

DANE WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA **(po zmianie)**

ZADANIE 6

„Budowa węzła drogowego w Porosłach: ul. Kleeberga – droga krajowa Nr 8 – droga wojewódzka Nr 676 – ul. Jana Pawła II”

1. Droga krajowa Nr 8 oraz droga wojewódzka Nr 676 na rozpatrywanym odcinku są drogami jednojezdniowymi 2x3,5m z utwardzonymi poboczami szer. 2m. Odwodnienie dróg odbywa się powierzchniowo do istniejących rowów.

2. Należy przyjąć:

DK nr 8

- początek opracowania w km ok. 638+942 (dowiązanie do zrealizowanej rozbudowy drogi krajowej S8)
- koniec opracowania – granica miasta Białegostoku (ul. Gen. F. Kleeberga)

DW nr 676

- początek opracowania - skrzyżowanie z drogą krajową nr 8
 - koniec opracowania – skrzyżowanie z **ul. Narodowych Sił Zbrojnych/Al. Niepodległości**
 - z uwagi na przyjęte rozwiązania techniczne zakresy kilometrażowe mogą ulec zmianie.
3. Nawierzchnia jezdni – bitumiczna w złym stanie technicznym o zdeformowanym przekroju i profilu, ze spękaniem poprzecznymi, siatkowymi i licznymi ubytkami.
4. Planowane do budowy drogowe obiekty inżynierskie:
- **Wiadukt nad drogą krajową Nr 8, wiadukt w ciągu drogi krajowej Nr 8 (nad drogą powiatową i gminną) i wiadukt nad linią kolejową oraz inne w zależności od przyjętych rozwiązań projektowych;**
 - Inne obiekty inżynierskie wynikające z przyjętych rozwiązań projektowych i niezbędne do prawidłowego funkcjonowania drogi.
5. Przyjąć rozwiązania projektowe zgodnie z wytycznymi technicznymi i projektowymi załączonymi do SIWZ oraz warunkami technicznymi, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz warunkami technicznymi, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.
6. Konstrukcję jezdni głównej do przenoszenia obciążeń ruchem przyjąć zgodnie z zał. Nr 1A – wytyczne projektowe konstrukcji nawierzchni dróg (budowa, przebudowa, remont nawierzchni drogi, skrzyżowań)
7. Zakres projektowanych robót obejmuje:
- Wykonanie dwujezdniowego odcinka dróg (DK nr 8 i DW nr 676) o łącznej długości ok. **3,7km**, wzmocnienie istniejącej nawierzchni oraz umocnienie poboczy dla dróg klasy GP,
 - rozbudowę, przebudowę, budowę drogowych obiektów inżynierskich (ilość według potrzeb),
 - korektę nienormatywnych łuków poziomych i pionowych,
 - budowę lub przebudowę zatok autobusowych,

- budowę chodników jedno lub dwustronnych w terenie zabudowanym – w uzgodnieniu z Zamawiającym,
 - rozbudowę istniejącego lub budowę nowego systemu odwodnienia korpusu drogowego (kanalizacja deszczowa) wraz z odprowadzeniem wody poza istniejący pas drogowy,
 - przebudowę istniejących miejsc dostępu do drogi publicznej, w oparciu o parametry właściwe dla funkcji zjazdu,
 - rozbudowę/przebudowę skrzyżowań z drogami innej kategorii,
 - budowę miejsc do kontroli i ważenia pojazdów (o ile zajdzie taka konieczność),
 - budowę i przebudowę parkingów i zatok postojowych (o ile zajdzie taka konieczność),
 - budowę przejść dla pieszych wraz z azylami (o ile zajdzie taka konieczność),
 - budowę separatorów ruchu wraz z ich oświetleniem (o ile zajdzie taka konieczność),
 - przebudowę lub zabezpieczenie, w niezbędnym zakresie, urządzeń obcych (branż: elektroenergetycznych, teletechnicznych, sanitarnych i innych) kolidujących z rozbudowywaną drogą i obiektami inżynierskimi,
 - budowę kanału technologicznego (należy zaprojektować 2 rury HDPE o średnicy min. 110mm w terenie zabudowanym, 4 rury o średnicy 40mm w terenie niezabudowanym wraz ze studniami), o ile zajdzie taka konieczność,
 - uzupełnienie istniejącego lub budowę nowego oświetlenia (o ile zajdzie taka konieczność),
 - zagospodarowanie zieleni w granicach projektowanego pasa drogowego
8. W ramach przebudowy drogi należy uwzględnić zagospodarowanie terenów przyległych (dotyczy głównie funkcjonujących zakładów produkcyjnych).
9. Dokonać analizy ruchu kołowego i pieszego, biorąc pod uwagę obsługę terenów przyległych i obciążenie komunikacyjne związane z działalnością zakładów produkcyjnych oraz obiektów turystycznych i sakralnych.
10. Uwzględnić przebudowę skrzyżowań z drogami bocznymi zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- Dokonać analizy natężenia ruchu i potoków ruchu.
 - Wloty dróg publicznych niższej kategorii rozwiązać na długości minimum do końca łuków wyokrąglających wlot drogi bocznej lub do granicy pasa drogi wojewódzkiej, konstrukcję nawierzchni dostosować do przenoszenia obciążeń ruchem kat. KR3, o ile nie wynika to z dokonanych obliczeń i innych przepisów.
11. Przystanki komunikacji publicznej umieścić w zatokach z uwzględnieniem zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego i innych uwarunkowań. Zatoki autobusowe zaprojektować zgodnie z zał. Nr 1D – wytyczne projektowe – zatoka autobusowa.

Zgodnie z Art. 18 punkt 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010r budowa, przebudowa i remont wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom, usytuowanych w pasie drogowym dróg publicznych bez względu na kategorię tych dróg należy do obowiązków gminy. Rozwiązanie zatok autobusowych uzgodnić z właściwą gminą.

W celu ustalenia lokalizacji zatok autobusowych należy skonsultować się lub ewentualnie zorganizować spotkanie w terenie z osobami decyzyjnymi, w tym m.in. przedstawicielem Urzędu Marszałkowskiego, przedstawicielem Komendy Wojewódzkiej Policji, przedstawicielem władz danej gminy, przedstawicielami Zamawiającego. Na spotkaniu należy przedstawić istniejącą i projektowaną lokalizację zatok autobusowych spełniającą wymogi techniczne.

12. Zaprojektować odpowiednie elementy odwodnienia drogi.

13. Uwzględnić niezbędną wycinkę drzew, krzaków (ująć wykarczowanie pni po usuniętych drzewach) oraz zaprojektować odpowiednie nasadzenia (jeżeli decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach narzuci obowiązek dokonania nasadzeń).
14. Uwzględnić przebudowę, budowę miejsc dostępu do drogi publicznej - zjazdów publicznych i indywidualnych – skorygować ich parametry zgodnie z warunkami technicznymi, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Przyjąć rozwiązania projektowe zgodnie z zał. Nr 1B – wytyczne projektowe konstrukcji nawierzchni chodników.
 - zjazdy publiczne – szerokość powinna być dostosowana do rodzaju pojazdów korzystających z nich, lecz nie powinna być większa niż szerokość jezdni głównej, konstrukcję nawierzchni dostosować do przenoszenia obciążeń ruchem KR3,
 - zjazdy indywidualne pojedyncze (4,5m) lub podwójne (6,0m)
15. Należy zaprojektować obrukowanie (umocnienie) wlotów i wylotów przepustów pod zjazdami (dno rowu – min. 0,5m od wlotu przepustu, skarpy i przeciwskarpy w całości łącznie z min. 0,5m wywinięciem na pobocze zjazdu).
16. Na odcinkach jezdni o małych spadkach należy przeanalizować zaprojektowanie ścieków krawędziowych zapewniających skuteczne odprowadzenie wody opadowej z nawierzchni jezdni.
17. Ciągi piesze zlokalizować w terenie zabudowanym - w obrębie przystanków komunikacji publicznej oraz zgodnie z ustaleniami podjętymi na przewidzianych instrukcją dla oferentów spotkaniach. Ciągi piesze zlokalizować w miarę możliwości odsunięte od jezdni, o ile pozwalają na to warunki terenowe. Przyjąć rozwiązania projektowe zgodnie z załącznikiem Nr 1B - wytyczne projektowe konstrukcji nawierzchni chodników.
18. Ciągi rowerowe, pieszo-rowerowe zaprojektować zgodnie z ustaleniami podjętymi na przewidzianych instrukcją dla oferentów spotkaniach przedstawicielami Zamawiającego, jednostkami samorządowymi i organem zarządzającym ruchem. Nawierzchnia na ciągach rowerowych bitumiczna. W terenie zabudowanym dopuszcza się zastosowanie kolorowej kostki betonowej. Zaprojektowana nawierzchnia i konstrukcja na ciągach rowerowych powinna być uzgodniona z Zamawiającym. Konstrukcja na ciągach pieszych i pieszo – rowerowych (szczególnie przyległych do jezdni) powinna posiadać warstwę podbudowy.
19. Przepusty:

Przeanalizować ich stan techniczny i w razie potrzeby zaprojektować ich budowę/przebudowę tak, aby przenosiły obciążenia klasy A wg PN-85/S-10030.
20. W ramach opracowania Wykonawca winien poinformować Zamawiającego o posadowieniu istniejących obiektów inżynierskich (sposób oraz rzędne posadowienia) oraz o sposobie odprowadzania z nich wód. W przypadku braku możliwości odprowadzenia wód z drogowych obiektów inżynierskich należy przeanalizować problem i podać stosowne rozwiązania (np. zmiana rzędnych posadowienia, zbiornik odparowujący, oczyszczenie rowu odprowadzającego bądź ciek). Po dokonaniu powyższej analizy Wykonawca powinien złożyć stosowne oświadczenie, że wszystkie przepusty mają odpływy.
21. W przypadku występowania na drogowym obiekcie inżynierskim urządzeń obcych, należy opracować dokumentację przełożenia ich poza obiekt.
22. Pobocza zaprojektować z kruszywa naturalnego lub z wykorzystaniem materiałów z rozbiórki nawierzchni.
23. Materiały rozbiórkowe, nadające się do ponownego wbudowania i dopuszczone do stosowania zgodnie z odrębnymi przepisami, maksymalnie wykorzystać na budowie.

24. Wokół studni separatorów (włazów do czyszczenia separatorów) należy zaprojektować obrukowanie z kostki betonowej (szer. 2,0m)
25. W ramach opracowania drogowego należy w uzgodnieniu z Inspekcją Transportu Drogowego przeanalizować i ewentualnie uwzględnić zaprojektowanie miejsc kontroli i ważenia pojazdów oraz parkingów dla pojazdów wykonujących przewozy drogowe.
26. Rozwiązać dojścia do kapliczek przydrożnych i dużych krzyży wraz z obramowaniem wokół szer. 2,0m.
27. Należy zaprojektować oznakowanie poziome grubowarstwowe z mas termoplastycznych.

data:

opracował:

zatwierdził: