**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.

**A. CZĘŚĆ OGÓLNA**

**A.1 Część opisowa**

**1) Opis zadania inwestycyjnego:**

a) Lokalizacja i program zadania inwestycyjnego

Zadaniem koncepcji ma być:

* przedstawienie lokalizacji obwodnicy Więcborka położonej w województwie Kujawsko-pomorskim, powiecie sępoleńskim, w gminie Więcbork, która posłuży do dalszych opracowań projektowych niezbędnych do realizacji
* oraz uzyskanie ostatecznej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia.

Planowana obwodnica powinna być usytuowana po zachodniej stronie miasta,   
z włączeniem do istniejącej drogi wojewódzkiej nr 241 Tuchola – Rogoźno oraz połączeniem z drogami wojewódzkimi nr 242 Więcbork – Falmierowo i 189 Jastrowie - Więcbork. Obwodnica powinna zostać zaprojektowana jako droga klasy G, kategorię ruchu należy określić biorąc pod uwagę co najmniej 25-letni okres prognozowanego ruchu, o szerokości nawierzchni jezdni7m i obciążeniu na oś 115kN.   
Należy z projektowaną obwodnicą Więcborka, poprzez skrzyżowania typu rondo. Orientacyjna długość obwodnicy w zależności od przyjętego wariantu wynosi: od 3km do 4,8 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 kujawsko-pomorskiego, 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**   
i **jeden bezinwestycyjny** poprowadzenia budowy 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, Plany zagospodarowania terenu, porozumienia i programy np. wojewódzkie, powiatowe, gminne.

**2) Istniejący stan zagospodarowania terenu:**

a) Zagospodarowanie pasa drogowego.

b) Przebieg drogi wojewódzkiej nr 241.

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 zakresieniezbędnym do uzupełnienia części rysunkowej).**

**Ukształtowanie trasy drogowej:**

1. 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, kanał technologiczny.

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
* Gestorami sieci
* zarządami spółek wodnych
* Zarządami drogowymi
* Konserwatorem zabytków
* Zarządcami kolei np. PKP
* właściwymi Urzędami Gminy
* jednostkami samorządowymi

Wykonawca **zobowiązany jest do zorganizowania konsultacji społecznych**   
z przedstawicielami władz lokalnych oraz mieszkańcami obszaru na którym planuje się w/w inwestycję.

- przynajmniej **2 krotnie**:

1. w celu zaprezentowania przebiegu – wariantów obwodnicy
2. w celu zaprezentowania przyjętych rozwiązań, przed złożeniem wniosku   
   o wydanie Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia

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

Należy przygotować **wniosek** oraz **materiały do wniosku** o wydanie ostatecznej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia   
dla wybranego wariantu (również w wersji elektronicznej).

W kosztach projektowych uwzględnić:

* przygotowanie **karty informacyjnej dla przedsięwzięcia** oraz **raportu**  (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. W karcie informacyjnej muszą znaleźć się zapisy dotyczące usunięcia kolizji, s007AXczególną uwagę należy zwrócić na instalacje wymienione w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9.11.2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

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

* W przypadku kolizji z **liniami energetycznymi** należy:

— podać podstawowe parametry linii,

— opisać na czym będzie polegało usunięcie kolizji (zakres i sposób należy uzgodnić z gestorem sieci),

— 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 (zakres i sposób należy uzgodnić   
z gestorem sieci),

**8) Dokumentacja geodezyjna i kartograficzna oraz 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 | Powierzchna | Właściciel działki | Powierzchnia do zajęcia | Rodzaj urządzenia i wykonywanych prac |

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

- działki w całości objęte inwestycją, leżące poza ewidencyjnym pasem drogowym;

- działki w całości leżące w ewidencyjnym pasie istniejącej drogi wojewódzkiej;

- 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:

1. **Plan orientacyjny**, skala 1:10 000 (na bazie ortofotomapy) – dla każdego wariantu

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. **Dokumentację fotograficzną**.

Zdjęciaz przebiegiem (lokalizacją) planowanego zadania inwestycyjnego (dla każdego wariantu)

**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,

**B.2 Część rysunkowa:**

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. Przekroje normalne.

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

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

4. Charakterystyczne przekroje poprzeczne (skala 1:200).

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

6. Plansza zbiorcza uzbrojenia wraz z identyfikacją kolizji i sposobem ich usunięcia (uzgodnione z gestorami sieci).

**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**

Projektowane obiekty lub grupy obiektów przedstawić w 3 wariantach konstrukcyjnych.

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

− nazwę, lokalizację zgodną z kilometrażem aktualnym globalnym drogi   
i współrzędnymi GPS (w przypadku obiektów na istniejącej DW) oraz kilometrażem lokalnym i współrzędnymi GPS (w przypadku obiektów na przebiegu obwodnicy), typ obiektu i rodzaj konstrukcji.

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

• klasa obciążenia A,

• pochylenie skarp na wlocie i wylocie 1:1,5,

* 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 (DzU. 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,
* 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.

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 oraz jego nośności.

**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 max co 100 moraz w miejscach charakterystycznych, a w kierunku poprzecznym   
do osi drogi do 10m, liczba otworów w kierunku poprzecznym do osi drogi 3 oraz   
w miejscach charakterystycznych.

Należy wykonać po dwa odwierty w miejscach lokalizacji obiektów inżynieryjnych, które osiągną warstwę nośną + 5 m oraz po 1 sondowaniu sondą CPT (U), głębokość sondowania równa długości odwiertu. Należy wykonać odwierty na końcach przepustów.

**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**

1. Wszystkie formułowane w imieniu Inwestora wnioski powinny uzyskać jego akceptację.

2. **Przed zawarciem umowy** Projektant przedstawi uzgodniony z Wydziałem Planowania i Rozwoju Sieci Drogowej **harmonogram prac projektowych**,   
a następnie co miesiąc będzie przedstawiał raport z postępu przygotowania dokumentacji.

3. Każdy komplet dokumentacji należy trwale spiąć dołączając spis zawartości dokumentacji. Dokumentacja powinna być posegregowana w komplety i umieszczona w opakowaniach zbiorczych.

4. Koncepcję wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (potwierdzoną pieczęcią organu wydającego – decyzja ostateczna) przedsięwzięcia, należy opracować w terminie **20 m-cy od dnia zawarcia umowy**

**Koncepcję należy przekazać w następującej ilości:**

• w 5 egzemplarzach + ilość potrzebna do uzgodnień,

• 2 egzemplarze tabelarycznego zestawienia działek,

• 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:

o **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 DWGlub DGN( 2014) (przekazane z właściwym stylem wydruku).

o **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:**

- 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. 2016 poz. 124 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.

- 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 projektowychoraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno - użytkowym (DzIl nr 130, poz 1389)

- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posada wiania 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 przed odbiorem przez Inwestora opracowania, należy opracować poszczególne materiały i uzyskać decyzje według nowych unormowań.**

**Całość dokumentacji należy na roboczo uzgadniać w ZDW Bydgoszcz. Rozwiązania projektowe obiektów mostowych, wiaduktów i przepustów powinny być na bieżąco uzgadniane z Wydziałem Planowania i Rozwoju Sieci Drogowej oraz z Zespołem ds. mostów w ZDW Bydgoszcz.**

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 Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy.