

DANE WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA

„Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 673 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Dąbrowa Białostocka – Sokółka.”

1. Droga Nr 673 Lipsk – Dąbrowa Białostocka – Sokółka na odcinku Dąbrowa Białostocka – Sokółka posiada klasę techniczną Z, przekrój szlakowy, półuliczny lub uliczny
2. Należy przyjąć:
 - początek opracowania w km ok. 11+495 (dowiązanie do drogi wojewódzkiej Nr 670);
 - koniec opracowania w km ok. 41+856 (dowiązanie do nakładki wykonanej w X.2014);
 - łączna długość odcinka wynosi ok. 30,361 km;
 - długość terenu zabudowanego wynosi ok. 17,5 km;
 - z uwagi na przyjęte rozwiązania techniczne zakresy kilometrów mogą ulec zmianie.
3. Szerokość jezdni na drodze Nr 673 wynosi 6,0 – 10,0m.
4. Istniejące odwodnienie drogi Nr 673 jest w złym stanie technicznym, rowy przydrożne są zamulone.
5. Istniejące chodniki występują w następujących miejscowościach:
 - 1) Dąbrowa Białostocka: od km 11+495 do km 14+482 (SL), od km 12+083 do km 13+488 (SP), od km 14+400 do km 14+900 (SP), od km 17+940 do km 18+360 (SL), od km 18+860 do km 18+931 (SP), od km 20+879 do km 21+403 (SL),
Kraśniany: od km 38+948 do km 40+130 (SP), od km 38+948 do km 40+040 (SL),
Sokółka: od km 41+555 do km 41+856 (SP),
6. Istniejące pobocza na rozpatrywanym odcinku są w dobrym stanie technicznym.
7. Nawierzchnia jezdni – bitumiczna na przeważającym odcinku w złym stanie technicznym o zdeformowanym przekroju i profilu, ze spękaniami poprzecznymi, siatkowymi i licznymi ubytkami.
8. Istniejące drogowe obiekty inżynierskie:
 - 1) **przepust nr 1 w km 11+518** (Dąbrowa Białostocka) – stalowy rurowy 1,0m/1,0m (poziom/pion), dł. 23m w stanie technicznym wg ewidencji – odpowiedni,
 - 2) **przepust nr 2 w km 11+842** (Dąbrowa Białostocka) – betonowy sklepiony 0,6m/0,6m, dł. 14,4m w stanie technicznym wg ewidencji – odpowiedni,
 - 3) **przepust nr 3 w km 13+668** (Dąbrowa Białostocka) – żelbetowy płytowy 0,6m/0,6m (poziom/pion) dł. 12m w stanie technicznym wg ewidencji – odpowiedni,
 - 4) **przepust nr 4 w km 14+196** (Dąbrowa Białostocka) – żelbetowy rurowy 0,6m/0,6m (poziom/pion) dł. 15m, w stanie technicznym wg ewidencji – przedawaryjny,
 - 5) **przepust nr 5 w km 14+338** (Dąbrowa Białostocka) – betonowy rurowy 0,7/0,7m (poziom/pion) dł. 12m, w stanie technicznym wg ewidencji – niepokojący,
 - 6) **przepust nr 6 w km 15+389** (Brzozowo) – betonowy rurowy 0,7m/0,7m (poziom/pion), dł.12m, w stanie technicznym wg ewidencji – niedostateczny,
 - 7) **przepust nr 7 w km 16+775** (Krugło) – żelbetowy rurowy 0,8m/0,8m (poziom/pion), dł.14,3m w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalającym,

- 8) **przepust nr 8 w km 17+278** (Krugło) – żelbetowy rurowy 0,6m/0,6m (poziom/pion), dł. 12,7m, w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalającym,
- 9) **przepust nr 9 w km 17+62 7** (Krugło) – żelbetowy rurowy 1,0m/1,0m (poziom/pion), dł. 11,7m, w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalający,
- 10) **przepust nr 10 w km 18+540** (Nierośno) – betonowy sklepiony 0,9m/0,7m (poziom/pion), dł. 9,7m, w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalającym,
- 11) **przepust nr 11 w km 19+464** (Nierośno) – żelbetowy rurowy 0,8m/0,8m (poziom/pion), dł.12m, w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalającym,
- 12) **przepust nr 12 w km 20+144** (Łozowo) – żelbetowy rurowy 0,6m/0,6m (poziom/pion), dł.12,5m, w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalającym,
- 13) **przepust nr 13 w km 20+363** (Łozowo) – żelbetowy rurowy 0,6m/0,6m (poziom/pion), dł.12,3m, w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalającym,
- 14) **przepust nr 14 w km 20+741** (Łozowo) – żelbetowy rurowy 0,6m/0,6m (poziom/pion), dł.12,5m, w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalającym,
- 15) **przepust nr 15 w km 21+131** (Mościcha) – żelbetowy rurowy 0,6m/0,6m (poziom/pion), dł.12,5m, w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalającym,
- 16) **przepust nr 16 w km 22+314** (Mościcha) – żelbetowy rurowy 0,8m/0,8m (poziom/pion), dł.12,5m, w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalającym,
- 17) **przepust nr 17 w km 22+763** (Słomianka) – żelbetowy rurowy 0,6m+0,6m/0,6m+0,6m (poziom/pion), dł.11,2m, w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalającym,
- 18) **przepust nr 18 w km 22+908** (Słomianka) – betonowy rurowy 0,6m/0,6m (poziom/pion), dł.12,6m, w stanie technicznym wg ewidencji – niepokojącym,
- 19) **przepust nr 19 w km 23+141** (Słomianka) – żelbetowy rurowy 0,8m/0,8m (poziom/pion), dł.10m, w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalającym,
- 20) **przepust nr 20 w km 23+382** (Bierwicha) – żelbetowy rurowy 0,8m/0,8m (poziom/pion), dł.11,5m, w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalającym,
- 21) **przepust nr 21 w km 24+004** (Bierwicha) – żelbetowy rurowy 0,8m/0,8m (poziom/pion), dł.10,7m w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalającym,
- 22) **przepust nr 22 w km 24+251** (Bierwicha) – żelbetowy rurowy 0,6m/0,6m (poziom/pion), dł.12,3m, w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalającym,
- 23) **przepust nr 23 w km 25+124** (Bierwicha) – żelbetowy rurowy 0,8m/0,8m (poziom/pion), dł. 13,7m, w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalającym,
- 24) **przepust nr 24 w km 25+670** (Siekierka) – żelbetowy rurowy 0,8m/0,8m (poziom/pion), dł. 12,4m, w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalającym,
- 25) **przepust nr 25 w km 26+206** (Siekierka) – żelbetowy rurowy 0,8m/0,8m (poziom/pion), dł. 14,6m, w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalającym,
- 26) **przepust nr 26 w km 26+733** (Siekierka) – betonowy sklepiony 1,0m/0,8m (poziom/pion), dł.12m, w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalającym,
- 27) **przepust nr 27 w km 27+985** (Kolonja Makowlany) – betonowy sklepiony 1,0m/0,6m (poziom/pion), dł.12m, w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalającym,
- 28) **przepust nr 28 w km 29+071** (Makowlany) – betonowy sklepiony 1,0m/0,9m (poziom/pion), dł.12m, w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalającym,

- 29) **przepust nr 29 w km 29+759** (Makowlany) – betonowy sklepiony 1,5m/1,6m (poziom/pion), dł.23m, w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalającym,
- 30) **przepust nr 30 w km 30+387** (Poganica) – betonowy sklepiony 0,9m/0,9m (poziom/pion), dł.11,3m, w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalający,
- 31) **przepust nr 31 w km 31+542** (Poganica) – żelbetowy rurowy 1,0m/1,0m (poziom/pion), dł.11,5m, w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalającym,
- 32) **przepust nr 32 w km 34+537** (Jacowlany) – żelbetowy rurowy 1,0m/1,0m (poziom/pion), dł.11,7m, w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalającym,
- 33) **przepust nr 33 w km 34+877** (Sokolany) – żelbetowy rurowy 0,8m/0,8m (poziom/pion), dł.14,2m, w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalającym,
- 34) **przepust nr 34 w km 35+137** (Sokolany) – żelbetowy rurowy 0,6m/0,6m (poziom/pion), dł.11,6m, w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalającym,
- 35) **przepust nr 35 w km 36+063** (Sokolany) – żelbetowy rurowy 0,8m/0,8m (poziom/pion), dł.11,9m, w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalającym,
- 36) **przepust nr 36 w km 36+315** (Sokolany) – betonowy sklepiony 1,4m/1,2m (poziom/pion), dł.13,4m, w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalającym,
- 37) **przepust nr 37 w km 36+774** (Woroniany) – żelbetowy ramowy 1,0m/0,9m (poziom/pion), dł.10m, w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalającym,
- 38) **przepust nr 38 w km 37+162** (Woroniany) – betonowy sklepiony 1,0m/0,9m (poziom/pion), dł.11m, w stanie technicznym wg ewidencji – niedostateczny,
- 39) **przepust nr 39 w km 37+631** (Woroniany) – żelbetowy rurowy 0,8m/0,8m (poziom/pion), dł.12m, w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalającym,
- 40) **przepust nr 40 w km 38+361** (Kraśniany) – żelbetowy ramowy/rurowy 1,0m+1,0m/1,0m+1,0m (poziom/pion), dł.10,2m, w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalającym,
- 41) **przepust nr 41 w km 38+957** (Kraśniany) – żelbetowy ramowy/rurowy 1,1m+0,8/1,0m (poziom/pion), dł.11,3m, w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalającym,
- 42) **przepust nr 42 w km 39+500** (Kraśniany) – żelbetowy ramowy 1,0m/1,1m (poziom/pion), dł.12m, w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalającym,
- 43) **przepust nr 43 w km 40+562** (Kraśniany) – żelbetowy rurowy 0,8m/0,8m (poziom/pion), dł.13m, w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalającym,
- 44) **przepust nr 44 w km 42+570** (Sokółka) – żelbetowy rurowy 0,6m/0,6m (poziom/pion), dł.9,8m, w stanie technicznym wg ewidencji – zadawalającym,
- 45) **obiekt mostowy nr 1 w km 21+610** na rz. Bartoszycha w m. Mościcha – dł. całkowita – 5,75m, szer. całkowita – 9,55m, dźwigary betonu zbrojonego, układ swobodnie podparty, rok budowy 1950, stan techniczny niepokojący,
- 46) **obiekt mostowy nr 2 w km 21+930** na rz. Kropiwiszcze w m. Mościcha – dł. całkowita – 7,75m, szer. całkowita – 10,0m, dźwigary z betonu zbrojonego, układ statyczny swobodnie podparty, rok budowy 1959, stan techniczny zadawalający,
- 47) **obiekt mostowy nr 3 w km 24+708** na rz. Bierwicha w m. Bierwicha – dł. całkowita – 10,10m, szer. całkowita – 10,50m, dźwigary z betonu zbrojonego, układ statyczny swobodnie podparty, rok budowy 1965, modernizacja w roku 2005, stan techniczny odpowiedni,

- 48) **obiekt mostowy nr 4 w km 35+538** ciek bez nazwy w m. Sokolany – dł. całkowita – 7,0m, szer. całkowita – 9,30m, dźwigary z betonu zbrojonego, układ statyczny swobodnie podparty, rok budowy 1951, stan techniczny zadawalający.

Podana lokalizacja i ilość obiektów inżynierskich stanowi wykaz ewidencyjny. Nie zwalnia to z obowiązku wykonania przez Wykonawcę szczegółowej inwentaryzacji w terenie celem zlokalizowania obiektów nie będących w ewidencji PZDW.

Wskazane powyżej obiekty inżynierskie występują w ciągu istniejącej drogi wojewódzkiej. W przypadku planowanych obejść miejscowości niektóre z nich mogą znaleźć się poza zakresem opracowania dokumentacji. W takim przypadku może zajść jednak potrzeba zaprojektowania nowych obiektów inżynierskich, jeżeli warunki terenowe będą wskazywały na konieczność ich wykonania w celu prawidłowego funkcjonowania drogi.

9. Przyjąć rozwiązania projektowe zgodne z wytycznymi technicznymi i projektowymi załączonymi do SIWZ, a także warunkami technicznymi, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz warunkami technicznymi, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.
10. Konstrukcję jezdni głównej do przenoszenia obciążeń ruchem przyjąć zgodnie z zał. Nr 1A – wytyczne projektowe konstrukcji nawierzchni dróg (budowa, przebudowa, remont nawierzchni drogi, skrzyżowań)
11. Zakres projektowanych robót obejmuje:
 - poszerzenie i wzmocnienie istniejącej nawierzchni oraz umocnienie poboczy dla klasy G i podniesienie nośności do 115kN,
 - budowę ewentualnych obwodnic miejscowości w celu obejścia terenów zabudowanych,
 - poszerzenie jezdni do szerokości 7,0 m,
 - 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,
 - 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

12. W ramach przebudowy drogi należy uwzględnić zagospodarowanie terenów przyległych (dotyczy głównie funkcjonujących zakładów produkcyjnych).
13. 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.
14. 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.
15. 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.

16. Zaprojektować odpowiednie elementy odwodnienia drogi.
17. Uwzględnić niezbędną wycinkę drzew, krzaków (ująć wykarczowanie pni po usuniętych drzewach) oraz zaprojektować odpowiednie nasadzenia (jeżeli decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach narzuci obowiązek dokonania nasadzeń).
18. 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 załącznikiem 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 nawierzchnia + 2x1,5m pobocze) lub podwójne (6,0m nawierzchnia + 2x1,5m pobocze)
19. Należy zaprojektować obrukowanie (umocnienie) wlotów i wylotów przepustów pod zjazdami (dno rowu – min. 0,5m od wlotu przepustu, skarpy i przeciwskarpy z wywinięciem do nawierzchni zjazdu)
20. Na odcinkach jezdni o małych spadkach należy przeanalizować zaprojektowanie ścieków krawędziowych zapewniających skuteczne odprowadzenie wody opadowej z nawierzchni jezdni.
21. Ciągi pieszego zlokalizować w terenie zabudowanym - w obrębie przystanków komunikacji publicznej oraz zgodnie z ustaleniami podjętymi na przewidzianych instrukcją dla oferentów spotkaniach. Ciągi pieszego 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.

22. Ciągi rowerowe, pieszo-rowerowe zaprojektować zgodnie z ustaleniami podjętymi na przewidzianych instrukcją dla oferentów spotkaniach z 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.
23. Obiekty inżynierskie:
Przeanalizować ich stan techniczny i w razie potrzeby zaprojektować ich budowę/przebudowę tak, aby przenosiły obciążenia klasy A wg PN-85/S-10030.
24. 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 cieku). Po dokonaniu powyższej analizy Wykonawca powinien złożyć stosowne oświadczenie, że wszystkie przepusty mają odpływy.
25. W przypadku występowania na drogowym obiekcie inżynierskim urządzeń obcych, należy opracować dokumentację przełożenia ich poza obiekt.
26. Pobocza zaprojektować z kruszywa naturalnego lub z wykorzystaniem materiałów z rozbiórki nawierzchni.
27. Materiały rozbiórkowe, nadające się do ponownego wbudowania i dopuszczone do stosowania zgodnie z odrębnymi przepisami, maksymalnie wykorzystać na budowie.
28. Wokół studni separatorów (włazów do czyszczenia separatorów) należy zaprojektować obrukowanie z kostki betonowej (szer. 2,0m).
29. Należy zaprojektować zabezpieczenie elementów żeliwnych substancją antykorozyjną.
30. Projektant powinien przewidzieć 2 terminy koszenia trawy, tj. II i III kwartał roku. Dokładny termin będzie uzgodniony z przedstawicielem PZDW w Białymstoku oraz będzie zależał od panujących warunków atmosferycznych.
31. W ramach opracowania drogowego należy w uzgodnieniu z Inspekcją Transportu Drogowego przeanalizować i ewentualnie uwzględnić zaprojektowanie miejsc kontroli i ważenia pojazdów.
32. Rozwiązać dojścia do kapliczek przydrożnych i dużych krzyży wraz z obramowaniem wokół szer. 2,0m.
33. Należy zaprojektować oznakowanie poziome grubowarstwowe z mas termoplastycznych.

data:

opracował:

zatwierdził: