

Ogłoszenie nr 540110872-N-2020 z dnia 24-06-2020 r.

Oleśnica:

OGŁOSZENIE O ZMIANIE OGŁOSZENIA

OGŁOSZENIE DOTYCZY:

Ogłoszenia o zamówieniu

INFORMACJE O ZMIENIANYM OGŁOSZENIU

Numer: 542794-N-2020

Data: 22/05/2020

SEKCJA I: ZAMAWIAJĄCY

Zarząd Dróg Powiatowych w Oleśnicy, Krajowy numer identyfikacyjny 93196321000000, ul. ul. Wojska Polskiego , 56-400 Oleśnica, woj. dolnośląskie, państwo Polska, tel. 071 3981667, 3993244, e-mail zdp@zdp-olesnica.pl, faks .

Adres strony internetowej (url): <http://bip.zdp-olesnica.pl/>

SEKCJA II: ZMIANY W OGŁOSZENIU

II.1) Tekst, który należy zmienić:

Miejsce, w którym znajduje się zmieniany tekst:

Numer sekcji: II

Punkt: II.4)

W ogłoszeniu jest: II.4) Krótki opis przedmiotu zamówienia (wielkość, zakres, rodzaj i ilość dostaw, usług lub robót budowlanych lub określenie zapotrzebowania i wymagań) a w przypadku partnerstwa innowacyjnego - określenie zapotrzebowania na innowacyjny produkt, usługę lub roboty budowlane: 1. Przedmiot zamówienia obejmuje: 1.1 Przedmiotem zamówienia są roboty budowlane polegające na przebudowie wiaduktu drogowego nad linią kolejową (stacja Oleśnica Rataje), w ciągu dawnej drogi krajowej nr 8. Przedmiotem inwestycji jest trójprzęsłowy wiadukt drogowy znajdujący się w ciągu dawnej drogi krajowej nr 8 w km 149+621 (kilometraż globalny), nad czynną, zelektryfikowaną linią kolejową, w pobliżu stacji kolejowej Rataje w miejscowości Oleśnica. 1.2 Przewidywany zakres robót: Zakres całej inwestycji obejmuje między innymi następujące prace : uzyskanie wszelkich uzgodnień, zezwoleń i decyzji (itp.)

odpowiednich instytucji w tym instytucji na których terenie wykonywany będzie przedmiot zamówienia a niezbędnych do kompleksowego i prawdziwego wykonania przedmiotu zamówienia (np. tzw. zamknięcia, domknięcia na terenach kolejowych) organizacja placu budowy, wprowadzenie czasowej organizacji ruchu, zabezpieczenie lub przebudowa sieci uzbrojenia terenu kolidujących z inwestycją, rozebranie nawierzchni jezdni na istniejącym wiadukcie i na dojazdach, wymiana/naprawa najbardziej uszkodzonych elementów konstrukcyjnych obiektu, reprofilacja górnej krawędzi płyty pomostowej, wykonanie elementów projektowanej sieci odwodnienia, wykonanie nawierzchni jezdni na wiadukcie i dojazdach do obiektu, montaż elementów wyposażenia, m. in. barier ochronnych, odtworzenie schodów skarpowych, uformowanie i umocnienie skarp nasypu, uporządkowanie terenu budowy.

UWAGA: wszelkie koszty uzyskania wszystkich niezbędnych uzgodnień, zezwoleń i decyzji (itp.) odpowiednich instytucji (przede wszystkim instytucji na których terenie wykonywany będzie przedmiot zamówienia w tym tereny kolejowe Wykonawca zobowiązany jest uwzględnić w cenie oferty!!!

1.3 Pozostałe informacje: 1.3.1 UWAGA. prace budowlane prowadzone będą nad działającą linią kolejową w zawiązku z czym na wykonawcy ciąży obowiązek w ramach wykonania przedmiotu zamówienia uzgodnienie z odpowiednimi zarządcami terenów kolejowych wymaganych wyłączeń trakcji, zamknięć torowych itp. jak również zabezpieczenie tego terenu w sposób umożliwiający bezpieczne prowadzenie robót budowlanych. Do obowiązków Wykonawcy należeć będzie spisanie wszelkich umów, regulaminów zamknięć torowych, wyłączeń trakcji i odbycie na własny koszt niezbędnych szkoleń w tym zakresie oraz sporządzenie innych dokumentów wymaganych przez PKP lub inne podmioty, a niezbędnych do realizacji inwestycji, Wykonawca pozyska wszystkie niezbędne uzgodnienia, zwłaszcza te związane z wejściem na teren kolejowy a konieczne do rozpoczęcia i prowadzenia robót budowlanych.

1.3.2 ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU CHARAKTERYSTYKA OGÓLNA Przedmiotowy wiadukt zlokalizowany jest w ciągu dawnej drogi krajowej nr 8 w km 149+621 (kilometraż globalny) nad czynnymi, zelektryfikowanymi liniami kolejowymi nr 281 i 766. Przedmiotowy obiekt jest wiaduktem drogowym swobodnie podpartym, trójprzęsłowym, wykształconym w oparciu o monolityczne żelbetowe belki w przęsłach skrajnych oraz belkach prefabrykowanych WBS w przęśle środkowym. Na dźwigarach wykonana jest żelbetowa płyta pomostowa. Obiekt zakwalifikowany jest do I klasy obciążenia K-80 według PN-66/B-02015. W przekroju poprzecznym ustrój niosący składa się z 8 dźwigarów w każdym z przęseł. Podpory pośrednie ukształtowane są w formie 4 słupów żelbetowych z oczepem. Podpory skrajne to masywne przyczółki żelbetowe.

Całkowita długość obiektu wynosi ok. 32,74 m, a szerokość ok. 11,05 m. Na obiekcie znajdują się dwa chodniki robocze, a szerokość jezdni wynosząca około 4,0 m, jest taka sama na wiadukcie jak i na odcinkach dojazdowych. Na podstawie inwentaryzacji obiektu stwierdzono poprzeczne i podłużne deformacje nawierzchni jezdni występujące nad dylatacjami oraz lokalne spękania asfaltu. Stożki skarpowe wiaduktu są zdeformowane i porośnięte drzewami i krzewami.

PARAMETRY GEOMETRYCZNE ISNIEJĄCEGO OBIEKTU rozpiętość teoretyczna przęsła środkowego 14,35 m, szerokość konstrukcyjna 11,05 m, w tym: chodnik 2 x 1,52 m jezdni ~4,0 m, długość całkowita obiektu ok. 32,74 m światło pionowe 5,45 m światło poziome 13,55 m

OBIEKTY I URZĄDZENIA STAŁE Na terenie przedmiotowej inwestycji znajdują się następujące istniejące obiekty i urządzenia stałe: - droga powiatowa (dawna droga krajowa nr 8), - linia kolejowa nr 281 Oleśnica – Chojnice (znaczenie państwowe na odcinku Oleśnica – Milicz), - linia kolejowa nr 766 Łukanów – Dąbrowa Oleśnicka (znaczenie państwowe), - stacja Oleśnica Rataje.

SIECI UZBROJENIA TERENU WYSTĘPUJĄCE W REJONIE WIADUKTU Zgodnie z informacjami zawartymi na mapie do celów projektowych oraz wizją w terenie, w rejonie przedmiotowej inwestycji występują następujące sieci uzbrojenia terenu: sieć kanalizacyjna, sieć teletechniczna, sieć elektroenergetyczna drogowa.

SIEĆ KANALIZACYJNA W stanie istniejącym wzdłuż zlokalizowanych pod przedmiotowym obiektem linii kolejowych nr 281 i 766, zgodnie z informacjami znajdującymi się na mapie do celów projektowych przebiega sieć kanalizacji deszczowej kd100 (z obydwu stron torowiska) służąca odprowadzeniu wód opadowych i roztopowych z obszaru kolejowego. W obrębie istniejącego wiaduktu i dojazdów do obiektu nie stwierdzono występowania sieci kanalizacyjnej, odwodnienie nawierzchni jezdni na obiekcie i dojazdach jest realizowane za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych oraz za pośrednictwem dwóch stalowych wpustów odwadniających z rurami spustowymi przechodzącymi przez płytę pomostu. Obecny zły stan nawierzchni jezdni wskazuje na zawodność istniejącego sposobu odwodnienia. W ramach realizacji przedmiotowego zadania nie przewiduje się ingerencji w istniejący system kanalizacji deszczowej zlokalizowany się na obszarze kolejowym. Planuje się budowę nowego systemu odwodnienia obiektu mostowego. Wody opadowe i roztopowe z nawierzchni jezdni będą kierowane odpowiednio wykonanymi spadkami poprzecznymi i podłużnymi w kierunku projektowanych wpustów mostowych, a dalej kolektorami podwieszonymi pod konstrukcją do studni osadnikowych – drogowych zlokalizowanych w poboczu. Ze studni wody odprowadzane będą w kierunku skarp nasypu poprzez ścieki skarpowe, skąd ostatecznie odprowadzone zostaną w teren - do projektowanych dołów chłonnych, gdzie ulegną rozsączeniu.

SIEĆ TELETECHNICZNA

Istniejące sieci teletechniczne zlokalizowane w obszarze inwestycji stanowią: - kabel telekomunikacyjny ziemny TKD, który przebiega pod nawierzchnią drogi od strony Długołęki w miejscu dowiązania nawierzchni projektowanej do istniejącej, a dalej przechodzi pod odtwarzaną skarpią nasypu, - rurociąg kablowy 4xRHDPE40 mm (z kablem światłowodowym), który przebiega pod nawierzchnią drogi dojazdowej do obiektu od strony Długołęki w rurze osłonowej, - rurociąg 7x40 HDPE (7t) przebiegający wzdłuż ulicy Wojska Polskiego, znajduje się poza obszarem planowanych robót budowlanych, w jego bliskiej odległości planuje się wykonać roboty związane z odtworzeniem schodów skarpowych, - sieć światłowodowa D48 operatora DSS Operator S.A. Biorąc pod uwagę rzędne posadowienia istniejących sieci telekomunikacyjnych znajdujących się na terenie inwestycji oraz planując odtworzenie obecnie występujących rzędnych wysokościowych niwelety drogi i wiaduktu, nie przewiduje się ingerencji w zlokalizowane na terenie inwestycji sieci telekomunikacyjne. W razie konieczności odkrycia infrastruktury teletechnicznej podczas prac ziemnych, przewiduje się ich zabezpieczenie przed uszkodzeniem lub ewentualną kradzieżą i postępowanie zgodnie z warunkami określonymi przez zarządców niniejszych sieci.

SIEĆ ELEKTROENERGETYCZNA

Istniejące sieci elektroenergetyczne zlokalizowane w obszarze objętym inwestycją stanowią: - napowietrzna SN K-2101 20 kV przebiegająca w miejscu końca opracowania (od strony dojazdu do Centrum miasta Oleśnica), - infrastruktura energetyczna w postaci linii kablowej LPN 15 kV zlokalizowana pod obiektem i ułożona w poziomie torowiska, - sieć elektroenergetyczna oświetlenia ulicznego w postaci linii kablowej nN 0,4kV oraz słupów oświetlenia ulicznego (nr 20, 21, 22 i 23). Nie przewiduje się przebudowy niniejszych sieci elektroenergetycznych, planuje się jedynie ich ewentualne zabezpieczenie na czas prowadzenia robót budowlanych zgodnie z warunkami określonymi przez zarządców tych sieci.

ZAKRES ROBÓT ROZBIÓRKOWYCH

Zakres robót rozbiórkowych obejmuje całkowite rozebranie nawierzchni jezdni i infrastruktury drogowej na wiadukcie i dojazdach oraz najbardziej uszkodzonych elementów konstrukcyjnych obiektu (w zakresie niezbędnym do wykonania nowego wiaduktu). Materiały pochodzące z rozbiórki przeznaczone są do odzysku. W trakcie rozbiórki zabezpieczyć zlokalizowane w obszarze inwestycji sieci i urządzenia zgodnie z warunkami określonymi przez ich właścicieli.

PROJEKTOWANY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU POWIERZCHNIA TERENU

Realizacja przedmiotowej inwestycji nie zmienia dotychczasowego sposobu zagospodarowania terenu. Lokalizacja, geometria i sposób posadowienia przebudowywanego wiaduktu nie ulegną zmianie. Przedmiotowy obiekt zostanie dostosowany do obowiązujących przepisów oraz wymagań zarządcy drogi. W ramach planowanego remontu obiektu przewidziano wykonanie

powierzchniowej naprawy belek prefabrykowanych WBS oraz płyty pomostowej, zachowując istniejące światło pionowe oraz przywracając nośność dla klasy obciążenia B. Zaprojektowano wymianę najbardziej uszkodzonych dźwigarów przęseł skrajnych oraz najbardziej uszkodzonych pól płyty pomostowej. Przewidziano także reprofilację górnej krawędzi płyty pomostowej, tak aby była dostosowana do spadków nawierzchni drogowej. Posadowienie obiektu nie ulegnie zmianie, przewiduje się wykorzystanie istniejących podpór pośrednich oraz skrajnych. Przewidziano wykonanie nowych łożysk oraz montaż nowych desek gzymsowych. Projektuje się wykonanie za przyczółkami płyt przejściowych. Przewidziano wykonanie na obiekcie, na warstwie hydroizolacji płyty pomostowej nowych warstw nawierzchni drogowej z odpowiednimi spadkami. Układ i grubość warstw będzie dostosowana do istniejących. Na obiekcie projektuje się montaż wyniesionych na min. 14 cm ukosowanych krawężników kamiennych, kotwionych do kap chodnikowych. Krawężniki układane na kruszywie bazaltowym otoczonym żywicą polimerową. Projektuje się wykonanie hydroizolacji na górnej powierzchni płyty pomostowej. Hydroizolację typu ciężkiego na powierzchniach żelbetowych przyczółków od strony gruntu. Dodatkowo wszystkie elementy żelbetowe narażone na działanie warunków atmosferycznych zostaną pokryte warstwą ochronną z powłoki antykarbonatyzacyjnej. Projektuje się nową sieć odwodnienia obiektu polegającą na odprowadzaniu wód opadowych i roztopowych za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych w kierunku wpustów mostowych, a dalej kolektorami podwieszonymi pod konstrukcją do studni osadnikowych – drogowych zlokalizowanych na poboczu. Ze studni zlokalizowanych w nasypie wody zostaną odprowadzone w teren. Nie zmienia się natomiast odwodnienia drogi poza obiektem. Wody będą kierowane na przyległe od jezdni pobocza. Jako elementy zabezpieczenia ruchu przyjęto nowe barieroporęcze przechodzące w barierę ochronną poza obiektem oraz nowe osłony przeciwporażeńiowe. Przewidziano montaż nowych urządzeń dylatacyjnych. Przewidziano również odtworzenie istniejących schodów skarpowych na jednej ze skarp oraz budowę nowych schodów skarpowych na drugiej skarpi. Nie zmienia się funkcji przedmiotowego obszaru, teren po ukończeniu inwestycji będzie stanowił przeprawę drogi powiatowej nad czynnymi, zelektryfikowanymi liniami kolejowymi nr 281 i 766. Przewiduje się wykonanie na obiekcie nowych warstw nawierzchni drogowej ograniczonej krawężnikami oraz wykonanie chodników. Ponadto projektowane zamierzenie budowlane swoim zakresem robót: - nie powoduje zagrożenia bezpieczeństwa ludzi lub mienia, - nie powoduje pogorszenia stanu środowiska lub stanu zachowania zabytków, - nie powoduje pogorszenia warunków zdrowotno — sanitarnych. UKŁAD KOMUNIKACYJNY Na okres prac budowlanych ruch na obiekcie zostanie całkowicie wyłączony i wprowadzona zostanie

tymczasowa organizacja ruchu. Docelowo nie zmieni się układ komunikacyjny drogi powiatowej na wiadukcie oraz układu komunikacyjny linii kolejowych zlokalizowanych pod obiektem.

ODWODNIENIE I ODPROWADZENIE WÓD DESZCZOWYCH Projektowana nawierzchnia drogi powiatowej na obiekcie i dojazdach ograniczona zostanie krawężnikami. Wody opadowe i roztopowe z powierzchni wiaduktu będą odprowadzane za pomocą odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych w kierunku wpustów mostowych krawężnikowych i drogowych. Wody z wpustów odprowadzane będą za pośrednictwem kolektorów odwadniających DN200 (podwieszonych do spodu konstrukcji) za obiekt, do studni osadnikowych – drogowych zlokalizowanych w poboczu po obu stronach obiektu. Następnie wody ze studni kierowane będą do projektowanych ścieków skarpowych z betonowych korytek, które będą miały ujście u podnóża skarp w dołach chłonnych, gdzie wody ulegną rozsączeniu. Projektowane doły chłonne planuje się wypełnić kruszywem grubym, a ścianki wyłożyć geowłókniną. Sposób odwodnienia drogi poza obiektem nie ulegnie zmianie w stosunku do stanu istniejącego, tj. wody kierowane będą na przyległe do jezdni pobocza.

OŚWIETLENIE Przewiduje się zachowanie istniejącej sieci elektroenergetycznej oświetlenia ulicznego zlokalizowanego po prawej stronie obiektu (w kierunku Długołęki) w obszarze skarp nasypów na dojazdach do obiektu. Istniejąca sieć stanowiąca własność Tauron Dystrybucja Serwis realizowana jest za pomocą linii kablowej nN (0,4 kV) oświetlenia oraz słupów oświetlenia ulicznego (4 słupy rurowe 9 m typ Poznań, w tym dwa z podwójnym wysięgnikiem). Urządzenia oświetlenia zasilane są ze stacji R-1849 Oleśnica Mleczarnia, szafki SO ul. Dobroszycka – obwód kierunek ul. Wojska Polskiego. Na czas prowadzenia prac budowlanych istniejącą sieć elektroenergetyczną oświetlenia ulicznego planuje się pozostawić i ewentualnie zabezpieczyć zgodnie z warunkami wydanymi przez Tauron Dystrybucja Serwis S.A.

KOLIZJE I ICH ROZWIĄZANIE Przed przystąpieniem do robót budowlanych należy dokonać zabezpieczenia lub przebudowy istniejących sieci uzbrojenia terenu w niezbędnym zakresie. Wykonawca przed przystąpieniem do robót zobowiązany jest dokonać inwentaryzacji urządzeń obcych w celu ustalenia czy nie zachodzi konieczność przebudowy innych sieci uzbrojenia terenu nie ujętych w niniejszym opracowaniu. W przypadku natrafienia na niezidentyfikowane urządzenia i sieci uzbrojenia podziemnego podczas prowadzenia prac związanych z przebudową wiaduktu, zostaną one zabezpieczone lub przełożone w nowe lokalizacje zgodnie z zaleceniami i po uzgodnieniu z zarządcami poszczególnych sieci.

TECHNOLOGIA PROWADZENIA ROBÓT BUDOWLANYCH Rozwiązania projektowe zakładające następujące etapy prac: organizacja placu budowy, wprowadzenie tymczasowej organizacji ruchu i całkowite zamknięcie ruchu na obiekcie,

zabezpieczenie lub przebudowa sieci uzbrojenia terenu kolidujących z inwestycją, rozebranie nawierzchni jezdni na istniejącym wiadukcie i na dojazdach, wymiana/naprawa najbardziej uszkodzonych elementów konstrukcyjnych obiektu, reprofilacja górnej krawędzi płyty pomostowej, wykonanie elementów projektowanej sieci odwodnienia, wykonanie nawierzchni jezdni na wiadukcie i dojazdach do obiektu, montaż elementów wyposażenia, m. in. barier ochronnych, odtworzenie i budowa nowych schodów skarpowych, uformowanie i umocnienie skarp nasypu, uporządkowanie terenu budowy. PROJEKTOWANA ZIELEŃ Zieleń na terenie przeznaczonym pod inwestycję rośnie głównie na zboczach skarp, które porośnięte są w większości trawą i pojedynczymi, niewielkimi krzewami. Zakres istniejącej roślinność nie wymaga przeprowadzenia specjalistycznej inwentaryzacji dendrologicznej i uzyskiwania pozwoleń na wycinkę drzew. Planuje się oczyszczenie i reprofilację skarp nasypu, a po zakończeniu robót obsianie ich trawą. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI: Wiadukt (obrys płyty pomostowej w planie) – 415 m²; Nawierzchnia asfaltowa – jezdni na obiekcie i dojazdach 550 m²; Nawierzchnia chodników- 150 m²; Pobocze gruntowe – 140 m² Powierzchnia skarp reprofilowanych - 1200 m² OCHRONA KONSERWATORSKA Nie dotyczy. WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ Nie dotyczy. ZAGROŻENIA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO EMISJA HAŁASU Podczas prac budowlanych podstawowym źródłem emisji hałasu będą maszyny napędzane silnikami spalinowymi, takie jak: koparki, spycharki, ładowarki itp. Drugie źródło emisji hałasu to dźwięki od pracy sprzętu budowlanego, np. praca młota pneumatycznego, itp. Roboty budowlane zostaną wykonane w jak najkrótszym czasie, przy wykorzystaniu optymalnej ilości sprzętu. Zakłada się, że hałas będzie sporadyczny, podobny do hałasu na tego typu budowie. Projektowany obiekt nie będzie generować hałasu, będzie on pochodził jedynie od przejeżdżających pojazdów samochodowych. W ramach inwestycji zostanie wykonana nowa nawierzchnia drogowa, która wpłynie na redukcję hałasu powstającego na obiekcie. Oszacowanie emisji hałasu w trakcie robót na tym etapie jest niemożliwe. Poziom hałasu jest zależny od parametrów technicznych wykorzystywanego sprzętu przez Wykonawcę robót. ZANIECZYSZCZENIE POWIETRZA Budowa obiektu objętego zakresem dla danej inwestycji wiąże się z powstawaniem zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego. W trakcie realizacji inwestycji emisja zanieczyszczeń ma charakter czasowy i lokalny – zmienia się w zależności od miejsca i fazy budowy, zanika wraz z zakończeniem etapu. Podczas prac związanych z budową ma miejsce emisja gazów spalinowych z maszyn budowlanych oraz pyłu podczas prac ziemnych. Oszacowanie ilości emisji spalin na danym etapie jest niemożliwe. Zależy ono od wykorzystywanego przez Wykonawcę sprzętu.. Przebudowywany obiekt nie

będzie źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza. Na etapie eksploatacji wystąpienie emisji zanieczyszczeń do powietrza wiązać się będzie z ruchem odbywającym się po obiekcie.

WODY POWIERZCHNIOWE I PODZIEMNE W czasie budowy przewiduje się stosowanie tylko takich materiałów, które nie zanieczyszczą wód powierzchniowych i podziemnych. Żeby zminimalizować ryzyko przedostania się surowców i materiałów używanych podczas prac budowlanych do wód gruntowych, przestrzeń w obrębie prowadzonych prac zostanie zabezpieczona folią ochronną. Ponadto przewiduje się zastosowanie takich materiałów, które nie stanowią zagrożenia dla środowiska naturalnego.

POWIERZCHNIA TERENU Stan powierzchni terenu po zakończonych pracach zostanie uporządkowany i zagospodarowany. Nie przewiduje się żadnej ingerencji w zagospodarowanie terenu poza obszarem inwestycji. Inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na otaczające środowisko przyrodnicze i powierzchnię terenu.

ŚWIAT ROŚLINNY I ZWIERZĘCY Roślinność w pobliżu projektowanego obiektu zostanie uporządkowana. W ramach prac skarpy nasypów zostaną wyprofilowane i obsiane trawą.

ZABYTKI KULTURY MATERIALNEJ W bezpośrednim sąsiedztwie zamierzenia budowlanego nie występują zabytki kultury materialnej. Prace ziemne będą prowadzone tylko w obrębie istniejących nasypów budowlanych i w miejscach, w których wcześniej były już prowadzone prace budowlane, w związku z tym występuje znikome prawdopodobieństwo wystąpienia zabytków archeologicznych na obszarze prowadzonych robót. Wykonawca, prowadzący roboty budowlane i ziemne, w przypadku natrafienia na przedmioty posiadające cechy zabytku lub mające wartość archeologiczną, obowiązany jest niezwłocznie powiadomić o tym Inżyniera, Urząd Gminy oraz właściwego konserwatora zabytków. Jednocześnie Wykonawca jest zobowiązany zabezpieczyć odkryty przedmiot i wstrzymać wszelkie roboty, mogące go uszkodzić lub zniszczyć do czasu wydania przez władze konserwatorskie odpowiednich decyzji. – ustawa z dnia 23.07.2003r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2017r. poz. 2187). Wykopaliska i znaleziska archeologiczne stanowią własność Państwa.

GOSPODARKA ODPADAMI W czasie realizacji inwestycji będą wytwarzane odpady typowe dla tego typu prac budowlanych. W związku z pracą sprzętu mechanicznego może również dojść do zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi. W czasie użytkowania drogi i wiaduktu w przyszłości mogą powstać odpady, jak np. odpady bytowo-gospodarcze, pochodzące z pojazdów, pozostałości środków zwalczania gołoledzi, odpady powstające w wyniku wypadków i kolizji drogowych, odpady wynikające z prowadzenia robót związanych z utrzymaniem i konserwacją dróg.

ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO W czasie budowy przewiduje się stosowanie tylko takich materiałów, które nie zanieczyszczą wód.

Wszystkie odpady zostaną ponownie wykorzystane lub zutylizowane. Należy dołożyć wszelkich starań, aby nie zanieczyszczać wód powierzchniowych i podziemnych. Pojazdy samochodowe związane z obsługą budowy oraz maszyny budowlane przemieszczać się będą po drogach technologicznych. Natomiast po zakończeniu budowy przewiduje się obsianie terenu trawą w miejscach, gdzie wystąpiło zniszczenie posycia trawą. W celu zminimalizowania oddziaływania na środowisko zastosowane zostaną między innymi następujące rozwiązania: odpady będą selektywnie gromadzone na wydzielonej powierzchni, a następnie przekazane do odzysku lub unieszkodliwienia, część będzie ponownie wykorzystywana na placu budowy, np. masy ziemne do budowy skarp, zjazdów, zainstalowane zostaną na zapleczu i placu budowy przenośne sanitariaty, ścieki socjalne gromadzone w zbiornikach kabin sanitarnych będą okresowo po napełnieniu opróżniane przez specjalistyczną firmę. ŻYCIE I ZDROWIE LUDZI Aby uniknąć zagrożeń życia i zdrowia ludzi, w czasie budowy należy odpowiednio oznakować i zabezpieczyć wykopy. Teren powinien być oświetlony. Wszystkie prace należy wykonywać zachowując warunki BHP. OBSZAR ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI Zgodnie z Ustawą z dnia 7 lipca 1994 r., Prawo budowlane (Dz. U. z 2016 r. poz. 306 z późn. zmianami) oraz rozporządzeniem MTiGM z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. 2000 nr 63 poz. 735), obszar oddziaływania obiektu mieści się w całości na działkach, na których została zaprojektowana inwestycja i nie wykracza poza granice oddziaływania przedsięwzięcia zaznaczone na rysunku Projektu Zagospodarowania Terenu. Jednocześnie zgodnie z ustawą z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016r. poz. 1727), rozporządzeniem MI z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie budowli, drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzenia i utrzymywania zasłon odśnieżnych i pasów przeciwpożarowych (Dz. U. z 2008r. Nr 153, poz. 955), oraz rozporządzeniem MTiGM z dnia 26 lutego 1996r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 poz. 1744) , obszar oddziaływania obiektu nie wykracza poza działki na których zaprojektowana jest inwestycja. 1.4. Szczegółowy przedmiot zamówienia określają n/w załączniki stanowiące dokumentację projektową i Specyfikację Techniczną Wykonania i Odbioru Robót, Przedmiar : Załącznik nr 6, 6a, 6b, Do SIWZ 1.5. Zakres i przedmiot zamówienia opisany jest w: 1) rozdziale 1 niniejszej SIWZ, 2) Dokumentacji projektowej (w tym: projekt organizacji ruchu czasowego i końcowego, decyzje, uzgodnienia) 3) STWIORB 4) Przedmiarze UWAGA !!!! Z uwagi na

przyjęty rodzaj wynagrodzenia ryczałtowego Zamawiający podkreśla, iż załączone do dokumentacji przetargowej przedmiary robót mają jedynie charakter pomocniczy. Wykonawca zobowiązany jest do wyliczenia ceny oferty wyceny w oparciu o zamieszczoną dokumentację projektową, SST, oraz pozostałą dokumentację stanowiącą załączniki do niniejszej SIWZ z uwzględnieniem danych zawartych w przedmiarach. W związku z czym na Wykonawcy ciąży obowiązek prawidłowej i kompleksowej wyceny całego zakresu przedmiotu zamówienia wynikającego wprost z dokumentacji wyszczególnionej w rozdz. I siwz, jak również nie ujętego w dokumentacji, a niezbędnego do prawidłowego wykonania zadania. Dlatego w sytuacji gdy w przedmiarach pominięto część robót, które występują w projekcie, Wykonawca zobowiązany jest do kompleksowej wyceny całego zamówienia i nie może domagać się od Zamawiającego podwyższenia kwoty ryczałtu. UWAGA !!!! Ze względu na przewidziany sposób rozliczania przedmiotowej inwestycji zamawiający sugeruje dokładne zapoznanie się z § 3 Projektu umowy.

W ogłoszeniu powinno być: II.4) Krótki opis przedmiotu zamówienia (wielkość, zakres, rodzaj i ilość dostaw, usług lub robót budowlanych lub określenie zapotrzebowania i wymagań) a w przypadku partnerstwa innowacyjnego - określenie zapotrzebowania na innowacyjny produkt, usługę lub roboty budowlane:

1. Przedmiot zamówienia obejmuje:

1.1 Przedmiotem zamówienia są roboty budowlane polegające na przebudowie wiaduktu drogowego nad linią kolejową (stacja Oleśnica Rataje), w ciągu dawnej drogi krajowej nr 8. Przedmiotem inwestycji jest trójprzęsłowy wiadukt drogowy znajdujący się w ciągu dawnej drogi krajowej nr 8 w km 149+621 (kilometraż globalny), nad czynną, zelektryfikowaną linią kolejową, w pobliżu stacji kolejowej Rataje w miejscowości Oleśnica.

1.2 Przewidywany zakres robót: Zakres całej inwestycji obejmuje między innymi następujące prace : uzyskanie wszelkich uzgodnień, zezwoleń i decyzji (itp.) odpowiednich instytucji w tym instytucji na których terenie wykonywany będzie przedmiot zamówienia a niezbędnych do kompleksowego i prawidłowego wykonania przedmiotu zamówienia (np. tzw. zamknięcia, domknięcia na terenach kolejowych) organizacja placu budowy, wprowadzenie czasowej organizacji ruchu, zabezpieczenie lub przebudowa sieci uzbrojenia terenu kolidujących z inwestycją, rozebranie nawierzchni jezdni na istniejącym wiadukcie i na dojazdach, wymiana/naprawa najbardziej uszkodzonych elementów konstrukcyjnych obiektu, reprofilacja górnej krawędzi płyty pomostowej, wykonanie elementów projektowanej sieci odwodnienia, wykonanie nawierzchni jezdni na wiadukcie i dojazdach do obiektu, montaż elementów wyposażenia, m. in. barier ochronnych, odtworzenie schodów skarpowych, uformowanie i umocnienie skarp nasypu, uporządkowanie terenu budowy.

UWAGA: wszelkie koszty uzyskania wszystkich niezbędnych uzgodnień, zezwoleń i decyzji

(itp.) odpowiednich instytucji (przede wszystkim instytucji na których terenie wykonywany będzie przedmiot zamówienia w tym tereny kolejowe Wykonawca zobowiązany jest uwzględnić cenę oferty!!! 1.3 Pozostałe informacje: 1.3.1 UWAGA. prace budowlane prowadzone będą nad działającą linią kolejową w zawiązku z czym na wykonawcy ciąży obowiązek w ramach wykonania przedmiotu zamówienia uzgodnienie z odpowiednimi zarządcami terenów kolejowych wymaganych wyłączeń trakcji, zamknięć torowych itp. jak również zabezpieczenie tego terenu w sposób umożliwiający bezpieczne prowadzenie robót budowlanych. Do obowiązków Wykonawcy należy będzie spisanie wszelkich umów, regulaminów zamknięć torowych, wyłączeń trakcji i odbycie na własny koszt niezbędnych szkoleń w tym zakresie oraz sporządzenie innych dokumentów wymaganych przez PKP lub inne podmioty, a niezbędnych do realizacji inwestycji, Wykonawca pozyska wszystkie niezbędne uzgodnienia, zwłaszcza te związane z wejściem na teren kolejowy a konieczne do rozpoczęcia i prowadzenia robót budowlanych. 1.3.2 ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU CHARAKTERYSTYKA OGÓLNA Przedmiotowy wiadukt zlokalizowany jest w ciągu dawnej drogi krajowej nr 8 w km 149+621 (kilometraż globalny) nad czynnymi, zelektryfikowanymi liniami kolejowymi nr 281 i 766. Przedmiotowy obiekt jest wiaduktem drogowym swobodnie podpartym, trójprzęsłowym, wykształconym w oparciu o monolityczne żelbetowe belki w przęsłach skrajnych oraz belkach prefabrykowanych WBS w przęśle środkowym. Na dźwigarach wykonana jest żelbetowa płyta pomostowa. Obiekt zakwalifikowany jest do I klasy obciążenia K-80 według PN-66/B-02015. W przekroju poprzecznym ustrój niosący składa się z 8 dźwigarów w każdym z przęseł. Podpory pośrednie ukształtowane są w formie 4 słupów żelbetowych z oczepem. Podpory skrajne to masywne przyczółki żelbetowe. Całkowita długość obiektu wynosi ok. 32,74 m, a szerokość ok. 11,05 m. Na obiekcie znajdują się dwa chodniki robocze, a szerokość jezdni wynosząca około 4,0 m, jest taka sama na wiadukcie jak i na odcinkach dojazdowych. Na podstawie inwentaryzacji obiektu stwierdzono poprzeczne i podłużne deformacje nawierzchni jezdni występujące nad dylatacjami oraz lokalne spękania asfaltu. Stożki skarpowe wiaduktu są zdeformowane i porośnięte drzewami i krzewami. PARAMETRY GEOMETRYCZNE ISTNIEJĄCEGO OBIEKTU rozpiętość teoretyczna przęsła środkowego 14,35 m, szerokość konstrukcyjna 11,05 m, w tym: chodnik 2 x 1,52 m jezdni ~4,0 m, długość całkowita obiektu ok. 32,74 m światło pionowe 5,45 m światło poziome 13,55 m OBIEKTY I URZĄDZENIA STAŁE Na terenie przedmiotowej inwestycji znajdują się następujące istniejące obiekty i urządzenia stałe: - droga powiatowa (dawna droga krajowa nr 8), - linia kolejowa nr 281 Oleśnica – Chojnice (znaczenie państwowe na odcinku Oleśnica –

Milicz), - linia kolejowa nr 766 Łukanów – Dąbrowa Oleśnicka (znaczenie państwowe), - stacja Oleśnica Rataje. SIECI UZBROJENIA TERENU WYSTĘPUJĄCE W REJONIE WIADUKTU

Zgodnie z informacjami zawartymi na mapie do celów projektowych oraz wizją w terenie, w rejonie przedmiotowej inwestycji występują następujące sieci uzbrojenia terenu: sieć kanalizacyjna, sieć teletechniczna, sieć elektroenergetyczna drogową. SIEĆ KANALIZACYJNA

W stanie istniejącym wzdłuż zlokalizowanych pod przedmiotowym obiektem linii kolejowych nr 281 i 766, zgodnie z informacjami znajdującymi się na mapie do celów projektowych przebiega sieć kanalizacji deszczowej kd100 (z obydwu stron torowiska) służąca odprowadzeniu wód opadowych i roztopowych z obszaru kolejowego. W obrębie istniejącego wiaduktu i dojazdów do obiektu nie stwierdzono występowania sieci kanalizacyjnej, odwodnienie nawierzchni jezdni na obiekcie i dojazdach jest realizowane za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych oraz za pośrednictwem dwóch stalowych wpustów odwadniających z rurami spustowymi przechodzącymi przez płytę pomostu. Obecny zły stan nawierzchni jezdni wskazuje na zawodność istniejącego sposobu odwodnienia. W ramach realizacji przedmiotowego zadania nie przewiduje się ingerencji w istniejący system kanalizacji deszczowej zlokalizowany się na obszarze kolejowym. Planuje się budowę nowego systemu odwodnienia obiektu mostowego. Wody opadowe i roztopowe z nawierzchni jezdni będą kierowane odpowiednio wykonanymi spadkami poprzecznymi i podłużnymi w kierunku projektowanych wpustów mostowych, a dalej kolektorami podwieszonymi pod konstrukcją do studni osadnikowych – drogowych zlokalizowanych w poboczu. Ze studni wody odprowadzane będą w kierunku skarp nasypu poprzez ścieki skarpowe, skąd ostatecznie odprowadzone zostaną w teren - do projektowanych dołów chłonnych, gdzie ulegną rozsączeniu. SIEĆ TELETECHNICZNA

Istniejące sieci teletechniczne zlokalizowane w obszarze inwestycji stanowią: - kabel telekomunikacyjny ziemny TKD, który przebiega pod nawierzchnią drogi od strony Długołęki w miejscu dowiązania nawierzchni projektowanej do istniejącej, a dalej przechodzi pod odtwarzaną skarpią nasypu, - rurociąg kablowy 4xRHDPE40 mm (z kablem światłowodowym), który przebiega pod nawierzchnią drogi dojazdowej do obiektu od strony Długołęki w rurze osłonowej, - rurociąg 7x40 HDPE (7t) przebiegający wzdłuż ulicy Wojska Polskiego, znajduje się poza obszarem planowanych robót budowlanych, w jego bliskiej odległości planuje się wykonać roboty związane z odtworzeniem schodów skarpowych, - sieć światłowodowa D48 operatora DSS Operator S.A. Biorąc pod uwagę rzędne posadowienia istniejących sieci telekomunikacyjnych znajdujących się na terenie inwestycji oraz planując odtworzenie obecnie występujących rzędnych wysokościowych niwelety drogi i wiaduktu, nie przewiduje się

ingerencji w zlokalizowane na terenie inwestycji sieci telekomunikacyjne. W razie konieczności odkrycia infrastruktury teletechnicznej podczas prac ziemnych, przewiduje się ich zabezpieczenie przed uszkodzeniem lub ewentualną kradzieżą i postępowanie zgodnie z warunkami określonymi przez zarządców niniejszych sieci.

SIEĆ ELEKTROENERGETYCZNA

Istniejące sieci elektroenergetyczne zlokalizowane w obszarze objętym inwestycją stanowią: - napowietrzna SN K-2101 20 kV przebiegająca w miejscu końca opracowania (od strony dojazdu do Centrum miasta Oleśnica), - infrastruktura energetyczna w postaci linii kablowej LPN 15 kV zlokalizowana pod obiektem i ułożona w poziomie torowiska, - sieć elektroenergetyczna oświetlenia ulicznego w postaci linii kablowej nN 0,4kV oraz słupów oświetlenia ulicznego (nr 20, 21, 22 i 23). Nie przewiduje się przebudowy niniejszych sieci elektroenergetycznych, planuje się jedynie ich ewentualne zabezpieczenie na czas prowadzenia robót budowlanych zgodnie z warunkami określonymi przez zarządców tych sieci.

ZAKRES ROBÓT ROZBIÓRKOWYCH

Zakres robót rozbiórkowych obejmuje całkowite rozebranie nawierzchni jezdni i infrastruktury drogowej na wiadukcie i dojazdach oraz najbardziej uszkodzonych elementów konstrukcyjnych obiektu (w zakresie niezbędnym do wykonania nowego wiaduktu). Materiały pochodzące z rozbiórki przeznaczone są do odzysku. W trakcie rozbiórki zabezpieczyć zlokalizowane w obszarze inwestycji sieci i urządzenia zgodnie z warunkami określonymi przez ich właścicieli.

PROJEKTOWANY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU POWIERZCHNIA TERENU

Realizacja przedmiotowej inwestycji nie zmienia dotychczasowego sposobu zagospodarowania terenu. Lokalizacja, geometria i sposób posadowienia przebudowywanego wiaduktu nie ulegną zmianie. Przedmiotowy obiekt zostanie dostosowany do obowiązujących przepisów oraz wymagań zarządcy drogi. W ramach planowanego remontu obiektu przewidziano wykonanie powierzchniowej naprawy belek prefabrykowanych WBS oraz płyty pomostowej, zachowując istniejące światło pionowe oraz przywracając nośność dla klasy obciążenia B. Zaprojektowano wymianę najbardziej uszkodzonych dźwigarów przęseł skrajnych oraz najbardziej uszkodzonych pól płyty pomostowej. Przewidziano także reprofilację górnej krawędzi płyty pomostowej, tak aby była dostosowana do spadków nawierzchni drogowej. Posadowienie obiektu nie ulegnie zmianie, przewiduje się wykorzystanie istniejących podpór pośrednich oraz skrajnych. Przewidziano wykonanie nowych łożysk oraz montaż nowych desek gzymsowych. Projektuje się wykonanie za przyczółkami płyt przejściowych. Przewidziano wykonanie na obiekcie, na warstwie hydroizolacji płyty pomostowej nowych warstw nawierzchni drogowej z odpowiednimi spadkami. Układ i grubość warstw będzie dostosowana do istniejących. Na obiekcie projektuje się montaż wyniesionych na min. 14 cm ukosowanych krawężników kamiennych, kotwionych

do kap chodnikowych. Krawężniki układane na kruszywie bazaltowym otoczonym żywicą polimerową. Projektuje się wykonanie hydroizolacji na górnej powierzchni płyty pomostowej. Hydroizolację typu ciężkiego na powierzchniach żelbetowych przyczółków od strony gruntu. Dodatkowo wszystkie elementy żelbetowe narażone na działanie warunków atmosferycznych zostaną pokryte warstwą ochronną z powłoki antykarbonatyzacyjnej. Projektuje się nową sieć odwodnienia obiektu polegającą na odprowadzaniu wód opadowych i roztopowych za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych w kierunku wpustów mostowych, a dalej kolektorami podwieszonymi pod konstrukcją do studni osadnikowych – drogowych zlokalizowanych na poboczu. Ze studni zlokalizowanych w nasypie wody zostaną odprowadzone w teren. Nie zmienia się natomiast odwodnienia drogi poza obiektem. Wody będą kierowane na przyległe od jezdni pobocza. Jako elementy zabezpieczenia ruchu przyjęto nowe barieroporęcze przechodzące w barierę ochronną poza obiektem oraz nowe osłony przeciwporażeniowe. Przewidziano montaż nowych urządzeń dylatacyjnych. Przewidziano również odtworzenie istniejących schodów skarpowych na jednej ze skarp oraz budowę nowych schodów skarpowych na drugiej skarpie. Nie zmienia się funkcji przedmiotowego obszaru, teren po ukończeniu inwestycji będzie stanowił przeprawę drogi powiatowej nad czynnymi, zelektryfikowanymi liniami kolejowymi nr 281 i 766. Przewiduje się wykonanie na obiekcie nowych warstw nawierzchni drogowej ograniczonej krawężnikami oraz wykonanie chodników. Ponadto projektowane zamierzenie budowlane swoim zakresem robót: - nie powoduje zagrożenia bezpieczeństwa ludzi lub mienia, - nie powoduje pogorszenia stanu środowiska lub stanu zachowania zabytków, - nie powoduje pogorszenia warunków zdrowotno — sanitarnych. UKŁAD KOMUNIKACYJNY Na okres prac budowlanych ruch na obiekcie zostanie całkowicie wyłączony i wprowadzona zostanie tymczasowa organizacja ruchu. Docelowo nie zmieni się układ komunikacyjny drogi powiatowej na wiadukcie oraz układu komunikacyjny linii kolejowych zlokalizowanych pod obiektem.

ODWODNIENIE I ODPROWADZENIE WÓD DESZCZOWYCH Projektowana nawierzchnia drogi powiatowej na obiekcie i dojazdach ograniczona zostanie krawężnikami. Wody opadowe i roztopowe z powierzchni wiaduktu będą odprowadzane za pomocą odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych w kierunku wpustów mostowych krawężnikowych i drogowych. Wody z wpustów odprowadzane będą za pośrednictwem kolektorów odwadniających DN200 (podwieszonych do spodu konstrukcji) za obiekt, do studni osadnikowych – drogowych zlokalizowanych w poboczu po obu stronach obiektu. Następnie wody ze studni kierowane będą do projektowanych ścieków skarpowych z betonowych korytek, które będą miały ujście u podnóża skarp w dołach chłonnych, gdzie wody ulegną rozszączeniu. Projektowane doły chłonne

planuje się wypełnić kruszywem grubym, a ścianki wyłożyć geowłókniną. Sposób odwodnienia drogi poza obiektem nie ulegnie zmianie w stosunku do stanu istniejącego, tj. wody kierowane będą na przyległe do jezdni pobocza. OŚWIETLENIE Przewiduje się zachowanie istniejącej sieci elektroenergetycznej oświetlenia ulicznego zlokalizowanego po prawej stronie obiektu (w kierunku Długołęki) w obszarze skarp nasypów na dojazdach do obiektu. Istniejąca sieć stanowiąca własność Tauron Dystrybucja Serwis realizowana jest za pomocą linii kablowej nN (0,4 kV) oświetlenia oraz słupów oświetlenia ulicznego (4 słupy rurowe 9 m typ Poznań, w tym dwa z podwójnym wysięgnikiem). Urządzenia oświetlenia zasilane są ze stacji R-1849 Oleśnica Mleczarnia, szafki SO ul. Dobroszycka – obwód kierunek ul. Wojska Polskiego. Na czas prowadzenia prac budowlanych istniejącą sieć elektroenergetyczną oświetlenia ulicznego planuje się pozostawić i ewentualnie zabezpieczyć zgodnie z warunkami wydanymi przez Tauron Dystrybucja Serwis S.A. KOLIZJE I ICH ROZWIĄZANIE Przed przystąpieniem do robót budowlanych należy dokonać zabezpieczenia lub przebudowy istniejących sieci uzbrojenia terenu w niezbędnym zakresie. Wykonawca przed przystąpieniem do robót zobowiązany jest dokonać inwentaryzacji urządzeń obcych w celu ustalenia czy nie zachodzi konieczność przebudowy innych sieci uzbrojenia terenu nie ujętych w niniejszym opracowaniu. W przypadku natrafienia na niezidentyfikowane urządzenia i sieci uzbrojenia podziemnego podczas prowadzenia prac związanych z przebudową wiaduktu, zostaną one zabezpieczone lub przełożone w nowe lokalizacje zgodnie z zaleceniami i po uzgodnieniu z zarządcami poszczególnych sieci. TECHNOLOGIA PROWADZENIA ROBÓT BUDOWLANYCH Rozwiązania projektowe zakładające następujące etapy prac: organizacja placu budowy, wprowadzenie tymczasowej organizacji ruchu i całkowite zamknięcie ruchu na obiekcie, zabezpieczenie lub przebudowa sieci uzbrojenia terenu kolidujących z inwestycją, rozebranie nawierzchni jezdni na istniejącym wiadukcie i na dojazdach, wymiana/naprawa najbardziej uszkodzonych elementów konstrukcyjnych obiektu, reprofilacja górnej krawędzi płyty pomostowej, wykonanie elementów projektowanej sieci odwodnienia, wykonanie nawierzchni jezdni na wiadukcie i dojazdach do obiektu, montaż elementów wyposażenia, m. in. barier ochronnych, odtworzenie i budowa nowych schodów skarpowych, uformowanie i umocnienie skarpu nasypu, uporządkowanie terenu budowy. PROJEKTOWANA ZIELEŃ Zieleń na terenie przeznaczonym pod inwestycję rośnie głównie na zboczach skarpu, które porośnięte są w większości trawą i pojedynczymi, niewielkimi krzewami. Zakres istniejącej roślinności nie wymaga przeprowadzenia specjalistycznej inwentaryzacji dendrologicznej i uzyskiwania pozwoleń na wycinkę drzew. Planuje się oczyszczenie i reprofilację skarpu nasypu, a po

zakończeniu robót obsianie ich trawą. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI: Wiadukt (obrys płyty pomostowej w planie) – 415 m²; Nawierzchnia asfaltowa – jezdnie na obiekcie i dojazdach 550 m²; Nawierzchnia chodników- 150 m²; Pobocze gruntowe – 140 m² Powierzchnia skarp reprofilowanych - 1200 m² OCHRONA KONSERWATORSKA Nie dotyczy. WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ Nie dotyczy. ZAGROŻENIA ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO EMISJA HAŁASU Podczas prac budowlanych podstawowym źródłem emisji hałasu będą maszyny napędzane silnikami spalinowymi, takie jak: koparki, spycharki, ładowarki itp. Drugie źródło emisji hałasu to dźwięki od pracy sprzętu budowlanego, np. praca młota pneumatycznego, itp. Roboty budowlane zostaną wykonane w jak najkrótszym czasie, przy wykorzystaniu optymalnej ilości sprzętu. Zakłada się, że hałas będzie sporadyczny, podobny do hałasu na tego typu budowie. Projektowany obiekt nie będzie generować hałasu, będzie on pochodził jedynie od przejeżdżających pojazdów samochodowych. W ramach inwestycji zostanie wykonana nowa nawierzchnia drogowa, która wpłynie na redukcję hałasu powstającego na obiekcie. Oszacowanie emisji hałasu w trakcie robót na tym etapie jest niemożliwe. Poziom hałasu jest zależny od parametrów technicznych wykorzystywanego sprzętu przez Wykonawcę robót. ZANIECZYSZCZENIE POWIETRZA Budowa obiektu objętego zakresem dla danej inwestycji wiąże się z powstawaniem zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego. W trakcie realizacji inwestycji emisja zanieczyszczeń ma charakter czasowy i lokalny – zmienia się w zależności od miejsca i fazy budowy, zanika wraz z zakończeniem etapu. Podczas prac związanych z budową ma miejsce emisja gazów spalinowych z maszyn budowlanych oraz pyłu podczas prac ziemnych. Oszacowanie ilości emisji spalin na danym etapie jest niemożliwe. Zależy ono od wykorzystywanego przez Wykonawcę sprzętu.. Przebudowywany obiekt nie będzie źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza. Na etapie eksploatacji wystąpienie emisji zanieczyszczeń do powietrza wiązać się będzie z ruchem odbywającym się po obiekcie. WODY POWIERZCHNIOWE I PODZIEMNE W czasie budowy przewiduje się stosowanie tylko takich materiałów, które nie zanieczyszczą wód powierzchniowych i podziemnych. Żeby zminimalizować ryzyko przedostania się surowców i materiałów używanych podczas prac budowlanych do wód gruntowych, przestrzeń w obrębie prowadzonych prac zostanie zabezpieczona folią ochronną. Ponadto przewiduje się zastosowanie takich materiałów, które nie stanowią zagrożenia dla środowiska naturalnego. POWIERZCHNIA TERENU Stan powierzchni terenu po zakończonych pracach zostanie uporządkowany i zagospodarowany. Nie przewiduje się żadnej ingerencji w zagospodarowanie terenu poza obszarem inwestycji. Inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na otaczające środowisko przyrodnicze i powierzchnię

terenu. ŚWIAT ROŚLINNY I ZWIERZĘCY Roślinność w pobliżu projektowanego obiektu zostanie uporządkowana. W ramach prac skarpy nasypów zostaną wyprofilowane i obsiane trawą. ZABYTKI KULTURY MATERIALNEJ W bezpośrednim sąsiedztwie zamierzenia budowlanego nie występują zabytki kultury materialnej. Prace ziemne będą prowadzone tylko w obrębie istniejących nasypów budowlanych i w miejscach, w których wcześniej były już prowadzone prace budowlane, w związku z tym występuje znikome prawdopodobieństwo wystąpienia zabytków archeologicznych na obszarze prowadzonych robót. Wykonawca, prowadzący roboty budowlane i ziemne, w przypadku natrafienia na przedmioty posiadające cechy zabytku lub mające wartość archeologiczną, obowiązany jest niezwłocznie powiadomić o tym Inżyniera, Urząd Gminy oraz właściwego konserwatora zabytków. Jednocześnie Wykonawca jest zobowiązany zabezpieczyć odkryty przedmiot i wstrzymać wszelkie roboty, mogące go uszkodzić lub zniszczyć do czasu wydania przez władze konserwatorskie odpowiednich decyzji. – ustawa z dnia 23.07.2003r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2017r. poz. 2187). Wykopaliska i znaleziska archeologiczne stanowią własność Państwa. GOSPODARKA ODPADAMI W czasie realizacji inwestycji będą wytwarzane odpady typowe dla tego typu prac budowlanych. W związku z pracą sprzętu mechanicznego może również dojść do zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi. W czasie użytkowania drogi i wiaduktu w przyszłości mogą powstać odpady, jak np. odpady bytowo-gospodarcze, pochodzące z pojazdów, pozostałości środków zwalczania gołoledzi, odpady powstające w wyniku wypadków i kolizji drogowych, odpady wynikające z prowadzenia robót związanych z utrzymaniem i konserwacją dróg. ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO W czasie budowy przewiduje się stosowanie tylko takich materiałów, które nie zanieczyszczą wód. Wszystkie odpady zostaną ponownie wykorzystane lub zutylicowane. Należy dołożyć wszelkich starań, aby nie zanieczyszczać wód powierzchniowych i podziemnych. Pojazdy samochodowe związane z obsługą budowy oraz maszyny budowlane przemieszczać się będą po drogach technologicznych. Natomiast po zakończeniu budowy przewiduje się obsianie terenu trawą w miejscach, gdzie wystąpiło zniszczenie posycia trawą. W celu zminimalizowania oddziaływania na środowisko zastosowane zostaną między innymi następujące rozwiązania: odpady będą selektywnie gromadzone na wydzielonej powierzchni, a następnie przekazane do odzysku lub unieszkodliwienia, część będzie ponownie wykorzystywana na placu budowy, np. masy ziemne do budowy skarp, zjazdów, zainstalowane zostaną na zapleczu i placu budowy przenośne sanitariaty, ścieki socjalne gromadzone w zbiornikach kabin sanitarnych będą okresowo po napełnieniu opróżniane przez specjalistyczną firmę. ŻYCIE I ZDROWIE LUDZI Aby uniknąć

zagrożeń życia i zdrowia ludzi, w czasie budowy należy odpowiednio oznakować i zabezpieczyć wykopy. Teren powinien być oświetlony. Wszystkie prace należy wykonywać zachowując warunki BHP. OBSZAR ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI Zgodnie z Ustawą z dnia 7 lipca 1994 r., Prawo budowlane (Dz. U. z 2016 r. poz. 306 z późn. zmianami) oraz rozporządzeniem MTiGM z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. 2000 nr 63 poz. 735), obszar oddziaływania obiektu mieści się w całości na działkach, na których została zaprojektowana inwestycja i nie wykracza poza granice oddziaływania przedsięwzięcia zaznaczone na rysunku Projektu Zagospodarowania Terenu. Jednocześnie zgodnie z ustawą z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016r. poz. 1727), rozporządzeniem MI z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie budowli, drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzenia i utrzymywania zasłon odśnieżnych i pasów przeciwpożarowych (Dz. U. z 2008r. Nr 153, poz. 955), oraz rozporządzeniem MTiGM z dnia 26 lutego 1996r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 poz. 1744) , obszar oddziaływania obiektu nie wykracza poza działki na których zaprojektowana jest inwestycja.

1.4. Szczegółowy przedmiot zamówienia określają n/w załączniki stanowiące dokumentację projektową i Specyfikację Techniczną Wykonania i Odbioru Robót, Przedmiar : Załącznik nr 6, 6a, 6b, Do SIWZ 1.5. Zakres i przedmiot zamówienia opisany jest w: 1) rozdziale 1 niniejszej SIWZ, 2) Dokumentacji projektowej (w tym: projekt organizacji ruchu czasowego i końcowego, decyzje, uzgodnienia) 3) STWIORB 4) Przedmiarze UWAGA !!!! Z uwagi na przyjęty rodzaj wynagrodzenia ryczałtowego Zamawiający podkreśla, iż załączone do dokumentacji przetargowej przedmiary robót mają jedynie charakter pomocniczy. Wykonawca zobowiązany jest do wyliczenia ceny oferty wyceny w oparciu o zamieszczoną dokumentację projektową, SST, oraz pozostałą dokumentację stanowiącą załączniki do niniejszej SIWZ z uwzględnieniem danych zawartych w przedmiarach. W związku z czym na Wykonawcy ciąży obowiązek prawidłowej i kompleksowej wyceny całego zakresu przedmiotu zamówienia wynikającego wprost z dokumentacji wyszczególnionej w rozdz. I siwz. W sytuacji gdy w przedmiarach pominięto część robót, które występują w dokumentacji projektowej załączonej do SIWZ, Wykonawca zobowiązany jest do kompleksowej wyceny całego zamówienia i nie może domagać się od Zamawiającego podwyższenia kwoty ryczału. UWAGA !!!! Ze względu na przewidziany sposób rozliczania przedmiotowej inwestycji zamawiający sugeruje dokładne

zapoznanie się z § 3 Projektu umowy.”

Miejsce, w którym znajduje się zmieniany tekst:

Numer sekcji: II

Punkt: II.7)

W ogłoszeniu jest: II.8) Okres, w którym realizowane będzie zamówienie lub okres, na który została zawarta umowa ramowa lub okres, na który został ustanowiony dynamiczny system zakupów: data rozpoczęcia: lub zakończenia: 2020-12-18 Data zakończenia: 2020-12-18

W ogłoszeniu powinno być: II.8) Okres, w którym realizowane będzie zamówienie lub okres, na który została zawarta umowa ramowa lub okres, na który został ustanowiony dynamiczny system zakupów: data rozpoczęcia: lub zakończenia: 2021-06-30 Data zakończenia: 2021-06-30

Miejsce, w którym znajduje się zmieniany tekst:

Numer sekcji: IV

Punkt: IV.6.2)

W ogłoszeniu jest: IV.6.2) Termin składania ofert lub wniosków o dopuszczenie do udziału w postępowaniu: Data: 2020-06-08, godzina: 09:00,

W ogłoszeniu powinno być: IV.6.2) Termin składania ofert lub wniosków o dopuszczenie do udziału w postępowaniu: Data: 2020-06-30, godzina: 09:00,

DYREKTOR
Zarządu Dróg Powiatowych
w Oleśnicy

Krzysztof Górecki

