

1. PRZEDMIOT I CEL INWESTYCJI

1.1. Zakres przedmiotu zamówienia:

Dokumentacja projektowa została opracowana w związku z planowaną inwestycją: **„Rozbudowa drogi gminnej nr 135503B w miejscowości Popowo, gmina Bargłów Kościelny”**.

Opracowaniem projektowym objęto odcinek drogi gminnej o długości 1,052 km. Teren wykorzystany pod budowę - o łącznej powierzchni około 0,97 ha - 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.
- 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. 1609).
- 8). Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nr WGN.6220.15.2021.PB z dnia 10 lutego 2022 r.
- 9). Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych (KEPD). Opracowanie "Transprojekt - Warszawa".
- 10). Uzgodnienia branżowe.
- 11). Inwentaryzacja w terenie i pomiary własne.

2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Droga gminna, stanowiąca przedmiot dokumentacji projektowej, zalicza się do klasy technicznej „D” - dojazdowa. Długość drogi objętej opracowaniem wynosi łącznie 1,052 km i składa się z jednego odcinka roboczego oznaczonego punktami wierzchołkowymi W1-W16.

Projektowany odcinek trasy przebiega w większości przez teren zabudowy siedliskowej oraz częściowo przez tereny uprawne wykorzystywane do produkcji rolniczej.

Na drodze nie ma w chwili obecnej zastosowanego oznakowania pionowego oraz innych elementów bezpieczeństwa ruchu. Droga w obszarze opracowania posiada nawierzchnię żwirową bądź gruntową o zmiennej szerokości 3,00 ÷ 4,10m. 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 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 oraz studni rewizyjnych.

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 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:

Nazwa drogi	Klasa drogi	Kategoria techniczna	Szerokość jezdni	Rodzaj nawierzchni
Droga Nr 1210B Pomiany – Popowo – Rumiejki	Powiatowa	Zbiorcza	5,50 m	Bitumiczna
Drogi wewnętrzne na działkach ewid. 251, 250, 249, 248, 257, 261.	Gminna	Wewnętrzna	3,50	Gruntowa lub żwirowa

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

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

POPOWO: 255, 135, 254, 132, 29, 251, 19, 248, 249, 287, 250, 24, 252, 28, 92/1, 92/2, 95/1, 58, 59, 64, 65/2, 256, 259.

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
Popowo	135	55	3 167
	132	729	
	29	312	
	19	131	
	287	261	
	24	170	
	287	76	
	28	94	
	92/1	165	
	92/2	198	
	58	43	
	95/1	119	
	59	260	
	64	100	
	65/2	454	
Łącznie:			3 166,2 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 użytki drogowe 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:

- **259** – *Własność: Powiat Augustowski.* Nieruchomość stanowi pas drogi powiatowej i znajduje się w zarządzie PZD Augustów. Zajęcie czasowe nastąpi w celu budowy skrzyżowania drogowego oraz połączenia nawierzchni bitumicznych.
- **29/2** – *Własność prywatna: Jarosław Anastazy Dobrydno.* Nieruchomość użytkowna rolniczo. Zajęcie czasowe nastąpi w celu przebudowy istniejącego przepustu melioracyjnego oraz profilowania skarp rowu.

6. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Początek opracowania zlokalizowany został na powiązaniu z nawierzchnią bitumiczną zrealizowaną w ramach I etapu inwestycji (działka o numerze 255).

Koniec opracowania zlokalizowano na skrzyżowaniu z drogą powiatową Nr 1210B o nawierzchni bitumicznej, przebiegającą przez miejscowość Popowo (działka o numerze 259).

Rozbudowa drogi gminnej będzie obejmowała:

- wykonanie prac rozbiórkowych i przygotowawczych;
- wykonanie robót ziemnych;
- wzmocnienie słabego podłoża oraz konstrukcji nasypów drogowych;
- przebudowę i zabezpieczenie podziemnych odcinków sieci uzbrojenia technicznego terenu (telekomunikacja);
- przebudowę istniejącego przepustu drogowego,
- budowę drogi utwardzonej o nawierzchni bitumicznej o szerokości jezdni 4,00-5,00 m,
- wykonanie normatywnych wlotów skrzyżowań z drogami podporządkowanymi,
- budowę mijanek o długości całkowitej min. 25,00m
- budowę 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,
- budowę poboczy drogowych szerokości min. 1,00 m o nawierzchni z mieszanki kruszywa łamanego,
- wykonanie oznakowania pionowego,
- wykonanie elementów BRD w zakresie stalowych barier energochłonnych zlokalizowanych w obszarze przepustu,
- uporządkowanie terenów przyległych.

Układ komunikacyjny

Przebieg projektowanego odcinka drogi gminnej w msc. Popowo został wyznaczony w taki sposób, aby w optymalnie wykorzystać istniejący pas drogowy oraz ograniczyć ilość terenu do pozyskania pod poszerzenia.

Na obszarze przebiegającym przez tereny rolnicze zaprojektowano drogę o przekroju szlakurowym z jezdnią o szerokości 4,00÷5,00 m wraz z mijankami i lokalnymi poszerzeniami. Wzdłuż jezdni zostaną wykonane obustronne pobocza szerokości od 1,00 do 1,25 m oraz wyprofilowane odcinki rowów drogowych na potrzeby odwodnienia jezdni.

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

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 i zastosowanie przechyłek.

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

Przebieg drogi w planie określony został przez 16 punktów wierzchołkowych. W powstałe kąty wierzchołkowe zostały wpisane łuki poziome o promieniach z zakresu $R = 30,00 \div 200,00$ 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 0,30÷4,30%. Na wierzchołkach zastosowano łuki pionowe spełniające wymagania obowiązujących przepisów, o promieniach z zakresu $R=300\div2000$ m. W wyniku tych działań uzyskano lokalne obniżenie niwelety max. o 0,08 m oraz podwyższenie niwelety max. o 0,40 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 jednowarstwowej grubości 7 cm 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 400 mm, 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.

Istniejący przepust betonowy zlokalizowany w ciągu drogi został przewidziany do rozbiórki. Projektuje się przebudowę ww. przepustu oraz dostosowanie do nowych wymiarów korpusu drogowego.

7. PARAMETRY TECHNICZNE

Na odcinku opracowania projektuje się szlakowy przekrój drogi.

- | | |
|---|--------------------------------|
| ▪ <i>Klasa projektowanej drogi</i> | – D; |
| ▪ <i>Kategoria ruchu</i> | – KR1; |
| ▪ <i>Prędkość projektowa</i> | – $V_p = 30 \text{ km/h}$; |
| ▪ <i>Szerokość jezdni</i> | – $4,00 \div 5,00 \text{ m}$; |
| ▪ <i>Szerokość poboczy</i> | – $1,00 \div 1,25 \text{ m}$; |
| ▪ <i>Szerokość mijanek</i> | – $1,00 \text{ m}$ |
| ▪ <i>Spadek poprzeczny jezdni</i> | – $2,0 \%$ daszkowy; |
| ▪ <i>Spadek poprzeczny poboczy</i> | – $7,0 \%$ od krawędzi jezdni, |
| ▪ <i>Pochylenie skarp i przeciwskaarp</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 $h_z = 1,4$ m ppt.

Konstrukcja jezdni o nawierzchni bitumicznej – KR1:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S 50/70 grubości 4 cm;
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W 50/70 grubości 5 cm;
- podbudowa z mieszanki 30% kruszywa łamanego 0/31,5mm
- dla KR1 grubości 20 cm;
- zagęszczone podłoże gruntowe, $I_s \geq 0,98$.

Konstrukcja zjazdów bitumicznych:

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

Konstrukcja poboczy:

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

9. PRZEPUSTY DROGOWE

Na odcinku drogi będącym przedmiotem opracowania, pod jezdnią główną występuje istniejący przepust z rur betonowych średnicy $\varnothing 800$ mm. Zaprojektowano całkowitą przebudowę przepustu betonowego celem dostosowania obiektu do nowych parametrów korpusu drogi gminnej uzyskanych w wyniku rozbudowy.

Nowy przepust drogowy pod jezdnią, wykonany zostanie z rur karbowanych PEHD $\varnothing 800$ klasy SN8 oraz wyposażony w prefabrykowane ścianki czołowe dostosowane do średnicy rury.

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

Lokalizacja i parametry projektowanego przepustu drogowego:

- km rob. 0+263,50 - przepust PEHD $\varnothing 800$, długości całkowitej 13,00m – przebudowa istniejącego przepustu
- km rob. 0+404,00 - przepust PEHD $\varnothing 400$, długości całkowitej 8,00m – budowa nowego przepustu drogowego
- km rob. 0+897,50 - przepust PEHD $\varnothing 400$, długości całkowitej 8,00m – budowa nowego przepustu drogowego

Przepusty należy posadzić 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 przepustu, 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 przepustu, poprzez dostosowanie do profilu podłużnego istniejących rowów.

Wlot i wylot przepustu zostanie zabezpieczony poprzez zamontowanie prefabrykowanych ścianek czołowych, o wymiarach dostosowanych do średnicy wykorzystanej rury karbowanej.

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

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

Umocnienie należy wykonywać na szerokości min. 2,50/3,50 m z zastosowaniem płyt ażurowych 60x40x8 cm układanych na warstwie chudego betonu o gr. 15 cm. Do wypełnienia wolnych przestrzeni w płytach bet. należy stosować grys lub kruszywo płukane o drobnych frakcjach.

Lokalizację przepustów przedstawiono na planie sytuacyjnym – Rys. nr 1. Rozwiązania techniczne obrazujące technologię wykonania przepustu zostały przedstawione i opisane w części graficznej – Rys. nr 4.

Na czas budowy przepustu 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. 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.

Elementy bezpieczeństwa ruchu:

W celu zabezpieczenia użytkowników ruchu samochodowego projektuje się bariery energochłonne typu N2W4 na odcinku występowania wysokich skarp nasypu drogowego w obszarze przepustu. Bariery zabezpieczające należy wykonać na odcinkach:

- lewa str. jezdni, km rob. 0+259,60÷269,60 na odcinku dł. 10,0 mb.
- prawa str. jezdni, km rob. 0+253,60÷0+269,60 na odcinku dł. 16,0 mb.

Parametry techniczne barier energochłonnych:

- | | |
|----------------------------------|----------|
| – poziom powstrzymywania | - N2, |
| – szerokość pracująca | - W4, |
| – rozstaw słupków | - 2,0 m, |
| – poziom intensywności zderzenia | - ASI-A. |

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

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.

Na potrzeby projektu została wydana Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia nr WGN.6220.15.2021.PB z dnia 10 lutego 2022 r. stwierdzająca brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla tegoż przedsięwzięcia. W wyniku przeprowadzonego postępowania poprzedzającego wydanie „Decyzji środowiskowej” ustalono, iż planowane przedsięwzięcie nie będzie uciążliwe dla środowiska i zdrowia ludzi, będzie spełniać wymagania z zakresu ochrony środowiska oraz wymagania sanitarne i zdrowotne określone obowiązującymi przepisami prawa.

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, chwastami polnymi oraz przez nieliczne drzewa.

Realizacja inwestycji przewiduje usunięcie drzew i krzaków rosnących w granicach pasa drogowego i kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu. Łącznie do wycinki przewiduje się 39 sztuk drzew, o średnicach pnia z zakresu 10-65 cm.

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

Istniejąca sieć telekomunikacyjna zlokalizowana jest wyłącznie wzdłuż odcinka drogi powiatowej 1210B i występuje jako kablowa linia doziemna. Z uwagi na brak występowania punktów kolizji z projektowanym odcinkiem drogi gminnej, nie zachodzi potrzeba przebudowy kabli telekomunikacyjnych poza nawierzchnię utwardzoną jezdni.

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

2) Sieć wodociągowa

W obrębie projektowanych robót inwestycyjnych występuje istniejąca sieć wodociągowa Ø 90 mm wraz z przyłączami do odbiorców indywidualnych. Wodociąg zlokalizowany jest w większości poza pasem drogowym, jednak miejscowo występują też odcinki sieci, które znajdują się pod konstrukcją nowej jezdni drogowej.

Rozbudowa przedmiotowej drogi gminnej nr 135501B nie powoduje stref kolizji oraz potrzeby przebudowy sieci wodociągowej.

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

3) Melioracje

W obszarze projektowanej gminnej drogi publicznej mogą występować istniejące urządzenia melioracji wodnych szczegółowych w postaci sączków, zbieracz drenarskich oraz studni rewizyjnych.

Prace prowadzić w sposób nie powodujący uszkodzeń. W przypadku ewentualnych uszkodzeń konieczne jest odtworzenie elementów sieci melioracyjnych celem przywrócenia sprawności do stanu pierwotnego.

Rozbudowa drogi gminnej w miejscowości Popowo, gmina Bargłów Kościelny wpłynie pozytywnie na sprawność ruchu samochodowego oraz na wzrost bezpieczeństwa użytkowników poruszających się na tym odcinku drogi.

Sprawdzający:

Projektant: