

Wprowadzona pismem z dn. 03.10.2016r.

- a) Roboty przygotowawcze i rozbiórkowe;
- b) Wycinka drzew i krzewów kolidujących z inwestycją (w razie konieczności pod nadzorem ornitologicznym);
- c) Doprowadzenie słabonośnych gruntów podłoża do wymaganej nośności,
- d) Roboty ziemne (wykopy, nasypy);
- e) Przebudowa, wzmocnienie konstrukcji nawierzchni drogi wojewódzkiej i na włączeniach krzyżujących się dróg;
- f) Budowa poboczy;
- g) Budowa ciągów pieszo-rowerowych, budowa/przebudowa chodników;
- h) Budowa/przebudowa zatok autobusowych;
- i) Przebudowa obiektów mostowych wraz z dojazdami (jako budowa nowych obiektów mostowych w miejscu istniejących), w tym:
 - Przebudowa obiektu mostowego M1 nad potokiem Rokicinianka;
 - Przebudowa obiektu mostowego M3 nad potokiem Żeleznica;
 - Przebudowa obiektu mostowego M4 nad potokiem Maciejkowskim;
 - Przebudowa obiektu mostowego M5 nad potokiem Piekielnik;
 - Przebudowa obiektu mostowego M6 nad potokiem Czarny Dunajec – na czas budowy przewidzieć obiekt tymczasowy
 - Przebudowa obiektu mostowego M7 nad potokiem Czarny Dunajec - na czas budowy przewidzieć obiekt tymczasowy
 - Przebudowa obiektu mostowego M8 nad potokiem Magura;
 - Przebudowa obiektu mostowego M8.1 dopływ Czarnego Dunajca;
 - Przebudowa obiektu mostowego M9 nad potokiem Siwa Woda - na czas budowy przewidzieć obiekt tymczasowy
 - Przebudowa obiektu mostowego M10 nad potokiem Lejowy;
 - Przebudowa obiektu mostowego M11 nad potokiem Kirkowa Woda;
- j) Przebudowa/Budowa przepustów drogowych;
- k) Przebudowa skrzyżowań dla skomunikowania dróg krzyżujących się z trasą główną drogi wojewódzkiej;
- l) Budowa, przebudowa zjazdów publicznych i indywidualnych;
- m) Budowa i przebudowa odwodnienia drogi wraz z odprowadzeniem wód opadowych do odbiorników;
- n) Umocnienie skarp;
- o) Budowa urządzeń ochrony środowiska;
- p) Zabezpieczenie i przebudowa urządzeń obcych i uzbrojenia terenu wraz z opłatami za nadzór nad przebudową ze strony właścicieli sieci (w tym: napowietrznych linii elektroenergetycznej śN, kablowych linii elektroenergetycznych NN, sieci wodociągowych, gazowych, kanalizacji sanitarnej);
- q) Wykonanie nowej infrastruktury technicznej, w szczególności: oświetlenia drogi, kanalizacji deszczowej;

Wprowadzona pismem z dn. 03.10.2016r.

R=30,0m. Azyl zaprojektowano o szerokości 2,0m. Kanały ruchu przyjęto o szerokości 3,5m. Skosy najazdowe przyjęto 1:20.

- wykonać budowę chodnika szerokości 2m wraz z kanalizacją deszczową zgodnie z koncepcją.
- od km ok. 3+540 do km około 4+800 zaprojektowano przebudowę konstrukcji nawierzchni o szerokości jezdni 6,50m. Na łukach poziomych zaprojektowano poszerzenia jezdni zgodnie z wytycznymi. W miejscach istniejących skrzyżowań z drogami gminnymi zaprojektowano normatywne promienie wyokrągające.

- Strona lewa:

- istniejący chodnik do przebudowy od km ok. 3+540 do km około 4+800 (w razie potrzeby podniesienia niwelety drogi),
- w km 3+780 znajduje się istniejąca zatoka autobusowa. Zatokę doprowadzić do parametrów szerokości 3,0m i długości 20,0m. Skos wjazdowy przyjęto 1:8, skos wyjazdowy przyjęto 1:4. Wyokrąglenie załomów R=30,0m,

- Strona prawa:

- w km 4+050 znajduje się istniejąca zatoka autobusowa. Zatokę należy przesunąć do lokalizacji zgodnej z przepisami oraz doprowadzić do parametrów szerokości 3,0m i długości 20,0m. Skos wjazdowy przyjęto 1:8, skos wyjazdowy przyjęto 1:4. Wyokrąglenie załomów R=30,0m,
- w km 3+595 – km 4+650 budowa krawężnika betonowego (z zapewnieniem prawidłowego odwodnienia drogi).
- istniejący chodnik do przebudowy od km ok. 4+650 do km około 4+800 (w razie potrzeby podniesienia niwelety drogi),
- pozostałe elementy zgodnie z koncepcją,

Odcinek 020

- w km ok. 2+670 – 3+011 zaprojektowano przebudowę konstrukcji nawierzchni o szerokości jezdni 6,50m,

- w km 0+010 zaprojektowano przejście dla pieszych wyposażone w azyl.
- w miejscu istniejących zatok autobusowych w związku z przebudową konstrukcji jezdni może zaistnieć potrzeba korekty wysokościowej zatok (usytuowanie względem siebie zatok autobusowych ma być zgodne z obowiązującymi przepisami).

- Strona lewa:

- w km 2+960 znajduje się nowa zatoka autobusowa wraz z chodnikiem, którą w razie konieczności należy przebudować dostosowując wysokościowo do nowej niwelety jezdni,
- w km ok. 3+011 (punkt referencyjny) należy przebudować skrzyżowanie, na skrzyżowaniu nie przewiduje się pasa do lewoskrętu,

Odcinek 040

➤ w km ok. 0+000 – 0+500 zaprojektowano przebudowę konstrukcji nawierzchni o szerokości jezdni 6,50m i po str. prawej występuje istniejący chodnik o szerokości 2,0 m do przebudowy (w razie potrzeby podniesienia niwelety drogi).

- Strona lewa:

- od km ok. 0+160 do km ok. 0+340 zaprojektowano lewostronny ciąg pieszy o szerokości 2,0m wraz z kanalizacją deszczową,

- w km ok. 0+200 zaprojektowano zatokę autobusową. Zatokę zaprojektowano o szerokości 3,0m i długości 20,0m. Skos wjazdowy przyjęto 1:8, skos wyjazdowy przyjęto 1:4. Wyokrąglenie załomów $R=30,0m$.

- Strona prawa:

- w km 0+050 znajduje się wiata przystankowa przeznaczona do likwidacji,

- w km ok. 0+350 zaprojektowano zatokę autobusową wraz z przejściem dla pieszych wyposażonym w azyl w km ok. 0+325. Zatokę zaprojektowano o szerokości 3,0m i długości 20,0m. Skos wjazdowy przyjęto 1:8, skos wyjazdowy przyjęto 1:4. Wyokrąglenie załomów $R=30,0m$. Azyl zaprojektowano o szerokości 2,0m. Kanały ruchu przyjęto o szerokości 3,5m. Skosy najazdowe przyjęto 1:20.

- w km 0+000 (punkt referencyjny) przebudować skrzyżowanie. Zastosowano skrzyżowanie skanalizowane z dodatkowym pasem dla pojazdów skręcających w lewo o szerokości pasa 3,5 m na wlocie południowym. Na wlocie północnym i południowym zaprojektowano środkowe wyspy dzielące. Zaprojektowano promienie wyokrąglające $R=10 m$.

Odcinek 050

➤ w km ok. 0+440 – 0+500 – przebudowa obiektu mostowego wraz z dojazdami.

➤ w km ok. 1+010 – 2+630 zaprojektowano przebudowę konstrukcji nawierzchni o szerokości jezdni 6,50m, wraz z budową w km ok. 1+210 zatoki do ważenia pojazdów po stronie lewej, (Uwaga: w miejscu lokalizacji zatoki występuje rów odwadniający, któremu należy zapewnić prawidłową kontynuację). Pozostałe elementy wykonać zgodnie z koncepcją (Uwaga: zatoka do ważenia pojazdów strona prawa nie jest w zakresie robót).

➤ Na DW 958 w km ok. 4+010 – km 6+153 zaprojektowano przebudowę konstrukcji nawierzchni w tym km 4+010 – km 4+900 o szerokości jezdni 6,50m i km 4+900 – km 5+800 o szerokości jezdni 7,00m, od km ok. 5+800 do km 6+140 przekrój trzypasowy (z lewoskrętem na skrzyżowaniu), ponadto między wyspami środkowymi (od km ok. 5+800 do ok. 6+020) tj. na długości środkowego pasa przewidziano kostkę betonową bezzazową koloru czerwonego, na wyspach przewidzieć znaki C-9 aktywne podświetlane.

- w punkcie referencyjnym na skrzyżowaniu dróg DW 957 i DW 958 należy przewidzieć pozostawienie skrzyżowania czterowłotowego wraz z przebudową sygnalizacji świetlnej,

Wykonawca zobowiązany jest również wykonać wszelkie niezbędne opracowania pomocnicze m.in. **rozpoznanie geotechniczne podłoża gruntowego**, obliczenia hydrauliczno-hydrologiczne obiektów inżynierskich, zgodnie z obowiązującymi przepisami, wraz z uzyskaniem niezbędnych opinii, decyzji itp.

g) **Ostateczne parametry obiektów inżynierskich wynikać będą z przyjętych rozwiązań projektowych i uzyskanych decyzji, opinii i uzgodnień oraz muszą być zgodne z uzyskaną przez Zamawiającego Decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.**

1.4.3.2. Do Wykonawcy należy rozpoznanie konieczności dokonania zgłoszenia do RDOŚ w Krakowie działań na podstawie art. 118 ustawy o ochronie przyrody.

1.4.3.2. Przepusty

a/ Przepusty należy zaprojektować i wykonać dla klasy obciążenia A i parametrów obiektu oraz dojazdów zgodnie z obowiązującymi przepisami, dla klasy drogi „G”(w szczególności z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r.

w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. nr 63, poz. 735, z późn. zm.). Przepusty należy zaprojektować w ilości i lokalizacji niezbędnej do prawidłowego funkcjonowania odwodnienia przyjmując parametry użytkowe takie jak na obiekcie mostowym

- pasy ruchu: min. 2 x 3,5 m
- opaski: 2 x 0,5 m
- chodnik dla pieszych : obustronny o szer. przejścia min. 2,0 m

1. b) Szczegółowy wykaz przepustów które mogą zostać dostosowane do pełnienia funkcji przejść dla małych zwierząt, powinien zostać ustalony z nadzorem przyrodniczym na etapie opracowania dokumentacji projektowej. Zapewnienie nadzoru przyrodniczego leży po stronie Wykonawcy.

Wykaz przepustów do przebudowyProjektowane przepusty DW958

Lp.	kilometraż	Stan projektowany Prace remontowe/ modernizacyjne	Wskazanie dostosowania przepustu do pełnienia funkcji przejścia dla małych zwierząt	materiał	długość [m]	przekój poprzeczny w świetle Φ [m] lub $b \times h$ [mxm]
1	odcinek 10 km ok. 0,032	Przebudowa przepustu	Brak wskazań ze względu na tereny zabudowane otaczające przepust	Rurowa	20	0,8
2	odcinek 10 km ok. 0,33	Przebudowa przepustu	Brak wskazań ze względu na tereny zabudowane otaczające przepust	Rurowa	13	0,6
3	odcinek 10 km ok. 0,896	Przebudowa przepustu	Realizacja przejścia dla małych zwierząt	sklepiony (przekroj owalny z płaskim dnem)	14	2,5x2,5
4	odcinek 10 km ok. 1,010	Przebudowa przepustu	Brak wskazań	Rurowa	11	0,6
5	odcinek 10 km ok. 2,959	Przebudowa przepustu	Realizacja przejścia dla małych zwierząt	ramowy, żelbetowy	13	2x2
6	odcinek 10 km ok. 3,71	Przebudowa przepustu	Realizacja przejścia dla małych zwierząt	blacha falista	12	15,15x2,7
7	odcinek 10 km ok. 3,82	Przebudowa przepustu	Brak wskazań ze względu na	Kamienny	12	0,8x1,0

Wprowadzona pismem z dn. 03.10.2016r.

- c) Odc. 30 w punkcie referencyjnym zaprojektować skrzyżowanie skanalizowane z dodatkowym pasem dla pojazdów skręcających w lewo na wlocie północnym. Na wlocie południowym zaprojektować wyspę środkową wyposażoną w azyl dla pieszych – zgodnie z projektem koncepcyjnym.
- d) Odc. 40 w punkcie referencyjnym zaprojektować skrzyżowanie skanalizowane z dodatkowym pasem dla pojazdów skręcających w lewo na wlocie południowym. Na wlocie południowym zaprojektować środkową wyspę dzielącą – zgodnie z projektem koncepcyjnym
- e) Odc. 50 w punkcie referencyjnym zaprojektować skrzyżowanie skanalizowane z dodatkowym pasem dla pojazdów skręcających w lewo na wlocie południowym. Na wlocie południowym i wschodnim zaprojektować przejście dla pieszych wyposażone w azyl – zgodnie z projektem koncepcyjnym.
- f) Odc. 60 w punkcie referencyjnym istniejące skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną DW 957 z DW 958 przeznaczone zostało do przebudowy jako skanalizowane.
- g) Skrzyżowania wraz z przebudową dróg bocznych w niezbędnym zakresie, należy zaprojektować zgodnie z obowiązującymi przepisami, w szczególności Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430 wraz z późn. zm.), z uwzględnieniem klasy technicznej krzyżujących się dróg, prędkości projektowej oraz natężenia ruchu. W przypadku konieczności pozyskania odstępstw od obowiązujących przepisów obowiązek pozyskania zgody właściwego organu na ich wprowadzenie spoczywa na Wykonawcy robót.
- h) Skrzyżowania należy zaprojektować w oparciu o koncepcję oraz optymalnie pod względem BRD pod kątem przejezdności i przepustowości oraz uzyskać akceptację właściwych organów.
- i) Ostateczny rodzaj i parametry skrzyżowań należy uzgodnić z Zamawiającym na etapie PB.
- j) Budowa skrzyżowań musi być wykonana w zakresie umożliwiającym sprawne odprowadzenie wód opadowych z rejonu skrzyżowania.
- k) Przy projektowaniu i wykonaniu przebudowy skrzyżowania z sygnalizacją świetlną w Czarnym Dunajcu w odc. 050 należy przewidzieć w zakresie wykonanie krawężników granitowych na szerokości przejść dla pieszych oraz na wyspach azylu i kryjących.

Wprowadzona pismem z dn. 03.10.2016r.

- l) Wykonawca w razie konieczności uzyska wszelkie niezbędne, wymagane prawem odstępstwa od przepisów technicznych.
- m) należy ustalić status wszystkich wlotów podporządkowanych (droga powiatowa, droga gminna publiczna, droga gminna wewnętrzna, itp.).
- n) należy zapewnić przejezdność wszystkich skrzyżowań (przedstawić na osobnych schematach).

1.4.3. Budowa zjazdów indywidualnych, publicznych

- a) Przebudowa zjazdów obejmuje wszystkie zjazdy istniejące na modernizowanym odcinku drogi (do daty akceptacji projektu budowlanego przez Zamawiającego) i polegać będzie na dostosowaniu sytuacyjno-wysokościowym zjazdów do projektowanego przebiegu drogi wojewódzkiej lub dróg zbiorczych oraz dostosowaniu parametrów zjazdów do obowiązujących przepisów.
- b) Przebudowa zjazdów musi być wykonana w zakresie umożliwiającym odwodnienie wjazdów oraz sprawny przepływ wód opadowych w rowach przydrożnych. Min. średnica przepustów pod zjazdami - 400 mm
- c) Przebudowę zjazdów należy wykonać na długości niezbędnej do nawiązania się wysokościowego do dalszej części istniejącego zjazdu. Szerokość wjazdu należy dopasować do szerokości istniejącej bramy wjazdowej oraz do obowiązujących przepisów. Minimalna szerokość zjazdu - 4,5 m.
- d) Nawierzchnia na zjazdach:
 - na istniejących zjazdach o nawierzchni twardej, należy wykonać nawierzchnię twardą (beton asfaltowy, kostka brukowa)
 - na zjazdach zlokalizowanych w ciągu projektowanych chodników - wykonać nawierzchnię z betonowej kostki brukowej wibroprasowanej
 - na pozostałych zjazdach - nawierzchnia z kruszywa kamiennego o uziarnieniu ciągłym 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie
- e) Na zjazdach publicznych rodzaj nawierzchni należy dopasować do istniejącej nawierzchni na terenie obiektu lub wykonać zjazd o nawierzchni bitumicznej i konstrukcji jak na drodze wojewódzkiej.
- f) W czasie realizacji inwestycji należy zapewnić mieszkańcom możliwość dojazdu do posesji.
- g) Zjazdy związane z obsługą terenów przyległych do pasa drogowego winny zostać zaprojektowane zgodnie z obowiązującymi przepisami, w szczególności z „Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” (Dz. U. z 1999r. Nr 43 poz.430 z późn. zmianami).
W przypadku konieczności pozyskania odstępstw od obowiązujących przepisów obowiązek pozyskania zgody właściwego organu na ich wprowadzenie spoczywa na Wykonawcy robót.
- h) Konstrukcję nawierzchni zjazdów indywidualnych i publicznych należy dostosować do ich obciążania ruchem i zaprojektować na ruch co najmniej.

Wprowadzona pismem z dn. 03.10.2016r.

- i) Budowa zjazdów musi być wykonana w zakresie umożliwiającym ich odwodnienie oraz sprawny przepływ wód opadowych w rowach przydrożnych.

1.4.6. Odwodnienie

- a) Roboty związane z wykonaniem odwodnienia drogi polegać będą na budowie i przebudowie urządzeń odwadniających (rowów przydrożnych, ścieków, kanalizacji deszczowej, rowów odpływowych z przepustów do odbiorników, rowów melioracyjnych oraz innych) w zależności od przyjętych w projekcie rozwiązań - zgodnie z wydanymi decyzjami, pozwoleniami i opiniami.
- b) Roboty związane z wykonaniem odwodnienia drogi polegać będą na przebudowie i budowie urządzeń odwadniających (rowów przydrożnych, ścieków, kanalizacji deszczowej, rowów odpływowych z przepustów do odbiorników, rowów melioracyjnych oraz innych w zależności od przyjętych w projekcie rozwiązań np. urządzeń podczyszczających wodę, zbiorników retencyjno - chłonnych itp.)
Zaleca się odwodnienie powierzchniowe - rowy otwarte, trapezowe o nachyleniach skarp 1:1,5. Rowy kryte lub odcinki kanalizacji dopuszcza się tylko w przypadku braku możliwości innych rozwiązań.
- c) W ramach modernizacji DW958 wykonane zostaną nowe wyloty do odbiorników zewnętrznych, przed którymi obligatoryjnie zostaną zamontowane urządzenia oczyszczające (osadniki o minimalnej skuteczności oczyszczania na poziomie 60 %). Według informacji podanych w karcie informacyjnej, osadniki zostaną zamontowane co najmniej na poniższych wylotach:

DW958 Chabówka - Zakopane:

- odcinek 010 – odbiornik ciek w km ok. 0+030 wylotem (Wyl1),
- odcinek 060 – odbiornik Czarny Dunajec wylotem (Wyl16),
- odcinek 080 – odbiornik ciek w km ok. 1+180 wylotem (Wyl19),
- odcinek 080 – odbiornik ciek w km ok. 1+490 wylotem (Wyl20),
- odcinek 080 – odbiornik Lejowy Potok wylotem (Wyl24),
- odcinek 080 – odbiornik ciek w km ok. 6+080 wylotem (Wyl25),
- odcinek 080 – odbiornik Czarny Dunajec wylotem (Wyl26),
- odcinek 080 – odbiornik Czarny Dunajec wylotem (Wyl25a),
- odcinek 080 – odbiornik potok Mała Łąka wylotem (Wyl27),
- odcinek 080 – odbiornik potok Mała Łąka wylotem (Wyl28).

Uwaga:

Wody opadowe z pasa drogowego winny zostać odprowadzone do istniejących odbiorników. W przypadku konieczności należy wykonać renowację rowów odpływowych z przepustów na odcinkach zapewniających odpływ wody. Budowa zbiorników retencyjnych powinna być ostatecznością, a zbiorniki powinny pełnić również funkcje zbiorników chłonnych (o ile warunki gruntowe na to pozwolą).

1.4.7. Budowa/Przebudowa chodników, ciągów pieszo-rowerowych i zatok autobusowych

- a) Przewiduje się budowę i przebudowę chodników, ciągów pieszo-rowerowych oraz zatok autobusowych wraz z peronami przystankowymi.
- b) Nawierzchnia chodników, zatok wraz z peronami przystankowymi i miejscem pod wiatę - z betonowej kostki brukowej.
- c) Zaleca się lokalizację chodników, ciągów pieszo-rowerowych poza rowem, o ile warunki terenowe na to pozwalają.
- d) Przy budowie chodników, ciągów pieszo-rowerowych należy zastosować krawężniki betonowe wibroprasowane 20/30cm na ławie betonowej z oporem. Odslonięcie krawężników 12cm. Zamawiający nie dopuszcza wykonania krawężników w technologii „na mokro”.
- e) Projekty chodników, ciągów pieszo-rowerowych i zatok autobusowych powinny zawierać rozwiązania zapewniające sprawne odwodnienie nawierzchni jezdni i chodnika za pomocą rowów, ścieków lub kanalizacji opadowej.
- f) W przypadku przebudowy jezdni przy istniejących chodnikach wyniesienie pozostawionych krawężników winno być nie mniejsze niż 10 cm**
- g) W przypadku budowy nowych chodników i ciągów pieszo-rowerowych należy uwzględnić w projekcie sposób odprowadzenia wód z terenu przyległego.