

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 102875B Dreństwo – Wólka Karwowska”**.

Opracowaniem projektowym objęto odcinek drogi gminnej o długości niespełna 1,0 km. Teren wykorzystany pod budowę - o łącznej powierzchni około 0,4ha - 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 15.03.2021 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. 2016 poz. 124, z późniejszymi zmianami).
- 5). Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. 2020 poz. 1363, z późniejszymi zmianami).
- 6). Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. 2020 poz. 1333, z późniejszymi zmianami).
- 7). Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. 2020 poz. 1606).
- 8). Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych (KEPD). Opracowanie "Transprojekt - Warszawa".
- 9). Inwentaryzacja w terenie i pomiary własne.
- 10). Warunki techniczne Orange Polska Nr pisma: TTISIKU/11866/IB/21
- 11). Protokół z narady koordynacyjnej Nr GK.6630.57.2021 z dnia 30.03.2021 r.
- 12). Uzgodnienia branżowe.

2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Droga gminna, stanowiąca przedmiot dokumentacji projektowej, zalicza się do klasy technicznej „L” - lokalna. Długość drogi objętej opracowaniem wynosi łącznie 977,10m i składa się z dwóch odcinków roboczych:

- W1-W5 długości 604,10 m,
- U1-U5 długości 373,00 m.

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 3,40 ÷ 4,70m. 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 rozsączone 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 1212B Barszcze – Dreństwo – Woznawieś	Powiatowa	Zbiorcza	5,50 m	Bitumiczna

Droga Nr 102867B	-	Gminna	Lokalna	4,00	Bitumiczna / żwirowa
Kroszewo (Bułkowizna)	-				
Wólka Karwowska					

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 rozbudowa dotyczy istniejącej drogi, jej funkcja oraz usytuowanie nie będą miały wpływu na wielkość ruchu drogowego. Niniejsza inwestycja nie będzie miała też 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

6. Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na następujących działkach położonych w obrębach ewidencyjnych:

DREŃSTWO: 297, 298, 342, 80/1, 79/1, 79/13, 79/12, 341/1, 341/4, 81/16, 81/15.

BUŁKOWIZNA: 9/5, 54, 52.

WÓŁKA KARWOWSKA: 121, 1.

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.

Powierzchnie potrącone z poszczególnych działek pod poszerzenie drogi:

Obręb ewidencyjny	Nr działki	Pow. [m ²]	Łączna powierzchnia
Dreństwo	341/1	267	2271
	341/4	189	
	81/16	282	
	81/15	322	
	80/1	762	
	79/1	269	
	79/13	142	
	79/12	38	
Bułkowizna	9/5	52	52
Wólka Karwowska	1	154	154
Łącznie:			2 477,0 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.

W zakresie inwestycji drogowej zlokalizowane są również działki, na których wystąpi czasowe zajęcie terenu, o numerach:

- **342** - Nieruchomość ta stanowi grunty pod wodami powierzchniowymi płynącymi (rów melioracyjny), i znajduje się w zarządzie RZGW w Białymstoku. Zajęcie czasowe nastąpi w celu przebudowy istniejącego korpusu drogowego oraz wykonania nawierzchni bitumicznej jezdni nad istniejącym przepustem.

7. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Początek opracowania zlokalizowany został na powiązaniu z istniejącą nawierzchnią bitumiczną drogi gminnej nr 102867B – Kroszewo – Wólka Karwowska (działka o numerze 297).

Koniec opracowania zlokalizowano na połączeniu z nawierzchnią bitumiczną drogi gminnej w miejscowości Wólka Karwowska (działka o numerze 121).

Rozbudowa i przebudowa drogi gminnej będzie obejmowała:

- wykonanie prac rozbiórkowych;
- wykonanie ewentualnej wymiany gruntów organicznych oraz robót ziemnych;
- wzmocnienie słabego podłoża oraz konstrukcji nasypów drogowych;
- przebudowę i zabezpieczenie podziemnych odcinków sieci uzbrojenia technicznego terenu (telekomunikacja);
- budowę drogi utwardzonej o nawierzchni bitumicznej o szerokości jezdni 4,00÷5,00 m,
- wykonanie normatywnych wlotów skrzyżowań z drogami podporządkowanymi,
- budowa zjazdów indywidualnych i publicznych o nawierzchni bitumicznej do granic pasa drogowego,
- wykonanie odwodnienia jezdni w postaci rowów przydrożnych wraz z przepustami,
- oczyszczenie i pogłębienie istniejących rowów przydrożnych, bez zmiany parametrów technicznych,
- przebudowę istniejących i 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. Dreństwo i Wólka Karwowska 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 szlakurowym z jezdnią o szerokości 4,00 m. Wzdłuż jezdni zostaną wykonane obustronne pobocza szerokości od 0,75 do 1,00 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 10 punktów wierzchołkowych. W powstałe kąty wierzchołkowe zostały wpisane łuki poziome o promieniach z zakresu $R = 30,00 \div 300,00$ 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. Dowiązано 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 0,40÷4,95%. Na wierzchołkach zastosowano łuki pionowe spełniające wymagania obowiązujących przepisów, o promieniach z zakresu $R=400\div3000$ m. W wyniku tych działań uzyskano lokalne obniżenie niwelety max. o 0,29 m oraz podwyższenie niwelety max. o 0,63 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.

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

8. PARAMETRY TECHNICZNE

Na odcinku opracowania projektuje się szlakowy przekrój drogi.

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

9. 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 $h_z=1,4$ m ppt.

Konstrukcja jezdni o nawierzchni bitumicznej – KR1:

- nawierzchnia jednowarstwowa z betonu asfaltowego AC 11S 50/70 lub AC 16S TD 50/70 o grubości 7 cm po zagęszczeniu;
- podbudowa z mieszanki 30% kruszywa łamanego 0/31,5mm - dla KR1 wg WT4/2010 grubości 20 cm;
- zagęszczone podłoże gruntowe, $Is \geq 0,98$.

Konstrukcja jezdni bitumicznej – KR1 + wzmocnienie podłoża:

- nawierzchnia jednowarstwowa z betonu asfaltowego AC 11S 50/70 lub AC 16S TD 50/70 o grubości 7 cm po zagęszczeniu;
- podbudowa z mieszanki 30% kruszywa łamanego 0/31,5mm - dla KR1 wg WT4/2010 grubości 20 cm;
- warstwa gruntu stabilizowanego cementem $R_m=2,5$ MPa - gr. 15 cm zagęszczana mechanicznie;
- warstwa wyrównawcza z kruszywa naturalnego (piasku);
- zagęszczone podłoże gruntowe, $Is \geq 0,98$.

Konstrukcja zjazdów bitumicznych:

- nawierzchnia jednowarstwowa z betonu asfaltowego AC 11S 50/70 lub AC 16S TD 50/70 o grubości 7 cm po zagęszczeniu;
- podbudowa z mieszanki 30% kruszywa łamanego 0/31,5mm grub. 15 cm
- zagęszczone podłoże gruntowe, $Is \geq 0,98$.

Konstrukcja poboczy:

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

Wzmocnienia konstrukcji jezdni zostały przewidziane w lokalizacjach:

- Odcinek I - km rob. 0+495,00 ÷ 0+530,00 - długość 35,0 mb
- Odcinek II - km rob. 0+210,00 ÷ 0+270,00 - długość 60,0 mb.

WARIANTOWE ROZWIĄZANIE KONSTRUKCJI JEZDNI DROGI GMINNEJ:

Konstrukcja jezdni o nawierzchni betonowej – KR1:

- nawierzchnia jednowarstwowa z betonu cementowego C30/37 F150, FT 1, PTV ≥ 60 , MTD $\geq 0,6$ mm o grubości 14 cm po zagęszczeniu;
- podbudowa betonowa z betonu podkładowego C8/10 gr. 10 cm,
- podbudowa z mieszanki 30% kruszywa łamanego 0/31,5mm o grubości 10 cm po zagęszczeniu;
- istniejąca nawierzchnia żwirowa stabilizowana mechanicznie, $Is \geq 0,98$.

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

10. PRZEPUSTY DROGOWE

Na odcinku drogi będącym przedmiotem opracowania, pod jezdnią główną występują istniejące przepusty z rur betonowych średnicy $\varnothing 400\text{mm} \div \varnothing 900\text{mm}$. Zaprojektowano całkowitą przebudowę przepustów betonowych celem dostosowania poszczególnych obiektów do nowych parametrów korpusu drogi gminnej uzyskanych w wyniku rozbudowy.

Istniejący przepust $\varnothing 900\text{ mm}$ na rowie melioracyjnym (działka nr 342) jest w dobrym stanie technicznym i nie podlega przebudowie w ramach niniejszej inwestycji.

Nowe przepusty drogowe pod jezdnią, wykonane zostaną z rur karbowanych PEHD $\varnothing 400\text{ mm}$ klasy SN8, oraz wyposażone w prefabrykowane ścianki czołowe dostosowane do średnicy rur.

Przebudowa przepustów nie wpłynie na zmianę istniejących stosunków wodnych na gruncie.

Lokalizacja i parametry projektowanych przepustów drogowych:

- km rob. 0+062,00 - przepust $\varnothing 400\text{ mm}$, długości 8,00m;
- km rob. 0+300,00 - przepust $\varnothing 400\text{ mm}$, długości 8,50m;
- km rob. 0+546,00 - przepust $\varnothing 400\text{ mm}$, długości 8,00m;
- km rob. 0+160,50 - przepust $\varnothing 400\text{ mm}$, długości 8,00m.

Przepusty należy posadowić na ławie z kruszywa naturalnego 0-32,5mm (pospółki) grubości min. 20cm. W przypadku stwierdzenia występowania gruntów organicznych pod przepustem (torfy i namuły), należy dokonać wymiany gruntów w niezbędnym zakresie.

Podczas prowadzenia prac budowlanych związanych z przebudową przepustów, należy dokonać profilowania dna istniejących cieków wodnych na długości min. 10m od strony dopływu i odpływu. W przypadku stwierdzenia potrzeby skorygowania projektowanych rzędnych, dopuszcza się możliwość zmiany wysokości posadowienia przepustów, poprzez dostosowanie do profilu podłużnego istniejących rowów.

Wloty i wyloty przepustów zostaną zabezpieczone poprzez zamontowanie prefabrykowanych ścianek czołowych, o wymiarach dostosowanych do średnicy wykorzystanej rury karbowanej.

Użycie ścianek czołowych na początku i na końcu przepustów umożliwi podtrzymanie skarp nasypu drogowego, dodatkowe ustabilizowanie stateczności całego przepustu oraz zwiększenie jego zdolności przepływu.

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

Umocnienie z brukowca na szerokości min. 2,50 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.

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.

11. 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. 2019 poz. 2311 z późniejszymi zmianami).

Do wykonania oznakowania pionowego należy stosować znaki i tablice o symbolach, wymiarach i kolorystyce zgodnie z ww. 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.

12. 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 nie zawiera się w zapisach § 3 ust. 1 pkt. 62: drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km. W związku z powyższym inwestycja nie jest zaliczana do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

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 ZRID, do którego inwestor posiadać będzie 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. Wycince podlegać będą wyłącznie zakrzaczenia zlokalizowane w obrębie rowów odwadniających.

13. 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.

14. ROBOTY BRANŻOWE

1) Sieć telekomunikacyjna

W chwili obecnej sieć telekomunikacyjna wzdłuż projektowanego odcinka drogowego występuje jako kablowa linia doziemna. Część istniejących kabli zlokalizowana jest bezpośrednio w drodze, pod istniejącą nawierzchnią zwirową. W związku z projektowaną zmianą szerokości i przebiegu rozpatrywanej drogi zachodzi konieczność przebudowy kabli telekomunikacyjnych poza nawierzchnię utwardzoną jezdni w celu likwidacji zaistniałych kolizji.

W miejscach przejść poprzecznych pod jezdnią i zjazdami projektuje się założenie rur osłonowych w celu zabezpieczenia projektowanych kabli przed uszkodzeniem.

Projektowane prace związane z przebudową kabli telekomunikacyjnych należy wykonać zgodnie z obowiązującymi normami zakładowymi TP S.A. oraz uzgodnieniami, a w szczególności zgodnie z uzyskanymi warunkami technicznymi. Przebudowę należy wykonać zgodnie z branżowym Projektem Wykonawczym Telekomunikacyjnym, wchodzącym w skład dokumentacji projektowej.

Projektowane trasy przebiegu sieci telekomunikacyjnej objęte przebudową zostały uzgodnione pozytywnie na naradzie koordynacyjnej ZUPD nr GK.6630.57.2021 z dnia 30.03.2021 r.

2) Sieć wodociągowa

W obrębie projektowanych robót inwestycyjnych występuje istniejąca sieć wodociągowa Ø 110 mm wraz z przyłączami do odbiorców indywidualnych. Wodociąg zlokalizowany jest w większości poza pasem drogowym.

Rozbudowa przedmiotowej drogi gminnej nr 102875B nie powoduje punktów kolizji oraz potrzeby przebudowy sieci wodociągowej.

3) Melioracje

W obszarze projektowanej drogi publicznej występują istniejące urządzenia 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.

Przebudowa drogi gminnej publicznej Nr 102875B Dreństwo – Wólka Karwowska wpłynie pozytywnie na sprawność ruchu samochodowego oraz na wzrost bezpieczeństwa użytkowników poruszających się na tym odcinku drogi.

Sprawdzający:

Projektant: