

OPIS TECHNICZNY

PRZEBUDOWA Z ROZBUDOWĄ DROGI POWIATOWEJ NR 1841B NA ODCINKU GRANICA GMINY – STARE BAJKI – WYSZOWATE – KRYNICA – SZORCE – NOWA WIEŚ w zakresie ROZBUDOWY DROGI POWIATOWEJ NR 1841B ODC. II, IV, VI, VIII w km r.: odc. II 0+307,55 ÷ 0+500; odc. IV 4+234,50 ÷ 5+015,20; odc. VI 6+159,90 ÷ 7+610,82; odc. VIII 9+170,98 ÷ 9+242,74

1. DANE OGÓLNE

Stadium: projekt budowlany branży drogowej

Obiekt: droga powiatowa nr 1841B

Adres: odc. II, IV, VI, VII w km r.: odc. II 0+307,55 ÷ 0+500; odc. IV 4+234,50 ÷ 5+015,20; odc. VI 6+159,90 ÷ 7+610,82; odc. VIII 9+170,98 ÷ 9+242,74
Miejscowości: Stare Bajki, Wyszowate, Krynica, Szorce, Nowa Wieś; Gmina Trzcianne; powiat moniecki; województwo podlaskie

Zamawiający: Wójt Gminy Trzcianne
ul. Wojska Polskiego 10
19-114 Trzcianne

Inwestor: Zarząd Powiatu Monieckiego
ul. Słowackiego 5A
19-100 Mońki

Projektant: mgr inż. Jan Julian Połonowicz

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt rozbudowy opracowano na podstawie:

- umowy o dzieło z Gminą Trzcianne,
- aktualnej mapy do celów projektowych w skali 1:500 obejmującej zakres inwestycji,
- rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz. U. Nr 124 z 2016 r. z p. zm.),
- założeń projektowych przekazanych przez Zamawiającego,
- inwentaryzacji stanu istniejącego, własnych pomiarów sytuacyjnych i wysokościowych w terenie i badań geotechnicznych.

3. DZIAŁKI OBJĘTE ZAKRESEM OPRACOWANIA

Odcinki drogi powiatowej nr 1841B objętej opracowaniem zlokalizowane są na terenie Gminy Trzcianne (200807_2), w powiecie monieckim, województwie podlaskim. Rozbudowa realizowana będzie na następujących działkach:

- obręb nr 0015 Stare Bajki nr: 203, 232, 232 oraz części działek do pozyskania pod pas drogowy nr: 93/4: 132/1; 131/5; 131/4; 126/7; 130/1,

- obręb nr 0020 Wyszowate nr: 330 oraz części działek do pozyskania pod pas drogowy nr: 103/16, 103/7,
- obręb nr 0012 Krynice nr: 254/1, 254/2, 255 oraz części działek do pozyskania pod pas drogowy nr: 212: 46/1; 46/2; 46/3: 42/5,
- obręb nr 0017 Szorce nr: 736; 737; 695/1; 1081/2; 1082/4; 1198, 695/2; 1111; 1006; 1199 oraz części działek do pozyskania pod pas drogowy nr: 548; 735; 832; 833; 839; 843; 844; 835; 1080; 1081/1; 1083; 1084; 1085; 1086; 1087; 1088; 1089/1; 1090; 1091; 1092; 1093; 1094; 1095; 1096; 1097; 1099; 1100; 1101; 1102; 1103/1; 1103/2; 1104; 1106; 1107; 1108; 1109/1; 1200; 1201; 1202; 1203; 1204,
- obręb nr 0014 Nowa Wieś nr: 857/1, 816, 858.

4. ZAKRES I CEL OPRACOWANIA

Opracowanie obejmuje rozbudowy drogi powiatowej nr 1841B w zakresie odcinka II w km 0+307,55÷0+500, odcinka IV w km 4+234,50÷5+015,20, odcinka VI w km 6+159,90÷7+610,82 i odcinka VIII 9+170,98÷9+242,74 w ramach przedsięwzięcia pn.: przebudowa z rozbudową drogi powiatowej nr 1841B na odcinku granica gminy – Stare Bajki – Wyszowate – Krynica – Szorce – Nowa Wieś w km 0+000÷11+190.

Celem opracowania jest rozbudowa istniejącej drogi powiatowej, o nawierzchni bitumicznej, do parametrów wymaganych dla drogi kategorii powiatowej klasy technicznej drogi „Z” (zbiorczej). Jezdnia drogi zostanie poszerzona i zwiększona zostanie jej nośność, wykonane będą chodniki i utwardzone pobocza oraz elementy poprawiające bezpieczeństwo ruchu.

5. STAN ISTNIEJĄCEGO ZAGOSPODAROWANIA TERENU

5.1 Dane ogólne

W stanie istniejącym odcinki drogi posiadają nawierzchnię bitumiczną o szerokości od 4 do 6 m. Pobocza są gruntowe i posiadają szerokość 1,2-1,6 m. W m. Krynica i Szorce nawierzchni jest obramowana krawężnikami betonowymi o grubości 15 cm, a w m. Krynica istnieją chodniki z płyt betonowych i betonowej kostki brukowej o szerokościach od 1,1 m do 2,7 m. Stan techniczny nawierzchni jezdni w obszarze zabudowy miejscowości Krynica i Szorce jest zadawalający, a na pozostałych odcinkach jest zły. Szerokość pasa drogowego jest zmienna i wynosi od 8,7 m do 19,2 m. Położenie pasa drogowego oraz lokalnie jego szerokość nie pozwalają na umieszczenie elementów drogi w jego obszarze. W związku z powyższym zachodzi konieczność poszerzenia pasa drogowego o części działek przyległych.

W granicach planowanego obszaru realizacji inwestycji rozbudowy drogi znajdują się następujące obiekty infrastruktury technicznej:

- napowietrzna i kablowe linie energetyczne NN z przyłączami,
- przejście poprzeczne napowietrznej linii WN,
- wodociąg z przyłączami,
- kanalizacja sanitarna z przyłączami,
- kablowa i napowietrzna sieć telekomunikacyjna.

Na odcinku VI zachodzi konieczność przestawienia jednego słupa linii energetycznej NN w km 7+433,10 str. L na krawędź utwardzonego pobocza oraz słupa linii telekomunikacyjnej w km 6+417,40 str. L, który nie jest podłączony i nie posiada przewodów.

5.2 Zieleni

W pasie drogowym na gruntach planowanych do pozyskania występują pojedyncze drzewa, zakrzaczenie oraz pnie drzew i krzewów, które kolidują z planowanymi robotami. W związku z powyższym konieczne będzie usunięcie drzew i krzaków oraz karczowanie pni.

5.3 Warunki gruntowo - wodne

Na podstawie oceny geotechnicznej z badań podłoża gruntowego, wykonanych przez firmę „Geo-Bart” Bartosz Jacewicz – Usługi geologiczne i geotechniczne Barany 27c 19-300 Ełk, stwierdzono występowanie podłoża gruntowego gruntów grupy nośności G1, z wyjątkiem odcinka w km 7+170÷7+340, gdzie występuje przewarstwienie gruntem organicznym, a podłoże gruntowe odpowiada grupie nośności G4.

5.4 Odwodnienie

Istniejące odwodnienie drogi polega na powierzchniowym spływie wód opadowych do rowów przydrożnych i przepustów pod koroną drogi. Na projektowanych odcinkach zlokalizowane są cztery przepusty: na odcinku II w km 0+484,60 przepust z rur żelbetonowych ϕ 60 cm o dł. 9,15 m wymagający remontu, na odcinku IV w km 4+857,90 przepust z rur żelbetonowych ϕ 60 cm o dł. 8,60 m przeznaczony do rozbiórki, na odcinku VI w km 7+296,70 przepust z rur betonowych ϕ 100 cm o dł. 12,80 m do remontu i na odcinku VIII km 9+216,20 przepust sklepiony 130*90 cm od długości 10,70 m do remontu. Poza tym w m. Krynica w obszarze skrzyżowania funkcjonują 2 studzienki ściekowe (odc. IV) z przykanalikami, a w m. Szorce ścieki pochodnikowe w obszarze przepustu w km 7+296,70 (odc. VI).

6. STAN PROJEKTOWANY

6.1 Parametry techniczne projektowanej drogi:

- kategoria	– powiatowa
- klasa techniczna	– Z
- przekrój poprzeczny	– trasowy i uliczny
- prędkość projektowa	– 50 km/h poza obszarem zabudowanym 40 km/h w obszarze zabudowanym
- szerokości pasaruchu	– 3,00 i 2,75 m (na odcinkach uspokojenia ruchu)
- szerokość jezdni	– 6,00; 5,50 m
- szerokość poboczy z kruszywa	– 1,00 m
- szerokość pobocza utwardzonego	– 1,00 – 1,50 m
- spadki poprzeczne jezdni	– 2/2%,
- spadki poprzeczne poboczy	– 6%
- szerokości chodników	– 2,00 m
- wymiary wyspowych progów zwalniających	– 2,00*2,50*0,08 m
- wymiary wysp centralnych	– 2,00*10,00 m
- kategoria obciążenia ruchem	– KR1

6.2 Rozwiązania sytuacyjne

Początek projektowanego fragmentu drogi powiatowej nr 1841B zlokalizowano na granicy gmin Krypno i Trzciانة w km roboczym 0+000, a koniec całego przedsięwzięcia znajduje się w m. Nowa Wieś, od strony Trzciannego w km 11+190. Odcinki podlegające rozbudowie znajdują się w: m. Stare Bajki odc. II km 0+307,55 ÷ 0+500, m. Wyszowate i Krynica odc. IV km 4+234,50 ÷ 5+015,20, w m. Szorce odc. VI km 6+159,90 ÷ 7+610,82 i w m. Szorce i Nowa Wieś odc. VIII km 9+170,98 ÷ 9+242,74.

Oś drogi została zaprojektowana w dostosowaniu do przebiegu istniejącej nawierzchni bitumicznej, z wykonaniem koniecznych korekt sytuacyjnych ze względu na łuki poziome i projektowane elementy drogi.

W załamaniu projektowanej osi trasy wpisano:

- na odc. II

Śł 3 km 0+319,39 $\alpha = 100,463^\circ$ R= 15 m T= 15,11 m Ł= 23,67 m Z= 6,29 m

Śł4 km 0+352,52 $\alpha = 9,973$ g R= 200 m T= 13,49 m ł= 31,33 m Z= 0,62 m q= 2/2 %
 Śł5 km 0+488,60 $\alpha = 9,657$ g R= 150 m T= 11,40 m ł= 22,75 m Z= 0,43 m q= 2/2 %
 Z1 km 0+428,55 $\alpha = 0,702$ g
 - na odc. IV
 Śł13 km 4+301,10 $\alpha = 43,351$ g R=160m T=56,68m ł=108,85m Z=9,74m P=0,25m q=4% pp=35m
 Śł14 km 4+488,12 $\alpha = 77,612$ g R=15m T=10,47m ł=18,29m Z=3,30m p=0,75m q= 2/2 % pp=30m
 Z8 km 4+431,55 $\alpha = 0,511$ g
 Z9 km 4+580,51 $\alpha = 0,191$ g
 Z10 km 4+729,43 $\alpha = 0,160$ g
 Z11 km 4+857,94 $\alpha = 0,478$ g
 Z12 km 4+948,97 $\alpha = 1,163$ g
 - na odc. VI
 Śł16 km 6+190,46 $\alpha = 8,559$ g R= 300 m T= 20,20 m ł= 40,33 m Z= 0,68 m q= 2/2 %
 Śł17 km 6+300,15 $\alpha = 10,627$ g R= 350 m T= 29,28 m ł= 58,43 m Z= 1,22 m q= 2/2 %
 Śł18 km 6+681,56 $\alpha = 3,864$ g R= 300 m T= 9,11 m ł= 18,21 m Z= 0,14 m q= 2/2 %
 Śł19 km 6+770,76 $\alpha = 9,126$ g R= 200 m T= 14,36 m ł= 28,67 m Z= 0,51 m q= 2/2 %
 Śł20 km 7+015,49 $\alpha = 4,726$ g R= 350 m T= 13 m ł= 25,98 m Z= 0,24 m q= 2/2 %
 Śł21 km 7+108 $\alpha = 57,205$ g R= 35 m T= 16,88 m ł= 31,45 m Z= 3,86 m q= 2/2 %
 Śł22 km 7+155,27 $\alpha = 12,668$ g R= 200 m T= 19,97 m ł= 39,80 m Z= 0,99 m q= 2/2 %
 Śł23 km 7+260,24 $\alpha = 56,538$ g R= 109 m T= 51,86 m ł= 96,80 m Z= 11,71 m q= 2/2 %
 Śł24 km 7+425,93 $\alpha = 84,423$ g R= 13 m T= 10,15 m ł= 17,24 m Z= 3,50 m q= 2/2 %
 Śł25 km 7+590,43 $\alpha = 64,926$ g R=40m T=22,37m ł=40,79m Z=5,83m p=1m q=4% pp=25m
 Z15 km 6+377,75 $\alpha = 0,164$ g
 Z16 km 6+409,09 $\alpha = 0,593$ g
 Z17 km 6+450,65 $\alpha = 0,455$ g
 Z18 km 6+505,58 $\alpha = 2,070$ g
 Z19 km 6+450,65 $\alpha = 0,519$ g
 Z20 km 6+588,38 $\alpha = 0,493$ g
 Z21 km 6+873,10 $\alpha = 2,440$ g
 Z22 km 6+903,87 $\alpha = 2,612$ g
 Z23 km 6+951,74 $\alpha = 0,436$ g
 Z24 km 7+316,26 $\alpha = 2,000$ g
 Z25 km 7+343,95 $\alpha = 0,297$ g
 Z26 km 7+475,92 $\alpha = 0,022$ g
 - na odc. VIII
 Śł7 km 9+206,86 $\alpha = 38,07$ g R=120m T=36,99m ł=71,76m Z=5,57m p=0,35m q= 5 % pp=35m

6. Rozwiązania wysokościowe

Profil podłūży zaprojektowano poprzez dostosowanie do stanu istniejącego z uwzględnieniem korekt wynikających z projektowanej konstrukcji nawierzchni jezdni. Pochylenia podłūżne zaprojektowano od 0,2% do 3%.

7. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI, ZJAZDÓW, POBOCZY, KRAWĘŻNIKI, OBRZEŻA, ŚCIEKI PREGABRYKOWANE, OBRUKOWANIA.

7.1 Projektuje się następującą konstrukcję nawierzchni jezdni

- na podłūżu gruntowym G1

1) odc. II

a) w km 0+307,55-0+481,60 i 0+487,60-0+500

- na istniejącej jezdni

- o w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S o grub. 5 cm
- o w-wa wiążąco-wyrównawcza z betonu asfaltowego AC11W o grub. średnio 5 cm min. 3 cm

- na poszerzeniach

- o w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S o grub. 5 cm
- o w-wa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W o grub. 5 cm
- o mieszanka związana cementem C3/4 < 6 MPa o grubości 20 cm

b) km 0+482,60 – 0+487,60 na całej szerokości

- o w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S o grub. 5 cm
- o w-wa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W o grub. 5 cm
- o podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego C50/30 o grub. 20 cm

2) odc. IV

a) w km 4+234,50 – 4+321 i 4+327 - 4+857,94

- na istniejącej jezdni

- o w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S o grub. 5 cm
- o w-wa wiążąco-wyrównawcza z betonu asfaltowego AC11W o grub. średnio 5 cm min. 3 cm
- o na połączeniu z poszerzeniem geosiatka 50/50 MPa 30/30 mm

- na poszerzeniach

- o w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S o grub. 5 cm
- o w-wa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W o grub. 5 cm
- o podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego C50/30 o grub. 20 cm
- o na połączeniu geosiatka 50/50 MPa 30/30 mm

b) w km 4+321 – 4+327

- o w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S o grub. 5 cm
- o w-wa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W o grub. 5 cm
- o podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego C50/30 o grub. 20 cm

c) w km 4+857,94 – 5+015,50

- na istniejącej jezdni

- o w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S o grub. średnio 5 cm min. 4 cm

- na poszerzeniach

- o w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S o grub. 5 cm
- o w-wa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W o grub. 5 cm
- o mieszanka związana cementem C3/4 < 6 MPa o grubości 20 cm

3) odc. VI

a) w km 6+159,9 – 7+170 i 7+340 – 7+545,03

- na istniejącej jezdni

- o w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S o grub. średnio 5 cm min. 4 cm

- na poszerzeniach

- o w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S o grub. 5 cm
- o w-wa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W o grub. 5 cm
- o mieszanka związana cementem C3/4 < 6 MPa o grubości 20 cm

b) w km 7+179 – 7+340 (G4)

- o w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S o grub. 5 cm
- o w-wa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W o grub. 5 cm
- o mieszanka związana cementem C3/4 < 6 MPa o grubości 24 cm
- o geosiatka komórkowa (geokrata) o grubości 20 cm
- o geowłóknina; (MD/CD) 17,8kN/m; 250 g/m²; CBR 3kN cm

c) w km 7+545,03 – 7+610,82

- na istniejącej jezdni

- w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S o grub. 5 cm
- w-wa wiążąco-wyrównawcza z betonu asfaltowego AC11W o grub. średnio 5 cm min. 3 cm
- na połączeniu z poszerzeniem geosiatka 50/50 MPa 30/30 mm

- na poszerzeniach

- w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S o grub. 5 cm
- w-wa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W o grub. 5 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego C50/30 o grub. 20 cm
- na połączeniu geosiatka 50/50 MPa 30/30 mm

4) odc. VIII

a) w km 9+170,98 – 9+212,20 i 9+220,20 – 9+242,72

- na istniejącej jezdni

- w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S o grub. 5 cm
- w-wa wiążąco-wyrównawcza z betonu asfaltowego AC11W o grub. średnio 5 cm min. 3 cm
- na połączeniu z poszerzeniem geosiatka 50/50 MPa 30/30 mm

- na poszerzeniu

- w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S o grub. 5 cm
- w-wa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W o grub. 5 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego C50/30 o grub. 20 cm
- na połączeniu geosiatka 50/50 MPa 30/30 mm

b) w km 9+212,20 - 9+220,20

- w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S o grub. 5 cm
- w-wa wiążąca z betonu asfaltowego AC11W o grub. 5 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego C50/30 o grub. 20 cm

7.2 Konstrukcja nawierzchni zjazdów do posesji i gruntów

a) na odcinku w krawężnikach w km 0+039-0+200 i zjazd w km 0+617 str. P

- betonowa kostka brukowa (kolor) o grubości 8 cm
- podsypka cementowo-piskowa 5MPa o grub. 5 cm
- warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki kruszywa łamanego C_{50/30} o grub. 20 cm

b) w pozostałych miejscach

- konstrukcja jak nawierzchni jezdni na poszerzeniach,

7.3 Pobocza

- warstwa z mieszanki kruszywa łamanego C_{50/30} o grub. 12 cm.

7.4 Krawężniki betonowe o grubości 15 cm

- a) obramowania jezdni na odcinkach chodników i peronów (oraz poboczy utwardzonych)
 - krawężnik betonowy 30(22)/15 cm
 - podsypka cementowo-piaskowa 1:4 o grubości 5 cm
 - ława betonowa z oporem z betonu C12/15 o grubości 10 cm
- b) obramowanie wysp centralnych
 - krawężnik betonowy 30/15 cm (na płasko)
 - podsypka cementowo-piaskowa 5 MPa o grubości 5 cm
 - ława betonowa zwykła z betonu C12/15 o grubości 10 cm
- c) zakończenia zjazdów z betonowej kostki brukowej

- krawężnik betonowy 22/15 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 5 MPa o grubości 5 cm
- ława betonowa zwykła z betonu C12/15 o grubości 10 cm

7.5 Obrzeża betonowe

- obrzeże betonowe 6/20 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 5 MPa o grubości 5 cm

7.6 Ścieki prefabrykowane pochodnikowe - przepust w km 7+296,70

- betonowy ściek prefabrykowany opływowy 60*15*50 (35) cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 o grubości 3 cm
- ława betonowa zwykła z betonu C12/15 o grubości 10 cm

7.7 Umocnienia poboczy skarp i dna rowów w obszarze przepustów przez obrukowanie

- kamień polny 15-20 cm spoiny wypełnione zaprawą cementową 15 Mpa
- podsypka cementowo-piaskowa 5 MPa o grubości 10 cm

8. ROBOTY ZIEMNE

W zakresie robót ziemnych przewidziano usunięcie humusu i darniny o grubości średnio 15 cm, wykonanie wykopów i nasypów oraz zużycia na miejscu gruntu nadającego się do wbudowania.

9. ZIELEŃ DROGOWA

Drzewa przewidziane do usunięcia zostały zaznaczone na projekcie zagospodarowania terenu.

10. ODWODNIENIE

Zachowuje się istniejący sposób odwodnienia drogi polegający na powierzchniowym spływie wód opadowych.

W celu poprawy odwodnienia projektuje się remonty przepustów przy zachowaniu istniejących rzędnych wlotu i wylotu oraz innych elementów odwodnienia w następującym zakresie:

- a) na odcinku II w km 0+484,60 należy przeprowadzić remont polegający na wymianie istniejących rur na rury z HDPE o średnicy 60 cm o długości 9,15 m posadowionych na ławie z kruszywa o grubości 30 cm, z umocnienie wlotu i wylotu przez obrukowanie,
- b) na odcinku IV w km4+234 należy zrealizować remont polegający na wymianie istniejących rur na rury z HDPE o średnicy 60 cm o długości 9,90 m posadowionych na ławie z kruszywa o grubości 30 cm, z umocnienie wlotu i wylotu przez obrukowanie,
- c) na odcinku IV w km5+001 po str. P i w km 5+010,50 po str. L należy wykonać regulację pionową i poziomą istniejących studzienek ściekowych z przykanalikami z PVC fi 200 mm,
- d) na odcinku VI w km 7+296,70 należy wykonać remont przepustu polegający na wymianie rur na rury HDPE o średnicy 100 cm o długości 12,80 m posadowionego na ławie z kruszywa o grubości 70 cm (w związku z koniecznością wymiany podłoża gruntowego), wykonaniu napraw betonu ścianek czołowych oraz remontu podwójnych ścieków pochodnikowych 50(35)/60/15 cm na długości 2*2,20 m,
- e) na odcinku VIII w km 9+216,20 należy wyremontować istniejący przepust poprzez ułożenie ,na ławie z kruszywa o grubości 55 cm, z zastosowaniem geowłókniny (MD/CD) 17,8kN/m; 250 g/m²; CBR 3kN cm, rur stalowych karbowanych łukowo-kołowych o wymiarach 135/105 cm o długości 10,70 m, z umocnienie wlotu i wylotu przez obrukowanie.

11. URZĄDZENIA OBCE

W związku z kolizjami urządzeń niezwiązanych z funkcjonowaniem drogi konieczna będzie przebudowa kolidującej infrastruktury, na odcinku VI, w następującym zakresie:

- przebudowa linii energetycznej NN w km 7+433,10 str. L polegająca na przestawieniu 1 słupa na granicę pobocza utwardzonego,
- przestawienie słupa w km 6+417,40 str. L na granicę chodnika, który nie jest podłączony do linii telekomunikacyjnej.

11. ORGANIZACJA RUCHU

Projekt zmiany stałe organizacji ruchu uwzględnia rozwiązania zakresu rozbudowy i przebudowy drogi w zakresie nowego oznakowania pionowego i poziomego i stanowi odrębne opracowania projektowej. Projekt czasowej organizacji ruchu powinien opracować, uzgodnić i uzyskać zatwierdzenie wykonawca robót.

12. INFORMACJA O ZAGROŻENIACH DLA ŚRODOWISKA ORAZ UŻYTKOWNIKÓW PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW BUDOWLANYCH ZGODNIE Z USTAWĄ O OCHRONIE ŚRODOWISKA

Ze względu na zakres, rodzaje robót oraz znaczne oddalenie, inwestycja nie będzie miała wpływu na te na obszary chronione, co stwierdzono w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia.

13. UWAGI KOŃCOWE

Rzędne wysokościowe zaprojektowano w dowiązaniu do państwowego układu wysokościowego poprzez istniejące punkty geodezyjne.