

DANE WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA

„ Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 686 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Michałowo-Juszkowy Gród od km 7+898 do km 17+120 i od km 18+720 do km 29+586”

1. Droga Nr 686 Michałowo – Nowa Wola – Juszkowy Gród posiada klasę techniczną Z i przekrój szlakowy.
2. Należy przyjąć:
 - początek opracowania odc. I od km ok. 7+898 do km ok. 17+120 – dł. odc. I wynosi ok. 9,23 km, w tym teren niezabudowany
 - koniec opracowania odc. II od km ok. 18+720 do km ok. 29+586 – dł. odc. II wynosi ok. 10,87 km, w tym teren zabudowany w km ok. 29+007 do km ok. 29+540 (m. Juszkowy Gród)Łączna długość dwóch odcinków wynosi ok. 20,10 km
3. Szerokość jezdni na drodze Nr 686 wynosi od 5,0m do 5,5m, pobocza o szerokości od 1,5 do 2,0m.
4. Występujące pobocza i chodniki są według ewidencji w stanie technicznym dostatecznym i złym.
5. Istniejące odwodnienie drogi Nr 686 odbywa się powierzchniowo do rowów przydrożnych z odprowadzeniem do rzek i rowów melioracyjnych.
6. Nawierzchnia jezdni – bitumiczna w złym stanie technicznym o zdeformowanym przekroju i profilu i ze spękaniami poprzecznymi, siatkowymi i licznymi ubytkami.
7. Istniejące drogowe obiekty inżynierskie wg ewidencji PZDW;
 - 1) **przepust nr 1 w km 8+300 (Sokole)** betonowy sklepiony 1,0m./1,0m. (poziom/pion) dł. 6,3m., nośność użytkowa 300 [kN], w stanie technicznym wg ewidencji- dostatecznym,
 - 2) **przepust nr 2 w km 10+273 (Hermanówka)** betonowy sklepiony 1,0m./1,0m. (poziom/pion) dł. 6,6m., nośność użytkowa 300 [kN], w stanie technicznym wg ewidencji- dostatecznym,
 - 3) **przepust nr 3 w km 11+190 (Hermanówka)** betonowy sklepiony 1,0m./1,0m. (poziom/pion) dł. 6,5m., nośność użytkowa 300 [kN], w stanie technicznym wg ewidencji- dostatecznym,
 - 4) **przepust nr 4 w km 11+713 (Hermanówka)** betonowy sklepiony 1,0m./1,0m. (poziom/pion) dł. 6,5m., nośność użytkowa 300 [kN], w stanie technicznym wg ewidencji- dostatecznym,
 - 5) **przepust nr 5 w km 12+922 (Hermanówka)** betonowy sklepiony 1,0m./1,0m. (poziom/pion) dł. 6,5m., nośność użytkowa 300 [kN], w stanie technicznym wg ewidencji- dostatecznym,

- 6) **przepust nr 6 w km 13+608 (Majdan)** betonowy sklepiony 1,0m./1,0m. (poziom/pion) dł. 6,6m., nośność użytkowa 300 [kN], w stanie technicznym wg ewidencji- dostatecznym,
- 7) **przepust nr 7 w km 13+927 (Majdan)** betonowy sklepiony 1,0m./1,0m. (poziom/pion) dł. 6,6m., nośność użytkowa 300 [kN], w stanie technicznym wg ewidencji- dostatecznym,
- 8) **przepust nr 8 w km 14+300 (Majdan)** kamienny 2,0m./1,5m. (poziom/pion) dł. 9,0m., nośność użytkowa 300 [kN], w stanie technicznym wg ewidencji- dobrym,
- 9) **przepust nr 9 w km 14+790 (Majdan)** z tworzyw sztucznych 0,8m.HDPE/0,8m. (poziom/pion) dł. 13,9m./15,70m., nośność użytkowa 300 [kN], w stanie technicznym wg ewidencji- niedostateczny,
- 10) **przepust nr 10 w km 15+668 (Majdan)** kamienny 1,0m./1,0m. (poziom/pion) dł. 6,6m., nośność użytkowa 300 [kN], w stanie technicznym wg ewidencji- dobrym,
- 11) **przepust nr 11 w km 16+045 (Michałowo)** kamienny 1,0m./1,0m. (poziom/pion) dł. 6,5m., nośność użytkowa 300 [kN], w stanie technicznym wg ewidencji- dostatecznym,
- 12) **przepust nr 12 w km 19+250 (Michałowo)** żelbetowy rurowy śr. 1,0m. dł. 10m., nośność użytkowa 300 [kN], w stanie technicznym wg ewidencji- dobrym,
- 13) **przepust nr 13 w km 19+617 (Michałowo)** żelbetowy rurowy śr. 0,6m. dł. 9,0m., nośność użytkowa 300 [kN], w stanie technicznym wg ewidencji- dostatecznym,
- 14) **przepust nr 14 w km 20+480 (Michałowo)** żelbetowy rurowy śr. 0,8m. dł. 9,0m., nośność użytkowa 300 [kN], w stanie technicznym wg ewidencji- dostatecznym,
- 15) **przepust nr 15 w km 21+629 (Nowa Wola)** żelbetowy rurowy śr. 0,8m. dł. 9,0m., nośność użytkowa 300 [kN], w stanie technicznym wg ewidencji- dostatecznym,
- 16) **przepust nr 16 w km 22+800 (Nowa Wola)** żelbetowy rurowy śr. 0,8m. dł. 8,0m., nośność użytkowa 300 [kN], w stanie technicznym wg ewidencji- dostatecznym,
- 17) **przepust nr 17 w km 23+780 (Nowa Wola)** żelbetowy rurowy śr. 0,8m. dł. 9,0m., nośność użytkowa 300 [kN], w stanie technicznym wg ewidencji- dostatecznym,
- 18) **przepust nr 18 w km 25+550 (Barszczewo)** żelbetowy dwu rurowy śr. 1,0m. dł. 9,0m., nośność użytkowa 300 [kN], w stanie technicznym wg ewidencji- dobrym,
- 19) **przepust nr 19 w km 26+610 (Barszczewo)** żelbetowy rurowy śr. 0,8m. dł. 9,0m., nośność użytkowa 300 [kN], w stanie technicznym wg ewidencji- dostatecznym,
- 20) **przepust nr 20 w km 28+180 (Juszkowy Gród)** żelbetowy rurowy śr. 1,5m. dł. 14,3m., nośność użytkowa 300 [kN], w stanie technicznym wg ewidencji- dobrym,
- 21) **przepust nr 21 w km 28+900 (Juszkowy Gród)** żelbetowy ramowy 2,5m./1,5m., dł. 9,0m., nośność użytkowa 300 [kN], w stanie technicznym wg ewidencji- dobry,
- 22) **obiekt mostowy nr 1 w km 17+111 (Michałowo)** dł. całkowita obiektu 10.60m./10,25m. – stan dostateczny.

Podana lokalizacja i ilość drogowych 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.

8. Przyjąć rozwiązania projektowe zgodne z warunkami technicznymi, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz warunkami technicznymi, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.

9. Zakres projektowanych robót obejmuje:
- poszerzenie i wzmocnienie istniejącej nawierzchni oraz umocnienie poboczy dla klasy Z i podniesienie nośności do 115kN,
 - poszerzenie jezdni do szerokości 7,0 m,
 - przebudowę, budowę drogowych obiektów inżynierskich,
 - 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 parkingu dla postoju pojazdów wykonujących przewozy drogowe oraz budowę miejsc do kontroli i ważenia pojazdów (o ile zajdzie taka konieczność).
 - budowę i przebudowę parkingów i zatok postojowych,
 - budowę przejść dla pieszych wraz z azyłami (o ile zajdzie taka konieczność),
 - budowę separatorów ruchu wraz z ich oświetleniem(o ile zajdzie taka konieczność),
 - budowę ścieżki rowerowej (o ile zajdzie taka konieczność),
 - przebudowę lub zabezpieczenie, w niezbędnym zakresie, urządzeń obcych (branż telekomunikacyjnych, sanitarnych i energetycznych) kolidujących z rozbudowywaną drogą i obiektami inżynierskimi, zgodnie z obowiązującym od dnia 17 lipca 2010r. brzmieniem art. 39 ust. 5 ustawy o drogach publicznych „jeżeli budowa, przebudowa lub remont drogi wymaga przełożenia urządzenia lub obiektu, koszt przełożenia ponosi jego właściciel”,
 - budowę kanału technologicznego zgodnie z art. 62 ustawy o wspieraniu rozwoju usług sieci telekomunikacyjnych (należy zaprojektować co najmniej 2 rury HDPE o średnicy min. 110mm dla infrastruktury telekomunikacyjnej oraz innej jeżeli po umieszczeniu informacji o planowanej budowie zgłosi się podmiot zainteresowany udostępnieniem takiego kanału; niezbędne jest również zaprojektowanie i wybudowanie studzienek pozwalających na włożenie w rury kabli oraz ich serwis)
 - uzupełnienie istniejącego oświetlenia (o ile zajdzie taka konieczność),
 - zagospodarowanie zieleni w granicach projektowanego pasa drogowego
10. W ramach przebudowy drogi należy uwzględnić zagospodarowanie terenów przyległych (dotyczy głównie funkcjonujących zakładów produkcyjnych).
11. Dokonać analizy ruchu kołowego i pieszego, biorąc pod uwagę obsługę terenów przyległych i obciążenie komunikacyjne związane z działalnością zakładów produkcyjnych oraz innych obiektów turystycznych i sakralnych.
12. Przebudować skrzyżowania 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.

Przystanki komunikacji publicznej umieścić w zatokach z uwzględnieniem zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego i innych uwarunkowań. Nawierzchnia na zatokach zgodnie z ustaleniami podjętymi na przewidzianych instrukcją dla oferentów spotkaniach. Zgodnie z art. 18 pkt. 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r. 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.

13. Rozwiązać problem odwodnienia.

14. Dokonać niezbędnych wycinek drzew, krzaków i odpowiednich nasadzeń (o ile nie sprecyzują tego inne dokumenty 1 szt. drzewa wyciętego = min. 1 szt. drzewa nowoposadzonego oraz żywopłotów), oraz ująć ich wykarczowanie.

15. Miejsca dostępu do drogi publicznej - zjazdy publiczne i indywidualne – skorygować ich parametry zgodnie z warunkami technicznymi, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

- zjazdy publiczne – szerokość powinna być dostosowana do rodzaju pojazdów korzystających i nie powinna być większa niż szerokość jezdni głównej.
- zjazdy indywidualne pojedyncze

16. Ciągi piesze zlokalizować w terenie zabudowanym - w obrębie przystanków komunikacji publicznej oraz w miejscach wskazanych przez Zamawiającego.

17. Ciągi piesze zlokalizować w miarę możliwości odsunięte od jezdni.

18. Ciągi rowerowe, pieszo-rowerowe zaprojektować zgodnie z ustaleniami podjętymi na przewidzianych instrukcją dla oferentów spotkaniach z jednostkami samorządowymi i organem zarządzającym ruchem. Nawierzchnia na ewentualnych ciągach rowerowych bitumiczna.

19. Przepusty:

Przeanalizować ich stan techniczny i w razie potrzeby przebudować do przenoszenia obciążeń klasy B wg PN-85/S-10030 z wyjątkiem przypadku, w którym stan techniczny wymusza całkowita rozbiórkę, wtedy wymaganą klasą jest klasa A.

20. Obiekty mostowe:

- **most nr 1 w km 17+111** przez rz. Supraśl – żelbetowy dł./szer. – 10,60m/10,25m, w miejscowości Michałowo – stan dostateczny,

21. W przypadku występowania na drogowym obiekcie inżynierskim urządzeń obcych, należy opracować dokumentację przełożenia ich poza obiekt.

22. Przyjąć konstrukcję jezdni głównej, jak dla obciążeń wynikających z obliczeń zgodnie z obowiązującymi przepisami.

23. Pobocza zaprojektować z kruszywa naturalnego lub z udziałem materiałów z rozbiórki nawierzchni

24. Materiały rozbiórkowe maksymalnie wykorzystać na budowie.

25. Rozwiązać dojścia do kapliczek przydrożnych i dużych krzyży.

26. 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.

27. Wykonawca uwzględni w ofercie koszt sprawowanie nadzoru autorskiego przez okres trwania robót budowlanych wraz z odbiorami i okresem gwarancyjnym.

30. Wykonawca pełnić będzie nadzór autorski według potrzeb wynikających z realizacji robót oraz na każde wezwanie zamawiającego dokonane telefonicznie lub pisemne na 3 dni przed wymaganym spotkaniem.