

Inwestor:

Gmina Kołbaskowo
72-001 Kołbaskowo 106

Adres inwestycji:

Gmina Kołbaskowo,
Powiat policki, Woj. Zachodniopomorskie.



PROGRAM FUNKCJONALNO-UŻYTKOWY

Nazwa zamówienia:

**Zaprojektowanie i wykonanie budowy ścieżki pieszo-rowerowej
na odcinku Przecław – Kołbaskowo – Rosówek.**

Tryb udzielenia zamówienia:

Postępowanie zostanie przeprowadzone w trybie przetargu nieograniczonego.

Kod zamówienia według CPV:

CPV – 71000000 – 8 - Usługi architektoniczne, budowlane, inżynieryjne i kontrolne
CPV – 71320000 – 2 - Usługi inżynieryjne w zakresie projektowania
CPV – 45233161 – 5 - Roboty budowlane w zakresie ścieżek pieszych
CPV – 45233162 – 2 - Roboty budowlane w zakresie ścieżek rowerowych
CPV – 71323100 – 9 - Usługi projektowania systemów zasilania energią elektryczną
CPV – 45233200 – 1 - Roboty w zakresie różnych nawierzchni
CPV – 45311200 – 2 - Roboty w zakresie instalacji elektrycznych
CPV – 45111200 – 0 - Roboty w zakresie przygotowania terenu pod budowę i roboty ziemne
CPV – 45111291 – 4 - Roboty w zakresie zagospodarowania terenu
CPV – 45233290 – 8 - Instalowanie znaków drogowych
CPV – 31527200 – 8 - Oświetlenie zewnętrzne

Stan na dzień 15 listopada 2013 r.

Zawartość opracowania:

I CZĘŚĆ OPISOWA:

1. Opis ogólny przedmiotu zamówienia.

- 1.1 Wstęp
- 1.2 Spodziewane efekty inwestycji
- 1.3 Zakres przedmiotu zamówienia

2. Uwarunkowania przedmiotu zamówienia.

- 2.1 Opis stanu istniejącego
- 2.2 Część informacyjna
- 2.3 Dokumenty potwierdzające zgodność zamierzenia z wymogami
 - 2.3.1 Przepisy prawne i normy
 - 2.3.2 Zgodność z polityką lokalną
 - 2.3.3 Inne informacje i dokumenty niezbędne do zaprojektowania robót budowlanych

3. Ogólne właściwości funkcjonalno – użytkowe

- 3.1 Właściwości funkcjonalne
- 3.2 Właściwości użytkowe

4. Szczegółowe właściwości funkcjonalno – użytkowe

- 4.1 Roboty drogowe
- 4.2 Ukształtowanie i zabezpieczenie skarp
- 4.3 Bariery
- 4.4 Zabezpieczenie skarp wzdłuż odcinka drogi krajowej nr 13
- 4.5 Organizacja ruchu
- 4.6 Zagospodarowanie terenu - zieleń

5. Opis wymagań zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia

- 5.1 Forma dokumentacji projektowej do opracowania przez Wykonawcę
 - 5.1.1 Wymagania ogólne dotyczące Dokumentacji Projektowej
 - 5.1.2 Stadia dokumentacji projektowej
- 5.2 Szczegółowe cechy zamówienia dotyczące rozwiązań technicznych
 - 5.2.1 Roboty drogowe
 - 5.2.2 Obiekty budowlane
 - 5.2.3 Mała architektura

II CZĘŚĆ INFORMACYJNA

1 Informacje ogólne

2 Dokumenty potwierdzające zgodność zamierzenia z wymogami

- 2.1 Przepisy prawne i normy
- 2.2 Zgodność z polityką lokalną
- 2.3 Wymagania dotyczące robót
 - 2.3.1 Przekazanie terenu budowy
 - 2.3.2 Zabezpieczenie terenu budowy

- 2.3.3 Ochrona środowiska w czasie wykonywania robót
- 2.3.4 Ochrona przeciwpożarowa
- 2.3.5 Materiały szkodliwe dla otoczenia
- 2.3.6 Ochrona własności publicznej
- 2.3.7 Bezpieczeństwo i higiena pracy
- 2.3.8 Ochrona i utrzymanie robót
- 2.3.9 Stosowanie się do prawa i innych przepisów
- 2.3.10 Równoważność norm i zbiorów przepisów prawnych

2.4 Odbiór robót

- 2.4.1 Rodzaje odbiorów robót
- 2.4.2 Odbiór robót zanikających i ulegających zakryciu
- 2.4.3 Odbiór częściowy robót
- 2.4.4 Odbiór końcowy robót
- 2.4.5 Dokumenty do odbioru ostatecznego
- 2.4.6 Odbiór pogwarancyjny

2.5 Inne informacje i dokumenty niezbędne do zaprojektowania robót budowlanych

III ZAŁĄCZNIKI

3.1 mapa infrastruktury drogowej 1 : 2 000

I CZĘŚĆ OPISOWA:

1. Opis ogólny przedmiotu zamówienia.

1.1 Wstęp

Inwestycja „Zaprojektowanie i wykonanie budowy ścieżki pieszo – rowerowej na odcinku Przeclaw – Kołbaskowo - Rosówek” jest elementem szerszych, prowadzonych od kilku lat działań związanych z poprawą atrakcyjności turystycznej Gminy Kołbaskowo poprzez budowę szlaków rowerowych oraz wieloletnich prac zmierzających do poprawy stanu dostępności terenów oraz zwiększenia bezpieczeństwa mieszkańców oraz turystów Gminy.

Celem bezpośrednim (głównym) projektu, polegającego na zaprojektowaniu i wybudowaniu ścieżki pieszo – rowerowej na odcinku Przeclaw – Kołbaskowo – Rosówek w Gminie Kołbaskowo, jest **poprawa atrakcyjności turystycznej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego**.

Niniejszy Program Funkcjonalno – Użytkowy w sposób ogólny opisuje wymagania i oczekiwania Zamawiającego stawiane przedmiotowej inwestycji realizowanej w trybie „**zaprojektuj i wybuduj**”, a wraz z załącznikami stanowi podstawę do sporządzenia ofertowej kalkulacji na kompleksową realizację zadania obejmującego wykonanie dokumentacji projektowej wraz ze wszystkimi wymaganymi prawem uzgodnieniami, z uzyskaniem decyzji: pozwolenia na budowę oraz środowiskowej, jak i również wszelkie prace, budowlano – montażowe dotyczących robót opisanych niniejszym opracowaniu.

Planowana inwestycja pn. „Zaprojektowanie i wykonanie budowy ścieżki pieszo – rowerowej na odcinku Przeclaw – Kołbaskowo - Rosówek”, będzie realizowana w ramach *Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007 – 2013 - Oś Priorytetowa 6: Rozwój Funkcji Metropolitalnych, Działanie 6.3: Ścieżki rowerowe na obszarze metropolitalnym*.

1.2 Spodziewane efekty inwestycji

Spodziewanym efektem inwestycji jest poprawa atrakcyjności i dostępności turystycznej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego poprzez budowę szlaku pieszo-rowerowego na terenie Gminy Kołbaskowo oraz zwiększenia bezpieczeństwa mieszkańców oraz turystów gminy. Przyczyni się to do wydłużenia sezonu turystycznego oraz wzrostu liczby turystów, a w konsekwencji na podniesienie poziomu dochodów z turystyki w skali regionu. Realizacja projektu przyczyni się do:

1. Wybudowana ścieżka rowerowa będzie prowadziła do atrakcji i infrastruktury turystycznej w G. Kołbaskowo, na trasie: Przeclaw – Kołbaskowo – Rosówek;
2. Połączenie ścieżki rowerowej ze szlakami historycznymi i turystycznymi;
3. Zwiększenie dostępności szlaku rowerowego „Odra-Nysa” (Oder-Neiße-Radweg) od strony Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (poprzez Neu – Rosow);
4. Podniesienie poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego na terenie Gminy Kołbaskowo;

5. Wybudowana ścieżka pieszo - rowerowa będzie stanowiła część szerszego systemu komunikacji zbiorowej, przyczyniając się do stworzenia spójnego systemu komunikacji rowerowej głównych obszarów turystycznych województwa oraz stanowiąc element sieci lokalnej, będzie przyczyniała się do tworzenia produktu jakim jest turystyka rowerowa na terenie gminy;
6. Wybudowana ścieżka rowerowa będzie miała pozytywny wpływ na efekt ekologiczny, poprzez zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia powietrza oraz hałasu na terenie Gminy Kołbaskowo, dzięki zwiększeniu intensywności ruchu rowerowego względem samochodowego;
7. Wzrost poziomu atrakcyjności roweru jako środka transportu na terenie G. Kołbaskowo;
8. Poprawa wizerunku Gminy Kołbaskowo jako miejsca nowoczesnych rozwiązań komunikacyjnych zachęcających do uprawiania aktywnych form turystyki;
9. Wzrost zainteresowania inwestycjami w infrastrukturę turystyczną na terenie Gminy Kołbaskowo przez przedsiębiorców (obiekty noclegowe, gastronomia).

1.3 Zakres przedmiotu zamówienia

Wykonawca opracuje dokumentację projektową oraz wykona ciąg rowerowo-pieszego obejmujący następujący przebieg:

a) odcinek o nawierzchni bitumicznej w formie drogi pieszo-rowerowej o szer. 3,0 m, z wyodrębnionym pasem ruchu pieszych o szer. 1,0 m od miejscowości Przecław (od skrzyżowania drogi krajowej nr 13 z drogą Kurów-Przecław) do miejscowości Kołbaskowo (do wiaduktu drogi krajowej nr 13 nad autostradą A-6).

b) oznakowany przebieg szlaku na odcinku od autostrady A-6 do południowego krańca zabudowy w miejscowości Kołbaskowo,

c) odcinek o nawierzchni bitumicznej w formie drogi pieszo-rowerowej o szer. 3,0 m, z wyodrębnionym pasem ruchu pieszych o szer. 1,0 m, od miejscowości Kołbaskowo (od drogi gruntowej w kierunku cmentarza) do miejscowości Rosówek (zakończenie obejmujące główny wjazd na Tor motocrossowy w Rosówku i połączenie z zaprojektowaną drogą rowerową Rosówek Neu Rosow).

UWAGA: W uzasadnionych przypadkach, podyktowanych szczególnym ukształtowaniem terenu lub organizacją ruchu, szerokość drogi pieszo-rowerowej może być mniejsza niż określona w pkt a) i c).

Dokumentacja projektowa musi zawierać co najmniej:

Projekt budowlany opracowany w zakresie zgodnym z wymogami obowiązującej w Polsce ustawy Prawo budowlane z 7 lipca 1994r. z późn. zmianami, (Dz. U. nr 89, poz. 414 – tekst jednolity Dz. U. 2006 nr 156 poz.1118 - wraz z późniejszymi zmianami) oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U.2003 nr 121, poz. 1137 z późniejszymi zmianami).

Pozostałe wymagane opracowania dla uzyskania Pozwolenia na Budowę.

Dokumentację wykonawczą dla celów realizacji inwestycji. Projekty wykonawcze stanowiąc będą uszczegółowienie dla potrzeb wykonawstwa projektu budowlanego. Dokumentacja powinna być opracowana z uwzględnieniem warunków zatwierdzenia Projektu Budowlanego oraz warunków zawartych w uzyskanych uzgodnieniach. Projekty wykonawcze zadania winny zostać opracowane z podziałem na obiekty oraz branże.

Przedmiar Robót umożliwiające etapowe rozliczanie inwestycji.

Dokumentację powykonawczą do uzyskania pozwolenia na użytkowanie z naniesionymi w sposób czytelny wszelkimi zmianami wprowadzonymi w trakcie budowy wraz z inwentaryzacją geodezyjną wykonanych obiektów.

Instrukcje eksploatacji, obsługi, ppoż. i instrukcje stanowiskowe urządzeń.

Badania i analizy uzupełniające.

Przed rozpoczęciem prac Wykonawca zweryfikuje dane wyjściowe do projektowania przygotowane przez Zamawiającego, wykona na własny koszt wszystkie badania i analizy uzupełniające niezbędne dla prawidłowego wykonania Dokumentów Wykonawcy.

Weryfikacja i sprawdzanie dokumentacji Projektowej.

Jeżeli prawo lub względy praktyczne wymagają, aby niektóre Dokumenty Wykonawcy były poddane weryfikacji przez osoby uprawnione lub uzgodnieniu przez odpowiednie władze, to przeprowadzenie weryfikacji i/lub uzyskanie uzgodnień będzie przeprowadzone przez Wykonawcę na jego koszt, po wcześniejszym wewnętrznym skoordynowaniu dokumentacji przez projektantów branżowych (z ich zapisem potwierdzającym powyższe czynności) i przed przedłożeniem tej dokumentacji do zatwierdzenia przez Zamawiającego.

Uzgodnienia i decyzje administracyjne.

W szczególności Wykonawca uzyska wszelkie wymagane zgodnie z prawem polskim uzgodnienia, opinie, dokumentacje i decyzje administracyjne niezbędne dla zaprojektowania, wybudowania, uruchomienia i przekazania do użytkowania.

Konieczne do uzyskania pozwolenia:

- pozwolenie na budowę ciągu pieszo - rowerowego
- pozwolenie na budowę oświetlenia
- opinia uprawnionego specjalisty dendrologa – po stronie Zamawiającego.

Mapy do celów projektowych.

Wykonawca jest zobowiązany do uzyskania aktualnych map do celów projektowych na obszary objęte przedmiotem zamówienia.

Projekty i koncepcje Zamawiającego.

Zamawiający oświadcza, iż Przedstawione w niniejszym Programie Funkcjonalno – Użytkowym (PFU) opracowania mają charakter wyłącznie pomocniczy dla Wykonawcy do sporządzenia własnych opracowań wykonania zadań wchodzących w skład przedmiotu zamówienia.

Przedstawione w PFU wielkości i miary są parametrami szacunkowymi. Ostateczne wielkości zostaną ustalone na podstawie sporządzonej przez Wykonawcę dokumentacji projektowej (projekt budowlany i projekt wykonawczy). W przypadku rozbieżności Wykonawca nie będzie rościł praw do dodatkowego wynagrodzenia.

Wizytacja terenu budowy.

Przed złożeniem oferty Wykonawca powinien odbyć wizytację terenu inwestycji oraz jego otoczenia w celu oceny - przeprowadzonej na własną odpowiedzialność - kosztów i ryzyka, wszystkich czynników koniecznych do przygotowania jego rzetelnej oferty obejmującej wszelkie niezbędne prace przygotowawcze, zasadnicze i towarzyszące, zarówno do prowadzenia Robót budowlanych – montażowych jak i przygotowania Projektu do uzyskania pozwolenia na budowę.

Zakres prac i rodzaj inwestycji przedstawiono w tabeli nr 1.

Lp.	Zakres prac	Ilość	Jednostka miary
1.	Demontaż istniejących barier	1	szt.
2.	Wycinka drzew	4	szt.
3.	Roboty ziemne wraz z załadunkiem, wywozem i utylizacją	15.000	m ²
4.	Profilowanie i zagęszczenie podłoża	15.000	m ²
5.	Ustawienie obrzeży, wraz z ułożeniem warstwy odsączającej	10.000/15.000	mb./ m ²
6.	Ułożenie podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie	15.000	m ²
7.	Ułożenie nawierzchni z asfaltu	15.000	m ²
8.	Dostawa i montaż ławek	12	szt.
9.	Dostawa i montaż stojaków do rowerów	4	szt.
10.	Montaż urządzeń bezpieczeństwa ruchu (znaki drogowe+barierki)	10 + 4	szt.
11.	Nasadenia nowych drzew i krzewów	10	szt.

Tab. 1 Zakres prac i rodzaj inwestycji.

UWAGA: Wykonawca musi liczyć się z sytuacją, że zakres prac i ilości podane w punkcie 1.3 niniejszego Programu funkcjonalno-użytkowego są ilościami szacunkowymi i mogą ulec zmianie po opracowaniu ostatecznej dokumentacji projektowej. Szczegółowe rozwiązania wpływające na zwiększenie robót stanowią ryzyko wykonawcy i nie będą traktowane przez Inwestora jako roboty dodatkowe.

Realizacja powyższego przedmiotu zamówienia powinna być wykonana w oparciu o obowiązujące przepisy, przez Wykonawcę posiadającego stosowne doświadczenie i potencjał wykonawczy oraz osoby o odpowiednich kwalifikacjach i doświadczeniu zawodowym.

Zamawiający ustanowi nadzór inwestorski nad wykonywaniem wszystkich robót objętych zadaniem. Zamawiający wymaga, aby roboty budowlane miały trwałość określoną zgodnie z: Załącznikiem nr 5 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430). Zamawiający oczekuje od zastosowanych rozwiązań funkcjonalności, nowoczesności i bezpieczeństwa eksploatacji. Na całość wykonanych prac oraz poszczególne obiekty wymagane jest udzielenie gwarancji. W przypadku gotowych elementów, np. urządzeń bezpieczeństwa ruchu, wymagane są odpowiednie certyfikaty i deklaracje zgodności z obowiązującymi Polskimi Normami.

Wykonanie remontu ciągów pieszo-rowerowych ma podnieść standard w zakresie bezpieczeństwa ruchu oraz wygody użytkownika ma również zapewnić trwałość obiektu.

2. Uwarunkowania przedmiotu zamówienia.

2.1 Opis stanu istniejącego

Obszar objęty inwestycją cechuje się dużym potencjałem turystycznym i rekreacyjnym. Gmina Kołbaskowo pod względem atrakcyjności turystycznej plasuje się na 37 miejscu z 114 wśród wszystkich gmin województwa zachodniopomorskiego¹.

Teren inwestycji objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Teren przewidziany pod budowę ścieżki pieszo-rowerowej należy do Gminy Kołbaskowo. Ciąg pieszo-rowerowy obejmuje trzy odcinki:

- a/ Rozpoczyna się w m. Przecław - od skrzyżowania drogi krajowej nr 13 z drogą Kurów-Przecław i prowadzi do m. Kołbaskowo - na wysokości wiaduktu drogi krajowej nr 13 nad autostradą A-6.
- b/ Kontynuuje bieg w m. Kołbaskowo - od wysokości wiaduktu drogi krajowej nr 13 nad autostradą A-6 - do południowego krańca m. Kołbaskowo.
- c/ Kończy bieg od m. Kołbaskowo - od drogi gruntowej w kierunku cmentarza do m. Rosówek przy wjeździe na Tor motocrossowy. Wybudowany ciąg pieszo-rowerowy połączy się z zaprojektowanym i istniejącym szlakiem rowerowym Rosówek - Neu Rosow.

Przeznaczony do inwestycji teren pozbawiony jest zabudowy w obiekty kubaturowe. Na terenie przewidzianym pod inwestycję istnieją ciągi piesze o szerokości do 2,5 m, wykonane w technologii betonowej (kostka betonowa kolorowa) z obrzeżami. Stan ich nawierzchni jest zły (wykruszenia, zapadliska, zachwaszczenie). Zamawiający przewiduje wycinkę drzew, o ile okaże

¹ Prof. US dr hab. Panasiuk. A., dr Milewski D., dr Szostak D., Koncepcja budowy produktu turystyczno - rekreacyjnego Gminy Kołbaskowo w oparciu o Trójkąt Turystycznych Możliwości Sport - Rekreacja - Aktywny wypoczynek, US Wydział Zarządzania i Ekonomiki usług, 2007, str. 51.

PROGRAM FUNKCJONALNO – UŻYTKOWY GMINY KOŁBASKOWO:
„PROJEKT I BUDOWA ŚCIEŻKI PIESZO-ROWEROWEJ NA ODCINKU
PRZECLAW – KOŁBASKOWO – ROSÓWEK”

się konieczna do umiejscowienia wszystkich niezbędnych elementów „ciągu pieszo-rowerowego”.

Całkowita długość wytyczonych szlaków rowerowych na terenie Gminy Kołbaskowo to ok. 130 km. Biorąc pod uwagę charakterystykę krajobrazową i ukształtowanie terenu gminy, system istniejących i wytyczonych szlaków przebiega przez najciekawsze miejsca Gminy Kołbaskowo.

Na terenie Gminy Kołbaskowo wytyczono następujące szlaki rowerowe:

Szlak rowerowy Tr-3 rozpoczyna się w Szczecinie na pl. Kościuszki następnie biegnie przez dzielnicę Szczecin Gumieńce. Trasa biegnie przez Gminę Kołbaskowo przez następujące miejscowości: Stobno, Bobolin, Barnisław, Smolećcin, Karwowo, Warzymice. Trasa rowerowa przebiega również przez miejscowości należące do Gminy Dobra takie jak: Dołuje, Lubieszyn, Dobra, Skarbimierzyce, Mierzyn. Trasa kończy swój bieg w Szczecinie na pl. Kościuszki. Szlak ma długości 58,5 km.

Na trasie znajdują się następujące obiekty zabytkowe Gminy Kołbaskowo: kościół gotycki z XVI w., przebudowany po zniszczeniach w 1989 r. i dwa parki dworskie (miejscowość Stobno), kościół z VX-XVI w., odbudowany w 1992 r. (miejscowość Bobolin), kościół z XIII w., przebudowany w XIX w. (miejscowość Barnisław), ruiny kościoła z XIII-XIV w. (miejscowość Smolećcin), ruiny kościoła z XIII w. (miejscowość Karwowo).

Szlak rowerowy Tr-4 rozpoczyna swój bieg w Szczecinie na pl. Kościuszki i biegnie przez dzielnicę Pomorzany do Gminy Kołbaskowo. Trasa biegnie przez Gminę Kołbaskowo przez następujące miejscowości: Ustowo, Kurów, Siadło Dolne, Moczyły, Pargowo, Kamieniec, Rosówek, Kołbaskowo, Karwowo, Warzymice, Przeclaw i następnie do Szczecina dzielnicą . Trasa ma długość 48 km.

Na szlaku rowerowym znajdują się następujące obiekty krajoznawcze Gminy Kołbaskowo: jamy mieszkalne sprzed 4 tys. lat (miejscowość Ustowo, tzw Gęsia Górka), park dworski i magazyny z XIX w. (miejscowość Kurów), grodzisko i głąz o obwodzie 5,5 m (miejscowość Siadło Dolne), ruiny kościoła XIII w. i pozostałości dworku i parku z XIX w. (miejscowość Moczyły), ruiny kościoła XIV w. i rezerwat wodno-florystyczny „Kanał Kwiatowy” (miejscowość Pargowo), kościół z XIII w. i rezerwat krajoznawczy „Wzgórza Widokowe Dolnej Odry” (miejscowość Kamieniec), kościół z XIII w. (miejscowość Kołbaskowo), miejscowość Karwowo (patrz Tr-3), miejscowość Warzymice (patrz Tr-3), park dworski (miejscowość Przeclaw)

Trasa „Do Pomorskiej Łęknicy (Löcknitz) o przebiegu: Buk – Boock - Löcknitz – Grambow – Bobolin i długości 32,2 km. Na trasie znajduje się przejście graniczne w Bobolinie.

Trasa „Do zabytków w Penkun” o przebiegu: Bobolin – Krackow – Penkun – Tantow – Rosówek i długości 37 km. Na trasie znajdują się dwa przejścia graniczne zlokalizowane na terenie Gminy Kołbaskowo – Bobolin oraz Rosówek.

Szlak „Kościołów Wiejskich Gminy Kołbaskowo” rozpoczyna swój bieg w Bobolinie i biegnie przez następujące miejscowości Gminy Kołbaskowo: Warnik, Barnisław, Smolećcin, Kołbaskowo, Kamieniec, Pargowo, Święta Góra, Moczyły, Siadło Dolne, Kurów, Przeclaw, Będargowo, Stobno. Trasa kończy swój bieg w Szczecinie Gumieńcach. Szlak ma długość 52,8 km. Przebieg szlaku został zaprojektowany w roku 2004 przez szczeciński oddział PTTK ze szczególnym uwzględnieniem obecności granitowych kościołów wiejskich lub ich pozostałości, wytyczony w roku 2005. Na trasie szlaku znajdują się wszystkie zabytkowe obiekty architektury granitowej

obecne na terenie Gminy Kołbaskowo oraz inne obiekty krajoznawcze (rezerваты, pomniki przyrody, parki dworskie, park krajobrazowy „Dolina Dolnej Odry”). W ramach szlaku do realizacji został także przewidziany odcinek łącznikowy pomiędzy Dobrą Szczecińską a Bobolinem o długości 8 km.

Ścieżka pieszo-rowerowa obsługująca osiedle Zielone Pole oraz osiedle Tęczowe, biegnąca w obrębie geodezyjnym Przeclaw oraz Warzymice o długości 680 m. Wszystkie powyższe szlaki, z wyjątkiem ścieżki pieszo-rowerowej Przeclaw - Warzymice zostały jedynie wytyczone fizycznie w terenie na bazie istniejącej infrastruktury, w związku z czym nie spełniają do końca założeń uporządkowania ruchu pieszo-rowerowego i kołowego.

W chwili obecnej główny nacisk należy położyć na modernizację i uporządkowanie systemu tras i ścieżek, włączając w to budowę kanalizacji deszczowej oraz modernizację i budowę innych niezbędnych elementów infrastruktury towarzyszącej (oświetlenie, zatoki postojowe, miejsca odpoczynku). Bezpieczeństwo samych rowerzystów uzależnione jest przede wszystkim od stanu technicznego tras i ich oznakowania. Trasy rowerowe powinny być wydzielone od ruchu samochodowego tak aby nie zagrażały bezpieczeństwu rowerzystów i pieszych. W trakcie realizacji jest trasa przebiegająca przez Park Krajobrazowy Dolnej o nazwie „Odry Orła Bielika”. „Szlak Orła Bielika” swoją nazwą nawiązuje do atrakcji przyrodniczej gminy jaką jest występowanie na tym obszarze Orła Bielika i jego siedlisk. „Szlak Orła Bielika” będzie przebiegać przez teren przylegający do rozlewiska Dolnej Odry ograniczony od północy linią: Ustowo, Siadło Dolne, Moczyły, Kamieniec, Rosówek, granica państwa. Teren ten należy do obszarów chronionych w ramach Natury 2000.

3. Ogólne właściwości funkcjonalno – użytkowe

3.1 Właściwości funkcjonalne

Inwestor wskazuje, iż pełna infrastruktura ciągu pieszo-rowerowego musi spełniać warunek infrastruktury ogólnodostępnej i bezpłatnej, tzn. takiej do której dostęp mają wszystkie zainteresowane osoby, a korzystanie z niej nie wiąże się z żadnymi opłatami.

Zaleca się, by przy projektowaniu ciągu pieszo-rowerowego jego funkcje były zgodne z tzw. pięcioma wymogami opracowanymi przez holenderską organizację standaryzacji CROW, opublikowanej w podręczniku projektowania przyjaznej dla roweru infrastruktury "Postaw na rower"²). Wymogi te określono następująco:

- spójność: 100 proc. źródeł i celów podróży objętych jest systemem rowerowym, ścieżka jest zintegrowana z innymi ścieżkami rowerowymi, drogami ogólnodostępnymi, środkami komunikacji zbiorowej,
- bezpośredniość: minimalizacja objazdów i współczynnika wydłużenia,
- wygoda: minimalizacja współczynnika opóźnienia, prędkość projektowa adekwatna do

² "Sign up for the Bike", CROW, Ede, 1993, wyd. polskie PKE, Kraków, 1999.

kategorii trasy i ograniczanie stresu rowerzysty, minimalizacja pochyleń niwelety i różnicy poziomów,

- bezpieczeństwo: minimalizacja punktów kolizji z ruchem samochodowym i pieszym, ujednolicenie prędkości, eliminacja przeplatania torów ruchu oraz wzajemny kontakt wzrokowy,
- atrakcyjność: system rowerowy jest czytelny dla Użytkownika, dobrze powiązany z funkcjami miasta i odpowiada potrzebom użytkowników, zapewnia bezpieczeństwo społeczne.

Zaleca się również, aby przyjęte założenia projektowe i wykonawcze były zgodne z wypracowanymi w ramach ww. podręcznika standardami.

Ciąg pieszo-rowerowy należy zaprojektować i wykonać uwzględniając istniejące uwarunkowania gruntowe, wielkość działek oraz przebieg drogi krajowej nr 13. Planowany ciąg pieszo-rowerowy składa się z trzech odcinków i ma na celu połączenie istniejących ścieżek rowerowych.

Obecnie na terenie planowanej trasy znajduje się ścieżka piesza i tereny zielone. Na trasie planowanego ciągu rowerowego znajduje się przepust. Z planowaną inwestycją koliduje istniejąca zieleń - drzewostan.

Projektowany ciąg nie koliduje z istniejącym uzbrojeniem podziemnym.

Odwodnienie należy zaprojektować jako powierzchniowe na przyległe tereny. Nie przewiduje się budowy kanalizacji opadowej.

Projektowany obiekt musi zawierać:

- ścieżki rowerowe – na utwardzonym podłożu – nawierzchnia asfaltowa,
- zabezpieczenia zwalniające przed przejściem na drugą stronę drogi krajowej nr 13,
- obiekty małej architektury (ławki, kosze – trwale związane z podłożem, nie kolidujące z częścią ciągu pieszo-rowerowego),
- oznakowanie pionowe i poziome.

Wykonawca na etapie sporządzania projektu wykonawczego uzgodni z zamawiającym szczegółową kolorystykę poszczególnych elementów.

Należy zaprojektować i wykonać trzy odcinki ciągu pieszo-rowerowego wskazane w pkt. 1.3 PFU o właściwościach:

1. nawierzchnia z asfaltu bitumicznego lanego, o grubości min. 5 cm.
2. podbudowie z kruszywa łamanego o grubości min. 15 cm na odcinku biegnącym wzdłuż drogi krajowej nr 13. Należy przewidzieć wzmocnienie podłoża gruntowego zaprawą cementową na całości lub fragmentach odcinka biegnącego na terenie podmokłym.

3. obustronnie ograniczone obrzeżami betonowymi 8x30cm wtopionymi do poziomu nawierzchni na ławach betonowych – w przypadku oddzielenia od terenów zielonych i chodników oraz krawężnikami betonowymi 15x30 cm na ławach betonowych wraz ze ściekiem przykrawężnikowym z kostki brukowej w przypadku oddzielenia od istniejącej jezdni.

Należy zaprojektować i wykonać znaki pionowe i poziome, uporządkowanie i reorganizację istniejącego oznakowania na istniejących ścieżkach rowerowych i jezdnych.

Należy zaprojektować i wykonać zagospodarowanie terenu – usunięcie kolidujących drzew, usunięcie zieleni w rejonie budowy ciągu pieszo-rowerowego, wykonania nasadzeń i trawników. Opłaty związane z usunięciem drzew ponosi Wykonawca.

12

Uwaga:

Wykonawca musi zobowiązać się, iż ewidencja i wycinka drzew w miejscu inwestycji zostanie uzgodniona z Konserwatorem przyrody, a ponadto wycinka drzew i prace budowlane zostaną przeprowadzone poza okresem lęgowym ptaków.

Należy przewidzieć przebieg ścieżki rowerowej w rejonie niebezpiecznych skrzyżowań z drogą krajową nr 13 w miejscowości Przeclaw oraz Kołbaskowo.

Należy przewidzieć możliwość istnienia nienaniesionego na mapach uzbrojenia podziemnego i zabezpieczenia lub przełożenia tego uzbrojenia. Ewentualne wszelkie koszty związane z zabezpieczeniem lub przełożeniem uzbrojenia ponosi wykonawca.

3.2 Właściwości użytkowe

Nowoutworzona infrastruktura będzie stanowiła idealne dopełnienie istniejących już 130 km tras rowerowych (często łączących się z trasami niemieckimi).

Inwestycja zwiększy długość ścieżek rowerowych na terenie Gminy Kołbaskowo oraz Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Ponadto przyczyni się do zwiększenia powiązań pomiędzy ich poszczególnymi gminami należącymi do SOM, a także pomiędzy SOM a powiatami: Uecker-Randow (Meklemburgia-Pomorze Przednie, Niemcy) oraz Uckermark (Brandenburgia, Niemcy).

Realizacja zadania wpłynie pozytywnie na poprawę bezpieczeństwa oraz komfortu podróży osób poruszających się rowerem oraz osób pieszych. Wzrósł poziom zainteresowania ze strony potencjalnych turystów oraz mieszkańców Gminy Kołbaskowo, a także gmin ościennych.

Inwestycja przyczyni się do ponownego odkrycia przez turystów bogatego w pamiątki historii oraz infrastrukturę turystyki terenu, jakim jest obszar Gminy Kołbaskowo.

W dalszej perspektywie inwestycja ma szansę wpłynąć na odbudowę znaczenia Gminy Kołbaskowo na mapie obszarów o dużym ładunku turystycznym, znaczenia jakie gmina posiadała jeszcze w okresie międzywojennym (Gmina Kołbaskowo stanowiła bazę turystyki wycieczkowej sobotnio-niedzielnej dla mieszkańców Berlina i Szczecina, na terenie której można było m.in. podziwiać liczne zabytki z epok poprzednich, funkcjonowały liczne restauracje, kawiarnie, pensjonaty, przystanie wodne i stacje wędkarskie, a także szereg założeń pałacowo-parkowych i folwarcznych, zakłady usługowe pracujące na rzecz obsługi ruchu turystycznego, w miejscowości Kołbaskowo funkcjonował dworzec kolejowy obsługujący linię Berlin-Szczecin).

Zwiększenie dostępności szlaku rowerowego wzdłuż Nysy i Odry (Oder-Neiße Radweg) od strony Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Realizacja inwestycji umożliwi połączenie ponadregionalnego szlaku rowerowego „Wzdłuż Nysy i Odry” (Oder-Neiße - Radweg) z nowopowstałą siecią ścieżek rowerowych prowadzących przez Gminę Kołbaskowo, zapewniając dogodnie połączenie obszarów zlokalizowanych poza granicami państwa polskiego, z terenem Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Zwiększenie dostępności szlaku rowerowego „Wzdłuż Nysy i Odry” (Oder-Neiße - Radweg) od strony SOM wpłynie pozytywnie na wzrost zainteresowania turystów, w tym turystów z zagranicy, poruszających się na trasie szlaku (Oder-Neiße - Radweg) z obszarami Gminy Kołbaskowo, gmin Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w tym stolicy regionu zachodniopomorskiego – Gminy Miasto Szczecin. Mieszkańcy Gminy Kołbaskowo, gmin ościennych zyskają dostęp do komfortowego oraz bezpiecznego systemu komunikacji – ścieżek rowerowych, zapewniający im dostęp do ponadregionalnego szlaku rowerowego „Wzdłuż Nysy i Odry” (Oder-Neiße-Radweg) o długości 540 km prowadzącego od miejscowości Nova Ves (źródło rzeki Nysy) w okolicach Jablonca wzdłuż Nysy i Odry poprzez Saksonię i Brandenburgię, dalej w kierunku Meklemburgii-Pomorza Przedniego (w kierunku m. Penkun) do Ahlbeck nad Zalewem Szczecińskim.

Podniesienie poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego

Realizacja inwestycji objętej niniejszym opracowaniem, wpłynie pozytywnie na poprawę bezpieczeństwa osób poruszających się na rowerze, wzdłuż obecnie dostępnych w większości prowadzących na „dziko” dróg rowerowych. Dzięki inwestycji będzie możliwe praktyczne wyeliminowanie ryzyka powstawania kolizji z udziałem rowerzystów oraz pojazdów mechanicznych, co znacznie zmniejszy zagrożenie ryzyko utraty życia i zdrowia przez osoby poruszające się po tej trasie na rowerze.

Zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia powietrza oraz hałasu na terenie Gminy Kołbaskowo

Realizacja inwestycji wpłynie pozytywnie na ograniczenie negatywnego oddziaływania systemu transportowego na środowisko naturalne, poprzez zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia powietrza oraz hałasu na terenie Gminy Kołbaskowo. Będzie to efektem zmniejszenia energochłonności w podróżach, wynikającego m.in. ze zmniejszenia presji na wykorzystywanie samochodów w podróżach po terenie gminy oraz pomiędzy gminami ościennymi, w tym pomiędzy Gminą Kołbaskowo, a powiatem Uecker-Randow (Meklemburgia-Pomorze Przednie, Niemcy) oraz Uckermark (Brandenburgia, Niemcy) (związane z tym zmniejszenie hałasu i emisji spalin). Obecnie na terenie miejscowości transport samochodowy indywidualny stanowi wciąż główne źródło zanieczyszczenia powietrza i hałasu, zajmuje coraz więcej przestrzeni kosztem terenów zielonych.

Wzrost poziomu atrakcyjności roweru jako środka transportu na terenie Gminy Kołbaskowo

Realizacja inwestycji wpłynie pozytywnie na wzrost poziomu atrakcyjności roweru jako środka transportu na terenie gminy Kołbaskowo. Nowopowstała trasa zapewniająca komfort oraz bezpieczeństwo podróży przez malownicze oraz pełne atrakcji turystycznych tereny Gminy Kołbaskowo, zachęcać będzie do uprawiania sportu, turystyki i rekreacji na tym terenie. Powstała infrastruktura będzie miała również ogromne znaczenie dla samych mieszkańców Gminy, którzy zachęceni nowoczesną infrastrukturą wybierać będą chętniej alternatywne formy transportu – rower - jako środek komunikacji (nie tylko od święta) pomiędzy poszczególnymi obszarami Gminy. Efektem tego będzie m.in. odczuwalna poprawa zdrowia, co dodatkowo będzie przekładać się na pozytywny odbiór roweru - alternatywnego środka transportu, przez społeczeństwo.

Poprawa wizerunku Gminy Kołbaskowo jako miejsca nowoczesnych rozwiązań komunikacyjnych zachęcających do aktywnych form podróżowania

Inwestycja wpłynie na poprawę wizerunku Gminy Kołbaskowo na tle gmin ościennych, jako miejsca zapewniającego bezpieczny i komfortowy dostęp do miejsc o znaczeniu turystycznym i rekreacyjnym. Projekt przyczyni się do wzrostu rangi Gminy Kołbaskowo na tle gmin ościennych jako miejsca przyjaznego rowerzystom. Realizacja inwestycji wpłynie dodatnio na podniesienie atrakcyjności i estetyki zagospodarowania przestrzennego gminy, a tym samym pozytywnie wpłynie na podniesienie jej atrakcyjności turystycznej.

Zmniejszenie tranzytowego charakteru Gminy Kołbaskowo

Inwestycja objęta niniejszym opracowaniem przyczyni się do zmniejszenia tranzytowego charakteru Gminy Kołbaskowo. Dzięki przedsięwzięciu polegającemu na budowie infrastruktury sprzyjającej rozwojowi turystyki aktywnej, wzrośnie zainteresowanie atrakcjami turystycznymi gminy, w szczególności przez turystów z zachodniej strony granicy. Powstała w wyniku realizacji inwestycji infrastruktura zapewni będzie bezpieczeństwo i komfort podróżowania za pomocą środka transportu jakim jest rower.

15

Wzrostowi zainteresowania oferta turystyczną Gminy Kołbaskowo sprzyjać będzie:

1. bliskie sąsiedztwo gminy – Gmina Kołbaskowo położona jest w bezpośrednim sąsiedztwie powiatu Uecker-Randow (Meklemburgia-Pomorze Przednie, Niemcy) oraz Uckermark (Brandenburgia, Niemcy),
2. rozbudowany dzięki inwestycji, system ścieżek rowerowych po stronie zachodniej, prowadzących wprost do granicy z Polską.

Kontynuacja ścieżek rowerowych prowadzących od granicy państwa przez Gminę Kołbaskowo, aż do granicy z Gminą Miasto Szczecin (stolicy regionu) zachęci potencjalnych turystów, mieszkańców Gminy Kołbaskowo oraz gmin ościennych do przyjazdu oraz podróżowania po jej terenie za pomocą roweru. Turyści jako miejsce swojego odpoczynku chętniej wybierać będą pełną atrakcji turystycznych Gminę Kołbaskowo, która będzie im w stanie zapewnić dostęp do nowoczesnych rozwiązań komunikacyjnych zachęcających ich do aktywnych form podróżowania po ich okolicach. Istnieje więc realna szansa odwrócenia tendencji polegającej na przyjeździe do Polski, w większości przez obywateli Niemiec, wyłącznie w celach turystyki handlowej, medycznej (w szczególności stomatologicznej), usługowej oraz na rzecz turystyki aktywnej.

Wzrost zainteresowania inwestycjami w infrastrukturę około turystyczną na terenie Gminy Kołbaskowo przez przedsiębiorców

Poprawa dostępności obszarów o znaczeniu turystycznym i rekreacyjnym, położonych wzdłuż terenów objętych inwestycją, przyczyni się do zwiększenia zainteresowania tworzeniem **infrastruktury około turystycznej** (m.in. małej gastronomii, wypożyczalni sprzętu wodnego, rowerów, itp.) przez potencjalnych przedsiębiorców. Rozbudowa infrastruktury turystyki objętej niniejszym projektem będzie miała też wpływ na zwiększenie zainteresowania podejmowaniem działalności gospodarczej przez przedsiębiorców na obszarach położonych w centrum Kołbaskowa. Będzie to możliwe dzięki zwiększonemu zainteresowaniu ze strony mieszkańców

oraz turystów odpoczynkiem i rekreacją na obszarach objętych projektem, a tym samym zwiększeniem popytu na usługi około turystyczne. Wzrost zainteresowania przedsiębiorców inwestycjami w infrastrukturę około turystyczną na terenie miejscowości, zwiększy wpływy do budżetu gminy z tytułu prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie turystyki. Celem projektu jest poprawa atrakcyjności turystycznej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego poprzez budowę ścieżek rowerowych na terenie Gminy Kołbaskowo, na trasie: Siadło Dolne – Moczyły – Pargowo – granica państwa. Osiągnięcie zamierzonego celu bezpośredniego projektu będzie możliwe poprzez realizację **celów szczegółowych** projektu:

1. zwiększenie atrakcyjności oraz dostępności infrastruktury turystyki Gminy Kołbaskowo na trasie Siadło Dolne – Moczyły - Pargowo – granica państwa,
2. zwiększenie dostępności szlaku rowerowego „Wzdłuż Nysy i Odry” od strony Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego,
3. podniesienie poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego,
4. zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia powietrza oraz hałasu na terenie Gminy Kołbaskowo,
5. wzrost poziomu atrakcyjności roweru jako środka transportu na terenie Gminy Kołbaskowo,
6. poprawa wizerunku Gminy Kołbaskowo jako miejsca nowoczesnych rozwiązań komunikacyjnych zachęcających do aktywnych form podróżowania,
7. zmniejszenie tranzytowego charakteru Gminy Kołbaskowo,
8. wzrost zainteresowania inwestycjami w infrastrukturę około turystyczną na terenie Gminy Kołbaskowo przez przedsiębiorców.

4. Szczegółowe właściwości funkcjonalno – użytkowe

Przez ścieżkę rowerową należy rozumieć drogę dla rowerów w rozumieniu art. 2 pkt. 5 Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym.

Inwestor wskazuje, iż w szczególnych i uzasadnionych przypadkach np. gdy nie ma innej możliwości zachowania ciągłości budowanego ciągu pieszo-rowerowego dopuszcza się przeprowadzenie jej odcinków w ramach istniejącej drogi dla pieszych lub chodnika bez wydzielania pasów dla pieszych i rowerów (ruch mieszany). Wykorzystanie tego typu rozwiązań nie powinno polegać jedynie na dopuszczeniu ruchu rowerów po drodze dla pieszych lub chodniku poprzez ustawienie odpowiednich znaków drogowych. Konieczne jest wprowadzenie rozwiązań projektowych lub wykonawczych zapewniających bezpieczeństwo oraz komfort ruchu pieszych i rowerzystów.

4.1 Roboty drogowe

Wykonanie podbudowy z piasku stabilizowanego cementem $R_m=5$ MPa, grubości warstwy 10 cm oraz warstwa kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0 - 31,5mm, grubości warstwy 15 cm, skropienie kruszywa emulsją asfaltową w ilości $0,5\text{kg/m}^2$, mechaniczne ułożenie warstwy wiążącej z bituminy asfaltowej AC 11 W 50/70, oraz warstwy ściernic AC 5 S PMB 25/55-60 o szerokości 2,00 m. Nawierzchnię ścieżki rowerowej należy pokryć chemoutwardzalną masą odblaskową koloru czerwonego. Droga rowerowa powinna być oddzielona od chodnika krawężnikiem betonowym 15 x 30 cm „na płask” ustawionym na ławie betonowej z betonu $C_{8/10}$ (droga rowerowa niżej chodnika). Konstrukcja pod ławą krawężnika taka jak pod drogą rowerową.

W miejscu przebiegu ciągu pieszo-rowerowego przez drogę krajową nr 13, ciąg należy prowadzić w płaszczyźnie jezdni, bez stosowania krawężnika, ograniczając ją z dwóch stron malowaniem w kolorze czerwonym na szerokości 2,0 m.

Obramowanie nawierzchni ciągu od strony zadarnionej na poboczach powinno być wykonane z obrzeży betonowych o przekroju 8x30cm. Obrzeże należy ustawić bez wypuszczania ponad płaszczyznę nawierzchni ciągu pieszo-rowerowego, fazą na zewnątrz.

Droga rowerowa w ciągu pieszo-rowerowym powinna spełniać warunki określone w dokumencie „Standardy projektowe i wykonawcze systemu rowerowego Miasta Szczecin”³.

4.2 Ukształtowanie i zabezpieczenie skarp

Należy zaprojektować i wykonać ukształtowanie skarp (uzyskanie nachylenia 1:1,5) i zabezpieczenie istniejących skarp płytami ażurowymi i humusowaniem i siewem mieszanki traw przed działaniem czynników atmosferycznych i erozją spowodowaną przez wody opadowe.

4.3 Barierki

Należy zaprojektować i wykonać barierki zabezpieczające w rejonie dowiązań do istniejących ciągów rowerowych – wjazdu i zjazdu oraz w miejscu przecięcia ścieżki rowerowej z drogą krajową nr 13 w m. Przecław oraz m. Kołbaskowo, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

³ http://bip.um.szczecin.pl/UMSzczecinFiles/file/Standardy_projektowe_i_wykonawcze_systemu_rowerowego_Miasta_Szczecin_-_grudzien_2012.pdf

4.4 Zabezpieczenie skarp wzdłuż odcinka drogi krajowej nr 13

W newralgicznych miejscach należy zabezpieczyć skarpy przy istniejącym ciągu wzdłuż drogi krajowej nr 13 w miejscowości Przecław przez właściwe ukształtowanie, umocnienie płytami ażurowymi o wymiarach 40 x 60 cm lub wykonanie murków oporowych żelbetowych.

4.5 Organizacja ruchu

Należy zaprojektować i wykonać nowe oznakowanie pionowe i poziome zgodnie z obowiązującymi przepisami.

4.6 Zagospodarowanie terenu - zieleń

Kolidujące z inwestycją drzewa należy usunąć. Na terenie bezpośrednio przyległym do projektowanej ścieżki rowerowej należy uporządkować istniejącą zieleń. Po zakończeniu prac budowlanych należy wykonać nasadzenia odtworzeniowe oraz trawniki w rejonie prowadzonych robót. Teren pod trawniki powinien być oczyszczony z gruzu, dużych kamieni, pni i korzeni drzew, części naziemnych i podziemnych chwastów, należy go obniżyć w stosunku do krawężnika o 15cm (przygotowanie miejsca na ziemi urodzajna + torf). W przypadku ziemi rodzimej jako urodzajnej – powinna ona być zdjęta przed rozpoczęciem robót budowlanych i zmagazynowana w przyzmacach. W przypadku ziemi pozyskiwanej w innym miejscu i dostarczanej na plac budowy nie dopuszcza się ziemi zagruzowanej, przerośniętej korzeniami, wyjąłowanej, zasolonej, lub zanieczyszczonej chemicznie - odczyn ziemi powinien mieścić się w przedziale pH 5,5-6,5. Na terenie płaskim ilość nasion na 100 m² powinna wynosić: 2-3kg, na skarpach: 4kg. Gotowa mieszanka traw powinna być dostosowana do warunków panujących w danym środowisku. Trawnik nie może być zachwaszczony w przypadku obecności chwastów należy dokonać odchwaszczania trawnika.

Zaleca się, aby zakres prac odtworzeniowych konsultować z konserwatorem przyrody.

5. Opis wymagań zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia

5.1 Forma dokumentacji projektowej do opracowania przez Wykonawcę

Forma i zakres Dokumentacji Projektowej musi spełniać wymogi Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. 03.120.1133 z późniejszymi zmianami).

Dokumentacja projektowa będzie przekazywana Zamawiającemu do zatwierdzenia w następujących etapach:

- Etap I - Projekt Budowlany,
- Etap II - Projekty Wykonawcze w branżach, w celu wydania przez Zamawiającego decyzji o rozpoczęciu Robót,
- Etap III - Dokumentacja powykonawcza.

Dokumentacja projektowa winna uzyskać zatwierdzenie w zakresie przyjętych i zastosowanych rozwiązań technicznych przez Zamawiającego.

Dokumenty będą przekazywane Zamawiającemu w wersji papierowej i elektronicznej w formacie MS WORD lub równoważnym w 3 egz.

5.1.1 Wymagania ogólne dotyczące Dokumentacji Projektowej

Dokumentacja projektowa powinna być opracowana zgodnie z odpowiednimi przepisami prawa budowlanego, Polskimi Normami, zasadami wiedzy technicznej, wymaganiami technicznymi Zamawiającego i potrzebami sprawnego przeprowadzenia procesu inwestycyjnego z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad oraz Policją.

- Dane wyjściowe stanowiące podstawę opracowania dokumentacji projektowej powinny być kompletne, rzetelne i mieć oparcie w odpowiednich dokumentach zamieszczonych w części informacyjnej niniejszego PFU lub przekazanych przez Zamawiającego.
- Zakres i treść dokumentacji projektowej powinna być dostosowana do specyfiki i charakteru obiektu oraz stopnia skomplikowania Robót budowlanych.

5.1.2 Stadia dokumentacji projektowej

Dokumentacja projektowa składać się winna z następujących stadiów:

- Projekt budowlany
- Projekt wykonawczy
- Specyfikacja techniczna
- Przedmiar robót
- Kosztorys inwestorski
- Inne opracowania i uzgodnienia nie ujęte w zestawieniu a niezbędne do uzyskania odpowiednich pozwoleń
- Dokumentacja powykonawcza

5.2 Szczegółowe cechy zamówienia dotyczące rozwiązań technicznych

Wykonawca sporządzi Projekt budowlano-wykonawczy w zakresie niezbędnym do uzyskania pozwolenia na budowę. Dokumentacja projektowa winna być opracowana z należytą starannością, zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, standardami i zasadami sztuki budowlanej, obowiązującymi przepisami i etyką zawodową zgodnie z prawem budowlanym i polskimi normami.

Należy przyjąć rozwiązania zapewniające prostą, niezawodną eksploatację obiektu w długim okresie czasu po najniższych kosztach eksploatacji.

Wykonawca będzie zobowiązany do przyjęcia odpowiedzialności od następstw i za wyniki działalności w zakresie:

- organizacji robót budowlanych,
- zabezpieczenia interesów osób trzecich,
- ochrony środowiska,
- warunków bezpieczeństwa pracy,
- warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- zabezpieczenia robót przed dostępem osób trzecich,
- zabezpieczenia terenu robót od następstw związanych z budową.

Wyroby budowlane, stosowane w trakcie wykonywania robót budowlanych, muszą spełniać wymagania polskich przepisów, a wykonawca będzie posiadał dokumenty potwierdzające, że zostały one wprowadzone do obrotu, zgodnie z regulacjami ustawy o wyrobach budowlanych i posiadają wymagane parametry. Zamawiający przewiduje bieżącą kontrolę wykonywanych robót budowlanych.

Kontroli Zamawiającego poddane będą w szczególności:

- **rozwiązania projektowe** zawarte w dokumentacji projektowej, projekty wykonawcze i specyfikacja techniczna wykonania i odbioru robót budowlanych w aspekcie ich zgodności z założeniami budowy miasteczka ruchu drogowego, programem funkcjonalno-użytkowym oraz warunkami umowy,
- **stosowane gotowe wyroby budowlane** w odniesieniu do dokumentów potwierdzających ich dopuszczenie do obrotu oraz zgodności parametrów z danymi zawartymi w projekcie wykonawczym i w specyfikacji technicznej,
- **sposób wykonania robót budowlanych** w aspekcie zgodności wykonania z projektem wykonawczym i specyfikacją techniczną.

Dla potrzeb zapewnienia współpracy z Wykonawcą i prowadzenia kontroli wykonywanych robót budowlanych oraz dokonywania odbiorów Zamawiający przewiduje ustanowienie Inspektorów nadzoru inwestorskiego w zakresie wynikającym z ustawy Prawo budowlane i postanowień umowy.

Zamawiający ustala następujące rodzaje odbiorów:

- odbiór dokumentacji
- odbiór robót zanikających i ulegających zakryciu,
- odbiór końcowy,
- odbiór po okresie gwarancji,

Zamawiający ustanawia dla Wykonawcy wynagrodzenie ryczałtowe. Dla potrzeb odbioru i rozliczania robót, Zamawiający ustala następujące elementy rozliczeniowe po odbiorze których będą dokonywane kolejne płatności tj.:

I etap - dokumentacja projektowa,

II etap – wykonanie robót budowlanych i wyposażenie obiektu.

Wykonawca, po zrealizowaniu przedmiotu umowy przekazuje zamawiającemu dokumentację budowy oraz dokumentację powykonawczą.

Roboty przygotowawcze, rozbiórkowe, ziemne.

a/ Zdjęcie warstwy darniny (gr. 10 cm) wraz z wywozem – około 1.500 m³.

b/ Wykonanie wykopu pod ciąg pieszo-rowerowy – około 1.500 m³.

c/ Rozebranie ścieżki pieszej wykonanej z kostki betonowej - około 80 m² (wzdłuż muru z prefabrykatów betonowych w miejscowości Przecław).

2. Podbudowy.

a/Stabilizacja podłoża gruntowego zaprawą cementową – około 15.000 m².

b/ Wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego gr. 15 cm – około 15.000 m².

3. Nawierzchnie.

a/ Wykonanie nawierzchni z asfaltu lanego gr. 5 cm – około 15.000 m².

4. Krawężniki, obrzeża, wraz z ławami betonowymi.

a/ Wykonanie ław z betonu pod obrzeża – około 10.000 mb.

5. Barierki.

a/ Wykonanie barierki zabezpieczających – około 15 mb (przejazdy przez drogę krajową nr 13 w m. Kołbaskowo).

6. Zieleń.

a/ Wycięcie drzew kolidujących z inwestycją – 4 szt. – koszt opłat za wycięcie ponosi Wykonawca (wzdłuż drogi krajowej nr 13). Obwody: 270 cm, 142+185 cm, 15 cm.

b/ Uporządkowanie zieleni (wycięcie/wykoszenie roślinności głównie łąkowej) – około 2.200 m²

☐ Uporządkowanie zieleni (wycięcie/wykoszenie roślinności głównie łąkowej) – około 2200 m² (na

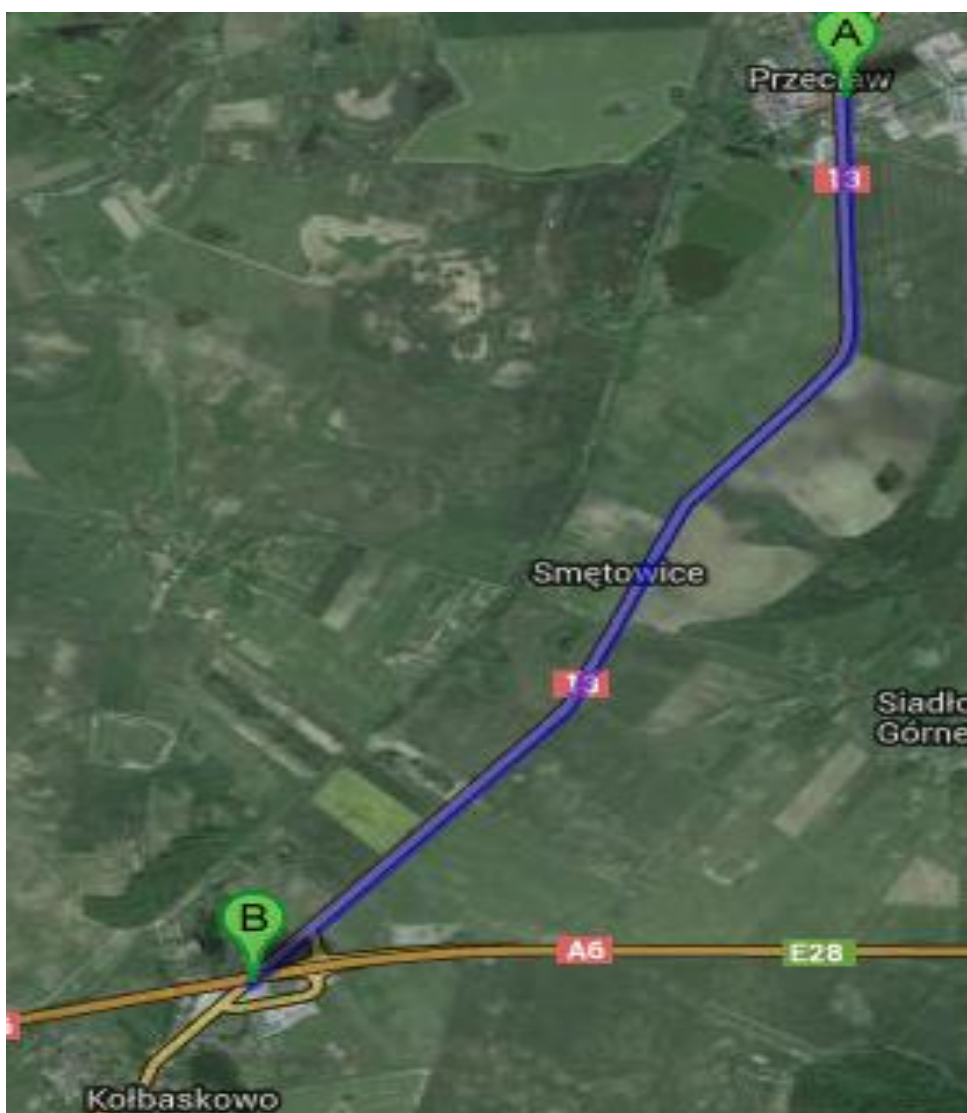
c/ Uporządkowanie terenu i wykonanie trawnika – około 2200 m² (na terenach zalewowych)

9. Organizacja ruchu.

c/ Uporządkowanie istniejącej i wykonanie nowej organizacji ruchu zgodnie z opracowanym przez Wykonawcę projektem.

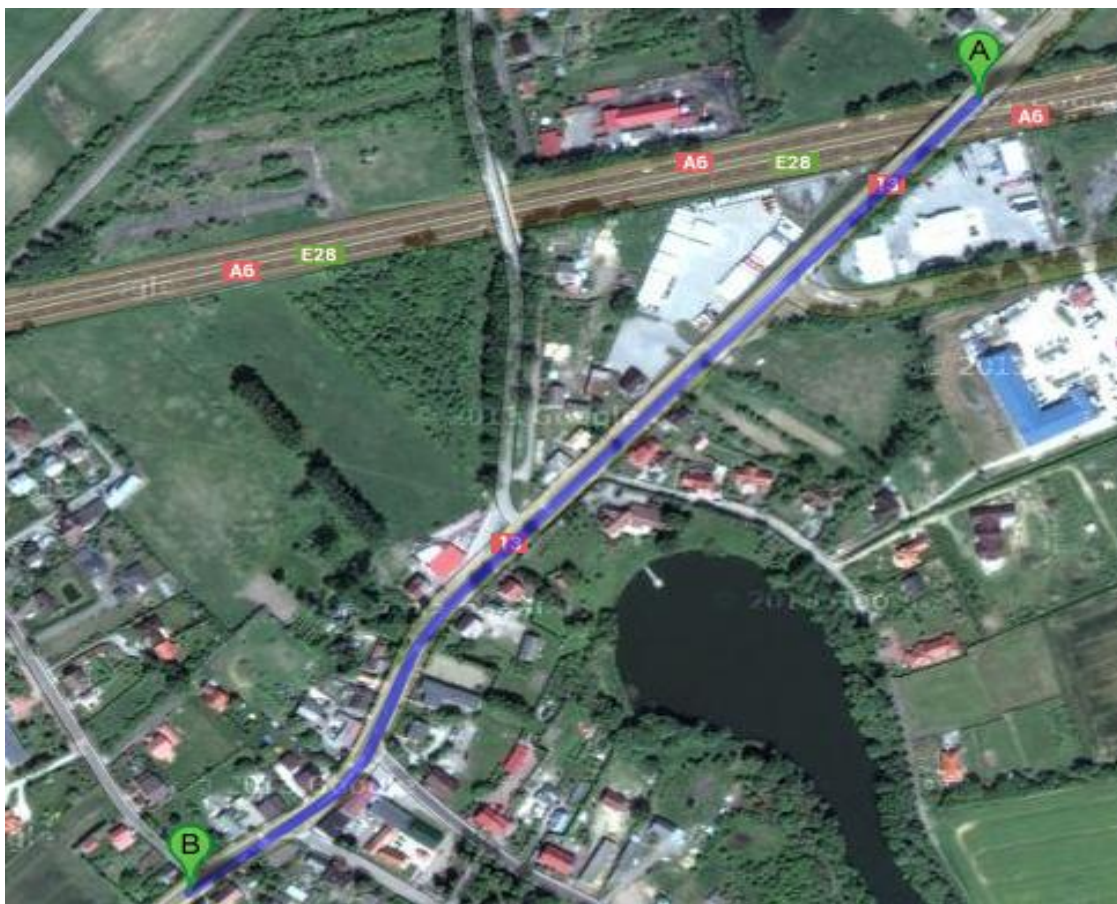
5.2.1 Roboty drogowe

1. odcinek (zaznaczony na zdjęciu 1 niebieskim kolorem na trasie A-B) - o nawierzchni bitumicznej w formie drogi pieszo-rowerowej o szer. 3,0 m, z wyodrębnionym pasem ruchu pieszych o szer. 1,0 m od miejscowości Przecław (od skrzyżowania drogi krajowej nr 13 z drogą Kurów-Przecław) do miejscowości Kołbaskowo (do wiaduktu drogi krajowej nr 13 nad autostradą A-6).



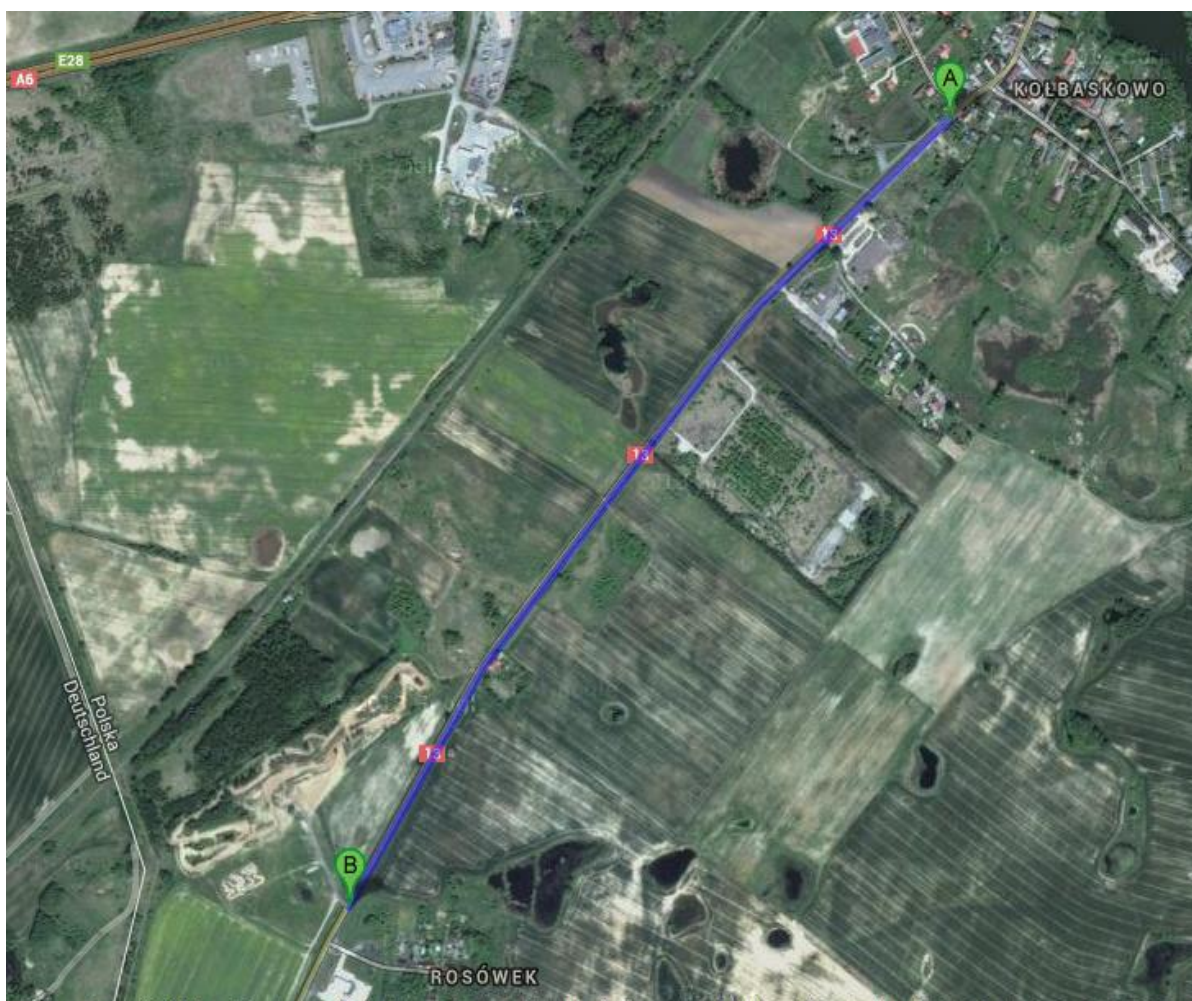
Zdjęcie 1. Przebieg odcinka 1

2. Odcinek (zaznaczony na zdjęciu 2 niebieskim kolorem na trasie A-B) - oznakowany przebieg szlaku na odcinku od autostrady A-6 do południowego krańca zabudowy w miejscowości Kołbaskowo.



Zdjęcie 2. Przebieg odcinka 2

c) odcinek (zaznaczony na zdjęciu 3 niebieskim kolorem na trasie A-B) o nawierzchni bitumicznej w formie drogi pieszo-rowerowej o szer. 3,0 m, z wyodrębnionym pasem ruchu pieszych o szer. 1,0 m, od miejscowości Kołbaskowo (od drogi gruntowej w kierunku cmentarza) do miejscowości Rosówek (zakończenie obejmujące główny wjazd na Tor motocrossowy w Rosówku i połączenie z zaprojektowaną drogą rowerową Rosówek Neu Rosow).



Zdjęcie 3. Przebieg odcinka 3

II Część informacyjna

1. Informacje ogólne

Zamawiający oświadcza, że posiada prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane w zakresie działek na których planowana jest realizacji inwestycji.

2. Dokumenty potwierdzające zgodność zamierzenia z wymogami

2.1 Przepisy prawne i normy

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. 2004 nr 202 poz. 2072 - wraz z późniejszymi zmianami),
- Ustawa z dnia 07.07.1994 r. Prawo Budowlane (Dz. U. nr 89, poz. 414 – tekst jednolity Dz. U. 2006 nr 156 poz. 1118 - wraz z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 75, poz. 690, z 2002 r. wraz z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. 2004 nr 257 poz. 2573 - wraz z późniejszymi zmianami),
- Ustawa z dnia 27 marca 2003r. o zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. nr 80, poz. 717),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 29 lipca 2004 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2004 nr 178 poz. 1841),
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 7 września 2005 r. w sprawie kryteriów oraz procedur dopuszczania odpadów do składowania na składowisku odpadów danego typu (Dz. U. 2005 nr 186 poz. 1553 - z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 13 maja 2004r. w sprawie warunków, w których uznaje się, że odpady nie są niebezpieczne (Dz. U. 2004 nr 128 poz. 1347),
- Ustawa z dnia 27.04.2001 r. o odpadach (Dz. U. nr 62, poz. 628 - z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. 2001 nr 112 poz. 1206),
- Ustawa Prawo ochrony środowiska z dnia 27.04.2001 r. (Dz. U. Nr 62, poz. 627 - z późniejszymi zmianami),
- Ustawa Prawo wodne z dnia 18.07.2001 r. (Dz. U. nr 115, poz. 1229 – z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 22 kwietnia 2005 r. w sprawie szkodliwych czynników biologicznych dla zdrowia w środowisku pracy oraz ochrony zdrowia pracowników zawodowo

narażonych na te czynniki (Dz. U. Nr 81, poz. 716 z 2005 r.),

- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 września 1998 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz.U.98.126.839)
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 16 czerwca 2003 r. w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę oraz dróg pożarowych (Dz.U.03.121.1139)
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 16 czerwca 2003 r. w sprawie uzgadniania projektu budowlanego pod względem ochrony przeciwpożarowej (Dz.U.03.121.1137)
- PN-90/B-03000 Projekty budowlane. Obliczenia statyczne.
- PN-77/B-02011 Obciążenia w obliczeniach statycznych. Obciążenie wiatrem.
- PN-83/B-02482 Fundamenty budowlane. Nośność pali i fundamentów palowych.
- PN-B-03150:2000 Konstrukcje z drewna i materiałów drewnopochodnych. Obliczenia statyczne i projektowanie. Postanowienia ogólne
- PN-B-02480 Grunty budowlane. Określenia, symbole, podział i opis gruntów
- PN-B-04452 Grunty budowlane. Badania polowe
- PN-B-04493 Grunty budowlane. Oznaczenie kapilarności biernej
- PN-B-06714-15 Kruszywa mineralne. Badania. Oznaczanie składu ziarnowego.
- Innych, których zastosowanie jest jednoznaczne ze względu na ostateczny zakres prac projektowych

2.2 Zgodność z polityką lokalną

Zakres tematyczny przedstawiony w PFU jest w pełni zgodny z obowiązującymi zapisami Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego, który obejmuje cały opracowywany obszar.

2.3 Wymagania dotyczące robót

Wykonawca jest odpowiedzialny za jakość wykonanych robót, bezpieczeństwo wszelkich czynności na terenie budowy, metody użyte przy budowie.

2.3.1 Przekazanie terenu budowy

Zamawiający w terminie określonym w dokumentach kontraktowych przekaze Wykonawcy teren budowy wraz ze wszystkimi wymaganymi uzgodnieniami prawnymi i administracyjnymi.

2.3.2 Zabezpieczenie terenu budowy

W czasie wykonywania robót Wykonawca dostarczy, zainstaluje i będzie obsługiwał wszystkie tymczasowe urządzenia zabezpieczające takie jak: zapory, światła ostrzegawcze, sygnały, itp., zapewniając w ten sposób bezpieczeństwo pojazdów i pieszych. Wykonawca zapewni stałe

warunki widoczności w dzień i w nocy tych zapór i znaków, dla których jest to nieodzowne ze względów bezpieczeństwa. Wszystkie znaki, zapory i inne urządzenia zabezpieczające będą akceptowane przez Inspektora nadzoru. Fakt przystąpienia do robót Wykonawca obwieści publicznie przed ich rozpoczęciem w sposób uzgodniony z Inspektorem nadzoru oraz przez umieszczenie, w miejscach i ilościach określonych przez Inspektorem nadzoru, tablic informacyjnych, których treść będzie zatwierdzona przez Inspektorem nadzoru. Tablice informacyjne będą utrzymywane przez Wykonawcę w dobrym stanie przez cały okres realizacji robót. Koszt zabezpieczenia terenu budowy nie podlega odrębnej zapłacie i przyjmuje się, że jest włączony w cenę kontraktową.

2.3.3 Ochrona środowiska w czasie wykonywania robót

Wykonawca ma obowiązek znać i stosować w czasie prowadzenia robót wszelkie przepisy dotyczące ochrony środowiska naturalnego. W okresie trwania budowy i wykańczania robót Wykonawca będzie: utrzymywać teren budowy i wykopy w stanie bez wody stojącej, podejmować wszelkie uzasadnione kroki mające na celu stosowanie się do przepisów i norm dotyczących ochrony środowiska na terenie i wokół terenu budowy oraz będzie unikać uszkodzeń lub uciążliwości dla osób lub dóbr publicznych i innych, a wynikających z nadmiernego hałasu, wibracji, zanieczyszczenia lub innych przyczyn powstałych w następstwie jego sposobu działania. Stosując się do tych wymagań będzie miał szczególny wzgląd na: lokalizację wykopów i dróg dojazdowych, środki ostrożności i zabezpieczenia przed: zanieczyszczeniem cieków wodnych pyłami lub substancjami toksycznymi, zanieczyszczeniem powietrza pyłami i gazami, możliwością powstania pożaru.

2.3.4 Ochrona przeciwpożarowa

Wykonawca będzie przestrzegać przepisy ochrony przeciwpożarowej. Wykonawca będzie utrzymywać, wymagany na podstawie odpowiednich przepisów sprawny sprzęt przeciwpożarowy, w pomieszczeniach biurowych, magazynach oraz w maszynach i pojazdach. Materiały łatwopalne będą składowane w sposób zgodny z odpowiednimi przepisami i zabezpieczone przed dostępem osób trzecich. Wykonawca będzie odpowiedzialny za wszelkie straty spowodowane pożarem wywołanym jako rezultat realizacji robót albo przez personel Wykonawcy.

2.3.5 Materiały szkodliwe dla otoczenia

Materiały, które w sposób trwały są szkodliwe dla otoczenia, nie będą dopuszczone do użycia. Nie dopuszcza się użycia materiałów wywołujących szkodliwe promieniowanie o stężeniu większym od dopuszczalnego, określonego odpowiednimi przepisami. Wszelkie materiały odpadowe użyte do robót będą miały aprobatę techniczną wydaną przez uprawnioną jednostkę, jednoznacznie określającą brak szkodliwego oddziaływania tych materiałów na środowisko. Materiały, które są szkodliwe dla otoczenia tylko w czasie robót, a po zakończeniu robót ich szkodliwość zanika (np. materiały pylaste) mogą być użyte pod warunkiem przestrzegania wymagań technologicznych wbudowania. Jeżeli wymagają tego odpowiednie

przepisy Wykonawca powinien otrzymać zgodę na użycie tych materiałów od właściwych organów administracji państwowej. Jeżeli Wykonawca użył materiałów szkodliwych dla otoczenia zgodnie ze specyfikacjami, a ich użycie spowodowało jakiegokolwiek zagrożenie środowiska, to konsekwencje tego poniesie Wykonawca. Wykonawca zobowiązany jest do utylizacji odpadów zgodnie z odrębnymi przepisami. Dokumenty potwierdzające te czynności stanowią element dokumentacji powykonawczej.

2.3.6 Ochrona własności publicznej

Wykonawca odpowiada za ochronę instalacji na powierzchni ziemi i za urządzenia podziemne, takie jak rurociągi, kable itp. oraz uzyska od odpowiednich władz będących właścicielami tych urządzeń potwierdzenie informacji dostarczonych mu przez Zamawiającego w ramach planu ich lokalizacji. Wykonawca zapewni właściwe oznaczenie i zabezpieczenie przed uszkodzeniem tych instalacji i urządzeń w czasie trwania budowy. O fakcie przypadkowego uszkodzenia instalacji Wykonawca bezzwłocznie powiadomi Inspektorem nadzoru i zainteresowane władze oraz będzie z nimi współpracował dostarczając wszelkiej pomocy potrzebnej przy dokonywaniu napraw. Wykonawca będzie odpowiadać za wszelkie spowodowane przez jego działania uszkodzenia instalacji na powierzchni ziemi i urządzeń podziemnych wykazanych w dokumentach dostarczonych mu przez Zamawiającego.

2.3.7 Bezpieczeństwo i higiena pracy

Podczas realizacji robót Wykonawca będzie przestrzegać przepisów dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy. W szczególności Wykonawca ma obowiązek zadbać, aby personel nie wykonywał pracy w warunkach niebezpiecznych, szkodliwych dla zdrowia oraz nie spełniających odpowiednich wymagań sanitarnych. Wykonawca zapewni i będzie utrzymywał wszelkie urządzenia zabezpieczające, socjalne oraz sprzęt i odpowiednią odzież dla ochrony życia i zdrowia osób zatrudnionych na budowie oraz dla zapewnienia bezpieczeństwa publicznego. Wykonawca zapewni posiłki regeneracyjne stosownie do czasu trwania robót i temperatur otoczenia. Uznaje się, że wszelkie koszty związane z wypełnieniem wymagań określonych powyżej nie podlegają odrębnej zapłacie i są uwzględnione w cenie kontraktowej.

2.3.8 Ochrona i utrzymanie robót

Wykonawca będzie odpowiadał za ochronę robót i za wszelkie materiały i urządzenia używane do robót od daty rozpoczęcia do daty wydania potwierdzenia zakończenia robót przez Zamawiającego. Wykonawca będzie utrzymywać roboty do czasu odbioru ostatecznego. Jeśli Wykonawca w jakimkolwiek czasie zaniedba utrzymanie, to na polecenie Inspektora nadzoru powinien rozpocząć roboty utrzymania nie później niż w 24 godziny po otrzymaniu tego polecenia.

2.3.9 Stosowanie się do prawa i innych przepisów

Wykonawca zobowiązany jest znać wszystkie zarządzenia wydane przez władze centralne i miejscowe oraz inne przepisy, regulaminy i wytyczne, które są w jakikolwiek sposób związane z wykonywanymi robotami i będzie w pełni odpowiedzialny za przestrzeganie tych postanowień podczas prowadzenia robót. Wykonawca będzie przestrzegać praw patentowych i będzie w pełni odpowiedzialny za wypełnienie wszelkich wymagań prawnych odnośnie znaków firmowych, nazw lub innych chronionych praw w odniesieniu do dokumentacji projektowej, sprzętu, materiałów lub urządzeń użytych lub związanych z wykonywaniem robót i w sposób ciągły będzie informować Inspektora nadzoru o swoich działaniach, przedstawiając kopie zezwoleń i inne odnośne dokumenty. Wszelkie straty, koszty postępowania, obciążenia i wydatki wynikłe z lub związane z naruszeniem jakichkolwiek praw patentowych, praw autorskich pokryje Wykonawca, z wyjątkiem przypadków, kiedy takie naruszenie wyniknie z wykonania projektu lub specyfikacji dostarczonej przez Inspektora nadzoru.

2.3.10 Równoważność norm i zbiorów przepisów prawnych

Gdziekolwiek w dokumentach kontraktowych powołane są konkretne normy i przepisy, które spełniać mają materiały, sprzęt i inne towary oraz wykonane i zbadane roboty, będą obowiązywać postanowienia najnowszego wydania lub poprawionego wydania powołanych norm i przepisów o ile w warunkach kontraktu nie postanowiono inaczej. W przypadku gdy powołane normy i przepisy są państwowe lub odnoszą się do konkretnego kraju lub regionu, mogą być również stosowane inne odpowiednie normy zapewniające równy lub wyższy poziom wykonania niż powołane normy lub przepisy, pod warunkiem ich sprawdzenia i pisemnego zatwierdzenia przez Inspektora nadzoru. Różnice pomiędzy powołanymi normami a ich proponowanymi zamiennikami muszą być dokładnie opisane przez Wykonawcę i przedłożone Inspektorowi nadzoru do zatwierdzenia, co najmniej na miesiąc przed terminem wbudowania.

2.4 Odbiór Robót

2.4.1 Rodzaje odbiorów robót

W zależności od ustaleń odpowiednich SST, roboty podlegają następującym etapom odbioru:

- odbiorowi robót zanikających i ulegających zakryciu,
- odbiorowi częściowemu,
- odbiorowi końcowy,
- odbiorowi pogwarancyjnemu.

2.4.2 Odbiór robót zanikających i ulegających zakryciu

Odbiór robót zanikających i ulegających zakryciu polega na finalnej ocenie ilości i jakości wykonywanych robót, które w dalszym procesie realizacji ulegną zakryciu. Odbiór robót

zanikających i ulegających zakryciu będzie dokonany w czasie umożliwiającym wykonanie ewentualnych korekt i poprawek bez hamowania ogólnego postępu robót. Odbioru robót dokonuje Inspektor nadzoru. Gotowość danej części robót do odbioru zgłasza Wykonawca wpisem do dziennika budowy i jednoczesnym powiadomieniem Inspektora nadzoru. Odbiór będzie przeprowadzony niezwłocznie, nie później jednak niż w ciągu 3 dni od daty zgłoszenia wpisem do dziennika budowy i powiadomienia o tym fakcie Inspektora nadzoru. Jakość i ilość robót ulegających zakryciu ocenia Inspektor nadzoru na podstawie dokumentów zawierających komplet wyników badań laboratoryjnych i w oparciu o przeprowadzone pomiary, w konfrontacji z dokumentacją projektową, SST i uprzednimi ustaleniami.

2.4.3 Odbiór częściowy robót

Odbiór częściowy polega na ocenie ilości i jakości wykonanych części robót. Odbioru częściowego robót dokonuje się wg zasad jak przy odbiorze ostatecznym robót. Odbioru robót dokonuje Inspektor nadzoru.

2.4.4 Odbiór końcowy robót

Odbiór końcowy polega na finalnej ocenie rzeczywistego wykonania robót w odniesieniu do ich ilości, jakości i wartości. Całkowite zakończenie robót oraz gotowość do odbioru końcowego będzie stwierdzona przez Wykonawcę wpisem do dziennika budowy z bezzwłocznym powiadomieniem na piśmie o tym fakcie Inspektora nadzoru. Odbiór końcowy robót nastąpi w terminie ustalonym w dokumentach umowy, licząc od dnia potwierdzenia przez Inspektora nadzoru zakończenia robót i przyjęcia powykonawczej dokumentacji odbiorowej. Odbioru końcowego robót dokona komisja wyznaczona przez Zamawiającego w obecności Inspektora nadzoru i Wykonawcy. Komisja odbierająca roboty dokona ich oceny jakościowej na podstawie przedłożonych dokumentów, wyników badań i pomiarów, ocenie wizualnej oraz zgodności wykonania robót z dokumentacją projektową. W toku odbioru końcowego robót komisja zapozna się z realizacją ustaleń przyjętych w trakcie odbiorów robót zanikających i ulegających zakryciu, zwłaszcza w zakresie wykonania robót uzupełniających i robót poprawkowych. W przypadkach niewykonania wyznaczonych robót poprawkowych lub uzupełniających, komisja przerwie swoje czynności i ustali nowy termin odbioru końcowego. W przypadku stwierdzenia przez komisję, że jakość wykonywanych robót w poszczególnych asortymentach nieznacznie odbiega od wymaganej dokumentacją projektową z uwzględnieniem tolerancji i nie ma większego wpływu na cechy eksploatacyjne obiektu i bezpieczeństwo ruchu, komisja dokona potrąceń, oceniając pomniejszoną wartość wykonywanych robót w stosunku do wymagań przyjętych w dokumentach umowy.

2.4.5 Dokumenty do odbioru ostatecznego

Podstawowym dokumentem do dokonania odbioru ostatecznego robót jest protokół odbioru ostatecznego robót sporządzony wg wzoru ustalonego przez Zamawiającego. Do odbioru ostatecznego Wykonawca jest zobowiązany przygotować następujące dokumenty:

- 1) dokumentację projektową podstawową z naniesionymi zmianami oraz dodatkową, jeśli została sporządzona w trakcie realizacji umowy,
- 2) szczegółowe specyfikacje techniczne (podstawowe z dokumentów umowy i ew. uzupełniające lub zamiennie),
- 3) recepty i ustalenia technologiczne,
- 4) dzienniki budowy i książki obmiarów (oryginały),
- 5) rysunki (dokumentacje) na wykonanie robót towarzyszących (np. na przełożenie linii telefonicznej, energetycznej, gazowej, oświetlenia itp.) oraz protokoły odbioru i przekazania tych robót właścicielom urządzeń,
- 7) geodezyjną inwentaryzację powykonawczą robót i sieci uzbrojenia terenu.

W przypadku, gdy wg komisji, roboty pod względem przygotowania dokumentacyjnego nie będą gotowe do odbioru końcowego, komisja w porozumieniu z Wykonawcą wyznaczy ponowny termin odbioru ostatecznego robót. Wszystkie zarządzone przez komisję roboty poprawkowe lub uzupełniające będą zestawione wg wzoru ustalonego przez Zamawiającego. Termin wykonania robót poprawkowych i robót uzupełniających wyznaczy komisja.

2.4.6 Odbiór pogwarancyjny

Odbiór pogwarancyjny polega na ocenie wykonanych robót związanych z usunięciem wad stwierdzonych przy odbiorze końcowym i zaistniałych w okresie gwarancyjnym.

2.5 Inne informacje i dokumenty niezbędne do zaprojektowania robót budowlanych

- Dokumentacja techniczna projektowanych ścieżek rowerowych.

Niniejsza specyfikacja została sporządzona zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. z dnia 16 września 2004).

Opracowanie:

Piotr Ostrowski

Szczecin, 15 listopada 2015 r.

