

1. PRZEDMIOT I CEL INWESTYCJI

1.1. Zakres przedmiotu zamówienia:

Dokumentacja projektowa została opracowana w związku z planowaną inwestycją: **„Rozbudowa i przebudowa drogi gminnej nr 102880B Bargłów Dworny”**.

Opracowaniem projektowym objęto odcinek drogi gminnej o długości niespełna 1,36km. Teren wykorzystany pod budowę - o łącznej powierzchni około 1,4ha - stanowią nieruchomości będące własnością Gminy Bargłów Kościelny oraz części działek prywatnych przewidziane do podziału na potrzeby poszerzenia pasa drogowego.

1.2. Podstawa opracowania i materiały wyjściowe

- 1). Umowa z Inwestorem, tj. Gminą Bargłów Kościelny.
- 2). Wtórnik mapy sytuacyjno-wysokościowej w skali 1:500, aktualny na dzień 09.08.2019 roku.
- 3). Wypisy z rejestru gruntów terenu objętego projektem.
- 4). Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz. U. Nr 43, poz. 430 z 1999r, z późniejszymi zmianami).
- 5). Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. 2003 Nr 80 poz. 721, z późniejszymi zmianami).
- 6). Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. Nr 89 poz. 414 z 1994 roku, z późniejszymi zmianami).
- 7). Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2018 poz. 1935, z późniejszymi zmianami).
- 8). Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nr WGN.6220.4.2019.PB z dnia 14 listopada 2019 r.
- 9). Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych (KEPD). Opracowanie "Transprojekt - Warszawa".
- 10). Inwentaryzacja w terenie i pomiary własne.
- 11). Protokół z narady koordynacyjnej Nr GK.6630.255.2019 z dnia 10.12.2019 r.
- 12). Uzgodnienia branżowe.

2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Droga gminna, stanowiąca przedmiot dokumentacji projektowej, zalicza się do klasy technicznej „L” - lokalna. Długość odcinka objętego opracowaniem wynosi 1344,60m.

Projektowany odcinek trasy przebiega w większości przez tereny rolnicze oraz częściowo przez teren zabudowy siedliskowej. Na drodze nie ma w chwili obecnej zastosowanego oznakowania pionowego oraz innych elementów bezpieczeństwa ruchu. Droga w obszarze opracowania posiadają obecnie nawierzchnię żwirową bądź gruntową o zmiennej szerokości 2,8 ÷ 4,2m. W nawierzchni występują duże nierówności, zapadnięcia i wyboje spowodowane wieloletnim okresem użytkowania oraz brakiem odpowiedniej nośności podłoża.

W konstrukcji drogi występują nienormatywne łuki pionowe i poziome. Konieczna jest korekta parametrów geometrycznych w celu poprawy bezpieczeństwa użytkowników ruchu, zapewnienia lepszego komfortu i płynności jazdy, a także w celu zagwarantowania właściwego odwodnienia.

Odwodnienie jezdni w chwili obecnej odbywa się metodą powierzchniowego spływu wód opadowych i roztopowych zgodnie z naturalnym ukształtowaniem terenu. Wody spływają na pobocza i skarpy skąd następnie trafiają do rowów melioracyjnych oraz zbieraczy drenarskich zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie drogi, lub są rozsączane bezpośrednio do gruntu. Występujące nierówności nawierzchni sprzyjają powstawaniu miejscowych zastoisk wody oraz kałuż w okresie opadów, co z kolei przekłada się na jeszcze szybsze niszczenie i degradację jezdni.

W ciągu projektowanej drogi występują przejścia poprzeczne sieci melioracji szczegółowych w postaci przepustów, studni oraz zbieraczy.

Z uwagi na zły stan nawierzchni, licznie występują wyboje, zadolenia i ubytki w nawierzchni, a także rozwiązania nie zgodne z obowiązującymi przepisami, na rozpatrywanym odcinku drogi zostanie przeprowadzona kompleksowa rozbudowa i przebudowa istniejącej drogi wraz z jej lokalnymi poszerzeniami.

3. UZBROJENIE TECHNICZNE

Na terenie planowanej inwestycji występują istniejące elementy infrastruktury technicznej w postaci niżej wymienionych sieci uzbrojenia podziemnego i naziemnego:

- sieć energetyczna napowietrzna NN;
- sieć telekomunikacyjna doziemna;
- sieć wodociągowa,
- sieć melioracyjna.

4. POWIĄZANIA Z INNYMI DROGAMI PUBLICZNYMI

Powiązania projektowanej drogi gminnej z innymi drogami publicznymi występują w formie skrzyżowań prostych z następującymi drogami:

| <i>Nazwa drogi</i> | <i>Klasa drogi</i> | <i>Kategoria techniczna</i> | <i>Szerokość jezdni</i> | <i>Rodzaj nawierzchni</i> |
|---|--------------------|-----------------------------|-------------------------|---------------------------|
| Droga Nr 1218B Bargłów Dworny – Netta Folwark (działka o numerze 571/4) | Powiatowa | Zbiorcza | 5,50 m | Bitumiczna |

| | | | | |
|---|---------|--------|------|------------|
| Droga krajowa Nr 61 relacji Warszawa – Augustów (działka o numerze 535/4) | Krajowa | Główna | 8,00 | Bitumiczna |
|---|---------|--------|------|------------|

Obsługa obszarów przyległych do drogi i dalsze powiązania pozostaną bez zmian, ponieważ sieć dróg lokalnych jest już ukształtowana i nie ma potrzeby wprowadzania nowych ciągów drogowych. Z uwagi na fakt, iż przebudowa i rozbudowa istniejących dróg, ich funkcja oraz usytuowanie nie będą miały wpływu na wielkość ruchu drogowego, niniejsza inwestycja nie będzie miała znaczącego wpływu na stan i funkcjonowanie istniejącego układu dróg publicznych na terenie gminy Bargłów Kościelny.

W ramach inwestycji zaprojektowano pozostawienie wszystkich istniejących powiązań w formie skrzyżowań i zjazdów indywidualnych z projektowanej drogi publicznej.

5. STAN PRAWNY

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na następujących działkach położonych w obrębie ewidencyjnym BARGŁÓW DWORNY:

| |
|--|
| 571/4, 559, 217, 218, 214, 227, 213, 225, 209/6, 209/3, 223, 220/2, 220/10, 220/7. |
|--|

Z uwagi na projektowane zmiany parametrów jezdni oraz korektę przebiegu trasy, wystąpiła konieczność poszerzenia istniejącego pasa drogowego. Na potrzeby inwestycji zostaną wykonane geodezyjne podziały nieruchomości bezpośrednio przyległych do drogi, co zapewni powierzchnię niezbędną do realizacji zamierzonych prac budowlanych. Łącznie przewiduje się podział 10 działek stanowiących własność prywatną.

Działki o numerach ewidencyjnych 209/3 oraz 220/7 stanowią własność Skarbu Państwa i są w trwałym zarządzie GDDKiA Oddział Białystok. Na podstawie przepisów specustawy drogowej ww. działki znajdują się w całości w liniach rozgraniczających drogi gminnej nr 102880B i zostaną przejęte na potrzeby powiększenia pasa drogowego.

Powierzchnie potrącone z poszczególnych działek pod poszerzenie drogi:

| Nr działki | Pow. [m ²] |
|--------------------------------|------------------------------|
| 217 | 149 |
| 218 | 994 |
| 214 | 155 |
| 227 | 1 946 |
| 213 | 954 |
| 225 | 609 |
| 209/6 | 1 129 |
| 223 | 533 |
| 220/2 | 75 |
| 220/10 | 233 |
| 209/3 - W całości | 142 |
| 220/7 - W całości | 147 |
| Łącznie Bargłów Dworny: | 7 066,0 m² |

Projekty podziału nieruchomości stanowią załącznik do wniosku o wydanie decyzji ZRID zgodnie z Ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

Wydzielone działki zostaną przekształcone na pas drogowy i staną się własnością Inwestora i zarządcy drogi tj. Gminy Bargłów Kościelny. Teren planowanej inwestycji nie zmieni swego dotychczasowego przeznaczenia i pozostanie wykorzystany nadal jako droga publiczna.

6. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Początek opracowania zlokalizowany został na skrzyżowaniu z droga powiatową nr 1218B – Bargłów Dworny – Netta Folwark (działka o numerze 571/4). Koniec opracowania zlokalizowano na granicy pasa drogi krajowej nr 61 relacji Warszawa – Augustów (działka o numerze 535/4).

Rozbudowa i przebudowa drogi gminnej będzie obejmowała:

- wykonanie prac rozbiórkowych;
- wykonanie wymiany gruntów organicznych oraz robót ziemnych;
- wzmocnienie słabego podłoża oraz konstrukcji nasypów drogowych;
- przebudowę i zabezpieczenie podziemnych odcinków sieci uzbrojenia technicznego terenu (sieć wodociągowa i telekomunikacyjna);
- budowę drogi utwardzonej o nawierzchni bitumicznej o szerokości jezdni 4,20 m,
- wykonanie normatywnych wlotów skrzyżowań z drogami podporządkowanymi,
- budowę zjazdów indywidualnych i publicznych o nawierzchni bitumicznej do granic pasa drogowego,
- oczyszczenie i pogłębienie rowów przydrożnych bez zmiany parametrów technicznych,
- wykonanie cieków korytkowych z elementów prefabrykowanych,
- przebudowę istniejących oraz budowę nowych przepustów drogowych
- przebudowę istniejącej studni rewizyjnej,
- wykonanie oznakowania pionowego oraz elementów BRD,
- uporządkowanie terenów przyległych.

Układ komunikacyjny

Przebieg projektowanego odcinka drogi gminnej w msc. Bargłów Dworny został wyznaczony w taki sposób, aby w optymalnie wykorzystać istniejący pas drogowy oraz ograniczyć ilość terenu do pozyskania pod poszerzenia. Starano się także stosować przy tym równomierne poszerzenia pasa drogowego po obu stronach rozbudowywanej jezdni.

Na obszarze przebiegającym przez tereny rolnicze zaprojektowano drogę o przekroju szlakuowym z jezdnią o szerokości 4,20 m. Wzdłuż jezdni zostaną wykonane obustronne pobocza szerokości od 0,75 do 1,50 m oraz wyprofilowane odcinki rowów drogowych na potrzeby odwodnienia jezdni.

Nawierzchnia jezdni zostanie wykonana dwuwarstwowo, z mieszanki mineralno-asfaltowej.

Przebieg drogi w planie.

Przebieg osi projektowanej w większości pokrywa się z przebiegiem istniejącej jezdni gruntowej. Uwzględniając zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego dokonano niezbędnych korekt przebiegu trasy w terenie, poprzez wpisanie regularnych łuków poziomych.

Ze względu na zbyt małą szerokość istniejącego korpusu drogowego wykonano podziały gruntu celem poszerzenia pasa drogowego.

Przebieg drogi w planie określony został przez 5 punktów wierzchołkowych. W powstałe kąty wierzchołkowe zostały wpisane łuki poziome o promieniach z zakresu $R = 20,00 \div 600,00$ m.

Szczegółowe rozwiązania dotyczące wyniesienia osi drogi w teren zawiera Rys. nr 1. „Projekt zagospodarowania terenu”, oraz Załącznik nr 1. „Wykaz współrzędnych punktów głównych trasy”.

Przebieg drogi w profilu podłużnym.

Z uwagi na rozwiązania nie odpowiadające obowiązującym uwarunkowaniom technicznym, niezbędne było wprowadzenie korekt i znormalizowanie parametrów profilu podłużnego. Nowa niweleta została zaprojektowana na podstawie pomiarów wysokościowych terenu odniesionych do Państwowej Osnowy Geodezyjnej. Dowiązano się do rzędnych istniejących zjazdów oraz przyległego terenu. Zmiany w niwelecie przewidziane są z uwagi na potrzebę poprawy widoczności i bezpieczeństwa użytkowników drogi oraz konieczność prawidłowego odwodnienia jezdni. Wprowadzone zmiany polegają na likwidacji lokalnych wzniesień i zadoleń, jak również wprowadzeniu regularnych spadków gwarantujących płynne poruszanie się pojazdów.

W projektowanych profilach podłużnych droga przebiega po spadkach o zmiennych pochyleniach z zakresu od $0,48 \div 6,50\%$. Na wierzchołkach zastosowano łuki pionowe spełniające wymagania obowiązujących przepisów, o promieniach z zakresu $R=300 \div 3000$ m. W wyniku tych działań uzyskano lokalne obniżenie niwelety max. o 0,57 m oraz podwyższenie niwelety max. o 0,79 m w stosunku do obecnego ukształtowania wysokościowego.

Projektowane rozwiązania przedstawiono graficznie na Rys. nr 2 „Profil podłużny projektowanej drogi”.

Zjazdy

Zjazdy indywidualne projektuje się wg Katalogu Powtarzalnych Elementów Drogowych. Usytuowanie poszczególnych zjazdów pokazano na „Planie zagospodarowania terenu” – Rys. nr 1.

Zjazdy należy wykonać o nawierzchni dwuwarstwowej z mieszanki mineralno-asfaltowej. Projektowane zjazdy indywidualne i publiczne zostaną wykonane do granicy pasa drogowego, bądź do istniejących ogrodzeń. Ilość zjazdów jest zgodna ze stanem istniejącym stwierdzonym w ramach wizji terenowej.

W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się możliwość zmiany lokalizacji i przesunięcia zjazdów indywidualnych w obrębie tej samej działki ewidencyjnej na wniosek właściciela.

Na odcinkach gdzie zlokalizowane będą rowy przydrożne, pod zjazdami gospodarczymi i zjazdami na drogi boczne należy wykonać przepusty z rur polietylenowych PEHD o średnicy ϕ 400mm, umożliwiające swobodny przepływ wody rowami odwadniającymi.

Parametry techniczne poszczególnych zjazdów zawiera Załącznik nr 2 „Zestawienie projektowanych zjazdów indywidualnych i publicznych”.

Odwodnienie drogi

W zakresie projektowanej inwestycji drogowej zaprojektowany został przekrój szlakowy z odpowiednio przyjętymi spadkami poprzecznymi nawierzchni. Wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą metodą powierzchniowego spływu na pobocza i skarpy drogowe, oraz do przydrożnych rowów odwadniających. Ścieki drogowe zostaną wstępnie podczyszczane na obszarach trawiastych a następnie odparowane lub rozsączone do gruntu. Wody pochodzące z terenu inwestycji mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez dodatkowego oczyszczania.

Na odcinku gdzie występują duże spadki podłużne jezdni zostały zaprojektowane cieki z prefabrykowanych koryt trójkątnych układane na ławie betonowej z oporem.

Istniejące przepusty betonowe zlokalizowane w ciągu drogi zostały przewidziane do rozbiórki. Projektuje się przebudowę ww. przepustów oraz dostosowanie do nowych wymiarów korpusu drogowego.

7. PARAMETRY TECHNICZNE

Na odcinku opracowania projektuje się szlakowy przekrój drogi.

- | | |
|---|--------------------------------|
| ▪ <i>Klasa projektowanej drogi</i> | – L; |
| ▪ <i>Kategoria ruchu</i> | – KR1; |
| ▪ <i>Prędkość projektowa</i> | – $V_p = 30 \text{ km/h}$; |
| ▪ <i>Szerokość jezdni</i> | – $4,20 \div 5,00 \text{ m}$; |
| ▪ <i>Szerokość poboczy</i> | – $0,75 \div 1,50 \text{ m}$; |
| ▪ <i>Spadek poprzeczny jezdni</i> | – 2,0 % daszkowy; |
| ▪ <i>Spadek poprzeczny poboczy</i> | – 7,0 % od krawędzi jezdni, |
| ▪ <i>Pochylenie skarp i przeciwskarpy</i> | – 1:1 lub 1:1,5. |

8. KONSTRUKCJA

Nowa nawierzchnia jezdni, przyjęta zgodnie z Dz. U. Nr 43/99 poz. 430, będzie dostosowana do przenoszenia obciążeń ruchem kategorii KR1. Podłoże pod projektowaną konstrukcją drogi zakwalifikowano do grupy nośności G1 i G2.

Strefa przemarzania gruntu dla badanego terenu wynosi $h_z = 1,4 \text{ m}$ ppt.

Konstrukcja jezdni bitumicznej – KR1:

- warstwa ścieralna z AC 11S 50/70 grubości 4 cm;
- warstwa wiążąca z AC 16W 50/70 grubości 5 cm;

- podbudowa z mieszanki 50% kruszywa łamanego 0/31,5mm
- dla KR1 wg WT4/2010 grubości 22 cm;
- zagęszczone podłoże gruntowe.

Konstrukcja jezdni bitumicznej – KR1 + wzmocnienie podłoża:

- warstwa ścieralna z AC 11S 50/70 grubości 4 cm;
- warstwa wiążąca z AC 16W 50/70 grubości 5 cm;
- podbudowa z mieszanki 50% kruszywa łamanego 0/31,5mm
- dla KR1 wg WT4/2010 grubości 22 cm;
- warstwa gruntu stabilizowanego cementem $R_m=2,5\text{MPa}$ - gr. 15 cm
zagęszczana mechanicznie;
- warstwa wyrównawcza z kruszywa naturalnego (piasku);
- zagęszczone podłoże gruntowe.

Konstrukcja zjazdów bitumicznych:

- warstwa ścieralna z AC 11S 50/70 grubości 4 cm;
- warstwa wiążąca z AC 16W 50/70 grubości 5 cm;
- podbudowa z mieszanki 30% kruszywa łamanego 0/31,5mm grub. 20 cm
- zagęszczone podłoże gruntowe.

Konstrukcja ułożenia ścieków prefabrykowanych:

- prefabrykowany ściek drogowy trójkątny;
- ława betonowa C-12/15 z oporem grub. 15 cm;
- zagęszczone podłoże gruntowe.

Konstrukcja poboczy:

- warstwa mieszanki 30% kruszywa łamanego grub. 10 cm;

Szczegółowe informacje zostały przedstawione graficznie na Rys. nr 3. „Przekroje normalne”.

9. PRZEPUSTY DROGOWE

Na odcinku drogi będącym przedmiotem opracowania, pod jezdnią główną występują trzy istniejące przepust rurowe: betonowy \varnothing 600mm w km 0+194,00 oraz dwa z tworzyw sztucznych \varnothing 400mm. Zaprojektowano całkowitą przebudowę przepustu betonowego oraz przedłużenia rur PEHD celem dostosowania poszczególnych obiektów do nowych parametrów korpusu drogi gminnej uzyskanych w wyniku rozbudowy.

W celu poprawy odwodnienia terenów przylegających bezpośrednio do drogi gminnej, dodatkowo zaprojektowany został jeden nowy przepust drogowy pod jezdnią, wykonany z rur karbowanych \varnothing 400 mm.

Lokalizacja i parametry projektowanych przepustów drogowych:

- km rob. 0+002,00 - przepust \varnothing 400 mm, długości 11,0m;
- km rob. 0+108,00 - przepust \varnothing 400 mm, długości 8,0m;
- km rob. 0+194,00 - przepust \varnothing 600 mm, długości 9,0m;
- km rob. 1+344,70 - przepust \varnothing 400 mm, długości 13,0m.

Po wykonaniu prac związanych z budową przepustów oraz wyprofilowaniu korpusu drogowego, należy wykonać umocnienia skarp drogowych oraz dna rowu na wlocie i wylocie przepustu.

Umocnienie z brukowca na szerokości min. 3,0 m należy wykonywać z kamienia polnego grubości 16-20cm układanego na warstwie chudego betonu o gr. 10 cm, z zalaniem spoin zaprawą cementową marki 20 MPa.

Podczas prowadzenia prac budowlanych związanych z przebudową przepustów, należy dokonać niwelacji podłużnej dna istniejących rowów na długości min. 20m od strony dopływu i odpływu. W przypadku stwierdzenia potrzeby zmiany projektowanych rzędnych, należy dokonać korekty rzędnych posadowienia przepustów, poprzez dostosowanie do profilu podłużnego istniejących rowów.

Lokalizację przepustów przedstawiono na planie sytuacyjnym – Rys. nr 1. Rozwiązania techniczne obrazujące technologię wykonania przepustów zostały przedstawione i opisane w części graficznej – Rys. nr 4.1 - 4.2.

Na czas budowy przepustów zajdzie potrzeba całkowitego zamknięcia odcinka drogi gminnej. Ze względu na krótkotrwałe zamknięcie i lokalny charakter drogi nie będzie to stanowić większych utrudnień w ruchu.

10. OZNAKOWANIE

Oznakowanie zaprojektowano w oparciu o „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach” (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003 roku).

Do wykonania oznakowania pionowego należy stosować znaki i tablice o symbolach, wymiarach i kolorystyce zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 03.07.2003 roku.

W ciągu drogi gminnej znaki pionowe winny być wykonane jako znaki małe (**M**) z folią odblaskową pryzmatyczną typu 2, na podkładzie stalowym o krawędziach podwójnie giętych. Wyjątkiem są znaki A-7 i B-20 w przypadku których należy stosować znaki w rozmiarze średnim (**S**). Umocowanie znaków powinno tworzyć konstrukcję zapewniającą jej trwałość, widoczność i czytelność.

Oznakowanie drogowe należy wykonać zgodnie z „Projektem stałej organizacji ruchu” wchodzącym w skład Dokumentacji Projektowej.

Elementy bezpieczeństwa ruchu:

W celu zabezpieczenia ruchu samochodowego projektuje się bariery energochłonne typu N2W4 w obszarze występowania wysokich skarp nasypu drogowego, przy zjeździe z drogi krajowej DK61. Bariery należy wykonać w dwóch odcinkach o łącznej długości 56,0 mb, jako kontynuację istniejących barier stalowych umieszczonych wzdłuż drogi krajowej.

Montaż projektowanych barier został przewidziany w lokalizacji:
od km rob. 1+325,00 – strona lewa, odcinek dł. 24,5 mb
od km rob. 1+325,00 – strona prawa, odcinek dł. 31,5 mb.

Parametry techniczne barier energochłonnych:

- | | |
|----------------------------------|----------|
| – poziom powstrzymywania | - N2, |
| – szerokość pracująca | - W4, |
| – poziom intensywności zderzenia | - ASI-A. |

11. WPŁYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO

Na podstawie rozporządzenia rady ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839); inwestycja odpowiada wymogom § 3 ust. 1 pkt. 62: drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km. W związku z powyższym inwestycja zaliczana jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowej inwestycji stwierdza Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nr WGN.6220.4.2019.PB z dnia 14 listopada 2019 r.

Ze względu na charakter terenu, inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na florę i faunę. Planowana budowa dotyczy obszaru już istniejącej drogi i nie wpłynie negatywnie na zmianę walorów krajobrazu. Teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie nie posiada szczególnego znaczenia architektoniczno-krajobrazowego, ani szczególnych wartości kulturowych.

Oddziaływania planowanego zamierzenia inwestycyjnego będzie miało wyłącznie charakter lokalny (brak oddziaływania transgranicznego) i zamknie się w granicach terenu objętego wnioskiem o pozwolenie na budowę, do którego inwestor posiada tytuł prawny.

Ukształtowanie zieleni

Pobocza i skarpy istniejącej drogi gminnej w większości porośnięte są trawą oraz chwastami polnymi.

W obszarze pasa drogowego nie stwierdzono występowania drzew kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu. Realizacja inwestycji drogowej nie spowoduje więc potrzeby przeprowadzenia wycinek drzew lub krzaków.

12. ZALECENIA KOŃCOWE

Roboty należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami Prawa Budowlanego i BHP w celu zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa pracownikom pracującym na budowie, jak i użytkownikom drogi.

Z uwagi na lokalny charakter drogi, prowadzenie prac budowlano-drogowych nie powinno powodować większych utrudnień w ruchu pojazdów i pieszych. Większość prac budowlanych prowadzona będzie w sposób połówkowy. W przypadku konieczności całkowitego zamknięcia ruchu w trakcie budowy należy zapewnić możliwość przeprowadzenia objazdów.

Szczególną ostrożność należy zachować podczas robót ziemnych oraz mechanicznego zagęszczania gruntu na odcinkach obecności wodociągu i innych elementów uzbrojenia terenu pod jezdnią tak, aby nie doszło do uszkodzenia bądź rozszczelnienia sieci.

Po wykonaniu przewidzianych robót drogowych należy uporządkować i przywrócić pierwotne funkcje terenom naruszonym w czasie budowy. Powierzchnie nieutwardzone, gdzie istnieje możliwość wykonania zieleni drogowej, powinny zostać wyrównane, pokryte humusem, a następnie obsiane trawą.

13. ROBOTY BRANŻOWE

1) Sieć telekomunikacyjna

W chwili obecnej sieć telekomunikacyjna wzdłuż projektowanego odcinka drogowego występuje jako kablowa linia doziemna. Część istniejących kabli zlokalizowana jest w działkach prywatnych wzdłuż pasa drogowego, lub przechodzi poprzecznie przez drogę.

W związku z projektowaną przebudową drogi gminnej nie stwierdzono występowania kolizji z siecią telekomunikacyjną i nie zachodzi też potrzeba przebudowy istniejących kabli telekomunikacyjnych.

W miejscach przejść poprzecznych pod jezdnią i zjazdami projektuje się założenie rur osłonowych dwudzielnych typu AROT PS, w celu zabezpieczenia istniejących kabli przed uszkodzeniem mechanicznym.

Projektowane rozwiązania techniczne zostały uzgodnione pozytywnie z zarządcą sieci Orange Polska S.A. – pismo nr: 28137/TTISIOU/P/2019 z dnia 12 grudnia 2019 r.

2) Sieć wodociągowa

W obrębie projektowanych robót inwestycyjnych występuje istniejąca sieć wodociągowa Ø 50 mm wraz z przyłączami do odbiorców indywidualnych. Wodociąg zlokalizowany jest w większości poza pasem drogowym, jednak stwierdzono dwa kolidujące odcinki sieci które znajdują się pod konstrukcją nowej jezdni drogowej.

Zaprojektowano przebudowę kolidujących odcinków sieci poprzez umieszczenie rurociągu wzdłuż krawędzi projektowanego pobocza, w odległości min. 0,80m od nawierzchni bitumicznej jezdni.

Zakres przebudowy oznaczony został na planie sytuacyjnym linią przerywaną koloru niebieskiego i obejmuje odcinki długości 41,5m oraz 44,0m (*łącznie 85,50m*). Przebudowę wykonać z użyciem nowych materiałów, kształtek oraz rur PE-RC SDR11 łączonych metodą zgrzewania elektrooporowego.

Projektowane trasy przebieg wodociągu zostały zatwierdzone przez gestorów sieci podczas narady koordynacyjnej ZUDP w dniu 10.12.2019r. protokołem o numerze GK.6630.255.2019

Zakres projektowanych prac uzgodniony został również z zarządcą sieci wodociągowej, tj. Gminą Bargłów Kościelny.

3) Melioracje

W obszarze projektowanej drogi publicznej występuje znaczna ilość istniejących urządzeń melioracji wodnych szczegółowych w postaci sączków, zbieracz drenarskich oraz studni rewizyjnych. Lokalizacje zainwentaryzowanych urządzeń określono na podstawie materiałów archiwalnych znajdujących się w zasobach Nadzoru Wodnego w Augustowie oraz naniesiono kolorem błękitnym na „Planie zagospodarowania terenu” – Rys. nr 1.

W celu ustalenia faktycznego przebiegu urządzeń melioracyjnych w terenie wykonać należy ręczne przekopy kontrolne. Prace prowadzić w sposób nie powodujący uszkodzeń. W przypadku ewentualnych uszkodzeń konieczne jest odtworzenie elementów sieci melioracyjnych celem przywrócenia sprawności do stanu pierwotnego.

W związku z rozbudową jezdni i poszerzeniem korpusu drogowego zachodzi konieczność przebudowy istniejącej studni rewizyjnej $\varnothing 1200$ zlokalizowanej na zbieraczu drenarskim w obszarze km rob. 0+651,60. Przebudowę studni wykonać z użyciem nowych materiałów wraz z przełączeniem istniejącego rurociągu do nowej studni melioracyjnej.

Przebudowa drogi gminnej publicznej Nr 102880B Bargłów Dworny wpłynie pozytywnie na sprawność ruchu samochodowego oraz na wzrost bezpieczeństwa użytkowników poruszających się na tym odcinku drogi.

Sprawdzający:

Projektant: