

Opis przedmiotu zamówienia

Przedmiotem zamówienia jest opracowanie wielobranżowej dokumentacji projektowej Przebudowy ulicy Mieszka I na odcinku od ul. Bohaterów warszawy do ul. Szczecińskiej.

1. Ogólna charakterystyka inwestycji

W ramach zadania należy uwzględnić:

- opracowanie w min. 2 wariantach koncepcji przebudowy skrzyżowania ul. Mieszka I z ul. Szczecińska wraz z określeniem szacunkowych kosztów jego realizacji dla każdego z wariantów
- przebudowę sieci kanalizacji deszczowej,
- odwodnienie drogi i korpusu drogowego z zabezpieczeniem przed napływem wód opadowych i roztopowych z terenów przyległych
- przebudowę/budowę oświetlenia,
- budowę kanału technologicznego
- usunięcie kolizji,
- rozwiązania planowanych do przebudowy/budowy wzdłuż ulic dróg rowerowych, chodników,
- wykonanie niezbędnych pomiarów i badań w tym badań geologicznych i konstrukcji jezdni, badań ruchu,
- przy projektowaniu przyjąć konstrukcję jezdni o kategorii ruchu KR-3-6 i doprowadzenie podłoża do G1, dla ścieżki rowerowej KR1-2
- opracowanie dokumentacji w oparciu o zatwierdzony układ drogowy w sposób umożliwiający etapowanie robót,
- opracowanie projektów branżowych wynikających z warunków technicznych poszczególnych branż, w sposób umożliwiający etapowanie robót,

Przewidywany zakres opracowania dokumentacji projektowej wskazano na załączniku mapowym nr 1.

I. PROGNOZY OBCIĄŻENIA RUCHEM PROJEKTOWANYCH ODCINKÓW.

Analizując przewidywany ruch na przedmiotowym skrzyżowaniu ulic należy wykorzystać pomiary własne jak i przeprowadzone do innych celów. W opracowaniu przyjąć następujące założenia :

- konieczność wskazania jak i zastosowania w projekcie odpowiednich rozwiązań geometrycznych jak np. rodzaju włączeń, typu skrzyżowania czy zalecanej zmiany organizacji ruchu wraz z podaniem ewentualnych ograniczeń dla ruchu określonej grupy pojazdów,
- analizując natężenia i rodzaj ruchu występujący obecnie i docelowy, rozwiązania projektowe geometrii poprzez trajektoriami – korytarzami ruchu dla przyjętego pojazdu miarodajnego ,
- ustalając kategorię obciążenia nawierzchni ruchem i docelowo kategorię ruchu stanowiącą podstawę do zaprojektowania konstrukcji drogi należy podać założenia dotyczące struktury ruchu wraz z jego prognozą (metoda PKB).

II. PRZEBIEG TRASY

Rozwiązania projektowe mogą wymagać opracowania zabezpieczenia korpusu drogowego przed napływem wód opadowych i roztopowych, jak i zabezpieczenia korpusu drogi przez

poziomem wód gruntowych. Należy w projekcie uwzględnić odwodnienie drogi i terenów przyległych mając na uwadze napływ na drogę wód. Należy przewidzieć dowiązanie do istniejących i projektowanych dróg rowerowych oraz miejsc postojowych. Ewentualną przebudowę infrastruktury projektować tak, aby realizacja zadania odbywała się na działkach, znajdujących się we władaniu Gminy Miasta Koszalin. Po wizji w terenie i pomiarach należy ustalić, czy jest możliwa przebudowa drogi bez przebudów istniejących obiektów budowlanych. Na etapie projektowania należy ustalić standardy kształtowania przestrzeni, to jest lokalizację chodników, dróg rowerowych i uzbrojenia terenu uwzględniając oczekiwania jednostek branżowych. Projektując w/w zadanie należy odnieść się poza ruchem pieszych do sposobu poprowadzenia ruchu rowerowego, autobusowego oraz konieczności wykonania zjazdów do działek zarówno nowych (o ile warunki techniczne pozwolą na ich lokalizację) jak i istniejących.

III. SKRZYŻOWANIA I ORGANIZACJA RUCHU.

Typy proponowanych skrzyżowań na etapie opracowania koncepcyjnego jak i projektowany projekt zagospodarowania terenu przedstawić do uzgodnienia. Przedstawione rozwiązania winny być wykonane wraz z projektowaną organizacją ruchu nawiązującą do już istniejącego zagospodarowania, jak i organizacji ruchu istniejącej. Ustalenia z uzgodnionego projektu zagospodarowania należy przyjąć w projekcie budowlanym. Projekt zagospodarowania uzupełniony o elementy wymienione powyżej przeanalizować zarówno pod względem funkcjonalnym, ruchowym (wskazać korytarze ruchu), koniecznego uzbrojenia terenów i usunięcia istniejących kolizji mając na względzie koszty budowy inwestycji (podać wnioski). Przed rozpoczęciem projektowania ustalić z jednostkami infrastrukturalnymi planowane ich inwestycje w pasach drogowych.

IV. OŚWIETLENIE

Oświetlenie ulicy zaprojektować dla przyjętych klas ulic przyjmując odpowiednią kategorię oświetlenia w oparciu o obliczenia parametrów oświetleniowych oraz warunki techniczne wydane przez ZDiT zgodnie z normą oraz zaleceniami dotyczącymi oświetlenia dróg i ulic wydanych przez PKOŚ Warszawa, takich jak:

1. luminancja jezdni,
2. natężenie oświetlenia,
3. równomierność oświetlenia

Projektowane oświetlenie winno być wykonane w oparciu o warunki techniczne ZDiT, a w przypadku istniejącego oświetlenia co do sposobu jego likwidacji do jego właściciela.

V. UZBROJENIE

Na etapie projektu w oparciu o ostateczny układ drogowy oraz wydane warunki techniczne, zaprojektować elementy związane z zarządzaniem ruchem drogowym i usunięcie kolizji oraz elementy infrastruktury związanej z drogą tj. oświetlenie i odwodnienie drogi. Kwalifikacji prawnej co jest kolizją, a co budową nowej infrastruktury nie drogowej winien dokonać projektant tej infrastruktury.

W opracowaniu należy odnieść się do projektowanej i istniejącej infrastruktury technicznej pod kątem niezbędnych jej przebudów w tym uzupełnienia istniejącego odwodnienia oraz wymiany istniejącego odwodnienia np. wpustów, regulacji i naprawy studni kanalizacji sanitarnej.

VI. CHARAKTERYSTYKA WYBRANEGO WARIANTU

Do dalszego opracowania (projektu budowlanego) po przedstawieniu rozwiązania

przez jednostkę projektową zostanie wybrane zagospodarowanie, które zdaniem inwestora i projektanta będzie optymalne pod kątem ruchowym, funkcjonalnym i kosztowym. Przedmiotem oceny rozwiązania projektowego winny być przede wszystkim podane przez projektanta argumenty, które przemawiają za wyborem rozwiązania, jak np.:

1. minimalizacja problemów związanych z przepustowością wlotów skrzyżowań, pozyskiwania terenów, przebudów infrastruktury itp.
2. zapewnienie optymalnych warunków ruchu pieszych i ruchu rowerowego,
3. elementy szczególnie rzutujące na sposób wykonania, zasadność wprowadzonych rozwiązań jak i koszty wykonania zadania.

2. Zalecenia ogólne

I. WPROWADZENIE

Przy realizacji kierować się ustaleniami wynikającymi z obowiązującego studium, planu miejscowego, funkcji wynikającej z opracowanej koncepcji jak i własności.

Podstawowe parametry techniczne.

1. Jak w studium i planie miejscowym oraz koncepcji.
2. Szerokość pasa drogowego – zgodna z planem miejscowym i warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. u. Nr 43 z 1999 r ze zm) i *Zarządzeniem Nr 454/1996/13 Prezydenta Miasta Koszalina z dnia 15 października 2013 roku w sprawie zasad usytuowania sieci infrastruktury technicznej w planowanych pasach drogowych na nieruchomościach, którymi gospodaruje Prezydent Miasta Koszalina,*
3. Projekt winien obejmować (o ile zajdzie taka konieczność) budowę lub przebudowę zjazdów zgodnie z art. 29 ust. 2 ustawy o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460). Zjazdy projektować zgodnie z warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z 1999 r. ze zm).
4. Koncepcje skrzyżowań oraz projekt zagospodarowania przebudowy ul. Mieszka I winny być przedstawione wraz z projektowaną organizacją ruchu, a geometria zjazdów winna być dostosowana do funkcji terenów przyległych.

Zakres opracowania przebudowy ulicy Mieszka I.

Dokumentację opracować jako projekt budowlany i wykonawczy po wcześniejszym wyborze wariantu koncepcyjnego.

Wariant koncepcyjny skrzyżowania i przebudowy ulicy .

Zakres opracowania powinien wynikać:

- 1) z ustaleń obowiązującego planu, studium,
- 2) oczekiwań ZDiT przedstawionych w rozdziale II

Opracowanie wykonać w skali 1:500.

Oczekujemy przedstawienia w rozwiązaniach :

- a) rozwiązania docelowego w zakresie infrastruktury,
- b) oddziaływania na środowisko i jakie skutki to oddziaływanie wywoła mając na uwadze uchwalony „Program ochrony przed hałasem” (np. konieczność budowy ekranów akustycznych),

Uzgodniony z zamawiającym wariant musi zostać wstępnie zaopiniowany przez wszystkie główne instytucje takie jak np. Wydział Architektury i Urbanistyki, Wydział Nieruchomości, czy też przedsiębiorstwa branżowe posiadające lub też przewidujące umieścić swoje urządzenia w projektowanych pasach drogowych.

Sposób wykonania dokumentacji.

Dokumentację należy opracować zgodnie z:

- wprowadzonymi przez miasto „Standardami technicznymi dla infrastruktury rowerowej Koszalina”, przyjętych do stosowania Zarządzeniem wewnętrznym Nr 136/2010 Prezydenta Miasta Koszalina z dnia 24.06.2010 r.
- Opracowaniem pn. „Opracowanie planu poprawy istniejącej sieci dróg rowerowych i kierunków dalszego rozwoju sieci” wykonanym przez Pana Wojciecha Grełę zgodnie z umową zawartą z Urzędem Miejskim w Koszalinie.
- „Programem ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Koszalina” mając między innymi na uwadze podane w nim konieczne działania.

II. WARUNKI, WYTYCZNE I ZAŁOŻENIA, JAKIE WINNY BYĆ UWZGLĘDNIONE W DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ.

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania i przepisy prawne opracowując dokumentację projektową należy spełnić następujące warunki :

A. Dla dróg rowerowych projektowanych jako nowe należy uwzględnić:

1. Zasady ruchu rowerowego:

a) Projektując drogę rowerową należy brać pod uwagę możliwości terenowe jej prowadzenia. Mając na uwadze przewidywany ruch samochodowy droga rowerowa winna przebiegać w jezdni i poza jezdnią stosownie do już zlokalizowanych dróg rowerowych.

Dokonać analizy istniejącego i planowanego układu dróg rowerowych i rozwiązań, aby zminimalizować ilość przejazdów rowerowych przez zjazdy i skrzyżowania.

b) Przy przekraczaniu zjazdów i skrzyżowań należy jednoznacznie rozstrzygnąć pierwszeństwo przejazdu poprzez zachowanie kolorystyki drogi rowerowej. Projektem objąć przebudowę zjazdów i skrzyżowań w ciągu projektowanej ścieżki i chodnika wraz z rozwiązaniem odwodnienia.

2. Nawierzchnię:

a) gładka asfaltowa, kolor warstwy ścieralnej nawierzchni to kolor czerwony,

b) konstrukcja ze względu na mechaniczne oczyszczanie i zimowe utrzymanie winna zapewniać poruszanie się pojazdów o ciężarze całkowitym 2500 kG na podłożu G1 poza jezdnią, a w jezdni jak dla jezdni,

c) na podjazdach, łukach oraz przed skrzyżowaniami rozważyć zastosowanie nawierzchni przeciwpoślizgowych,

d) „obramowanie”: w zależności od miejsca (jezdni, zatoki postojowe, chodnik, droga rowerowa) krawężnik kamienny, opornik, obrzeże betonowe na ławie betonowej z oporem, elementy te nie mogą wystawać ponad niweletę chodnika i ścieżki rowerowej,

3. Przekrój poprzeczny:

a) szerokość drogi rowerowej dwukierunkowej nie mniej niż 2,0 m jednokierunkowej 1,5 m

b) wolna przestrzeń (skrajnia) po obu stronach min. 0,5 m, wyjątkowo 0,2 m na łukach po zewnętrznej stronie,

c) skrajnia pionowa drogi rowerowej to 2,5 m - dotyczy to także gałęzi, drzew, znaków itp.,

d) promień łuków na odcinkach poza skrzyżowaniami 15-20 m lub więcej, w rejonie skrzyżowań dopuszcza się 4 m,

4. Skrzyżowania:

a) Zapewnić odpowiednią widoczność wzajemną wszystkim uczestnikom ruchu. Wszystkie skrzyżowania i punkty przecięcia dróg rowerowych z siecią drogową projektować tak, aby kąt widoczności przeszkód i innych pojazdów nie przekraczał 90 stopni w stosunku do toru jazdy.

b) W obrębie skrzyżowania z wydzielonymi drogami rowerowymi należy zminimalizować kolizje rowerzystów z pieszymi oraz zapewnić odpowiednią widoczność wzajemną rowerzystów, kierowców i czytelność manewrów.

c) Przy przejazdach rowerowych w obrębie skrzyżowań stosować bariery drogowe ustawione poprzecznie, które zapobiegają wejściom pieszych na przejazd rowerowy względnie pojazdu na chodnik oraz pozwoli na podparcie rowerzysty,

5. Pozostałe uwarunkowania.

a) Projektując drogę rowerową, należy brać pod uwagę różne typy rowerów, w tym tandemy, rowery z przyczepkami dziecięcymi, rowery towarowe, rowery poziome - dłuższe niż przeciętne i trudniejsze w manewrowaniu na ciasnych łukach i skrzyżowaniach. Należy również brać pod uwagę rowerzystów przewożących znaczne bagaże (sakwy, przyczepki) którzy nie mogą wykonywać wielu manewrów.

b) Rozwiązania infrastrukturalne muszą być spójne z parametrami pojazdów i urządzeń, służących do czyszczenia i odśnieżania ulic, chodników i ścieżek rowerowych.

c) Należy przyjąć, że maksymalna szerokość rowerów poruszających się na drogach rowerowych nie przekracza 0,95 m.

B. Konstrukcje i przekroje jezdni.

1. Przebudowę istniejących jezdni należy poprzedzić badaniami i oceną stanu technicznego konstrukcji nawierzchni oraz jej podłoża, zgodnie z § 154 warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z 1999 r) i zmianami (Dz. z 2015 r. poz. 329). Na całej długości trasy objętej projektem należy wykonać odwierty w oparciu o które, będzie ustalana konstrukcja jezdni znajdujących się w strefie objętej opracowaniem.

2. Nawierzchnia bitumiczna tzw. cicha,

3. Przy przejściach dla pieszych zastosować elementy z wypukłymi wypustkami 5 mm - bezpieczeństwo osób niepełnosprawnych. W obrębie przejść i przejazdów rowerowych nie należy projektować ścieków przykrawężnikowych.

4. Dodatkowe wytyczne projektowe

- Badania geotechniczne wykonać wraz z określeniem geotechnicznych warunków posadowienia obiektu budowlanego;
- Ocena stanu technicznego istniejącej nawierzchni dokonana w oparciu o odwierty.
- Konstrukcja nawierzchni zjazdów i ewentualnych miejsc postojowych posadowiona na podłożu niewysadzinowym i podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. min 20 cm.
- Nawierzchnia chodnika z kostki brukowej betonowej lub płyt betonowych gr. 8 cm (kolorystyka do uzgodnienia z Zamawiającym); Nie wyklucza się innych materiałów wynikłych z uzgodnień z jednostkami administracyjnym, o których mowa powyżej. W obrębie przejść dla pieszych zastosować elementy prefabrykowane z wypustkami o wysokości min. 5 mm
- Nawierzchnia ścieżki rowerowej z masy mineralno-asfaltowej gr. min 8 cm (2x4cm) z warstwą ścieralną o uziarnieniu 8 mm koloru czerwonego zgodnie z wymaganiami określonymi w SST;
- Nawierzchnia zjazdów z kostki brukowej betonowej gr. 8 cm kolor grafit (poza przebiegiem ścieżki rowerowej);
- Warstwa ścieralna nawierzchni jezdni z tzw. nawierzchni cichych o uziarnieniu gr. 8mm, zgodnie z wymaganiami określonymi w SST;
- Krawężniki kamienne osadzone na ławie betonowej (posadowiony bezpośrednio na wilgotnym, świeżym i niestężonym betonie)
- Chodnik w obramowaniu z obrzeży betonowych 8x30 posadowionych na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 „na mokro” (posadowiony bezpośrednio na wilgotnym, świeżym i niestężonym betonie);

- Ścieżka rowerowa w obramowaniu z oporników betonowych posadowionych na ławie betonowej z oporem z betonu „na mokro” (posadowiony bezpośrednio na wilgotnym, świeżym i niestężonym betonie);
- Ścieki przykrawężnikowe z kostki betonowej lub kamiennej posadowionej na wspólnej ławie betonowej podkrawężnikowej;
- Uzupełnienie odwodnienia drogi (podłączenia wpustów i ewentualnych drenaczy) na warunkach określonych przez MWiK Koszalin mając na uwadze konieczność uwzględnienia, poza odwodnieniem drogi odwodnienie terenów przyległych
- dla zatok autobusowych przyjąć kostkę kamienną gr 18 cm zamuloną żywicą epoksydową. Konstrukcję dostosować do tej to technologii nawierzchni. W obrębie zatok autobusowych zastosować krawężnik przystankowy i elementy prefabrykowane z wypustkami o wysokości min. 5 mm

C. OŚWIETLENIE DROGOWE

Oświetlenie należy realizować w oparciu o załączone warunki techniczne na jego wykonanie wydane przez ZDiT.

Projekt, przed złożeniem do Zespołu ds. Koordynacji Usytuowania Projektowanych Sieci Uzbrojenia Terenu, podlega uzgodnieniu w poszczególnych działach Zarządu Dróg i Transportu w Koszalinie – uzgodnienie w formie pisemnej z działów dotyczących usytuowania oświetlenia i uzgodnienia treści opisowej projektu.

D. POD KĄTEM ZIELENI.

W projekcie należy uwzględnić inwentaryzację istniejącego nasadzeń. W związku z tym, że projekt winien być opracowany kompleksowo należy pamiętać o zawarciu w dokumentacji projektowej projektu zieleni ze względu na funkcje estetyczne oraz związane z ochroną środowiska i negatywne oddziaływanie skrzyżowania na środowisko albo mogące pogorszyć stan środowiska zgodnie z załączonymi warunkami oraz **Zgodnie z Poleceniem służbowym nr 3/13 z 18.03.2013 Prezydenta Miasta Koszalina** w sprawie realizacji zaleceń pokontrolnych wydanych przez NIK w dokumentacji projektowej, będącej podstawą do zlecenia zadania inwestycyjnego w sposób szczegółowy należy określić przedmiot zamówienia w tym ilość drzew i powierzchnię krzewów przewidzianych do wycinki lub przesadzenia w ramach danej inwestycji. W specyfikacji istotnych warunków zamówienia na realizację robót budowlanych zawarty zostanie zapis iż wykonawca zagospodaruje we własnym zakresie pozyskane drewno a oferowana cena musi uwzględnić korzyści wynikające z jego zagospodarowania.

- Obowiązek uwzględnienia przez projektanta w kosztorysie inwestorskim szacunkowej wartości drewna pozyskiwanego z usuwanych drzew, która pomniejszy koszty inwestycji.
- Inwentaryzację drzew i krzewów, wykonaną przez osobę posiadającą wiedzę i doświadczenie w zakresie dendrologii i wiedzy o drzewach. Opracowanie powinno zawierać zestawienie drzew kolidujących z projektowaną rozbudową skrzyżowania.
- Rozstrzygnięcia w zakresie usuwania istniejącej zieleni i opłaty z tym związane uzależnione będą od formy realizacji to jest czy będzie to budowa, przebudowa czy też realizacja inwestycji w trybie tzw. „specustawy drogowej”.

W miarę możliwości zachować istniejący starodrzew, zwrócić uwagę na odległości chodników, dróg rowerowych itd. od istniejących drzew (szczególnie pomnika przyrody i starodrzewia pod kątem obowiązujących przepisów branżowych narzucających te odległości).

Przy projektowanych nowych nasadzeniach stosować gatunki głównie rodzime, niewymagające prowadzenia intensywnych prac pielęgnacyjnych. Stosować gatunki i odmiany komponujące się z istniejącym drzewostanem. Starać się unikać wąskich pasków zieleni przy jezdni (problem z koszeniem). Przy projektowanym oświetleniu wkomponować lampy nie kolidujące z koronami drzew.

E. ORGANIZACJA RUCHU.

Organizację ruchu projektować i uzgadniać w oparciu o Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177 z 2003 r., poz. 1729). Na wykonanie organizacji winien być złożony osobny projekt, który zostanie zaopiniowany przez Zarząd Dróg Miejskich w Koszalinie po uzyskaniu wcześniejszej opinii Policji. Rozwiązanie projektowe organizacji ruchu podlegać będzie zatwierdzeniu przez Prezydenta Miasta Koszalina. W projekcie organizacji ruchu należy ująć następujące wymagania:

- Zawrzeć w projekcie uwagę, że montowane znaki przez wykonawcę muszą być „zakontrolowane”, aby nie miały możliwości obracania się
- Wskazać z jakiej folii odblaskowej znaki te należy wykonać
- Oznakowanie poziome – docelowe należy projektować i wykonywać jako grubowarstwowe (poza oznakowaniem symboli oznakowania dla osób niepełnosprawnych i przebiegu ścieżki rowerowej). W projektach docelowych organizacji ruchu (stałych) należy podać wykaz istniejących i projektowanych znaków.

Dokumentację projektową należy w pierwszej kolejności uzgodnić z Zamawiającym.

Zakres prac do wykonania przez Wykonawcę:

1. Projekty budowlane wraz z zaświadczeniem, o którym mowa w art. 12 ust. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane aktualnym na dzień opracowania projektów wraz z projektami branżowymi wynikającymi z warunków branżowych, w oparciu o aktualną mapę sytuacyjno – wysokościową, warunki techniczne poszczególnych branż w tym inwentaryzacja istniejących nasadzeń i projekt zagospodarowania zielenią,
2. Projekty wykonawcze – uszczegółowienie projektów budowlanych o elementy niezbędne do prawidłowej realizacji zamówienia (w tym wykonanie przekrojów poprzecznych drogi i tabeli robót ziemnych), umożliwiające etapowanie robót.
3. Pozyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko Dz. U. 2013.1235 z późn. zm. Nr 199 z 2008r., poz. 1227 z późn. zmianami) oraz ustawą z dnia 16 kwietnia 2004r o ochronie przyrody tj. Dz.U.2013.627 z późn. zm. wraz z opracowaniem raportu o oddziaływaniu na środowisko w przypadku konieczności jego wykonania wynikającej z wydanej decyzji;
4. Sporządzenie operatu wodno – prawnego, w przypadku konieczności jego wykonania.
5. Uzyskanie aktualnego podkładu sytuacyjno – wysokościowego do celów projektowych z oznaczeniem granic własności według stanu prawnego. Jeżeli punkty graniczne nie zostały ustalone według stanu prawnego lub brak jest danych geodezyjnych do wniesienia na mapę do celów projektowych, granice należy ustalić w trybie postępowania rozgraniczeniowego.

6. Opracowanie szczegółowych specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót, przedmiarów robót oraz kosztorysów ofertowych i inwestorskich dla poszczególnych branż.
7. Sporządzenie „Planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia”.
8. Pozyskanie materiałów i uzgodnień wymaganych obowiązującymi przepisami.
9. Przygotowanie dokumentów niezbędnych do uzyskania decyzji administracyjnych pozwalających na rozpoczęcie robót i uzyskanie zezwolenia na realizację robót.

Dokumentacja powinna zawierać opis materiałów i rozwiązań projektowych za pomocą cech technicznych i jakościowych z zachowaniem Polskich Norm przenoszących normy europejskie lub norm innych państw członkowskich Europejskiego Obszaru Gospodarczego przenoszących te normy. Zakazuje się opisywania poprzez wskazanie znaków towarowych, patentów lub pochodzenia, chyba, że jest to uzasadnione specyfiką materiałów i rozwiązań projektowych i nie można ich opisać za pomocą dostatecznie dokładnych określeń.

Dokumentację opracować jako projekt budowlany i wykonawczy po wcześniejszym wyborze wariantu koncepcyjnego w sposób umożliwiający etapowanie robót.

Zawartość dokumentacji dla opracowania wielobranżowej dokumentacji projektowej ulicy

- projekty budowlane – 8 kompletów.
- projekty wykonawcze dla każdej z branż – po 6 egz.
- dokumentacja geotechniczna – 6 egz.
- inwentaryzacja i projekt zieleni - 6 egz.
- projekt docelowej organizacji ruchu – 6 egz.
- przedmiar robót dla każdej z branż – po 1 egz.
- kosztorysy inwestorskie dla każdej z branż – po 1 egz.
- kosztorysy ofertowe dla każdej z branż – po 1 egz.
- SST – 1 komplet

Zawartość dokumentacji dla opracowania koncepcji przebudowy skrzyżowania ul. Mieszka I z ul. Szczecińską:

Koncepcja wraz z szacunkowymi kosztami dla każdego z wariantów – po 4 kpl.

Dokumentację należy przekazać w formie elektronicznej (kosztorys i SST w formie elektronicznej edytowalnej) i papierowej.

Przedmiot zamówienia należy opracować zgodnie z aktualnymi przepisami i zarządzeniami a w szczególności:

- Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 1999r. Nr43, poz. 430);

Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego tj Dz.U.2013.129.

- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 02 września 2004r w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych

wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz.U.Nr 202, poz. 2072 z późniejszymi zmianami;

- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz.U.nr 177 z dnia 14.10.2003r., poz. 1729),
- Ustawy o ochronie przyrody tj. Dz.U. 2013.627 z późn. zm.
- ustawą z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko tj.Dz.U.2013.1235 z późn. zm.
- Ustawa Prawo budowlane tekst jednolity: Dz.U. z 2013.1409 z późn. zm.

Załączniki:

1. załącznik nr 1 – załącznik mapowy
2. Warunki techniczne na oświetlenie uliczne
3. wstępne warunki i informacje w zakresie sieci uzbrojenia (ENERGA Operator, MEC, MWiK, TZ, TIT, WIRJOM)