projektu organizacji ruchu jest możliwość precyzyjnego sprawdzenia, jeszcze przed sporządzeniem projektu budowlanego oraz mapy do celów wywłaszczeniowych, możliwości umieszczenia znaków zgodnie z przepisami o znakach i sygnałach, zapewnienie warunków bezpieczeństwa i odległości widoczności na zatrzymanie i hamowanie, sprawdzenie, czy zaplanowany pas drogowy jest wystarczający dla realizacji wszystkich przyjętych założeń oraz niedopuszczenie do powstania w projekcie budowlanym

rozwiązań, których nie da się oznakować zgodnie z przepisami w sposób zapewniający bezpieczny i efektywny ruch.

G. Termin opracowania i przepisy związane

- Wszystkie formułowane w imieniu Inwestora wnioski powinny uzyskać jego akceptację.
- **Przed podpisaniem umowy** Projektant przedstawi uzgodniony z Wydziałem Dokumentacji WZDW w Poznaniu harmonogram prac projektowych, a następnie co miesiąc będzie przedstawiał raport z postępu przygotowania dokumentacji.
- Każdy komplet dokumentacji należy trwale spiąć dołączając spis zawartości dokumentacji. Dokumentacja powinna być posegregowana w komplety i umieszczona w opakowaniach zbiorczych.
- Koncepcję wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia należy opracować do **30 listopada 2017r.**

Koncepcję należy przekazać w następującej ilości:

- w 6 egzemplarzach + ilość potrzebna do uzgodnień,
- 2 egzemplarze tabelarycznego zestawienia działek,
- projekt ulotki na płycie CD – 1 szt.,
- 1 komplet karty informacyjnej, raportu (itp.) do archiwum Inwestora,
- 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 dwóch wersjach:
 - **Wersja nr 1.** Wszystkie materiały tekstowe takie jak opisy techniczne, obliczenia statyczne, przedmiary robót, specyfikacje techniczne itp. należy zapisać w formatach DOCX lub XLSX, a ślepe kosztorysy wyłącznie w formacie XLSX. 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.

Dokumentacja powinna spełniać warunki wynikające z:

- Ustawy z dnia 18 lipca 2001 roku Prawo wodne (tj.Dz.U z 2016 Nr 296 ze zm.)
- Ustawa z dnia 15.02.2008 Prawo ochrony środowiska (tj.Dz.U.z 2013 poz 1232 ze zm.)
- Ustawy z dnia 7 lipca 1994 roku Prawo budowlane. (tj.Dz.U. z 2016, Nr 290 ze zmianami)
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 o szczegółowych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. 2015 poz. 2031 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. 2016 poz 353 ze zm.)
- Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2016, poz.71),

- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku (Dz.U. nr 43 poz 430ze 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.
- 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 2012. 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.

Całość dokumentacji należy na roboczo uzgadniać w WZDW w Poznaniu. Rozwiązania projektowe obiektów mostowych, wiaduktów i przepustów powinny być na bieżąco uzgadniane z Wydziałem Mostów WZDW w Poznaniu.

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

Całość dokumentacji powinna być na bieżąco uzgadniana w Wielkopolskim Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Poznaniu.

Opracowanie:
Naczelnik Wydziału Dokumentacji
i Przygotowania Inwestycji


mgr inż. Sylwia Sierżant

Zatwierdził:


Dyrektor
Paweł Katarzyński

Poznań, dnia 6.07.2016 r.