


Inwestor:			
Powiatowy Zarząd Dróg w Sokółce ul. Torowa 12 16-100 Sokółka			
Jednostka projektowa:			
 ZRI DROMOBUD Wojciech Borzuchowski 03-454 Warszawa, ul. Namysłowska 2A/74 dromobud@wp.pl tel. 604 502 581			
Adres obiektu:			
woj. podlaskie, gmina Sokółka, gmina Janów m. Trzcianka, Kładziewo, Kumiałka, Bogusze, Kraśniany, Gilbowski Szyndziel, miasto Sokółka			
Nazwa projektu:			
Rozbudowa i przebudowa drogi powiatowej Nr 1303B od km 0+000,00 do km 10+614,18 oraz od km 11+614,18 do km 13+293,86			
Stadium:			
PROJEKT WYKONAWCZY			
Imię i nazwisko:	Specjalność:	Nr uprawnień:	Podpis:
Projektant:			
mgr inż. Piotr Dobrzyński	drogowa	PDL/0035/POOD/13 (do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej)	
Współpraca:			
inż. Paulina Putko	drogowa	-	
Sprawdzający:			
mgr inż. Piotr Żabicki	drogowa	PDL/0031/POOD/11 (do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej)	

5 grudnia 2016 r.

SPIS ZAWARTOŚCI

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Opis techniczny.
2. Tabela objętości robót ziemnych.
 - 2.1. Tabela objętości robót ziemnych WYKOPA NA ODKŁAD.
 - 2.2. Tabela objętości robót ziemnych NASYP Z DOKOPU.
3. Tabela powierzchni zdjęcia humusu.
4. Wykaz karp do karczowania.
5. Wykaz krzewów do wycinki.
6. Tabela powierzchni plantowania skarp.
7. Tabela objętości frezowania nawierzchni asfaltowej.
8. Tabela objętości rozbiórki nawierzchni asfaltowej.
 - 8.1. Tabela objętości rozbiórki nawierzchni brukowcowej.
9. Wykaz robót na zjazdach.
10. Tabela powierzchni warstwy z gruntu niewysadzinowego.
11. Tabela powierzchni warstwy ulepszonego podłoża.
12. Tabela powierzchni warstwy podbudowy zasadniczej z kruszywa naturalnego.
 - 12.1. Tabela powierzchni warstwy podbudowy zasadniczej z kruszywa łamanego.
 - 12.2. Tabela powierzchni warstwy podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego.
13. Tabela objętości warstwy wyrównawczo – wzmacniającej.
14. Tabela objętości warstwy wiążącej.
15. Tabela powierzchni warstwy ścieralnej.
16. Tabela powierzchni geotkaniny.
17. Zestawienie ilościowe drzew do nasadzeń.
18. Tabela rur osłonowych.
19. Tabela barier ochronnych.
20. Wykaz współrzędnych punktów głównych.

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Orientacja. Skala 1:10 000.
 2. Plan sytuacyjny. Skala 1:500.
 3. Przekrój podłużny. Skala 1:50/500.
 4. Przekroje normalne. Skala 1:50.
 5. Przekroje poprzeczne. Skala 1:200/200.
 6. Przekrój podłużny i poprzeczny przepustów. Skala 1:50.
 7. Przekroje urządzeń wodnych wyloty W1 – W17. Skala 1:100, 1:50.
 8. Plansza rozbiórek Skala 1:500.
-

OPIS TECHNICZNY

*do projektu wykonawczego rozbudowy i przebudowy drogi powiatowej Nr 1303B
od km 0+000,00 do km 10+614,18 oraz od km 11+614,18 do km 13+293,86*

1. Przedmiot i zakres opracowania.

Przedmiotem opracowania jest „Rozbudowa i przebudowa drogi powiatowej Nr 1303B od km 0+000,00 do km 10+614,18 oraz od km 11+614,18 do km 13+293,86”

Zakresem opracowania objęto:

- ✓ rozbudowę i przebudowę drogi powiatowej Nr 1303B od km 0+000,00 do km 10+614,18 oraz od km 11+614,18 do km 13+293,86 w zakresie przebudowy nawierzchni jezdni,
- ✓ budowę i przebudowę zjazdów,
- ✓ budowę ścieżki rowerowej,
- ✓ budowę ciągu pieszo – rowerowego,
- ✓ budowę chodników,
- ✓ budowę miejsc postojowych,
- ✓ budowę zatok autobusowych,
- ✓ przebudowę pętli autobusowej,
- ✓ przebudowę i budowę przepustów pod koroną drogi,
- ✓ wycinkę krzewów.

2. Podstawa opracowania projektu.

- ✓ zlecenie Inwestora,
- ✓ mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500 do celów projektowych,
- ✓ wizja lokalna w terenie,
- ✓ uzgodnienia robocze z inwestorem,
- ✓ „Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” – Dziennik Ustaw z dnia 23 grudnia 2015 r. (poz. 124).

3. Charakterystyka stanu istniejącego.

Droga powiatowa Nr 1303B zaczyna swój bieg w osi istniejącej jezdni asfaltowej w km 0+000,00 na granicy działki Nr 79/2, natomiast koniec przyjęto w km 12+293,68 na granicy pasa drogi powiatowej i pasa drogi krajowej Nr 19 w dowiązaniu do istniejącego skrzyżowania.

Droga powiatowa Nr 1303B zlokalizowana jest na terenie gminy Janów oraz gminy Sokółka w powiecie sokólskim. Odcinek drogi objęty opracowaniem, przebiega przez obszary zabudowane miejscowości Trzcianka, Kładziewo, Szyndziel, Bogusze oraz Sokółkę. W otoczeniu drogi występują pola uprawne, użytki zielone, tereny leśne oraz zabudowa zagrodowa. W obszarze zabudowanym miasta Sokółka występuje zabudowa jednorodzinna, budynki przemysłowo – handlowe, budynki usługowe, kościół, targowica miejska oraz supermarket Biedronka.

Droga powiatowa posiada jezdnię asfaltową o zmiennej szerokości 5,0 – 6,6 m, przy czym jezdnia o szerokości 6,0 – 6,6 m występuje w terenie zabudowanym m. Sokółka na odcinku od km 12+418,00 do km 13+293,86, natomiast jezdnia o szerokości 5,0 – 5,8 m występuje na pozostałych odcinkach drogi. Od km 12+418,00 do km 13+293,86 występuje krawężnik obustronny. W pozostałych miejscach droga posiada obustronne pobocza o szerokości 0,75 – 1,5 m. Chodnik po lewej stronie występuje od km 12+418,00 do km 12+578,20 i od km 12+687,40 do km 12+992,60, zaś chodnik obustronny od km 12+578,20 do km 12+681,40 i od km 12+992,60 do km 13+293,86. Szerokość chodników 1,5 m - 2,5 m o nawierzchni z płyt betonowych. Stan nawierzchni jezdni i chodników jest zły.

4. Warunki geotechniczne.

Badania geotechniczne istniejącego podłoża gruntowego drogi powiatowej 1303B w powiecie sokólskim przeprowadzono przez firmę GEOLBUD S.C.

Na podstawie przeprowadzonych badań stwierdzono występowanie warstwy asfaltu o grubości 13 – 20 cm. Poniżej stwierdzono występowanie nasypu niebudowlanego w postaci: piasku drobnego, piasku średniego, żużlu, pyłu piaszczystego, piasku gliniastego, pospółki oraz występowanie warstwy torfu.

W otworze nr 36 dodatkowo stwierdzono występowanie 14 centymetrowej warstwy bruku. Warstwy dolne zbudowane są piasku gliniastego, piasku drobnego, gliny piaszczystej, gliny pylastej oraz piasku drobnego.

We otworach 36 – 39 nawiercono wodę gruntową na poziomie 1,10 m – 1,90 m. Woda gruntowa w nawierconych otworach jest o charakterze napiętym, a także w postaci sączenia. Charakter ten może ulec zmianie w zależności od pory roku, a szczególnie w porach intensywniejszych opadów. Należy zatem brać pod uwagę wyższy poziom wód gruntowych.

Podłoże gruntowe zaszeregowano do grupy nośności G1 i G4. Grunty o grupie nośności innej niż G1 należy doprowadzić do G1.

5. Parametry techniczne drogi

Podstawowe parametry techniczne drogi powiatowej Nr 1303 B:

- klasa techniczna drogi: L,
- prędkość projektowa: 30 – 40 km/h (w terenie zabudowanym), 50 km/h (poza terenem zabudowanym),
- kategoria ruchu: KR1, KR3 (ul. Targowa),
- zasadnicza szerokość jezdni: 5,5 – 6,0 m, poszerzenia jezdni na łukach poziomych,
- szerokość chodników – 1,5 – 2,5 m,
- szerokość ścieżki rowerowej – 2,0 – 2,5 m,
- szerokość ciągu pieszo – rowerowego – 2,5 m,
- długość drogi – 13.293,86 m.

6. Projektowane zagospodarowanie terenu.

Początek projektowanej trasy drogi powiatowej Nr 1303B przyjęto w osi istniejącej jezdni asfaltowej w km 0+000,00 na granicy działki Nr 79/2. Natomiast koniec projektowanej trasy przyjęto w km 13+293,86 na granicy pasa drogi powiatowej Nr 1303B i pasa drogi krajowej Nr 19 w dowiązaniu do istniejącego skrzyżowania.

Na całej długości opracowania zaprojektowano jezdnię asfaltową, o szerokości 5,5 m od km 0+000,00 do km 12+418,00 (skrzyż. z ul. Tarasiewicza) oraz o szerokości 6,0 od km 12+418,00 do km 13+293,86. W obszarze zabudowanym miejscowości Trzcianka, Kładziewo oraz Szyndziel zaprojektowano utwardzone pobocza o szerokości 1,25 m obramowane opornikiem 12x25 cm. Od km 8+764,50 do km 9+986,50 zaprojektowano przekrój półuliczny z ciągiem pieszo – rowerowym o szerokości 2,5 m zlokalizowanym przy krawędzi jezdni. Od km 9+986,50 do km 10+614,18 i od km 11+614,18 do km 13+293,86 zaprojektowano po lewej stronie ciąg pieszo – rowerowy oddzielony od jezdni rowem drogowym. W obszarze zabudowanym miasta Sokółka zaprojektowano przekrój uliczny z obustronnymi krawężnikami oraz chodnikiem o szer. 2,5 m po stronie prawej oraz ścieżką rowerową o szer. 2,0 – 2,5 m i chodnikiem o szer. 1,5 – 2,0 m po stronie lewej. Na pozostałym odcinku zaprojektowano przekrój szlakowy z renowacją istniejących rowów drogowych do parametrów: pochylenie skarp 1:1,5, szerokość dna 0,4 m i głębokość min. 0,5 m.

W km 1+918,00, 5+734,50, 7+152,50, 7+664,00, 9+543,00, 9+656,00 zaprojektowano zatoki autobusowe o szerokości 2,5 – 3,0 m i długości 20 m, skosie wjazdowym 1:8, skosie wyjazdowym 1:4 wraz z peronem o szerokości 1,5 – 2,0 m.

W km 12+419,50 zaprojektowano przebudowę pętli autobusowej o szerokości jezdni 6,0 m wraz z prawostronnym chodnikiem o szerokości 2,0 m.

W mieście Sokółka zaprojektowano miejsca postojowe dla samochodów osobowych z parkowaniem prostopadłym do osi drogi o łącznej liczbie 88 miejsc postojowych o szerokości 2,5 m i długości 4,5 m oraz 8 miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych o szerokości 3,6 m.

Na indywidualnych zjazdach szlakowych należy wykonać nawierzchnię żwirową, asfaltową lub z betonowej kostki brukowej o szerokości jezdni 3,50 – 5,5 m wraz z poboczeniami o szerokości 0,75 m z łukami wyokrąglającymi o promieniach $R=3,0$ m. Nawierzchnię na indywidualnych zjazdach ulicznych należy wykonać z betonowej kostki brukowej o szerokości jezdni 3,5 – 5,0 m ze skosami 1:1 wykonanymi na długości 1,0 m.

Zjazdy publiczne zaprojektowano o nawierzchni asfaltowej o szerokości jezdni 5,0 – 6,0 m z poboczeniami o szerokości 1,0 m oraz łukami wyokrąglającymi o promieniach $R= 5,0 – 12,0$ m.

Odwodnienie drogi zaprojektowano przez powierzchniowy spływ wody do rowów przydrożnych i dalej do naturalnych odbiorników wodnych. Na terenie miasta Sokółka zaprojektowano odwodnienie poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych przy krawężniku do projektowanych wpustów kanalizacji deszczowej na ul. Targowej. W miejscu, gdzie ciąg pieszo – rowerowy przebiega przy jezdni zaprojektowano spływ wód opadowych przy krawędzi jezdni do projektowanych wpustów ulicznych z wylotem do rowów przydrożnych.

Zaprojektowano również budowę kanalizacji deszczowej oraz miejscową przebudowę sieci telekomunikacyjnej oraz oświetleniowej energetycznej.

Rozwiązania sytuacyjne pokazano na „Projekcie zagospodarowania terenu” w skali 1:500.

7. Rozwiązania wysokościowe.

Wysokościowo niweletę drogi powiatowej dostosowano do istniejącego terenu, rzędnych, skrzyżowań i zjazdów indywidualnych.

Niweletę opracowano w dowiązaniu do państwowego układu wysokościowego. Zastosowano spadki podłużne rzędu 0,020% ÷ 5,00%, łuki pionowe wklęsłe o promieniach $R=1000 ÷ 4000$ m oraz łuki wypukłe o promieniach $R= 1000 ÷ 6000$ m.

8. Przekroje normalne.

a) przekrój normalny na jezdni

- szerokość jezdni asfaltowej – 5,5 – 6,0 m,
- spadek poprzeczny jezdni – 2,0 % (daszkowy).

b) przekrój normalny na ciągu pieszo - rowerowym:

- szerokość ciągu pieszo – rowerowego – 2,5 m,
 - spadek poprzeczny ciągu pieszo – rowerowego – 2,0 %.
-

c) przekrój normalny na chodnikach:

- szerokość chodników – 1,5 – 2,5 m,
- spadek poprzeczny chodników – 2,0 %.

d) przekrój normalny na ścieżce rowerowej:

- szerokość ścieżki rowerowej – 2,0 – 2,5 m,
- spadek poprzeczny ścieżki rowerowej – 2,0 %.

e) przekrój normalny na zjazdach żwirowych:

- szerokość jezdni zjazdu – 3,5 m,
- przecięcie krawędzi jezdni wyokrąglone łukiem o promieniu 3,0 m.

f) przekrój normalny na zjazdach ulicznych z betonowej kostki brukowej:

- szerokość jezdni zjazdu – 3,5 – 4,0 m,
- przecięcie krawędzi jezdni zjazdu ze skosem 1:1.

g) przekrój normalny na zjazdach szlakowych z betonowej kostki brukowej:

- szerokość jezdni zjazdu – 3,5 – 5,0 m,
- przecięcie krawędzi jezdni wyokrąglone łukiem o promieniu 3,0– 5,0 m.

9. Konstrukcja i technologia nawierzchni.

Zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni:

a) na jezdni asfaltowej KR1, G1:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S 50/70 grub. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 11W 50/70 grub. 4 cm,
- podbudowa zasadnicza z kruszywa naturalnego C_{NR} stab. mechanicznie grub. 25 cm.

b) na jezdni asfaltowej KR1, G4:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S 50/70 grub. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 11W 50/70 grub. 4 cm,
- podbudowa zasadnicza z kruszywa naturalnego C_{NR} stab. mechanicznie grub. 25 cm,
- warstwa ulepszonego podłoża z gruntu niewysadzinowego grub. 65 cm.

c) na jezdni asfaltowej KR1, G1 (wyrównanie istn. nawierzchni):

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S 50/70 grub. 4 cm,
-

- warstwa wyrównawczo – wzmacniająca z betonu asf. AC 11W 50/70 śred. grub. 4 cm,
- istniejąca nawierzchnia drogowa.

d) na jezdni asfaltowej KR3, G1:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S 50/70 grub. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 11W 50/70 grub. 5 cm,
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC 16P 50/70 grub. 7 cm,
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego C_{50/30} stab. mechanicznie grub. 22 cm.

e) na jezdni asfaltowej KR3, G4:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S 50/70 grub. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 11W 50/70 grub. 5 cm,
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC 16P 50/70 grub. 7 cm,
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego C_{50/30} stab. mechanicznie grub. 22 cm
- warstwa ulepszanego podłoża z gruntu niewysadzinowego grub. 65 cm.

f) na chodnikach:

- nawierzchnia z betonowej kostki brukowej grub. 6 cm,
- podsypka piaskowa grub. 5 cm,
- podbudowa z kruszywa naturalnego C_{NR} stabilizowanego mechanicznie grub. 15 cm.

g) na asfaltowej ścieżce rowerowej i ciągu pieszo – rowerowym:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S 50/70 grub. 3 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 11W 50/70 grub. 3 cm,
- podbudowa z kruszywa naturalnego C_{NR} stabilizowanego mechanicznie grub. 15 cm.

h) na zjazdach z betonowej kostki brukowej

- nawierzchnia z betonowej kostki brukowej grub. 8 cm (konstrukcja jak na ścieżce rowerowej/ ciągu pieszo – rowerowym w miejscu ich przebiegu przez zjazd)
- podsypka cementowo - piaskowa grub. 5cm,
- podbudowa zasadnicza z kruszywa naturalnego C_{NR} stab. mechanicznie grub. 20 cm.

i) na zatoce autobusowej dla KR2, G1:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S 50/70 grub. 4 cm,
 - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W 50/70 grub. 8 cm,
-

- podbudowa zasadnicza z kruszywa naturalnego C_{NR} stab. mechanicznie grub. 25 cm.

j) na zatoce autobusowej dla KR2, G4:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S 50/70 grub. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W 50/70 grub. 8 cm,
- podbudowa zasadnicza z kruszywa naturalnego C_{NR} stab. mechanicznie grub. 25 cm.
- warstwa ulepszonego podłoża z gruntu niewysadzinowego grub. 65cm.

k) na pętli autobusowej dla KR4, G4:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S 50/70 grub. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 11W 50/70 grub. 6 cm,
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC 16P 50/70 grub. 10cm,
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego $C_{50/30}$ stab. mechanicznie grub. 22cm
- warstwa ulepszonego podłoża z gruntu niewysadzinowego grub. 65cm.

10. Roboty ziemne.

Roboty ziemne zostały obliczone na podstawie przekrojów poprzecznych. Roboty ziemne na omawianej inwestycji wynikają z konieczności wykonania koryta pod projektowane warstwy konstrukcyjne jezdni. Zaprojektowano zdjęcie humusu średniej grub. 20 cm.

11. Odwodnienie.

Odwodnienie drogi zaprojektowano przez powierzchniowy spływ wody do rowów przydrożnych i dalej do naturalnych odbiorników wodnych.

W ciągu drogi powiatowej Nr 1303 B zaprojektowano budowę i przebudowę przepustów zlokalizowanych pod koroną drogi. Zaprojektowano przepusty:

- P1: w km 0+550,00, przepust korytkowy o wym. 76x62x100 cm, długości $L=9,0$ m z wpustami ulicznymi o rz. wlotów 169,50 m oraz ściankami czołowymi; rz. wl. 168,50 m; rz. wyl. 168,45 m;
 - P2: km 1+219,50, przepust z rur stalowych o wym. $B=1,62$ m, $H=1,10$ m, długości $L= 12,00$ m; rz. wl. 164,60; rz. wyl. 164,50;
 - P3: km 1+500, przepust z rur z tworzywa sztucznego o średnicy $\varnothing 80$ cm, długości $L= 11,70$ m; rz. wl. 168,00, rz. wyl. 167,80;
 - P4: km 2+114,00, przepust z rur z tworzywa sztucznego o średnicy $\varnothing 60$ cm, długości $L= 16,40$ m; rz. wl. 172,70, rz. wyl. 172,50;
 - P5: km 2+217,00, przepust z rur z tworzywa sztucznego o średnicy $\varnothing 80$ cm, długości $L= 13,20$ m; rz. wl. 171,50, rz. wyl. 171,30;
-

- P6: km 2+778,00, przepust z rur z tworzywa sztucznego o średnicy Ø80 cm, długości L= 14,60 m; rz. wl. 169,65, rz. wyl. 169,30;
- P7: km 3+679,00, przepust z rur z tworzywa sztucznego o średnicy Ø80 cm, długości L= 12,60 m; rz. wl. 163,80 rz. wyl. 163,50;
- P8: km 4+000,00, przepust z rur z tworzywa sztucznego o średnicy Ø80 cm, długości L= 11,60 m; rz. wl. 162,90 rz. wyl. 162,80;
- P9: km 4+625,00, przepust z rur z tworzywa sztucznego o średnicy Ø80 cm, długości L= 13,00 m; rz. wl. 163,80 rz. wyl. 163,70;
- P10: km 5+510,00, przepust z rur z tworzywa sztucznego o średnicy Ø80 cm, długości L= 13,00 m; rz. wl. 161,40 rz. wyl. 161,30;
- P11: km 6+000,00, przepust z rur z tworzywa sztucznego o średnicy Ø80 cm, długości L= 11,60 m; rz. wl. 162,30 rz. wyl. 162,20;
- P12: km 6+216,00, przepust z rur z tworzywa sztucznego o średnicy Ø80 cm, długości L= 12,60 m; rz. wl. 166,80 rz. wyl. 166,50;
- P13: km 8+718,00, przepust z rur z tworzywa sztucznego o średnicy Ø80 cm, długości L= 12,60 m; rz. wl. 160,05 rz. wyl. 159,80;
- P14: km 10+435,00, przepust z rur z tworzywa sztucznego o średnicy Ø60 cm, długości L= 6,50 m; rz. wl. 152,50 rz. wyl. 152,46;

Na terenie miasta Sokółka zaprojektowano odwodnienie poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych przy krawężniku do projektowanych wpustów kanalizacji deszczowej na ul. Targowej. W miejscu, gdzie ciąg pieszo – rowerowy przebiega przy jezdni zaprojektowano spływ wód opadowych przy krawędzi jezdni do projektowanych wpustów ulicznych z wylotem do rowów przydrożnych.

12. Zajętość terenu.

Rozbudowa i przebudowa drogi powiatowej Nr 1303B od km 0+000,00 do km 0+614,18 oraz od km 11+614,18 do km 13+293,86 zlokalizowana jest na działkach:

Gmina Janów:

- obręb 0031 Trzcianka dz. nr ewid. : 79/2, 210,
- obręb 0010 Kładziewo dz. nr ewid.: 9,
- obręb 0012 Kumiałka dz. nr ewid.: 560, 781/1.
- Jednostka ewidencyjna: 201102_2 Janów

Gmina Sokółka:

- obręb 0009 Gilbowski Szyndziel dz. nr ewid.: 70, 214,
-

- obręb 0004 Bogusze dz. nr ewid.: 319/3, 375, 446/3, 447, 459/4, 460, 319/4, 935, 196, 918, 941/1, 924/1
- obręb 0021 Kraśniany dz. nr ewid.: 674, 795, 630, 698/1, 677/1, 673/5,
- Jednostka ewidencyjna: 201108_5 gm. Sokółka,
- obręb 0034 Sokółka dz. nr ewid.: 17, 13, 101, 26/1, 37, 169/2.
- Jednostka ewidencyjna: 201108_4 m. Sokółka,

na działkach przewidzianych do włączenia w pas drogi powiatowej Nr 1303B:

Gmina Janów:

- obręb 0031 Trzcianka dz. nr ewid. : 204/1,
- obręb 0010 Kładziewo dz. nr ewid.: 18/1,
- obręb 0012 Kumiałka dz. nr ewid.: 562/4, 563/1, 568/1, 660/1, 661/1, 663/4.
- Jednostka ewidencyjna: 201102_2 Janów:

Gmina Sokółka:

- obręb 0009 Gilbowszczyzna Szyndziel dz. nr ewid.: 69/3, 69/5, 75/1, 58/1, 56/1,
- obręb 0004 Bogusze dz. nr ewid.: 395/1, 761/1, 762/1, 779/1, 888/1, 888/2, 937/1, 938/1, 902/3, 913/1, 914/1, 912/1, 915/1, 916/1, 917/1, 942/1, 923/1,
- obręb 0021 Kraśniany dz. nr ewid.: 681/1, 682/1, 673/7, 714/1,
- Jednostka ewidencyjna: 201108_5 gm. Sokółka,
- obręb 0034 Sokółka dz. nr ewid.: 4/1, 5/1, 6/1, 18/1, 19/1, 102/3, 38/3, 4253/1, 170/1, 174/1.
- Jednostka ewidencyjna: 201108_4 m. Sokółka.

na działkach przewidzianych pod czasowe zajęcie terenu:

- obręb 0034 Sokółka dz. nr ewid.: 4253/2, 170/2.
- Jednostka ewidencyjna: 201108_4 m. Sokółka.

Zajętość działek przewidzianych do włączenia w pas drogi powiatowej wynika z konieczności wykonania ciągu pieszo – rowerowego oraz renowacji rowów drogowych.

Zajętość terenu – działek obejmujących zezwolenie na realizację inwestycji drogowej została uwidocznioma na projekcie zagospodarowania terenu linią przerywaną koloru fioletowego. Projektowaną linię rozgraniczającą zaznaczono na projekcie zagospodarowania terenu linią ciągłą koloru różowego.

13. Zieleń

Zachodzi konieczność wycięcia zakrzaczenia oraz usunięcia karp po uprzednio ściętych drzewach, które bezpośrednio koliduje z projektowaną inwestycją. Krzewy przeznaczone do wycinki oznaczono na projekcie zagospodarowania numerami K1 – K71.

14. Towarzysząca infrastruktura techniczna

Na omawianym odcinku drogi powiatowej w zakresie opracowania znajdują się liczne przewody podziemne telekomunikacyjne energetyczne, wodociągowe i sanitarne, które w miejscach kolizji będą zabezpieczane według zaleceń gestorów sieci.

W miejscach zbliżeń z projektowaną budową roboty prowadzić ręcznie z zachowaniem wszelkich środków ostrożności związanych z bezpieczeństwem osób zatrudnionych na budowie jak i użytkowników ulicy, aby nie nastąpiło ich przerwanie z odpowiednim zabezpieczeniem i oznakowaniem prowadzonych prac. Przed przystąpieniem do robót drogowych wykonawca robót jest zobowiązany do powiadomienia właścicieli wszystkich sieci uzbrojenia terenu o terminie prowadzonych prac. Z uwagi na dużą ilość występujących przewodów podziemnych roboty ziemne należy prowadzić pod nadzorem gestorów sieci dokładnie je lokalizując przez służbę geodezyjną

15. Rozwiązania chroniące środowisko.

Nie przewiduje się negatywnego wpływu na środowisko projektowanej inwestycji w fazie wykonawstwa i eksploatacji. Inwestycja ma na celu poprawienie standardu obsługi mieszkańców gminy Janów i gminy Sokółka. Inwestor uzyskał decyzję środowiskową GR.6220.15.2016.JS z dnia 13.12.2016 r.

Technologię robót budowlanych przyjęto ogólnie znaną i powszechnie stosowaną spełniającą wszystkie polskie normy. Wykonanie ciągu – pieszo rowerowego, ścieżki rowerowej, chodników, zatok autobusowych, miejsc postojowych oraz nowej nawierzchni poprawi bezpieczeństwo ruchu samochodowego, pieszego i rowerowego.

16. Organizacja ruchu

Zaprojektowano ustawienie znaków pionowych z grupy wielkości „średnie” na ulicy i na ścieżkach rowerowych z tarczami pokrytymi folią odbłaskową I. Szczegóły przedstawiono w „Projekcie stałej organizacji ruchu”.
