

OPIS TECHNICZNY

1. PRZEDMIOT I CEL INWESTYCJI

Niniejszy projekt budowlany ma na celu określenie szczegółowego sposobu i zakresu wykonania przebudowy drogi gminnej (bez numeru) Kłyzówka – Runice – Drohiczyn w km 0+080 – 0+580 (w km rob. 0+000 – 0+500), etap III przez ustalenie: przebiegu projektowanej osi drogi w planie sytuacyjnym, niwelety w profilu podłużnym, ustalenie technologii przebudowy nawierzchni (*ustalenie konstrukcji nawierzchni*), ustalenie sposobu oznakowania pionowego i poziomego po przebudowie oraz określenie ilości robót do wykonania. Jednocześnie dokumentacja niniejsza wraz z przedmiarem robót i szczegółowymi specyfikacjami technicznymi wykonania i odbioru robót (*SSTWiOR*) będzie stanowiła podstawę do przeprowadzenia przetargu publicznego w celu wyłonienia wykonawcy oraz szczegółowego określenia warunków wykonania i odbioru robót.

Celem opracowania jest przebudowa drogi gminnej (bez numeru) Kłyzówka – Runice – Drohiczyn w km 0+080 – 0+580 (w km rob. 0+000 – 0+500), etap III.

Na przedmiotowej drodze planuje się:

- wykonanie nawierzchni bitumicznej z masy mineralno-asfaltowej gr. 4cm – warstwa ścieralna - AC 11S lub AC 16S, szer. 5,00m,
- wykonanie nawierzchni bitumicznej z masy mineralno-asfaltowej gr. 4cm – warstwa wiążąca - AC 16W, szer. 5,00m + odsadzki,
- wykonanie warstwy odcinającej z piasku gr. 20cm,
- wykonanie podbudowy z kruszywa naturalnego z dodatkiem 35% łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 30cm (10+20cm),
- wykonanie poboczy z kruszywa naturalnego z dodatkiem 35% łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 10cm, szer. 0,75m,
- wykonanie zjazdów z kruszywa naturalnego z dodatkiem 35% łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 10cm, szer. zmienna - dostosowana do potrzeb właścicieli działek,
- ustawienie barier energochłonnych przy przepustach poprzecznych pod drogą,
- remont istniejących przepustów poprzecznych pod drogą Ø 80cm i 2x Ø 100cm oraz rur fi 40cm pod zjazdami, w rozumieniu art. 3 pkt 8 ustawy Prawo Budowlane z dnia 8 marca 2016 r. Dz.U. 2016 poz. 290 oraz art. 29 pkt 2 ustęp 1. W związku z remontem nie dojdzie do radykalnej zmiany istniejących parametrów obiektu.
- odwodnienie projektuje się poprzez powierzchniowy spływ wody do przydrożnych istniejących rowów - do oczyszczenia z namułu (przywrócenie do stanu pierwotnego) oraz istniejących przepustów poprzecznych pod drogą.

Ze względu na wąski pas drogowy zaprojektowano jezdnię szerokości 5,00m. Zgodnie z rozporządzeniem szerokość pasa ruchu dla drogi klasy L powinna wynosić 2,75m, jednak w uzasadnionych przypadkach może być zmniejszona o 0,25m.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA ORAZ STAN PRAWNY

Projekt budowlany przebudowy drogi gminnej (bez numeru) Kłyzówka – Runice – Drohiczyn w km 0+080 – 0+580 (w km rob. 0+000 – 0+500), etap III opracowano na zlecenie Gminy Drohiczyn, która pełni rolę zarządcy i będzie także Inwestorem w/w inwestycji.

Projekt opracowano na podstawie:

- mapy sytuacyjno – wysokościowe (*skala 1:500*),
- pomiarów sytuacyjnych wykonanych przez jednostkę projektującą,
- inwentaryzacji stanu istniejącego zagospodarowania terenu,
- inwentaryzacji istniejącej nawierzchni,
- ustaleń uzyskanych od Zamawiającego w zakresie technologii oraz zakresu przebudowy,
- ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2017r. poz 1332 z późniejszymi zmianami),

- Rozporządzenia M. T. i G. M. z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz.U.2016.0.124 z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie. /Dz.U. 2000 nr 63,poz.735 ze zmianami/,
- Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych GDDKiA Warszawa 1997 r.
- ustaleń w zakresie warunków gruntowo – wodnych podłoża,
- uzgodnień branżowych z zarządcami istniejących sieci technicznych,
- MPZP,
- obowiązujących norm i przepisów prawnych,

Inwestycja zlokalizowana jest na działkach:

obwód Kłyzówka, gmina Drohiczyn:

Nr: 283; 152/2; 146/2; 145/2; 144/2; 189/2; 143/2; 142/2; 188/2; 130/3; 187/2; 140/3; 138/2; 137/2; 136/2; 180/2; 186/4.

o łącznej powierzchni około 0,55ha.

3. STAN ISTNIEJĄCY

3.1 Dane ogólne

Inwestycja swoim zasięgiem obejmuje teren miejscowości Kłyzówka. Teren przyległy do drogi wykorzystywany jest rolniczo, przebiega przez obszar niezabudowany m. Kłyzówka.

Istniejąca droga gminna (bez numeru) Kłyzówka – Runice – Drohiczyn w km 0+080 – 0+580 (w km rob. 0+000 – 0+500), etap III posiada przekrój trasowy jedno-jezdniowy o szer. jezdni 3,00 - 5,00m, klasa drogi L. Nawierzchnia żwirowa w stanie złym.

Wzdłuż przebudowywanej drogi znajdują się indywidualne zjazdy na działki o nawierzchni żwirowej.

Lokalizacja w/w inwestycji przedstawiona została na planie orientacyjnym oraz mapie zasadniczej w skali 1:500. Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmuje przebudowę drogi gminnej (bez numeru) Kłyzówka – Runice – Drohiczyn w km 0+080 – 0+580 (w km rob. 0+000 – 0+500), etap III, gm. Drohiczyn, powiat siemiatycki, woj. podlaskie.

3.2 Przebieg jezdni

W/w droga przebiega przez teren niezabudowany - grunty rolne.

Początek projektowanej nawierzchni położony jest na osi drogi gminnej - nawiązanie do istniejącej nawierzchni bitumicznej.

Koniec opracowania położony jest na osi drogi gminnej – na wysokości działki Nr 180.

Nawierzchnię jezdni i poboczy wysokościowo dowiązano do istniejącej nawierzchni i zjazdów.

3.3 Przekroje normalne

Droga gminna posiada przekrój trasowy jedno-jezdniowy o szer. jezdni 3,00 - 5,00m, klasa drogi L. Nawierzchnia żwirowa w stanie złym. Klasa drogi gminnej – L.

Wzdłuż przebudowywanej drogi znajdują się pobocza i indywidualne zjazdy na działki o nawierzchni żwirowej.

3.4 Uzbrojenie techniczne

Teren, na którym położona jest w/w droga gminna uzbrojony jest w linię wodociągową oraz światłowód. Uzbrojenie istniejące zostało pokolorowane na planie sytuacyjnym projektu zagospodarowania terenu. Uzbrojenie istniejące zostało pokolorowane na planie sytuacyjnym projektu zagospodarowania terenu.

3.5 Badania geotechniczne

Założeniem projektu jest wzmocnienie konstrukcji jezdni z wykorzystaniem jako podbudowy istniejącej nawierzchni żwirowej, poprzez wyprofilowanie i wzmocnienie warstwą odcinającą z piasku oraz kruszywem naturalnym z dodatkiem 35% łamanego oraz wykonanie warstwy wiążącej i ścieralnej.

Wykonano uproszczone rozeznanie gruntowe poprzez odkrywki w rejonie poboczy istniejących nawierzchni, poziom wody ustalono przez wywiad i obserwacje.

Z wykonanych analiz wynika, że na odcinku przewidzianym do przebudowy podłoże może być zaliczane do grupy nośności G1. Grunty w strefie przebudowywanego odcinka drogi są piaszczyste a poziom wód gruntowych zalega na głębokości około 2,00m.

Przyjęto kategorię ruchu KR-1.

3.6 Stan techniczny

Na przebudowywanym odcinku drogi gminnej istnieje nawierzchnia żwirowa o szerokości 3,00 - 5,00m z licznymi nierównościami w stanie złym powodującymi utrudnienia w ruchu. Nawierzchnia żwirowa posiada dostateczną nośność dla przeniesienia istniejącego obciążenia ruchem, ale nie ma właściwego profilu poprzecznego i podłużnego co utrudnia odwodnienie korony drogi i obniża komfort przejazdu ze względu na stan nawierzchni, wymagający częstych prac utrzymaniowych.

Przebieg jezdni żwirowej jest nieuporządkowany i wymaga wyznaczenia odcinków prostych i wpisania w ich załamanie łuków kołowych.

Obecnie droga posiada niedostateczne oznakowanie pionowe.

3.7 Odwodnienie

Odwodnienie odbywa się poprzez powierzchniowy spływ wód do istniejących przydrożnych rowów i przepustów.

3.8 Obiekty inżynierskie

Na przebudowywanym odcinku drogi gminnej znajdują się nst. przepusty:

- przepust 2xØ100cm w stanie złym.
- przepust Ø80cm w stanie złym.

3.9 Warunki ruchowe

Warunki ruchowe utrudnione w związku z występowaniem zastoisk wodnych na drodze. Ruch pieszy obecnie odbywa się poboczami drogi jak również drogą.

4. STAN PROJEKTOWANY

4.1 Cel

Na przedmiotowej drodze planuje się:

- wykonanie nawierzchni bitumicznej z masy mineralno-asfaltowej gr. 4cm – warstwa ścieralna - AC 11S lub AC 16S, szer. 5,00m,
- wykonanie nawierzchni bitumicznej z masy mineralno-asfaltowej gr. 4cm – warstwa wiążąca - AC 16W, szer. 5,00m + odsadzki,
- wykonanie warstwy odcinającej z piasku gr. 20cm,
- wykonanie podbudowy z kruszywa naturalnego z dodatkiem 35% łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 30cm (10+20cm),
- wykonanie poboczy z kruszywa naturalnego z dodatkiem 35% łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 10cm, szer. 0,75m,
- wykonanie zjazdów z kruszywa naturalnego z dodatkiem 35% łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 10cm, szer. zmienna - dostosowana do potrzeb właścicieli działek,
- ustawienie barier energochłonnych przy przepustach poprzecznych pod drogą,
- remont istniejących przepustów poprzecznych pod drogą Ø 80cm i 2x Ø 100cm oraz rur fi 40cm pod zjazdami, w rozumieniu art. 3 pkt 8 ustawy Prawo Budowlane z dnia 8

marca 2016 r. Dz.U. 2016 poz. 290 oraz art. 29 pkt 2 ustęp 1. W związku z remontem nie dojdzie do radykalnej zmiany istniejących parametrów obiektu.

- odwodnienie projektuje się poprzez powierzchniowy spływ wody do przydrożnych istniejących rowów - do oczyszczenia z namułu (przywrócenie do stanu pierwotnego) oraz istniejących przepustów poprzecznych pod drogą.

4.2 Przebieg trasy

Przebudowa w/w drogi gminnej nie ma wpływu na zmianę długości i kilometrażu ewidencyjnego.

Początek i koniec projektowanego odcinka dowiązано wysokościowo do istniejącej nawierzchni oraz lokalnych warunków terenowych.

Korektę niwelety drogi dokonano w ten sposób, aby zapewnić odpowiednie spadki podłużne i poprzeczne oraz w celu uzyskania płynności niwelety i odprowadzenia wód opadowych z powierzchni drogi, powierzchniowo do istniejących przepustów oraz przydrożnych rowów.

Niweleta w/w odcinka drogi została zaprojektowana ze spadkiem „łamanym” z uwzględnieniem warunków miejscowych.

4.3 Skrzyżowania

Brak.

4.4 Dostępność drogi

Wjazdy na działki wg projektu zagospodarowania terenu.

4.5 Projektowane elementy ulicy związane z bezpieczeństwem

Po wykonaniu przebudowy, oznakowanie pionowe ulegnie zmianie – projekt stałej organizacji ruchu drogowego.

Do oznakowania pionowego należy zastosować tablice znaków o wielkości średniej z folią odblaskową min. - I i II generacji.

W celu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu pieszego projektuje się:

- ustawienie barier energochłonnych przy przepustach poprzecznych pod drogą - dł. 12,00m po str. lewej i prawej.

4.6 Projektowane przekroje normalne

Na przekrojach normalnych - konstrukcyjnych w/w odcinka drogi gminnej pokazano szerokości i spadki poprzeczne oraz konstrukcję jezdni.

Na projektowanym odcinku na prostej droga będzie posiadała przekrój daszkowy z zastosowaniem spadków poprzecznych wynoszących 2 % i skierowanych w kierunkach krawędzi jezdni. Na łukach wg. normatywu.

Projektowane pobocza należy wykonać z pochyleniem poprzecznym wynoszącym po 8% skierowanym w kierunku rowu lub skarpy.

Po rozbudowie parametry techniczne drogi będą wynosić:

- Klasa drogi - droga gminna klasy L
- $V_p = 30-40$ km/h, Obciążenie ruchem – KR1.
- długość proj. odcinka drogi – 500,00m

Przekroje normalne:

- odcinek szlakowy
- szerokość pasa ruchu – 2,50m
- szerokość pobocza str. L i P – 0,75m,
- spadek poprzeczny jezdni i poboczy jak wyżej.

4.7 Projektowane konstrukcje nawierzchni

Jezdnia – drogi klasy L:

- nawierzchnia bitumiczna z masy mineralno-asfaltowej gr. 4cm – warstwa ścieralna
- nawierzchnia bitumiczna z masy mineralno-asfaltowej gr. 4cm – warstwa wiążąca
- podbudowa z kruszywa naturalnego z dodatkiem 35% łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 30cm (10+20cm) w miejscu poszerzenia istniejącej nawierzchni
- warstwa odcinająca z piasku gr. 20cm.

Pobocza

- kruszywo naturalne z dodatkiem 35% łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 10cm, szer. 0,75m,

Wjazdy żwirowe:

- kruszywo naturalne z dodatkiem 35% łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 10cm, szer. zmienna dostosowana do potrzeb właścicieli działek.

4.8 Odwodnienie

Odwodnienie projektuje się poprzez powierzchniowy spływ wody do przydrożnych istniejących rowów - do oczyszczenia z namułu (przywrócenie do stanu pierwotnego) oraz istniejących przepustów poprzecznych pod drogą.

4.9 Obiekty inżynijne

Na przebudowywanym odcinku drogi gminnej znajdują się nst. przepusty:

- przepust 2xØ100cm w stanie złym do remontu
- przepust Ø80cm w stanie złym do remontu

4.10 Kolidujące uzbrojenie

Istniejąca armatura na sieci wodociągowej:

Wymaga regulacji pod względem wysokościowym. Regulację należy przeprowadzić pod nadzorem służb użytkowników w/w sieci. W przypadku uszkodzenia należy uszkodzony element wymienić (np. zasuwą). Roboty budowlane należy wykonać zgodnie z uzgodnieniem.

Telekomunikacja – sieć światłowodowa we władaniu gminy Drohiczyn:

- zachować minimum 0,7m przykrycia sieci światłowodowej,
- w przypadku braku wymaganej głębokości urządzeń należy wykonać ich regulację,
- zagęszczenie gruntu wykonać w taki sposób, aby nie uszkodzić urządzeń,
- przejścia linii pod drogą i pod zjazdami należy zabezpieczyć rurami dwudzielnymi A58 PS.

4.11 Gospodarka zielenią

Należy wykonać wycinkę krzaków, nawisających gałęzi drzew nad krawędzią jezdni oraz wykonać karczowanie karp. Odstęp pomiędzy koronami drzew powinien mieć szerokość co najmniej 6,00m, zachowany do wysokości 4,70m od nawierzchni jezdni.

Ziemia urodzajna (humus) zostanie zdjęta oddzielnie i zhałdowana w miejsce wskazane przez Inwestora do późniejszego wykorzystania.

5. ROZBÓRKI

Projekt przewiduje prace rozbiórkowe:

- rozbiórka nawierzchni bitumicznej P.T.

- rozbiórka istniejących przepustów poprzecznych pod drogą i istniejących przepustów pod zjazdami.

Grunt uzyskany z wykopów oraz materiał z rozbiórki zostanie odwieziony na odkład w miejsce składowania uzgodnione z Inspektorem Nadzoru i Inwestorem.

6. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI

Wg przedmiaru robót.

7. ZGODNOŚĆ Z MIEJSCOWYM PLANEM ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

Dla projektowanej inwestycji nie zostaną przekroczone normy hałasu w związku z czym nie zachodzi potrzeba stosowania rozwiązań niwelujących hałas.

Obszar oddziaływania obiektu ograniczy się do granic działek do których Inwestor posiada prawo własności.

8. TERENY CHRONIONE

Inwestycja nie znajduje się w strefie podlegającej ochronie Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Inwestycja znajduje się poza obszarem strefy chronionego krajobrazu oraz poza obszarem chronionym Natura 2000.

Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje oddziaływania na siedliska i gatunki chronione, ze względu na jego charakter tzn. funkcja drogi publicznej. Ewentualne oddziaływanie ograniczy się do obszaru objętego granicami działek.

9. TERENY GÓRNICZE

Nie występują.

10. OCHRONA ŚRODOWISKA

Przebudowa w/w drogi będzie miała pozytywny wpływ na środowisko. Zdecydowanie poprawi się komfort i bezpieczeństwo ruchu pieszego i mechanicznego oraz odprowadzenie wód opadowych.

Wykonanie nawierzchni bitumicznej zmniejszy poziom wibracji, hałasu i zapylenia, które są szkodliwe dla zdrowia człowieka oraz dla jakości środowiska, nie pogarszając walorów estetycznych środowiska.

Planowana inwestycja polegająca na podniesieniu parametrów technicznych i eksploatacyjnych wpłynie na polepszenie komfortu jazdy, zwiększy bezpieczeństwo wszystkich użytkowników drogi oraz poprawi odprowadzenie wód opadowych.

Dostosowując się do wymogów ochrony środowiska projekt przewiduje:

- w całym przedsięwzięciu zastosowanie materiałów dopuszczonych do stosowania w budownictwie na podstawie odpowiednich atestów lub deklaracji zgodności z obowiązującymi normami,
- wyprofilowanie nawierzchni w sposób zapewniający odprowadzenie wód opadowych.

11. INFORMACJA O PLANIE BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

Oddzielne opracowanie (Informacja o planie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia).

Do sporządzenia lub zapewnienia sporządzenia Planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia podczas wykonywania robót zobowiązany jest kierownik budowy zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23. 06. 2003 r. (Dz. U. 2003 nr 120 poz. 1126 z późn. zm.)

Projektowana przebudowa nie stwarza szczególnego zagrożenia dla pracowników wykonawcy i osób postronnych przy przestrzeganiu zasad ujętych w powszechnie obowiązujących przepisach bhp.

Wytyczne do sporządzania planu Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia

Przy sporządzaniu planu BIOZ należy kierować się obowiązującymi warunkami technicznymi prowadzenia robót, przepisami bhp, p.poż. a w szczególności :

1. Rozporządzenie Ministrów oraz Administracji Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 10.02.1977 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu robót drogowych i mostowych (Dz. U. Nr 7, poz. 30),
2. Rozporządzenie Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy pracowników zatrudnionych przy ręcznym dźwiganiu i przenoszeniu ciężarów (Dz. U. z dnia 23 kwietnia 1953 r.),
3. Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 28 maja 1996 r. w sprawie szczegółowych zasad szkolenia w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. Nr 62, poz. 285),
4. Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. Nr 129, poz. 844).

INFORMACJA DO PLANU BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

W związku z tym, iż w/w przebudowa drogi gminnej (bez numeru) Kłyzówka – Runice – Drohiczyn w km 0+080 – 0+580 (w km rob. 0+000 – 0+500), etap III nie stwarza szczególnie wysokiego ryzyka powstania zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi, a w szczególności przysypania ziemią w głębokich wykopach czy upadku z dużej wysokości, przy pracach nie występują działania substancji chemicznych lub czynników biologicznych zagrażających życiu i zdrowiu ludzi, prowadzone prace nie stwarzają zagrożenia promieniowaniem jonizującym, prace nie są prowadzone pod ziemią czy wodą lub przy użyciu materiałów wybuchowych itp. zrezygnowano ze szczegółowego opisu przeciwdziałania tym zagrożeniom.

Do najważniejszych zagrożeń występujących podczas prowadzenia robót drogowych można zaliczyć:

- nadmierne zapylenie,
- złe warunki atmosferyczne,
- nadmierne natężenie hałasu,
- dźwiganie i przemieszczanie ciężarów,
- prace pod ruchem,
- niebezpieczeństwo urazu, zranienie przy pracy ze sprzętem do robót ziemnych i drogowych.

Sposób eliminowania zagrożeń:

- prawidłowe użytkowanie odzieży ochronnej,
- stosowanie środków i sprzętu ochrony osobistej,
- używanie odzieży i obuwia roboczego,
- znajomość i stosowanie się pracowników do przepisów BHP,
- odpowiednie oznakowanie prowadzonych robót,
- znajomość strefy zagrożenia podczas pracy sprzętem.

Na czas wykonywania robót w pasie drogowym wykonawca powinien opracować projekt czasowej organizacji ruchu, który będzie podstawą oznakowania drogi w czasie realizacji robót budowy i jednocześnie oznaczeniem i zabezpieczeniem odcinka wykonywanych robót na drodze.

12. OPRACOWANIE GEODEZYJNE

Jako reperów roboczych użyto wysokości:

- hydrant na początku opracowania po stronie lewej o wys. 137,88m,

13. STAN TERENOWO – PRAWNY

Inwestycja zlokalizowana jest na działkach:

obręb Kłyzówka, gmina Drohiczyn:

Nr: 283; 152/2; 146/2; 145/2; 144/2; 189/2; 143/2; 142/2; 188/2; 130/3; 187/2; 140/3; 138/2; 137/2; 136/2; 180/2; 186/4.

14. PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

Oddzielne opracowanie.

15. DOSTĘPNOŚĆ OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH

Zaprojektowana droga nie ogranicza dostępności osobom niepełnosprawnym. Wykonanie utwardzonej i równej nawierzchni pozwoli osobom na wózkach i z ograniczoną zdolnością ruchową na swobodne i bezpieczne poruszanie się.

16. OBSZAR ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU

Przedsięwzięcie nie stanowi zagrożenia dla jakości wód, gruntów oraz klimatu akustycznego.

Przedsięwzięcie nie narusza interesów osób trzecich.

Obszar oddziaływania obiektu mieści się w całości na działkach, na których został zaprojektowany. Nie przewiduje się negatywnego oddziaływania obiektu na działki sąsiednie. Nie wystąpią też bezpośrednie oddziaływania przedsięwzięcia na dobra kultury, stanowiska archeologiczne lub zasługujące na wyeksponowane punkty widokowe, gdyż takie obiekty nie występują w obrębie pasa drogowego i jego bezpośrednim sąsiedztwie.

17. Wytyczne realizacyjne

Wykonawca jest zobowiązany do zabezpieczenia placu budowy, utrzymania ruchu pieszych oraz wykonania i utrzymania oznakowania robót, w okresie od rozpoczęcia do odbioru końcowego robót. Na czas prowadzenia robót Wykonawca zainstaluje i będzie obsługiwał urządzenia zabezpieczające ruch (zapory, znaki, itp.) zapory zostaną wyposażone w żółte światła pulsacyjne, znaki drogowe wykonane z folii odblaskowej. Koszt oznakowania i zabezpieczenia budowy pokrywa Wykonawca. Wykonawca odpowiada za oznakowanie i bezpieczeństwo ruchu na odcinku prowadzonych robót oraz za stan oznakowania ewentualnego objazdu. Ponadto przed przystąpieniem do robót wykonawczych ogłosi publicznie na 7 dni wcześniej o terminie ich rozpoczęcia. Za uszkodzenia i wypadki związane z nieprawidłowym oznakowaniem i prowadzeniem robót odpowiedzialność ponosi Wykonawca robót.

18. UZGODNIENIA

W związku z przebudową drogi zostały przeprowadzone uzgodnienia:

- Zakład Wodociągów i Kanalizacji w Drohiczynie,
- Urząd Gminy w Drohiczynie.

Wszystkie uwagi zawarte w uzgodnieniach z administratorami urządzeń obcych w pasie drogowym zostały uwzględnione w dokumentacji.