

uwarunkowaniach, wyniki badań wodno – gruntowych, warunków ogólnych wykonywania i odbioru robot, mapy ewidencyjne z określeniem granic nieruchomości gruntowych.

W pkt. 1 i 1.3. PFU zamawiający wskazał, że „*Realizacja zadania winna nastąpić na podstawie opracowanej na zlecenie Zamawiającego Koncepcji stanowiącej załączniki do PFU*” a w wyniku realizacji postępowania oczekuje zaprojektowania i **wykonania drogi o parametrach określonych w Programie funkcjonalno - użytkowym**, zlokalizowanej w Koszalinie od skrzyżowania ulic BOWiD – Przemysłowa do ul. Władysława IV z przebudową skrzyżowań, budową mostu, odwodnieniem drogi (kanalizacja), oświetleniem, oraz usunięciem kolizji z urządzeniami podziemnymi.

Ponadto w pkt. 1.2 PFU Zamawiający wskazał, że dla inwestycji opracowano raport o oddziaływaniu na środowisko i wydana została decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach. Jednocześnie wskazano, że **zapisy zawarte w otrzymanej decyzji administracyjnej oraz w raportach muszą być uwzględnione w dokumentacji projektowej oraz przestrzegane w trakcie realizacji robót budowlanych.**

W pkt. 5 *Opisu technicznego do Koncepcji* wskazano, że projektowany nowy odcinek drogi zgodnie ze Studium przewidziano docelowo jako ulicę klasy Z zbiorczą i przekroju 2 jezdnie po 2 pasy ruchu. Przedmiotem inwestycji jest realizacja jednej jezdni o dwóch pasach ruchu, po jednym pasie dla każdego kierunku.

Elementem PFU są opracowania graficzne sporządzone dla Etapu I Wariantu I, w których na opracowaniach graficznych przedstawiono proponowane do zaprojektowania rozwiązania.

Zastępca Dyrektora Zarządu Dróg Miejskich w Koszalinie na pytanie kto i na podstawie jakich przesłanek zdecydował o budowie nad rzeką Dzierżęcinką trójprzęstowego mostu oraz budowie drogi od ul. BOWiD do ul. Władysława IV według wariantu I etap I wyjaśniła, że: „*Parametry techniczne zewnętrznego pierścienia drogowego Koszalina, w tym budowa jednej jezdni szerokości 7 m z przebudową skrzyżowań zostały określone na spotkaniu 11.01.2008 r. ... Budowa jednej jezdni oraz mostu o parametrach określonych w koncepcji była spowodowana wysokością środków finansowych, jakie Miasto mogło otrzymać w ramach dofinansowania w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego*”.

W załączniku dotyczącym branży drogowej (sporządzonej przez Jerzego Szadkowskiego w maju 2010 roku) przedstawiono projekt mostu trójprzęstowego, nie wskazując sposobu rozwiązania kolizji pomiędzy nowo projektowaną drogą a drogą łączącą ul. Batalionów Chłopskich z osiedlem Unii Europejskiej, która ujęta jest w opracowaniach planistycznych Miasta.

W *Opisie technicznym* budowy mostu drogowego nad rzeką Dzierżęcinką Zamawiający wskazał, że projektuje się budowę mostu żelbetowego trójprzęstowego, o długości całkowitej 100,20 m i wysokości od dna rzeki od spodu przęsła ok. 6,50 m. Wskazano również, że w rejonie projektowanego mostu nad Dzierżęcinką wykonano otwory nr 6 i 12. Zapisy powyższe nie są zgodne z opisem zawartym w opracowaniu geologa.

W zakresie rozwiązań odprowadzenia wód deszczowych przyjęto opracowanie koncepcyjne sporządzone przez projektanta Jerzego Mikrzaka oraz załączono opracowania graficzne ze stycznia 2010 r. (zawarte w opracowaniu z kwietnia 2010 r.) oraz projekty kolektorów deszczowych z października 2009, przyk deszczowych, sieci ciepłowniczej, gazowej, przewodów wodociągowych z listopada 2009 r.

W zakresie rozwiązań energetycznych wskazano w PFU, że dokonano ich opracowania na podstawie projektu projektanta Edwarda Czaja.

URZĄD MIEJSKI
15-007 K O S Z A L I N
Biuro Inżynierii 0-4
BIURO KONTROLI