

OPIS TECHNICZNY

Spis treści

1.	PRZEDMIOT INWESTYCJI.....	269
2.	ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU	269
2.1.	Parametry istniejącej drogi	269
2.2.	Odwodnienie istniejącej drogi	269
2.3.	Chodniki	269
2.4.	Nawierzchnia jezdni i pobocza	269
2.5.	Obiekty inżynierskie	269
2.6.	Istniejące obciążenie środowiska	272
2.7.	Rzeźba terenu i walory krajobrazowe	272
3.	PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU	273
3.1.	Podstawowy zakres inwestycji	273
3.2.	Zabezpieczenie interesów osób trzecich	274
3.2.1.	Cele bezpośrednie dotyczące użytkowników dróg	274
3.2.2.	Cele pośrednie dotyczące ogółu i społeczności lokalnych	274
3.3.	Projektowane rozwiązania techniczne – roboty drogowe	275
3.3.1.	Podstawowe parametry techniczne	275
3.3.2.	Przebieg trasy w planie	275
3.3.3.	Niweleta drogi	275
3.3.4.	Konstrukcja nawierzchni	276
3.3.5.	Skrzyżowania	280
3.3.6.	Dodatkowe jezdnie w pasie drogowym (ciągi pieszo – jezdne)	281
3.3.7.	Ciągi rowerowe	281
3.3.8.	Zjazdy indywidualne i publiczne	282
3.3.9.	Zatoki i przystanki autobusowe	282
3.3.10.	Chodniki, przejścia dla pieszych	283
3.3.11.	Odwodnienie	283
3.3.12.	Obiekty inżynierskie	283
3.3.13.	Urządzenia bezpieczeństwa ruchu	286
3.3.14.	Usunięcie drzew i krzewów	287
3.3.15.	Nasadzenia zieleni	287
3.3.16.	Drogi tymczasowe	287
3.4.	Uzbrojenie techniczne drogi	287
3.4.1.	Kanalizacja deszczowa	287
3.4.2.	Oświetlenie drogowe	288
3.4.3.	Budowa kanału technologicznego	288
3.5.	Rozwiązanie kolizji z istniejącym uzbrojeniem terenu	288
3.5.1.	Przebudowa sieci wodociągowej	288

3.5.2. Przebudowa sieci gazowej	288
3.5.3. Przebudowa kolizji elektrycznych	288
3.5.4. Przebudowa urządzeń telekomunikacyjnych	289
3.5.5. Przebudowa urządzeń melioracyjnych	289
3.6. Zajęcie terenu	294
4. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI ZAGOSPODAROWANIA TERENU	295
5. DOSTĘPNOŚĆ DLA NIEPEŁNOSPRAWNYCH,	295
6. DANE TECHNICZNE CHARAKTERYZUJĄCE WPŁYW OBIEKTU BUDOWLANEGO NA ŚRODOWISKO	295
7. PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA OGRANICZAJĄCE LUB ELIMINUJĄCE UJEMNY WPŁYW NA ŚRODOWISKO	297
8. INFORMACJA O TERENACH ZAMKNIĘTYCH	297
9. DANE INFORMUJĄCE CZY TEREN, NA KTÓRYM PROJEKTOWANA JEST INWESTYCJA, JEST WPISANY DO REJESTRU ZABYTKÓW ORAZ CZY PODLEGA OCHRONIE NA PODSTAWIE USTALEŃ MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO	297
10. DANE OKREŚLAJĄCE WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ NA TEREN ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO	298
11. WYNIKI BADAŃ GEOLOGICZNO-INŻYNIERSKICH	298
12. INFORMACJA O WŁĄCZENIU INNYCH DRÓG PUBLICZNYCH	299
13. INFORMACJA O TERENACH OBJĘTYCH OCHRONĄ KONSERWATORSKĄ	300
14. INFORMACJA O TERENACH OBJĘTYCH OCHRONĄ PRZYRODY	300
15. INFORMACJA O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU	301
16. INFORMACJA DOT. WYMAGAŃ OCHRONY ŚRODOWISKA W KONTEKŚCIE WYMOGÓW WYNIKAJĄCYCH Z DECYZJI BURMISTRZA SUPRAŚLA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH W DOKUMENTACJI WYMAGANEJ DO UZYSKANIA DECYZJI ZRID.	302
17. INFORMACJA DOT. ISTNIEJĄCEJ OSNOWY GEODEZYJNEJ	302
18. DANE OKREŚLAJĄCE WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ NA TEREN ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO	303
19. INFORMACJE I DANE O CHARAKTERZE I CECHACH ISTNIEJĄCYCH I PRZEWIDYWANYCH ZAGROŻENIACH DLA ŚRODOWISKA ORAZ HIGIENY I ZDROWIA UŻYTKOWNIKÓW	303
20.1.1 Ochrona środowiska w otoczeniu	303
20.1.2 Zapewnienie bezpieczeństwa osób trzecich	303
20.1.3 Rozwiązanie problemu odpadów zgodnie z ustaleniami ustawy o odpadach (gospodarka odpadami)	
304	
20. UWAGI REALIZACYJNE	305

21. ZALECENIA DLA WYKONAWCY ROBÓT DOTYCZĄCE STABILIZACJI PASA DROGOWEGO, INWENTARYZACJI POWYKONAWCZEJ I ZABEZPIECZENIA KOLIDUJĄCYCH PUNKTÓW OSNOWY GEODEZYJNEJ	305
22. WNIOSKI I UWAGI KOŃCOWE	305
Załącznik nr 1 - wymagań decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach	306
Załącznik nr 2 - wykaz działek dla których ustanawia się ograniczone korzystanie dla realizacji inwestycji.....	307

1. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Przedmiotem opracowania jest rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 685 na odcinku Zabłudów - Nowosady.

Odcinek objęty rozbudową rozpoczyna się w km 8+462 projektowanej drogi wojewódzkiej 685, a swój koniec ma w ok. 32+503 (dowiązanie do zakończonej w roku 2012 przebudowy drogi wojewódzkiej nr 685/687 na odcinku Zwodzieckie – Nowosady - Hajnówka). Łączna długość odcinka wynosi ok. 24 km. W ciągu rozbudowywanej drogi zaprojektowano obwodnice miejscowości Trześcianka i Narew.

2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Istniejąca droga wojewódzkiej nr 685 przebiega przez teren województwa podlaskiego, w powiecie białostockim gmina Zabłudów oraz w powiecie hajnowskim, gminy Narew, Hajnówka.

Zagospodarowanie terenów przyległych do drogi ma charakter rolniczy, miejski i podmiejski.

2.1. Parametry istniejącej drogi

Zgodnie z obowiązującą klasyfikacją posiada klasę techniczną G – główna.

Istniejąca droga w swoim przebiegu posiada przekrój drogowy. Jedyne w miejscowościach Trześcianka i Narew występuje przekrój uliczny lub półuliczny. Szerokość jezdni wynosi w zdecydowanej większości 6m. (około 90% odcinka) na pozostałych fragmentach waha się od 7 do 9m.

2.2. Odwodnienie istniejącej drogi

Istniejące odwodnienie drogi Nr 685 odbywa się powierzchniowo do rowów przydrożnych z odprowadzeniem do rzek i rowów melioracyjnych; stan techniczny rowów przydrożnych - dostateczny.

2.3. Chodniki

Istniejące chodniki występują w następujących miejscowościach:

- 1) Narew: od km 20+475 do km 21+638 (SP), od km 20+475 do km 21+627 (SL),
- 2) Trześcianka: od km 11+980 do km 13+239 (SL).

2.4. Nawierzchnia jezdni i pobocza

Nawierzchnia jezdni – bitumiczna na przeważającym odcinku w złym lub dostatecznym stanie technicznym o zdeformowanym przekroju i profilu, ze spękaniami poprzecznymi, siatkowymi i licznymi ubytkami.

Istniejące pobocza na rozpatrywanym odcinku są na przeważającym odcinku w dobrym stanie technicznym.

2.5. Obiekty inżynierskie

Istniejące drogowe obiekty inżynierskie:

– **most w km 20+398,5 na rzece Makówka**

Most wybudowany prawdopodobnie w latach 60-tych dwudziestego wieku. Nośność szacunkowa 30 ton z uwagi na brak ograniczeń obciążeń na moście. Przekrój poprzeczny krawężnikowy.

Most płytowy o schemacie statycznym belki swobodnie podpartej oparty na palościance z pali wbijanych 25 x 25 cm w rozstawie ~110 cm.

Podstawowe parametry obiektu:

– całkowita długość mostu	7,66 m
– całkowita szerokość mostu	9,98 m
– rozpiętość teoretyczna	7,20 m
– szerokość jezdni na moście	8,60 m
– światło mostu	6,95 m

Ogólny stan techniczny obiektu jest zadowalający.

W związku z poszerzeniem korpusu drogi most przewidziano do rozbiórki. W jego miejsce zostanie wybudowany nowy obiekt.

– **przepust w km 8+560** – betonowy Ø130 cm dł. 12,5m w stanie technicznym wg ewidencji - zadowalającym,

W związku z poszerzeniem korpusu drogi przepust przewidziano do rozbiórki. W jego miejsc zostanie wybudowany nowy przepust.

– **przepust w km 9+255** – betonowy Ø80 cm dł. 10,4 m w stanie technicznym wg ewidencji – zadowalającym,

W związku z poszerzeniem korpusu drogi przepust przewidziano do rozbiórki. W jego miejsc zostanie wybudowany nowy przepust.

– **przepust w km 10+046** – betonowy Ø80 cm dł. 10,0m w stanie technicznym wg ewidencji – zadowalającym,

W związku z poszerzeniem korpusu drogi przepust przewidziano do rozbiórki. W jego miejsc zostanie wybudowany nowy przepust.

– **przepust w km 10+702** – betonowy Ø100 cm dł. 10,6m, w stanie technicznym zadowalającym,

W związku z poszerzeniem korpusu drogi przepust przewidziano do rozbiórki. W jego miejsc zostanie wybudowany nowy przepust.

– **przepust w km 11+514** – betonowy Ø60 cm dł. 13,3m, w stanie technicznym dobrym,

W związku z poszerzeniem korpusu drogi przepust przewidziano do rozbiórki. W jego miejsc zostanie wybudowany nowy przepust.

– **przepust w km 14+577** – betonowy Ø80 cm, dł.10,6 m, w stanie technicznym zadowalającym,

W związku z poszerzeniem korpusu drogi przepust przewidziano do rozbiórki.
W jego miejsc zostanie wybudowany nowy przepust.

- przepust w **km 18+846,8** – betonowy Ø120 cm, dł.13,3m, w stanie technicznym zadawalającym,
W związku z poszerzeniem korpusu drogi przepust przewidziano do rozbiórki.
W jego miejsc zostanie wybudowany nowy przepust.

- **przepust w km 19+034,0** – betonowy Ø120 cm, dł.20,5m, w stanie technicznym zadawalającym,
W związku z poszerzeniem korpusu drogi przepust przewidziano do rozbiórki.
W jego miejsc zostanie wybudowany nowy przepust.

- **przepust w km 22+039** – betonowy Ø120 cm, dł.14,0m, w stanie technicznym zadawalającym,
W związku z poszerzeniem korpusu drogi przepust przewidziano do rozbiórki.
W jego miejsc zostanie wybudowany nowy przepust.

- **przepust w km 23+114,9** – betonowy Ø50 cm, dł.19,3m, w stanie technicznym zadawalającym,
W związku z poszerzeniem korpusu drogi przepust przewidziano do rozbiórki.
W jego miejsc zostanie wybudowany nowy przepust.

- **przepust w km 25+334,0** – betonowy Ø100 cm, dł.14,55m, w stanie technicznym zadawalającym,
W związku z poszerzeniem korpusu drogi przepust przewidziano do rozbiórki.
W jego miejsc zostanie wybudowany nowy przepust.

- **przepust w km 25+791** – betonowy Ø80 cm, dł.16,0m, w stanie technicznym zadawalającym,
W związku z poszerzeniem korpusu drogi przepust przewidziano do rozbiórki.
W jego miejsc zostanie wybudowany nowy przepust.

- **przepust w km 26+943** – betonowy Ø40 cm, dł.11,1m, w stanie technicznym zadawalającym,
W związku z poszerzeniem korpusu drogi przepust przewidziano do rozbiórki.
W jego miejsc zostanie wybudowany nowy przepust.

- **przepust w km 27+109** – betonowy Ø120 cm, dł.13,3m, w stanie technicznym zadawalającym,
W związku z poszerzeniem korpusu drogi przepust przewidziano do rozbiórki.
W jego miejsc zostanie wybudowany nowy przepust.

- **przepust w km 28+418,7** – betonowy Ø80 cm, dł.13,1m, w stanie technicznym zadawalającym,

W związku z poszerzeniem korpusu drogi przepust przewidziano do rozbiórki.
W jego miejsc zostanie wybudowany nowy przepust.

- **przepust w km 29+280** – betonowy Ø50 cm, dł.11,5m, w stanie technicznym zadawalającym,
W związku z poszerzeniem korpusu drogi przepust przewidziano do rozbiórki.
W jego miejsc zostanie wybudowany nowy przepust.
- **przepust w km 30+046** – betonowy Ø50 cm, dł.11,5m, w stanie technicznym zadawalającym,
W związku z poszerzeniem korpusu drogi przepust przewidziano do rozbiórki.
W jego miejsc zostanie wybudowany nowy przepust.

2.6. Istniejące obciążenie środowiska

Głównymi źródłami zanieczyszczeń na terenie objętym zakresem inwestycji są pojazdy spalinowe. System transportowy przebiegający po drodze wojewódzkiej DW 685 stwarza zagrożenia dla środowiska głównie z tytułu transportu drogowego, w tym przede wszystkim tranzytowego, a więc emisja spalin, generowanie hałasu i wibracji. Znaczący wpływ na klimat akustyczny ma stan nawierzchni. Spękania i wykruszenia nawierzchni powodują zwiększenie emitowanego hałasu oraz drgań wywoływanych przez poruszające się po drodze pojazdy. Brak płynności ruchu powoduje również nadmierną emisję zanieczyszczeń związanych z wydzielaniem spalin poprzez rury wydechowe pojazdów.

2.7. Rzeźba terenu i walory krajobrazowe

Gmina Narew

Gmina Narew, na terenie której zlokalizowany jest środkowy fragment omawianego przedsięwzięcia, położona jest w obrębie trzech mezoregionów Równiny Bielskiej na południu, Wysoczyzny Białostockiej na północy i Doliny Górnej Narwi w środkowej części gminy. Równina Bielska położona jest na wysokości 140 –170 m n.p.m. Charakteryzuje się małym urozmaicheniem terenu. Jest to płaska równina z występującymi licznie pagórkami kemowymi o wysokości od 4 do 10 m. Urozmaicheniem terenu są zdenudowane ciągi moren czołowych o wysokości 10 – 20 m przebiegające wzdłuż południowej granicy gminy.

Wysoczyzna Białostocka jest znacznie wyniesiona ponad poziom morza od 151 do 153 m. Charakteryzuje się dużym urozmaicheniem przestrzennym i występowaniem równoleżnikowym, rytmicznie powtarzających się ciągów moren czołowych. Na terenie gminy wyraźnie widoczny jest ciąg moren czołowych na linii Ryboły – Trześcianka – Juskowy Gród, który cechuje dość duża wysokość względna i stosunkowo duży stopień nachylenia zboczy oraz liczne zagłębienia terenu. Strefie moren towarzyszą pola sandrowe w większości porośnięte lasem.

Dolina Górnej Narwi obejmuje zatorfioną dolinę rzeki Narew z licznymi starorzeczami. Położona jest ona w Środkową części gminy na wysokości od 128 – 134,5 m n.p.m.

Gmina Hajnówka

Gmina Hajnówka jak i cały powiat hajnowski jest położone w całości na Nizinie Północnopodlaskiej i swoimi granicami obejmuje rejon fizyczno-geograficzny Doliny Górnej Narwi od północy, Równiny Bielskiej w centralnej części i Wysoczyzny Drohiczyńskiej na południu.

Nizina Północnopodlaska, obejmuje północno-wschodnią Polskę i północno-zachodnią Białoruś. Jej powierzchnia w granicach administracyjnych Polski wynosi około 15,6 tys. km². Nizina Północnopodlaska cechuje się bardziej chłodnym – kontynentalnym klimatem od Nizin Środkowopolskich. Obszar ten stanowi także rubież geobotaniczną działu północnego stanowiącego część subborealnej strefy leśnej Europy Wschodniej.

Region ma charakter pofałdowanej równiny poprzeplatanej różnego rodzaju formami polodowcowymi z okresu zlodowacenia środkowopolskiego. Część północna niziny oddzielona dorzeczem Narwi ma, w odróżnieniu od części południowej, bardziej wyraźny charakter polodowcowy.

Granica północna Niziny Północnopodlaskiej została wyznaczona przez zasięg zlodowacenia bałtyckiego. Zachodnią granicę stanowi dolina Pisy, południową dolina Bugu. Szerokie doliny rzeczne Narwi i Biebrzy podzieliły obszar na kilka wysoczyzn. W dnach dolin rzek i różnego rodzaju zagłębieniach terenu występują liczne tereny bagienne. Dużą część niziny pokrywają lasy.

3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

3.1. Podstawowy zakres inwestycji

Zakres inwestycji polegającej na rozbudowie drogi wojewódzkiej Nr 685 obejmuje:

- rozbiórkę istniejących nawierzchni: drogi wojewódzkiej, dróg bocznych, zjazdów, chodników, zatok autobusowych na obszarze opracowania;
- rozbiórkę istniejących przepustów pod zjazdami, ogrodzeń, istniejącego budynku gosp. o prostej konstrukcji w km 11+600 i murowanej szopki w km 19+690,
- poszerzenie i wzmocnienie istniejącej nawierzchni oraz umocnienie poboczy dla klasy G i podniesienie nośności do 115kN,
- poszerzenie jezdni do szerokości 7,0 m,
- budowę drogowych obiektów inżynierskich,
- korektę nienormatywnych łuków poziomych i pionowych,
- budowę zatok autobusowych,

- budowę chodników jedno lub dwustronnych w terenie zabudowanym – w uzgodnieniu z Zamawiającym,
- budowę systemu odwodnienia korpusu drogowego (kanalizacja deszczowa) wraz z odprowadzeniem wody poza istniejący pas drogowy,
- budowę zjazdów indywidualnych i publicznych,
- budowę skrzyżowań z drogami,
- budowa ciągów rowerowych i pieszo rowerowych,
- przebudowę lub zabezpieczenie, w niezbędnym zakresie, urządzeń obcych (branż: elektroenergetycznych, teletechnicznych, sanitarnych i innych) kolidujących z rozbudowywaną drogą i obiektami inżynierskimi,
- budowę kanału technologicznego,
- zagospodarowanie zieleni w granicach projektowanego pasa drogowego.

3.2. Zabezpieczenie interesów osób trzecich

3.2.1. Cele bezpośrednie dotyczące użytkowników dróg

- poprawa warunków i bezpieczeństwa ruchu tranzytowego,
- usprawnienie komunikacji pomiędzy miejscowościami wyszczególnionymi,
- podwyższenie standardów technicznych infrastruktury drogowej,
- zwiększenie płynności i przepustowości drogowej,
- eliminacja utrudnień w ruchu lokalnym,
- dostosowanie stanu dróg do wymagań wynikających z obciążenia ruchem i prognozy rozwoju ruchu,
- odciążenie istniejącej sieci dróg wewnątrz miasta,
- zmniejszenie liczby wypadków, kolizji i zdarzeń drogowych,
- poprawa ekonomiki transportu (czas przejazdu, zużycie paliwa, amortyzacja pojazdów),

3.2.2. Cele pośrednie dotyczące ogółu i społeczności lokalnych

a) zaspokojenie potrzeb miejscowości:

- eliminacji z miejscowości Trześcianka i Narew ruchu drogowego o charakterze „tranzytowym”
- zmniejszenie hałasu, drgań i ilości spalin,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszych,
- uspokojenie ruchu w centrum zabytkowego miasta,
- wzrost walorów turystycznych i gospodarczych miasta.

b) zaspokojenie potrzeb regionu:

- wzmocnienie gospodarki regionalnej (usprawnienie komunikacji pomiędzy miejscowościami znajdującymi się w ciągu drogi wojewódzkiej)
- poprawa walorów turystycznych regionu.

3.3. Projektowane rozwiązania techniczne – roboty drogowe

3.3.1. Podstawowe parametry techniczne

Podstawowe parametry techniczne projektowanej drogi przyjęte przy opracowaniu części drogowej projektu:

- | | |
|--------------------------------|---------------------------------|
| – kategoria drogi | – wojewódzka |
| – klasa techniczna drogi: | – G (główna) |
| – obciążenie osi | – 115 kN/oś |
| – kategoria ruchu | – przyjęto KR5 zg. Zamawiającym |
| – prędkość projektowa | – 60 km/h (teren niezabudowany) |
| – prędkość miarodajna | – 70 km/h (teren zabudowany) |
| – | – 80 km/h (teren niezabudowany) |
| – szerokość jezdni | – 7,00 m (2x3,5m) |
| – szerokość poboczy gruntowych | – 2 x 1,25m |
| – szerokość chodników | – 2,0 m |
| – szerokość ciągów rowerowych | – min. 2,5 m |

3.3.2. Przebieg trasy w planie

Za wyjątkiem odcinków projektowanych obejść m. Trześcianka i Nowosady projektowana oś drogi wojewódzkiej nr 685 wykorzystuje w sposób maksymalny istniejącą oś z dostosowaniem parametrów łuków kołowych poziomych do wymagań Rozporządzenia nr 430 MTiGM w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – Dz. U. Nr 43 z 14 maja 1999 r.

Projektowana trasa składa się z odcinków prostych i łuków kołowych z krzywymi przejściowymi. Przebieg trasy w planie pokazano na rysunkach Planu zagospodarowania (rys. 2).

3.3.3. Niweleta drogi

Projektowana droga wojewódzka 685 w przekroju podłużnym została dostosowana do istniejących warunków terenowych, przy jednoczesnym uwzględnieniu technologii robót nawierzchniowych. W ramach projektu przewiduje się zaprojektowanie nowej konstrukcji nawierzchni.

Spadki podłużne oraz wartości promieni łuków pionowych przyjęto zgodnie z obowiązującymi przepisami technicznymi dla założonej prędkości projektowej.

3.3.4. Konstrukcja nawierzchni

Nowa konstrukcja nawierzchni na drodze DW685

Przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni dla KR5

- **warstwa ścieralna** – beton asfaltowy AC 11S* z zastosowaniem asfaltu PMB 45/80-55, grubość 4 cm;
 - **warstwa wiążąca** – z betonu asfaltowego AC 22W z zastosowaniem asfaltu wielorodzajowego 35/50, grubość 8 cm;
 - **podbudowa zasadnicza** – z betonu asfaltowego AC 22P z zastosowaniem asfaltu wielorodzajowego 35/50, grubość 16 cm;
 - **podbudowa pomocnicza** – z mieszanki niezwiązanej 0/31,5(CBR>35% i $U \geq 5$); grubość 21 cm
 - **warstwa ulepszanego podłoża** – dla podłoża G1 z mieszanki niezwiązanej 0/63, grubość 15 cm
 - **warstwa mrozoochronna** – dla podłoża G4 z mieszanki niezwiązanej 0/63, grubość 25 cm
 - **warstwa ulepszanego podłoża** – dla podłoża G4 z gruntu związanego cementem klasy C_{1,5/2}, grubość 38 cm
- * Uwaga na następujących odcinkach zastosowano warstwę ścieralną z mieszanki mineralno-asfaltowej SMA 8 LA grubości 4 cm:
- od km 19+680 do km 20+380
 - od km 20+380 do km 20+750

Sprawdzenie warunku mrozoodporności:

$$G4: 0,8 \cdot 1,4 = 1,12 \text{ m} \leq 4+8+16+21+25+38[\text{cm}]=112 \text{ cm}$$

Nowa konstrukcja nawierzchni na drodze powiatowej

Przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni dla KR5:

- **warstwa ścieralna** – beton asfaltowy AC 11S z zastosowaniem asfaltu PMB 45/80-55, grubość 4 cm;
- **warstwa wiążąca** – z betonu asfaltowego AC 22W z zastosowaniem asfaltu wielorodzajowego 35/50, grubość 8 cm;
- **podbudowa zasadnicza** – z betonu asfaltowego AC 22P z zastosowaniem asfaltu wielorodzajowego 35/50, grubość 16 cm;

- **podbudowa pomocnicza** – z mieszanki niezwiązanej 0/31,5(CBR>35% i $U \geq 5$); grubość 21 cm
- **warstwa ulepszanego podłoża** – dla podłoża G1 z mieszanki niezwiązanej 0/63, grubość 15 cm
- **warstwa mrozoochronna** – dla podłoża G4 z mieszanki niezwiązanej 0/63, grubość 25 cm
- **warstwa ulepszanego podłoża** – dla podłoża G4 z gruntu związanego cementem klasy C_{1,5/2}, grubość 38 cm

Sprawdzenie warunku mrozoodporności:

$$G4: 0,8 \cdot 1,4 = 1,12 \text{ m} \leq 4+8+16+21+25+38[\text{cm}]=112 \text{ cm}$$

Nowa konstrukcja nawierzchni na drodze DW685, na rondzie

Przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni dla KR6:

- **warstwa ścieralna** – beton asfaltowy AC 11S z zastosowaniem asfaltu PMB 45/80-55, grubość 4 cm;
- **warstwa wiążąca** – z betonu asfaltowego AC 22W z zastosowaniem asfaltu wielorodzajowego 35/50, grubość 8 cm;
- **podbudowa zasadnicza** – z betonu asfaltowego AC 22P z zastosowaniem asfaltu wielorodzajowego 35/50, grubość 20 cm;
- **podbudowa pomocnicza** – z mieszanki niezwiązanej 0/31,5(CBR>35% i $U \geq 5$); grubość 21 cm
- **warstwa ulepszanego podłoża** – dla podłoża G1 z mieszanki niezwiązanej 0/63; grubość 15 cm
- **warstwa mrozoochronna** – dla podłoża G4 z mieszanki niezwiązanej 0/63, grubość 25 cm
- **warstwa ulepszanego podłoża** – dla podłoża G4 z gruntu związanego cementem klasy C_{1,5/2}, grubość 41 cm

Sprawdzenie warunku mrozoodporności:

$$G4: 0,85 \cdot 1,4 = 1,19 \text{ m} \leq 4+8+20+21+25+41[\text{cm}]=119 \text{ cm}$$

Nowa konstrukcja nawierzchni na chodnikach.

Przyjęto następującą konstrukcję chodników:

- **warstwa ścieralna** – z brukowej kostki betonowej, o grubości 8 cm, na podsypce kruszywowo-cementowej 4:1 – gr. 3 cm,
- **podbudowa zasadnicza** – mieszanka niezwiązana kruszywa 0/31,5, grubości 15 cm;

- **warstwa ulepszanego podłoża** – dla podłoża G4 mieszanka niezwiązana 0/63 z rozbiórek, grubość 20 cm; lub z gruntu związanego cementem klasy C1,5/2; grubość 15 cm.

Nowa konstrukcja nawierzchni na ciągu rowerowym.

Przyjęto następującą konstrukcję ciągów rowerowych:

- **warstwa ścieralna** – z betonu asfaltowego AC 11S 50/70, o grubości 4 cm,
- **podbudowa zasadnicza** – mieszanka niezwiązana kruszywa 0/31,5, grubości 10 cm;
- **warstwa ulepszanego podłoża** – dla podłoża G4 mieszanka niezwiązana 0/63 z rozbiórek, grubość 20 cm; lub z gruntu związanego cementem klasy C1,5/2; grubość 15 cm.

Nowa konstrukcja nawierzchni na zatokach autobusowych.

Przyjęto następującą konstrukcję zatok autobusowych KR6:

- **warstwa ścieralna** - z kostki granitowej gr. 18cm na podłożu z betonu na mokro klasy C30/37 o grubości 10 cm
- **podbudowa zasadnicza** – z betonu na mokro klasy C25/30; gr. 26cm;
- **podbudowa pomocnicza** – z mieszanki związanej cementem klasy C5/6; gr. 15cm;
- **warstwa ulepszanego podłoża** – dla podłoża G1 z mieszanki niezwiązanej 0/63 grubość 23 cm; lub gruntu związanego z cementem klasy C1,5/2; gr. 10 cm;
- **warstwa mrozoochronna** – dla podłoża G4 z mieszanką niezwiązanej 0/63, grubość 20 cm.
- **warstwa ulepszanego podłoża** – dla podłoża G4 z gruntu związanego cementem klasy C1,5/2; grubość 30 cm.

Sprawdzenie warunku mrozoodporności:

$$G4: 0,85 \cdot 1,4 = 1,19 \text{ m} \leq 18+10+26+15+20+30[\text{cm}]=119 \text{ cm}$$

Nowa konstrukcja nawierzchni na zjazdach publicznych i indywidualnych (poza terenem zabudowanym).

Przyjęto następującą konstrukcję zjazdów KR5:

- **warstwa ścieralna** – z betonu asfaltowego AC 11S z zastosowaniem asfaltu PMB 45/80-55 o grubości 4 cm,
- **warstwa wiążąca** – z betonu asfaltowego AC 16W z zastosowaniem asfaltu wielorodzajowego 35/50 o grubości 8 cm,
- **podbudowa zasadnicza** – mieszanka niezwiązana 0/31,5, grubości 22 cm;

- **warstwa ulepszanego podłoża** – dla podłoża G1 z mieszanki niezwiązanej 0/63, grubość 15 cm;
- **warstwa mrozoochronna** – dla podłoża G4 z mieszanki niezwiązanej 0/63, grubość 35 cm;
- **warstwa ulepszanego podłoża** – dla podłoża G4 z gruntu związanego cementem klasy C_{1,5/2}; grubość 43 cm;

Sprawdzenie warunku mrozoodporności:

$$G4: 0,80 \cdot 1,4 = 1,12 \text{ m} \leq 4+8+22+35+43[\text{cm}]=112 \text{ cm}$$

Nowa konstrukcja nawierzchni na zjazdach indywidualnych (na terenie zabudowanym)

Przyjęto następującą konstrukcję (KR2):

- **warstwa ścieralna** – z brukowej kostki betonowej, o grubości 8 cm, na podsypce kruszywo-cementowej – gr. 3 cm,
- **podbudowa zasadnicza** – mieszanka niezwiązana 0/31,5, grubości 23 cm;
- **warstwa mrozoochronna** – dla podłoża G4 z mieszanki niezwiązanej 0/63, grubości 25 cm,
- **warstwa ulepszanego podłoża** – dla podłoża G4 grunt związany cementem klasy C_{1,5/2}, grubości 32 cm;

Sprawdzenie warunku mrozoodporności:

$$G4: 0,65 \cdot 1,4 = 0,91 \text{ m} \leq 8+3+23+25+32 [\text{cm}]=91 \text{ cm}$$

Nowa Konstrukcja jezdni drogi dojazdowej klasa D, KR2

Przyjęto następującą konstrukcję (KR2):

- **warstwa ścieralna** - z betonu asfaltowego AC11S 50/70 gr. 4cm,
- **warstwa wiążąca** - z betonu asfaltowego AC 16W 50/70 gr. 8cm,
- **warstwa podbudowy zasadniczej** – z mieszanki niezwiązanej 0/31,5, gr. 22cm,
- **warstwa ulepszanego podłoża** – dla podłoża G1 z mieszanki kruszywa związanego cementem C_{1,5/2,0} grubości 10cm,
- **warstwa mrozoochronna** – dla podłoża G4 z mieszanki kruszywa związanego cementem C_{1,5/2,0} grubości 32cm,
- **warstwa ulepszanego podłoża** – dla podłoża G4 z mieszanki niezwiązanej 0/63 grubości 25cm,

Sprawdzenie warunku mrozoodporności:

$$G4: 0,65 \cdot 1,4 = 0,91 \text{ m} \leq 4+8+22+32+25 [\text{cm}] = 91 \text{ cm}$$

Nowa konstrukcja nawierzchni (poza pasem drogowym (KR1))

Przyjęto następującą konstrukcję (KR1):

- **warstwa nawierzchniowa** - z mieszanki niezwiązanej 0/31,5; grubości 18cm,
- **podbudowa** – z mieszanki niezwiązanej 0/63; grubości 22cm,
- **warstwa ulepszanego podłoża** – dla podłoża G4 z mieszanki kruszywa 0/31,5 związanego cementem klasy C3/4; grubości 15cm.

Nowa konstrukcja zatoki do ważenia pojazdów

Przyjęto następującą konstrukcję (KR5):

- **warstwa ścieralna** - z betonu klasy C_{35/45} gr. 20cm, wg PN-EN 206-1 oraz PN-EN 13877-1 i PN-EN 13877-2,
- **warstwa podbudowy zasadnicza** – z betonu cementowego klasy C_{16/20} gr. 24cm
- **warstwa podbudowy pomocnicza** - mieszanka związana cementem klasy C_{5/6} gr. 20cm

3.3.5. Skrzyżowania

Skrzyżowania zaprojektowano zgodnie z Rozporządzeniem MTiGM z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie Dz.U. Nr 43 z 14 maja 1999 r. z odstępstwem od odległości między skrzyżowaniami §9.1. oraz §9.3

Zestawienie budowanych skrzyżowań

lp.	kilometraż	strona	nr drogi
1	8+849,5	L i P	Droga gminna 107145B Droga powiatowa 1560 B
2	11+588,5	P	Dotychczasowa DW685
3	12+324,0	L i P	Droga powiatowa 1630B
4	13+546,5	L i P	Droga powiatowa 1631B
5	14+226,0	P	Dotychczasowa DW685
6	15+351,0	L	Dotychczasowa DW685
7	17+776,0	L i P	Droga gminna 107193B
8	18+222,0	L i P	Dotychczasowa DW685 Droga powiatowa 1601B

lp.	kilometraż	strona	nr drogi
9	18+383,0	L	Droga gminna 107178B
10	18+630,5	L	Droga gminna 107179B
11	19+682,0	L	Droga gminna 107170B
12	20+229,0	L	Droga gminna 107172B
13	20+560,5	L i P	Droga gminna 107167B
14	20+870,5	L	Droga powiatowa 1634B
15	22+347,5	L i P	Droga powiatowa 1628B
16	23+107,0	L	Droga gminna 107157B
17	24+420,0	L i P	Droga gminna 107134B Droga powiatowa 1640B
18	26+162,5	L	Droga powiatowa 1625B
19	26+796,0	P	Droga powiatowa 1618B Droga gminna 107156B
20	29+411,5	L i P	Droga powiatowa 1625B
21	31+672,5	L	Droga gminna 108585B
22	32+423,0	P	Droga gminna 108561B

3.3.6. Dodatkowe jezdnie w pasie drogowym (ciągi pieszo – jezdne)

W projekcie przewidziano budowę dodatkowych jezdni w pasie drogowym jako dojazdu do zjazdów publicznych i indywidualnych. Drogi mają szerokość 3,5m - 5,0 m i pochylenie poprzeczne 2%.

Zestawienie dodatkowych jezdni w pasie drogowym

droga	km początkowy	strona	długość [m]
DJ3	12+322	L	970
DJ4	19+682	L	416

3.3.7. Ciągi rowerowe

W projekcie przewiduje się budowę ciągów rowerowych od początku do końca opracowania. Ciągi mają szerokość min. 2,5 m i pochylenie poprzeczne 2% oraz pobocza gruntowe szerokości 0,5 m z pochyleniem poprzecznym 8%.

3.3.8. Zjazdy indywidualne i publiczne

Wzdłuż rozbudowywanej drogi wojewódzkiej 685 zachodzi konieczność wybudowania zjazdów publicznych i indywidualnych.

Ilość zjazdów ograniczono do niezbędnego minimum poprzez zastosowanie dodatkowych jezdni w pasie drogowym.

Minimalna szerokość zjazdu indywidualnego wynosi: 4,5 m nawierzchni utwardzonej i pobocze gruntowe szerokości min. 0,75m, a zjazdu publicznego wynosi: min. 5,0 m nawierzchni utwardzonej i pobocze gruntowe szerokości min. 0,75m. Przewiduje się wyokrąglenie przecięcia krawędzi nawierzchni zjazdu i drogi łukiem kołowym o promieniu min. 8 m.

Zjazdy zaprojektowano wysokościowo tak aby spełnić wymagania Rozporządzenia MTiGM z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie Dz.U. Nr 43 z 14 maja 1999 r.

Szczegółową lokalizację zjazdów pokazano na Rys. nr 2 Planach sytuacyjnych.

3.3.9. Zatoki i przystanki autobusowe

W ramach inwestycji zaprojektowano zatoki autobusowe w miejscach istniejących zatok autobusowych, o parametrach zgodnych z Rozporządzeniem MTiGM z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie Dz.U. Nr 43 z 14 maja 1999 r.

Zestawienie zatok autobusowych

Lp.	Km	Droga	Strona	Opis
11	8+805,0	DW685	zatoka autobusowa	L
12	8+891,0	DW685	zatoka autobusowa	P
13	20+482,5	DW685	zatoka autobusowa	L
14	20+603,0	DW685	zatoka autobusowa	P
15	22+303,0	DW685	zatoka autobusowa	L
16	22+393,0	DW685	zatoka autobusowa	P
17	24+378,0	DW685	zatoka autobusowa	L
18	24+461,5	DW685	zatoka autobusowa	P
19	26+118,0	DW685	zatoka autobusowa	L
20	26+228,0	DW685	zatoka autobusowa	P

21	26+744,0	DW685	zatoka autobusowa	L
22	26+838,0	DW685	zatoka autobusowa	P
23	29+366,5	DW685	zatoka autobusowa	L
24	29+462,5	DW685	zatoka autobusowa	P
25	31+629,5	DW685	zatoka autobusowa	L
26	31+717,5	DW685	zatoka autobusowa	P

Dla projektowanych zatok oraz projektowanych przystanków autobusowych przewidziano dojścia nowoprojektowanymi chodnikami.

Zastosowano następujące parametry geometryczne zatok:

- długość krawędzi zatrzymania - 20 m,
- szerokość - 3,0 m,
- pochylenie poprzeczne jezdni $i=2\%$.

3.3.10. Chodniki, przejścia dla pieszych

W projekcie przewiduje się budowę chodników. Minimalna szerokość chodników wynosi 1,5 m a pochylenie poprzeczne 2%. Opaski gruntowe za chodnikami mają szerokości 0,5 m z pochyleniem poprzecznym 8%. Chodniki zlokalizowano przy wszystkich zatokach autobusowych oraz w miejscach zapewniających komunikację między zatokami autobusowymi.

3.3.11. Odwodnienie

Odrowadzenie wód opadowych z drogi wojewódzkiej 685 przewidziano jako powierzchniowe do rowów drogowych. Na odcinkach o przekroju ulicznym i półulicznym zastosowano ściek przykrawężnikowy z którego poprzez wpusty drogowe i przykanalika woda odprowadzana jest do kanalizacji deszczowej lub do rowów drogowych. W miejscach bezodpływowych zaprojektowano zbiorniki infiltracyjno-ewaporacyjne.

- zbiornik nr 7 w km ok. 30+100, $V=981 \text{ m}^3$
- zbiornik nr 8 w km ok. 32+400, $V=606,1 \text{ m}^3$

3.3.12. Obiekty inżynierskie

Projektowana estakada przez dolinę rz. Narew.

Zaprojektowano estakadę belkową, szesnastoprzęsłową. Cztery dźwigary stalowe zespolone z żelbetową płytą pomostu. W strefie podpór 4 i 5 dźwigary stalowe o zwiększonej wysokości.

Podpory żelbetowe posadowione bezpośrednio, z wymianą gruntu do 2.3 m. Przęsła 1-2, 2-3, 3-4 estakady znajdują się łuku poziomym o promieniu 1000 m. Pozostałe przęsła znajdują się na odcinku prostym.

Charakterystyczne parametry techniczne

– Klasa obciążenia	A
– rozpiętości teoretyczne przęseł w osi drogi	42+2×48+66+11×48+42 m
– całkowita długość estakady w osi drogi	775.60 m
– całkowita szerokość estakady	13.10 m
– szerokość w świetle krawężników	8.30 m
– pas barier dzielących	0.86 m
– pas barier skrajnych	0.80 m
– szerokość ścieżki pieszo	2.90 m
– zewnętrzny pas gzymsowy (balustrada)	0.24 m
– Wysokość konstrukcyjna:	
– przęsło, podpory 1÷3, 6÷17	2.23 m
– podpora 4, 5	3.63 m
– Kąt ukosu podpór	90.00

Projektowany most w km 20+398,5 na rzece Makówka

Zaprojektowano konstrukcję podatną z blach falistych opartą poprzez oczep żelbetowy na palach wierconych wykonywanych w rurze obsadowej z iniekcją podstawy. Most zlokalizowany na krzywej przejściowej, kąt skrzyżowania obiektu z drogą główną wynosi 90,00. Przekrój poprzeczny na obiekcie zgodny z przekrojem drogowym na dojazdach. Zaprojektowano wykonanie korekty przebiegu koryta rzeki w granicach obiektu oraz wykonanie umocnienia koryta rzeki.

– Klasa obciążenia	- A
– Maksymalne światło mostu	- 6.97 m
– Długość całkowita konstrukcji	- 21,05 m
– Szerokość jezdni	- 7,0 m
– Szerokość chodnika	- 2,50 m
– Szerokość poboczy	- 0,50 +1,75 m
– Szerokość pasa barier dzielących	- 0,60 m

- Kąt ukosu podpór - 90,00
- Powierzchnia umocnień skarp w rzucie - 65 m²
- Całkowita powierzchnia umocnień rzeki w rzucie - 265 m²

Przepusty

Zaprojektowano przepusty ze stalowej rury spiralnie karbowanej o średnicy od $\phi 800$ do $\phi 1800$. Światło przepustów określono na podstawie obliczeń hydrauliczno-hydrologicznych dla zadanej zlewni i prawdopodobieństwie wystąpienia $q=1\%$ (woda stuletnia). Wykonane obliczenia uwzględniają zapisy Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie, a szczególnie §45, który narzuca konieczność wyniesienia zwornika przepustu kołowego nie mniej niż 25 cm ponad zwierciadło wody miarodajnej. Wszystkie przepusty zaprojektowano na klasę A wg normy PN-85/S-10030.

Zestawienie i ogólna charakterystyka projektowanych przepustów

Lp.	km	Wymiar [mm]	Długość [m]
1	8+560,0	1500	20,00
2	9+255,0	1000	18,80
3	10+046,0	1500	20,15
4	10+702,0	800	18,00
5	11+514,0	1200	18,65
6	11+626,0	800	19,40
7	12+573,6	1800	24,45
8	13+818,7	1500	17,80
9	14+053,3	3670x2610	21,37
10	14+577,0	800	18,80
11	18+846,8	1400	17,50
12	19+025,0	1000	18,00
13	20+740,0	800	17,90
14	22+037,9	1800	20,90
15	23+114,9	1000	25,50
16	25+334,6	1500	19,20
17	25+791,0	1500	20,45
18	26+943,0	800	18,20
19	27+109,0	1500	18,20
20	28+418,7	1000	20,40
21	29+280,0	800	17,50
22	30+046,0	1000	18,40
23	32+390,0	1000	18,00

Przepusty z półkami dla migracji zwierząt

Przepust zlokalizowany jest w obszarze migracji płazów i gadów. W związku z tym zaprojektowano dwustronne półki dla migracji zwierząt. W przepuscie półki stalowe ocynkowane stanowiące rozwiązanie systemowe producenta konstrukcji przepustu, mocowane na śruby. Półka o szerokości 50cm wyłożona geowłókniną i ubitą gliną. Poza przepustem półka wykonana z laminatu, wyprowadzona na dno rowów po obu stronach przepustu. Pochylenie półki nie większe niż 1:2.5. Skarpa w obrębie półki ograniczona palisadą z kołków drewnianych.

Zestawienie przepustów z półkami dla migracji zwierząt

Lp.	km	Wymiar [mm]	Długość [m]
1	8+560,0	1500	20,00
2	9+255,0	1000	18,80
3	11+514,0	1200	18,65
4	12+573,6	1800	24,45
5	13+818,7	1500	17,80
6	14+053,3	3670x2610	21,37
7	18+846,8	1400	17,50
8	19+025,0	1000	18,00
9	22+037,9	1800	20,90
10	23+114,9	1000	25,50
11	25+334,6	1500	19,20
12	25+791,0	1500	20,45
13	26+943,0	800	18,20
14	27+109,0	1500	18,20
15	28+418,7	1000	20,40
16	29+280,0	800	17,50

3.3.13. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Bezpieczeństwo ruchu zostanie zapewnione poprzez:

- odpowiednie oznakowanie poziome i pionowe wykonanie z materiałów odblaskowych o wysokich parametrach technicznych,
- drogowe bariery ochronne z elementami odblaskowymi na odcinkach wymaganych,
- bariery na obiekcie mostowym,

- balustradę U-11a miejscowo przy chodnikach

3.3.14. Usunięcie drzew i krzewów

Inwentaryzację przeprowadzono w roku 2014 oraz 2015. Objęto nią wszystkie drzewa i krzewy, które znajdują się w liniach rozgraniczających planowanej inwestycji i kolidują z realizacją projektu. Wizja w terenie wykazała, iż część drzew posiada więcej niż jeden pień. Każdy z pni potraktowano jako odrębne drzewo.

Łączna ilość zinwentaryzowanych drzew przeznaczonych do usunięcia w liniach zakresu inwestycji wyniosła 879 szt. oraz zadrzewienia i zakrzewienia o łącznej powierzchni 3,26 ha.

3.3.15. Nasadzenia zieleni

Zaprojektowano nasadzenia gatunków głównie rodzimych dostosowanych do miejscowych siedlisk, a także posiadających niewielkie wymagania glebowe.

Drzewa

Na wyspach rond zaprojektowano nasadzenie sześciu drzew iglastych.

Krzewy

Na wyspach i w rejonie rond zaprojektowano nasadzenie 1928 szt. krzewów liściastych oraz 648 szt. krzewów iglastych.

3.3.16. Drogi tymczasowe

W celu zapewnienia przejezdności na czas budowy przepustów 9+255, 18+846,8, 19+025, 22+037, 23+114,9, 25+334, 25+791, 27+109, 28+418, 29+280 i mostu w km 20+398 przewidziano budowę dróg tymczasowych.

Lokalizację i przekroje podłużne dróg tymczasowych przedstawiono na rys. 6.3 - 6.13. (Tom BII/2 zeszyt 6).

3.4. Uzbrojenie techniczne drogi

3.4.1. Kanalizacja deszczowa

Kolektor kanalizacji zaprojektowano w m. Trześcianka na odcinku od km 12+338 do 13+340. Kolektor kanalizacji deszczowej wraz z przykanalikami zaprojektowano w postaci rurociągów z rur PEHD Ø200-400mm uzbrojonych w studnie kanalizacyjne betonowe, ujęcie wód deszczowych w system kanalizacyjny zaprojektowano w formie typowych wpustów deszczowych z osadnikami. Na kolektorach kanalizacji deszczowej, przed włączeniem do odbiorników zaprojektowano montaż urządzeń podczyszczających w postaci osadników zawieszin oraz separatorów substancji ropopochodnych. Wyloty kanalizacji

deszczowej do odbiorników będą stanowiły typowe, prefabrykowane konstrukcje wylotów wg KPED.

3.4.2. Oświetlenie drogowe

Zaprojektowano oświetlenie drogowe w następujących lokalizacjach:

- km 11+ 600 Rondo nr 2 w Trześciance,
- km 14+ 933 Zatoka z wagą ITD,
- km 18 + 210 Rondo nr 3 w Narwi,
- km 24 + 100 Przystanki autobusowe z przejściem dla pieszych
- km 32 + 600 Oświetlenie dojścia do przejazdu kolejowego

Lokalizację projektowanego oświetlenia przedstawiono na planie zagospodarowania terenu (rys. 2).

W celu oświetlenia przejść dla pieszych przewidziano montaż opraw LED o specjalnej konstrukcji na własnym maszcie.

Planowane rozmieszczenie oświetlenia zostało przedstawione na Planie zagospodarowania terenu (rys.2).

3.4.3. Budowa kanału technologicznego

Wzdłuż projektowanej drogi zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Administracji i Cyfryzacji zaprojektowano kanał technologiczny, w którego skład wchodzi 1 x rura Ø110, 3 x RHDPE Ø40 i 1 x pakiet mikrokanalizacji (5x12/1,5), układane bezpośrednio w ziemi. Na trasie projektowanego kanału technologicznego zaprojektowano studnie kablowe typu SK-2 w max. odstępach do 250 m (teren niezabudowany o ciągach prostoliniowych). Planowany przebieg kanału technologicznego został przedstawiony na Planie zagospodarowania terenu (rys.2).

3.5. Rozwiązanie kolizji z istniejącym uzbrojeniem terenu

3.5.1. Przebudowa sieci wodociągowej

W związku ze zmianą geometrii drogowej konieczne są odcinkowe przebudowy istniejących sieci wodociągowych oraz lokalne zagłębienia istniejącej sieci bez zmiany trasy w planie wraz z wykonaniem rur ochronnych.

3.5.2. Przebudowa sieci gazowej

W związku ze zmianą geometrii drogowej konieczne są przebudowy istniejących przyłączy gazowych.

3.5.3. Przebudowa kolizji elektrycznych

Przebudowa napowietrznej linii niskiego napięcia kolidującej z projektowanym rondem w Zabłudowie.

Napowietrzne linie niskiego napięcia

Linia napowietrzna nn 0,4 kV kolidująca z trasą główną będą skablowane bądź podnoszone poprzez wymianę istniejących słupów na wyższe. Wejścia kabli na słupy zostaną zabezpieczone rurami osłonowymi.

Przebudowa linii napowietrznych SN

Przy przebudowie kolidujących z projektowaną trasą linii napowietrznej SN przewiduje się przesunięcie słupa przelotowego wzdłuż trasy linii poza kolizję ze ścieżką rowerową. Istniejący słup nr 317 będzie zdemonstowany. W torze linii w odległości 25 m od demontowanego słupa posadzić słup przelotowy E13,5/10 podwyższający wydłużone przesło nad przebudowywaną drogą.

Przebudowa kablowych linii średniego napięcia

Odcinki istniejących linii kablowych SN, kolidujących z układem drogowym, zostaną zastąpione odcinkami kabli ułożonych na głębokości zapewniającej prawidłową ich eksploatację po wybudowaniu układu drogowego. Kable na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką, innymi drogami oraz pozostałym uzbrojeniem terenu będą chronione przepustami kablowymi typu RHDPEØ160.

3.5.4. Przebudowa urządzeń telekomunikacyjnych

Na odcinku objętym projektem znajduje się sieć telekomunikacyjna będąca własnością ORANGE Polska S.A. oraz Podlaska Sieć Szerokopasmowa.

Przebudowa urządzeń telekomunikacyjnych polegać będzie na przełożeniu istniejącej infrastruktury telekomunikacyjnej poza projektowane pasy ruchu kołowego. Projektuje się nowe ciągi kabli ziemnych miedzianych i rurociągów światłowodowych wraz z kablami oraz kanalizacji kablowej z zachowaniem istniejącej ilości otworów. Wszystkie przebudowywane kable miedziane na wspólnych odcinkach z rurociągami kablowymi oraz kanałem technologicznym przewidziano ułożyć w jednym wykopie.

3.5.5. Przebudowa urządzeń melioracyjnych

Przewidziano przebudowę drenaży rolniczych w km 11+840, 13+085, 26+926, 27+110 i 27+805 oraz przebudowę bądź tylko reprofilację i oczyszczenie rowów melioracyjnych w km 8+560,0 , 9+255,0, 11+514,0 , 12+573,6 , 13+818,7 , 14+053,3 , 18+846,8 , 19+025,0 , 22+037,9 , 23+114,9 , 25,791,0 , 27+109,0 , 28+418,7 i 29+280,0 drogi wojewódzkiej DW 685.

Zaprojektowano usunięcie kolizji z siecią drenarską i rowami melioracyjnymi. Usunięcie kolizji w zależności od lokalizacji polega na zaprojektowaniu przepustu pod drogą oraz przebudowaniu odcinka rowu, najczęściej ze względu na brak miejsca w liniach rozgraniczających inwestycji, niejako po odcinku rowu przydrożnego do drogi głównej. Natomiast sieci drenarskie przechwycone są przez drenokolektory, które zlokalizowane są po zewnętrznych stronach drogi. Ich zadanie to przechwycenie wód prowadzonych przez istniejące ciągi drenarskie i odprowadzenie ich do odbiornika. Zakres przebudowy wynika z przebiegu trasy drogi i rodzaju kolizji.

Wszystkie prace związane z przebudową sieci melioracyjnej zapewniają właściwe przeprowadzenie wody poprzez teren objęty inwestycją oraz zabezpieczają kontynuację odwodnienia przylegających terenów (prywatnych właścicieli).

Zestawienie przebudowywanych urządzeń melioracyjnych (drenażu):

Nr kolizji	Kilometraż (±10m)	Gmina	Obręb	Rozwiązania projektowe	Wymiar istniejący
a	11+834,20	Narew	Trześcianka	Usunięcie kolizji polega na przebudowie drenażu Ø20 cm na długości 57 m. Przejście pod drogą DW685 w rurze osłonowej Ø20 cm L=20,0 m, przejście pod drogą DJ2 w rurze osłonowej Ø30 cm L=9,0 m. 4 studnie melioracyjne na załamaniach i włączeniach do rurociągu. Likwidacja drenażu na dł. 50 m	Ø20
b	13+084,70	Narew	Trześcianka	Usunięcie kolizji polega na przebudowie drenażu Ø10 cm po trasie istniejącej oraz zabezpieczenie rurociągu rurą osłonową pod drogą DW685 Ø20cm L=20,0m. 2 studnie melioracyjne na włączeniach do rurociągu.	Ø10
c	26+925,60	Narew	Łosinka	Usunięcie kolizji polega na zabezpieczeniu istniejącej rury drenarskiej Ø20 cm pomiędzy istniejącymi studniami drenarskimi, rurą stalową dwudzielną Ø30 cm L=34m	Ø20
d	27+804,90	Narew	Łosinka	Usunięcie kolizji polega na zabezpieczeniu istniejącej rury drenarskiej Ø10 cm pomiędzy istniejącymi studniami drenarskimi, rurą stalową dwudzielną Ø20 cm L=32 m	Ø10

Opis kolizji z rowami melioracyjnymi:

Kolizja nr 1 z rowem R-G-2 w km 9+255,0

W km 9+255,0 drogi nr DW685 przewiduje się przebudowę rowu melioracyjnego R-G-2 na całkowitym odcinku około 60 metrów, w tym likwidacja przepustu Ø600 mm długości ok. 9,8 m pod istniejącą drogą DW685 oraz likwidację istniejącego rowu na długości około 9 m. W miejscu kolizji rowu z drogą wojewódzką projektuje się przepust Ø1000 mm długości 18,8 m. Dno za wlotem i wylotem przepustów zostanie umocnione za pomocą narzutu kamiennego na długości 5 m. Wylot i wlot z/do przepustu (skarpy) zostaną umocnione kostką kamienną na podbetonie C12/15 gr. 10cm. Konserwacja i odmulenie rowu na długości ok. 100 m poniżej i powyżej wlotu do przepustu.

Kolizja nr 2 z rowem R-J-1 w km 11+514,0

W km 11+514,0 drogi nr DW685 przewiduje się przebudowę rowu melioracyjnego R-J-1 na całkowitym odcinku około 40 metrów, w tym likwidacja przepustu Ø500 mm długości ok. 11,4 m pod istniejącą drogą DW685 oraz likwidację istniejącego rowu na długości około 7 m. W miejscu kolizji rowu z drogą wojewódzką projektuje się przepust Ø1200mm długości 18,65 m. Dno za wlotem i wylotem przepustów zostanie umocnione za pomocą kostki kamiennej na podbetonie C12/15 gr. 10cm. Wylot i wlot z/do przepustu (skarpy) zostaną umocnione kostką kamienną na podbetonie C12/15 gr. 10cm. Konserwacja i odmulenie rowu na długości ok. 100 m poniżej i powyżej wlotu do przepustu.

Kolizja nr 3 z rowem R-B w km 12+573,6

W km 12+573,6 drogi nr DW685 przewiduje się przebudowę rowu melioracyjnego R-B na całkowitym odcinku około 80 metrów. W miejscu kolizji rowu z drogą wojewódzką projektuje się przepust Ø1800mm długości ok. 24,45 m. Dno za wlotem i wylotem przepustów zostanie umocnione za pomocą kostki kamiennej na podbetonie C12/15 gr. 10cm. Wylot i wlot z/do przepustu (skarpy) zostaną umocnione kostką kamienną na podbetonie C12/15 gr. 10cm. Konserwacja i odmulenie rowu na długości ok. 100 m poniżej wylotu z przepustu.

Kolizja nr 4 z rowem R-E w km 13+818,7

W km 13+818,7 drogi nr DW685 przewiduje się przebudowę rowu melioracyjnego R-4 na całkowitym odcinku około 90 metrów, w tym likwidacja przepustu Ø500 mm długości ok. 5,6 m pod zjazdem rolniczym na pole oraz likwidację istniejącego rowu na długości około 30m. W miejscu kolizji rowu z drogą wojewódzką projektuje się przepust Ø1500 mm długości 17,8 m. Dno za wlotem i wylotem przepustów zostanie umocnione za pomocą kostki kamiennej na podbetonie C12/15 gr. 10cm. Wylot i wlot z/do przepustu (skarpy)

zostaną umocnione kostką kamienną na podbetonie C12/15 gr. 10cm. Konserwacja i odmulenie rowu na długości ok. 100 m poniżej wylotu z przepustu.

Kolizja nr 5 z rzeką Małynka w km 14+053,3

W km 14+053,3 drogi nr DW685 przewiduje się przebudowę rzeki Małynka na całkowitym odcinku około 50 metrów, likwidację istniejącego rowu na długości około 20m. W miejscu kolizji rowu z drogą wojewódzką projektuje się przepust 2670x2610 mm długości 21,37m. Dno za wlotem i wylotem przepustów zostanie umocnione za pomocą kostki kamiennej na podbetonie C12/15 gr. 10cm. Wylot i wlot z/do przepustu (skarpy) zostaną umocnione kostką kamienną na podbetonie C12/15 gr. 10cm. Konserwacja i odmulenie rowu na długości ok. 100 m poniżej wylotu z przepustu.

Kolizja nr 6 z rowem R-W w km 18+846,8

W km 18+846,8 drogi DW685 przewiduje się przebudowę rowu melioracyjnego R-W na odcinku około 110 m, w tym likwidacja przepustu Ø1250 mm długości ok. 12 m pod istniejącą drogą DW685. W miejscu kolizji rowu z drogą projektuje się przepust Ø1400 mm długości 17,50 m. Dno za wlotem i wylotem przepustu zostanie umocnione za pomocą kostki kamiennej na podbetonie C12/15 gr. 10cm. Wylot i wlot z/do przepustu (skarpy) zostaną umocnione kostką kamienną na podbetonie C12/15 gr. 10cm. Konserwacja i odmulenie rowu na długości ok. 100 m poniżej wlotu do przepustu.

Kolizja nr 7 z rowem R-W1 w km 19+025,0

W km 19+025 drogi DW685 przewiduje się przebudowę rowu melioracyjnego R-W1 na odcinku około 120 m, w tym likwidacja przepustu Ø800 mm długości ok. 20 m pod istniejącą drogą DW685 oraz likwidacja istniejącego rowu na odcinku ok. 11 m. W miejscu kolizji rowu z drogą projektuje się przepust Ø1000 mm długości 18,0 m. Dno za wlotem i wylotem przepustu zostanie umocnione za pomocą kostki kamiennej na podbetonie C12/15 gr. 10cm. Wylot i wlot z/do przepustu (skarpy) zostaną umocnione kostką kamienną na podbetonie C12/15 gr. 10cm. Konserwacja i odmulenie rowu na długości ok. 100 m poniżej wlotu do przepustu.

Kolizja nr 8 z rzeką Makówka w km 20+398,5

W km 20+398,5 drogi nr DW685 przewiduje się przebudowę rzeki Makówka na całkowitym odcinku 40 metrów. W miejscu kolizji rowu z drogą wojewódzką projektuje się obiekt mostowy.

Kolizja nr 9 z rowem R-M22 w km 22+037,9

W km 22+037,9 drogi nr DW685 przewiduje się przebudowę rowu melioracyjnego M-22 na całkowitym odcinku około 90 metrów, w tym likwidacja przepustu Ø1200 mm długości ok. 13,8 m pod istniejącą drogą DW685 oraz likwidację istniejącego rowu na długości około 10 m. W miejscu kolizji rowu z drogą wojewódzką projektuje się przepust Ø1800 mm długości 24 m. Dno za wlotem i wylotem przepustów zostanie umocnione za pomocą kostki kamiennej na podbetonie C12/15 gr. 10cm. Wylot i wlot z/do przepustu (skarpy) zostaną umocnione kostką kamienną na podbetonie C12/15 gr. 10cm. Konserwacja i odmulenie rowu na długości ok. 100 m poniżej wlotu do przepustu.

Kolizja nr 10 z rowem R-M-19 w km 23+114,9

W km 23+114,9 drogi nr DW685 przewiduje się przebudowę rowu melioracyjnego M-19 na całkowitym odcinku około 60 metrów, w tym likwidacja przepustu Ø600 mm długości ok. 18,5 m pod istniejącą drogą DW685 oraz likwidację istniejącego rowu na długości około 20 m. W miejscu kolizji rowu z drogą wojewódzką projektuje się przepust Ø1000 mm długości 25,5 m. Dno za wlotem i wylotem przepustów zostanie umocnione za pomocą kostki kamiennej na podbetonie C12/15 gr. 10cm. Wylot i wlot z/do przepustu (skarpy) zostaną umocnione kostką kamienną na podbetonie C12/15 gr. 10cm. Konserwacja i odmulenie rowu na długości ok. 100 m poniżej wlotu do przepustu.

Kolizja nr 11 z ciekim bez nazwy w km 25+334,0

W km 25+334,0 drogi DW685 przewiduje się przebudowę cieku na odcinku około 95 m, w tym likwidacja przepustu Ø1000 mm długości ok. 15 m pod istniejącą drogą DW685 oraz likwidacja istniejącego rowu na odcinku ok. 5 m. W miejscu kolizji rowu z drogą projektuje się przepust Ø1500 mm długości 19,20 m. Dno za wlotem i wylotem przepustu zostanie umocnione za pomocą kostki kamiennej na podbetonie C12/15 gr. 10cm. Wylot i wlot z/do przepustu (skarpy) zostaną umocnione kostką kamienną na podbetonie C12/15 gr. 10cm. Konserwacja i odmulenie rowu na długości ok. 100 m poniżej wlotu do przepustu.

Kolizja nr 12 z ciekim bez nazwy w km 25+791,0

W km 25+791,0 drogi DW685 przewiduje się przebudowę cieku na odcinku około 90 m, w tym likwidacja przepustu Ø800 mm długości ok. 13 m pod istniejącą drogą DW685 oraz likwidacja istniejącego rowu na odcinku ok. 10 m. W miejscu kolizji rowu z drogą projektuje się przepust Ø1500 mm długości 20,45 m. Dno za wlotem i wylotem przepustu zostanie umocnione za pomocą kostki kamiennej na podbetonie C12/15 gr. 10cm. Wylot i wlot z/do przepustu (skarpy) zostaną umocnione kostką kamienną na podbetonie C12/15 gr. 10cm. Konserwacja i odmulenie rowu na długości ok. 100 m poniżej wlotu do przepustu.

Kolizja nr 13 z ciekim w km 27+109,0

W km 27+109,0 drogi nr DW685 przewiduje się przebudowę na całkowitym odcinku około 85 metrów w tym likwidacja przepustu Ø1150 mm długości ok. 13,5 m pod istniejącą drogą DW685 oraz likwidację istniejącego rowu na długości około 30 m. W miejscu kolizji rowu z drogą wojewódzką projektuje się przepust Ø1500 mm długości 18,2 m. Dno za wlotem i wylotem przepustów zostanie umocnione za pomocą kostki kamiennej na podbetonie C12/15 gr. 10cm. Wylot i wlot z/do przepustu (skarpy) zostaną umocnione kostką kamienną na podbetonie C12/15 gr. 10cm. Konserwacja i odmulenie rowu na długości ok. 100 m poniżej wlotu do przepustu.

Kolizja nr 14 z rowem R-1 w km 28+418,7

W km 28+418,7 drogi nr DW685 przewiduje się przebudowę rowu melioracyjnego R-1 na całkowitym odcinku około 140 metrów w tym likwidacja przepustu Ø800 mm długości ok. 13,5 m pod istniejącą drogą DW685 oraz likwidację istniejącego rowu na długości około 10 m. W miejscu kolizji rowu z drogą wojewódzką projektuje się przepust Ø1000 mm długości 20,4 m Dno za wlotem i wylotem przepustów zostanie umocnione za pomocą kostki kamiennej na podbetonie C12/15 gr. 10cm. Wylot i wlot z/do przepustu (skarpy) zostaną umocnione kostką kamienną na podbetonie C12/15 gr. 10cm. Konserwacja i odmulenie rowu na długości ok. 100 m poniżej wlotu do przepustu.

Kolizja nr 15 z ciekim bez nazwy w km 29+280,0

W km 29+280,0 drogi DW685 przewiduje się przebudowę cieku na odcinku około 170 m, w tym likwidacja przepustu Ø600 mm długości ok. 12 m pod istniejącą drogą DW685 oraz likwidacja istniejącego rowu na długości ok. 10 m. W miejscu kolizji rowu z drogą projektuje się przepust Ø800 mm długości 17,50 m. Dno za wlotem i wylotem przepustu zostanie umocnione za pomocą kostki kamiennej na podbetonie C12/15 gr. 10cm. Wylot i wlot z/do przepustu (skarpy) zostaną umocnione kostką kamienną na podbetonie C12/15 gr. 10cm. Konserwacja i odmulenie rowu na długości ok. 100 m poniżej wlotu do przepustu.

3.6. Zajęcie terenu

Podstawowe roboty drogowe związane z rozbudową DW685 zostaną wykonane w przeznaczonym pod wykup pasie drogowym w liniach rozgraniczających. Planowany przebieg linii rozgraniczających został przedstawiony na Planie zagospodarowania terenu (rys.2).

4. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Zestawienie powierzchni

Lp.	Wyszczególnienie elementów rozliczeniowych	Jednostka	
		Nazwa	Ilość
I	NAWIERZCHNIE ULIC	*	*
1	- jezdnia główna i drogi boczne z betonu asfaltowego	m ²	181 tys.
II	ELEMENTY ULIC	*	*
4	- nawierzchnie chodników, zjazdów i wysp z kostki betonowej	m ²	2,5 tys.
5	- nawierzchnia ciągu rowerowego i dróg dojazdowych z betonu asfaltowego		57 tys.
6	- nawierzchnia zatok autobusowych i pierścieni rond z kostki kamiennej		2,5 tys.
10	- projektowana zieleń		261 tys.
III	INNE ROBOTY	*	*
11	- zjazdy publiczne z betonu asfaltowego	m ²	15,3 tys.

5. DOSTĘPNOŚĆ DLA NIEPEŁNOSPRAWNYCH,

Przebudowywana droga wojewódzka uwzględni rozwiązania techniczne ułatwiające eksploatację przez osoby niepełnosprawne poprzez projektowane pochylnie z poręczami, oraz obniżone krawężniki w rejonie przejść dla pieszych.

6. DANE TECHNICZNE CHARAKTERYZUJĄCE WPŁYW OBIEKTU BUDOWLANEGO NA ŚRODOWISKO

Przyjęte w opracowaniu projektowym rozwiązania funkcjonalno – przestrzenne oraz techniczne we wszystkich projektach branżowych nie wpływają negatywnie na środowisko przyrodnicze, zdrowie ludzi i inne obiekty budowlane.

Emisja hałasu oraz wibracji

Po wprowadzeniu działań minimalizujących negatywny wpływ hałasu na środowisko inwestycja nie wpłynie na klimat akustyczny.

Emisja do powietrza atmosferycznego

Inwestycja w trakcie eksploatacji nie będzie powodować negatywnego wpływu na powietrze atmosferyczne.

Wpływ na wody powierzchniowe i podziemne - odprowadzenie wód opadowych

Inwestycja nie wpływa negatywnie na wody powierzchniowe i podziemne. Projekt uporządkuje gospodarkę wodno-ściekową. Wody opadowe z jedni odprowadzone zostaną do rowów przydrożnych oraz do kanalizacji deszczowej. Wody opadowe przed wylotem z kanalizacji deszczowej do odbiornika zostaną podczyszczone w urządzeniach podczyszczających.

Wpływ na istniejący drzewostan

W związku z realizacją inwestycji niezbędna będzie wycinka drzew oraz krzewów będących w bezpośredniej kolizji z elementami projektowanymi.

Wpływ na obszary cenne przyrodniczo

Inwestycja – projektowaną rozbudową istniejącej DW 685 - zaczyna stykać się pasem drogowym z granicą obszarów Natura 2000 Dolina Górnej Narwi i Ostoja w Dolinie Górnej Narwi od km ok. 14+200 po stronie prawej i do początku obejścia m. Narew projektowana rozbudowa istniejącej DW 685 mieści się w granicach istniejącego pasa drogowego, nie naruszając działek na których leżą w/w obszary Natura 2000. Obejście m. Narew do km ok. 17+770 przechodzi przez obszary Natura 2000 a pas drogowy ma szerokość od ok. 23m do ok. 45m w rejonie mostu na Narwi. Na odcinku tym brak projektowanych zatok autobusowych, parkingów, miejsc kontroli i ważenia pojazdów. Od km ok. 20+230 do ok. 20+870 po stronie lewej, projektowana rozbudowa i istniejąca DW 685 graniczy z obszarami Natura 2000 Dolina Górnej Narwi i Ostoja w Dolinie Górnej Narwi. W istniejącym i projektowanym pasie drogowym jest tu projektowana zatoka autobusowa po stronie lewej.

Newralgicznym punktem przecięcia terenów Natura 2000 przez inwestycję jest przecięcie Ostoi w Dolinie Górnej Narwi (siedliskowy obszar) i nakładającego się na niego obszaru ptasiego Dolina Górnej Narwi. Istniejąca DW 685 też przecina obecnie oba te obszary, a inwestycja przetnie je częściowo rozbudową DW 685 i budową obwodnicy m. Narew.

Według mapy rozmieszczenia przedmiotów ochrony Ostoi w Dolinie Górnej Narwi załączonej do planu ochrony z 2014 roku, żadne siedliska naturalne nie leżą w obrębie robót drogowych i nie zostaną zniszczone podczas budowy drogi.

Na podstawie inwentaryzacji przyrodniczej oraz danych z planu zadań ochronnych dla Obszaru Natura 2000 – Ostoja w Dolinie Górnej Narwi, stwierdzono brak w pasie robót siedlisk i gatunków stanowiących przedmiot ochrony obszaru. Siedliska i gatunki stanowiące przedmiot ochrony obszaru znajdują się poza oddziaływaniem bezpośrednim i nie zostaną zniszczone.

Inwestycja nie wywrze zatem negatywnego wpływu na przedmioty ochrony obszaru natura 2000 Ostoja w Dolinie Górnej Narwi.

7. PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA OGRANICZAJĄCE LUB ELIMINUJĄCE UJEMNY WPŁYW NA ŚRODOWISKO

Dla ograniczenia wpływu inwestycji na klimat akustyczny przewidziano wykonanie nawierzchni z mieszanki mastyksowo - grysowej SMA8_{LA} na odcinkach:

- od km 19+680 do km 20+380
- od km 20+380 do km 20+750

Dla ograniczenia wpływu na wody powierzchniowe przewidziano wykonanie kanalizacji deszczowej przy czym kolektor kanalizacji deszczowej przewidziano na odcinkach

- od km 12+336 do km 13+340.
- Od km 16+120 do km 16+450
- Od km 16+450 do km 17+180 (estakada)
- Od km 17+180 do km 17+500
- Od km 32+485 do km 32+578

Przebudowywane przepusty zaprojektowano tak, by umożliwić migrację małych zwierząt.

Przejścia dla płazów zintegrowane z ciekami wyposażono w suche półki oraz płotki naprowadzające.

Zaprojektowano ogrodzenie zbiorników stanowiących odwodnienie drogi.

Wymagania decyzji środowiskowej

W załączniku nr 2 do opisu technicznego projektu zagospodarowania terenu zamieszczono zestawienie wymagań decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i ich ujęcie w projekcie.

8. INFORMACJA O TERENACH ZAMKNIĘTYCH

Rozbudowywana droga nie przechodzi przez tereny zamknięte.

9. DANE INFORMUJĄCE CZY TEREN, NA KTÓRYM PROJEKTOWANA JEST INWESTYCJA, JEST WPISANY DO REJESTRU ZABYTKÓW ORAZ CZY PODLEGA OCHRONIE NA PODSTAWIE USTALEŃ MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

Rozbudowywana droga nie jest usytuowana na terenach, które objęte są rejestrem zabytków oraz nie podlega ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

10. DANE OKREŚLAJĄCE WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ NA TEREN ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO

Rozbudowywana droga nie przechodzi przez tereny, na których prowadzona była eksploatacja górnicza.

11. WYNIKI BADAŃ GEOLOGICZNO-INŻYNIERSKICH

11.1. Charakterystyka warunków geotechnicznych

Projektowana inwestycja w rejonie arkusza Narew obejmuje utwory czwartorzędowe holoceny: piaski i żwiry stożków napływowych, natomiast plejstocen stanowią: piaski i mułki kemów, gliny zwałowe, ich zwietrzliny oraz piaski i żwiry lodowcowe. Ostatni odcinek drogi obejmujący arkusz Hajnówka reprezentowany jest przez czwartorzędowe utwory plejstoceny: piaski, żwiry i głazy lodowcowe, gliny zwałowe. W dolinach rzecznych na omawianym obszarze występują utwory holoceny reprezentowane przez piaski, namuły i torfy. Na podstawie analizy otworów archiwalnych pobranych z Centralnej Bazy Danych Hydrogeologicznych udostępnionej przez Państwową Służbę Hydrogeologiczną wynika, że na terenie projektowanej rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 685 występują utwory czwartorzędowe reprezentowane przez: mułki, ły, ły ilaste, ły pylaste, pyły ilaste, pyły, pyły piaszczyste, gliny zwałowe, gliny, gliny ciężkie, gliny piaszczyste, piaski gliniaste, żwiry gliniaste, piaski, piaski pylaste, piaski drobnoziarniste, piaski średnioziarniste, piaski gruboziarniste, żwiry.

Na podstawie wykonanych robót geologicznych stwierdzono skomplikowane warunki gruntowo - wodne w rejonie Doliny Rzeki Narew (km 1+500 ÷ 2+800). Występują tam grunty słabonośne.

11.2. Charakterystyka warunków hydrogeologicznych

Rejon projektowanej inwestycji jest odwadniany przez rzekę Narew wraz z jej dopływami - Narewką i Bugiem z jego dopływem Leśną. Rejon projektowanych robót leży w dorzeczu Wisły. Obszar ten zgodnie z podziałem regionalnym zwykłych wód leży w regionach: mazursko - podlaskim i lubelsko - podlaskim.

Podstawowe znaczenie użytkowe ma czwartorzędowe piętro wodonośne. Miąższość zawodnionych piaszczysto – żwirowych utworów interglacialnych i interstadialnych sięga 20m. Na omawianym terenie zostały wydzielone dwa poziomy wodonośne – poziom spągowy (w obrębie osadów interglacjalnych wielkiego) i poziom międzymorenowy (w obrębie osadów interstadialnych). W rejonach lokalnego występowania zastoiskowych osadów pylasto - ilastych brak właściwie ciągłych użytkowych warstw wodonośnych. Swobodne zwierciadło wody charakterystyczne jest dla przypowierzchniowego poziomu wodonośnego występującego w obrębie warstw fluwioglacjalnych. Głębsze poziomy wodonośne

charakteryzują się napiętym zwierciadłem wody występującym na wysokości około 135 do 155m. Miąższość głównego poziomu wodonośnego zawiera się w przedziale 10 – 20m. Poziom swobodnego zwierciadła wody w otworach archiwalnych zlokalizowanych wzdłuż projektowanej rozbudowy drogi wojewódzkiej stwierdzono na głębokościach od 0,8 do 10m, poniżej gruntów spoistych występuje woda pod napięciem i stabilizuje się na głębokościach od 0,3 do 15,7m. Pierwszy poziom wody gruntowej został nawiercony i ustabilizowany na rzędnych od 135,7 do 148,0m n.p.m.

12. INFORMACJA O WŁĄCZENIU INNYCH DRÓG PUBLICZNYCH

Drogi publiczne połączono z drogą wojewódzką poprzez skrzyżowania zaprojektowane zgodnie z Rozporządzeniem MTiGM z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie Dz.U. Nr 43 z 14 maja 1999 r. z odstępstwem od odległości między skrzyżowaniami §9.1. oraz §9.3.

Zestawienie skrzyżowań z drogami publicznymi:

lp.	kilometraż	strona	nr drogi
1a	8+849,5	P	Droga gminna 107145B
1b	8+849,5	L	Droga powiatowa nr 1560 B
2	11+588,5	P	Dotychczasowa DW685
3a	12+324,0	L	Droga powiatowa DP 1630B
3b	12+324,0	P	Droga powiatowa DP 1630B
4a	13+546,5	L	Droga powiatowa DP 1631B
4b	13+546,5	P	Droga powiatowa DP 1631B
5	14+226,0	P	Dotychczasowa DW685
6	15+351,0	L	Dotychczasowa DW685
7a	17+776,0	L	Droga gminna 107193B
7b	17+776,0	P	Droga gminna 107193B
8a	18+222,0	L	Droga powiatowa 1601 B
8b	18+222,0	P	Dotychczasowa DW685
9	18+383,0	L	Droga gminna 107178B
10	18+630,5	L	Droga gminna 107179B
11	19+682,0	L	Droga gminna 107170B
12	20+229,0	L	Droga gminna 107172B
13a	20+560,5	L	Droga gminna 107167B

13b	20+560,5	P	Droga gminna 107167B
14	20+870,5	L	Droga powiatowa DP 1634B
15a	22+347,5	L	Droga powiatowa DP 1628B
15b	22+347,5	P	Droga powiatowa DP 1628B
16	23+107,0	L	Droga gminna 107157B
17a	24+420,0	L	Droga gminna 107134B
17b	24+420,0	P	Droga powiatowa DP 1640B
18	26+162,5	L	Droga powiatowa DP 1625B
19a	26+796,0	P	Droga powiatowa DP 1618B
19b	26+796,0	L	Droga gminna 107156B
20a	29+411,5	L	Droga powiatowa DP 1625B
20b	29+411,5	P	Droga powiatowa DP 1625B
21	31+672,5	L	Droga gminna 108585B
22	32+423,0	P	Droga gminna 108561B

13. INFORMACJA O TERENACH OBJĘTYCH OCHRONĄ KONSERWATORSKĄ

Rozbudowywana droga nie jest usytuowana na terenach, które objęte są rejestrem zabytków oraz nie podlega ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

14. INFORMACJA O TERENACH OBJĘTYCH OCHRONĄ PRZYRODY

Analizowana inwestycja zlokalizowana jest na terenie następujących form ochrony przyrody:

- Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina Narwi,
- Obszar Chronionego Krajobrazu Puszcza Białowieska,
- Obszar Natura 2000 – PLB200007 Dolina Górnej Narwi – obszar ptasi,
- Obszar Natura 2000 – PLC200004 Puszcza Białowieska – obszar ptasi – granica tego obszaru styka się tylko w jednym miejscu punktowo z analizowaną trasą,
- Obszar Natura 2000 – PLH200010 Ostoja w Dolinie Górnej Narwi – obszar siedliskowy.
- Obszar Natura 2000 – PLC200004 Puszcza Białowieska – obszar siedliskowy - granica tego obszaru styka się tylko w jednym miejscu punktowo z analizowaną trasą.

W niedalekiej odległości od analizowanej trasy zlokalizowane są także:

- rezerwat Gnilec – oddalony od analizowanej inwestycji o około 3,3 km w kierunku wschodnim,
- rezerwat Dolina Waliczówki – oddalony od analizowanej inwestycji o około 3,3 km w kierunku wschodnim,
- rezerwat Lasy Naturalne Puszczy Białowieskiej – rezerwat oddalony od końca analizowanej inwestycji o około 1,4 km w kierunku wschodnim.

15. INFORMACJA O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU

Obszar oddziaływania określono na podstawie następujących przepisów prawa:

- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tekst jedn. Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2008 Nr 199, poz.1227 ze zm.),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. 2014r. poz. 1800 z późn. zmianami),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U.07.120.826, ze zm.),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 3 marca 2008 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2008 r., Nr 47, poz. 281),

Obszar oddziaływania obiektu jest zgodny z obszarem wykazanym w materiałach do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z sentencją wydanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 02 lutego 2016 roku (znak: WOŚ-II.4210.6.2015.UM) wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku.

16. INFORMACJA DOT. WYMAGAŃ OCHRONY ŚRODOWISKA W KONTEKŚCIE WYMOGÓW WYNIKAJĄCYCH Z DECYZJI BURMISTRZA SUPRAŚLA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH W DOKUMENTACJI WYMAGANEJ DO UZYSKANIA DECYZJI ZRID.

Wymagania decyzji środowiskowej

W załączniku nr 2 do opisu technicznego projektu zagospodarowania terenu (str. 243) zamieszczono zestawienie wymagań decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i ich ujęcie w projekcie.

17. INFORMACJA DOT. ISTNIEJĄCEJ OSNOWY GEODEZYJNEJ

Na obszarze objętym budową i rozbudową drogi wojewódzkiej nr 685 znajdują się 24 punkty osnowy geodezyjnej. Punkty te wymagają przeniesienia lub zabezpieczenia.

Zestawienie punktów osnowy geodezyjnej

L.p.	Nr osnowy	km DW 676	nr działki	lokalizacja	wymagania
1	1033	8+700,00	275/5	poza inwestycją	do zabezpieczenia
2	1048	10+495,00	67	pobocze	do zabezpieczenia
3	1049	10+880,00	67	pobocze	do zabezpieczenia
4	1050	10+230,00	67	pobocze	do zabezpieczenia
5	mar-54	12+310,00	67	teren zielony	do pozostawienia
6	1051	11+610,00	67	pod jezdnią	do przebudowy
7	1067	13+300,00	76	zjazd	do przebudowy
8	1070	14+000,00	285	poza inwestycją	do przebudowy
9	1071	14+260,00	746	ścieżka rowerowa	do zabezpieczenia
10	1072	14+610,00	746	ścieżka rowerowa	do zabezpieczenia
11	1042	14+910,00	746	teren zielony	do pozostawienia
12	1901	15+005,00	746	teren zielony	do pozostawienia
13	1020	15+185,00	746	teren zielony	do pozostawienia
14	1021	15+351,00	746	istn. pobocze	do pozostawienia
15	1024	16+200,00	239/1	teren zielony	do pozostawienia
16	1067	20+290,00	479/1	pobocze	do zabezpieczenia
17	1068	20+550,00	489	istn. pobocze	do pozostawienia
18	1018	20+920,00	479/2	pobocze	do zabezpieczenia
19	1019	21+220,00	479/2	teren zielony	do zabezpieczenia
20	1119	21+240,00	479/2	skarpa nasypu	do zabezpieczenia
21	1074	21+550,00	76	pobocze	do zabezpieczenia

L.p.	Nr osnowy	km DW 676	nr działki	lokalizacja	wymagania
22	1075	21+847,00	76	skarpa nasypu	do zabezpieczenia
23	1076	22+355,00	76	pod jezdnią	do przebudowy
24	1088	22+738,00	76	skarpa nasypu	do zabezpieczenia
25	1089	23+104,00	76	pod jezdnią	do przebudowy
26	1090	23+480,00	318	skarpa nasypu	do przebudowy
27	1052	29+420,00	161	ścieżka rowerowa	do przebudowy
28	1053	29+680,00	161	pobocze	do zabezpieczenia
29	1019	29+950,00	161	teren zielony	do pozostawienia
30	1020	30+280,00	161	pobocze	do zabezpieczenia
31	1021	30+840,00	98	pobocze	do zabezpieczenia
32	1022	31+145,00	98	ścieżka rowerowa	do przebudowy
33	1023	31+470,00	98	pod jezdnią	do przebudowy
34	1024	31+862,00	98	pod jezdnią	do przebudowy
35	1025	32+136,00	98	pobocze	do zabezpieczenia
36	1148	32+451,00	744	poza inwestycją	do pozostawienia

18. DANE OKREŚLAJĄCE WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ NA TEREN ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO

Rozbudowywana droga nie przechodzi przez tereny, na których prowadzona była eksploatacja górnicza.

19. INFORMACJE I DANE O CHARAKTERZE I CECHACH ISTNIEJĄCYCH I PRZEWIDYWANYCH ZAGROŻENIACH DLA ŚRODOWISKA ORAZ HIGIENY I ZDROWIA UŻYTKOWNIKÓW

20.1.1 Ochrona środowiska w otoczeniu

Informacje ogólne

Inwestycja polegająca na rozbudowie drogi wojewódzkiej Nr 685 prowadzić będzie do:

- poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego,
- skrócenia czasu przejazdu,
- rozwoju terenów przyległych do inwestycji.

20.1.2 Zapewnienie bezpieczeństwa osób trzecich

Dla ochrony interesów osób trzecich projekt rozbudowy uwzględnia:

- zapewnienie dojazdów do posesji i gruntów w przypadku likwidacji dojazdów istniejących, w tym także w czasie budowy,

- rozwiązania techniczne minimalizujące wpływ drogi na środowisko i zdrowie ludzi.

Poprawa bezpieczeństwa użytkowania

Przebudowywane skrzyżowania jak i projektowane zjazdy w maksymalny sposób nawiązują do stanu istniejącego. Przewiduje się również przebudowę i budowę chodników oraz ciągów rowerowych. Ich lokalizacja pokrywa się z aktualnymi szlakami komunikacyjnymi mieszkańców. Poprawie bezpieczeństwa służy także szereg różnego rodzaju barier ochronnych. Ponadto zaprojektowane oświetlenie poprawi widoczność na skrzyżowaniu typu rondo w porze nocnej.

20.1.3 Rozwiązanie problemu odpadów zgodnie z ustaleniami ustawy o odpadach (gospodarka odpadami)

Etap budowy

Budowa spowoduje powstanie następujących rodzajów odpadów:

- gruzu budowlanego, powstającego z rozbiórki elementów dróg i ogrodzeń,
- gruntów nieskalistych, drobnoziarnistych, organicznych pochodzących z wykopów,
- gruntów skalistych – kostki brukowej kamiennej, krawężników betonowych.

Wszystkie powyższe odpady należą do grupy katalogowej nr 17 i nie należą do odpadów niebezpiecznych (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dn. 27.09.2001 r. w sprawie katalogu odpadów, Dz.U. Nr 112, poz. 1206). Masy ziemne pozyskane z wykopów zostaną wykorzystane na miejscu budowy. W odniesieniu do warstwy powierzchniowej gleb projekt przewiduje jej zdjęcie, okresowe składowanie w bezpiecznym sąsiedztwie robót oraz powtórne wykorzystanie (pasy zieleni, humusowanie rowów drogowych, skarp, nasypów, itp.). Wszystkie materiały z rozbiórki będą podlegać sortowaniu, celem ich odzysku (destrukta na zjazdy/pobocza, krawężniki, płyty, kostka, itp.) i tylko nie nadające się do powtórniego wykorzystania zostaną skierowane na składowisko lub na wskazane przez Zamawiającego wysypiska, zgodnie z miejskim programem gospodarki odpadowej.

Ponadto Wykonawca ma obowiązek w trakcie budowy spełnić warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji budowy zgodnie z zapisami pkt. 2 Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nr WOOS-II.4210.6.2015.UM z dnia 2.02.2016 o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Etap eksploatacji

Podstawowa grupa odpadów z okresu eksploatacji drogi pochodzić będzie ze sprzątania jezdni i placów. Będą one zawierały domieszkę odpadów komunalnych i nie należą do niebezpiecznych.

Wymagania decyzji środowiskowej

W zał. Nr 2 do opisu zamieszczono zestawienie wymagań decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i ich ujęcie w projekcie.

20. UWAGI REALIZACYJNE

Wykonawca jest zobowiązany do dochowania należytej staranności w podejmowanych działaniach.

21. ZALECENIA DLA WYKONAWCY ROBÓT DOTYCZĄCE STABILIZACJI PASA DROGOWEGO, INWENTARYZACJI POWYKONAWCZEJ I ZABEZPIECZENIA KOLIDUJĄCYCH PUNKTÓW OSNOWY GEODEZYJNEJ

Nowe punkty osnowy realizacyjnej należy zastabilizować wieloznakowo tzn. znakiem naziemnym i centrycznie pod nim osadzonym znakiem podziemnym. Wszystkie punkty osnowy realizacyjnej należy zabezpieczyć przed ich zniszczeniem. Dla każdego punktu osnowy należy sporządzić nowy lub zaktualizować istniejący opis topograficzny.

Przed przystąpieniem do pomiaru należy ponownie dokonać sprawdzenia widoczności pomiędzy punktami osnowy i punktami nawiazania oraz wykonać ewentualne oczyszczenie punktów i przecinki.

Prace ziemne w pobliżu posadowienia punktów referencyjnych oraz w obrębie reperów wykonywać pod nadzorem uprawnionej jednostki wykonawstwa geodezyjnego.

Na obszarze objętym budową i rozbudową drogi wojewódzkiej nr 685 znajdują się 24 punkty osnowy geodezyjnej. Punkty te wymagają przeniesienia lub zabezpieczenia.

22. WNIOSKI I UWAGI KOŃCOWE

- projektowany zakres robót wraz z uzbrojeniem naniesiono na załączonych w części rysunkowej planach zagospodarowania terenu w skali 1:500,

- podczas wykonywania robót ziemnych szczególną uwagę należy zwrócić na istniejące uzbrojenie podziemne. W pobliżu urządzeń podziemnych roboty wykonywać ręcznie. Szczegółową lokalizację uzbrojenia, pokazaną na mapie geodezyjnej Wykonawca winien ustalić za pomocą przekopów próbnych,
- wszystkie roboty należy wykonać zgodnie z dokumentacją techniczną, obowiązującym prawem budowlanym, polskimi normami, przepisami i warunkami technicznymi wykonania odbioru, aktualną sztuką i wiedzą techniczną, pod stałym nadzorem technicznym z zachowaniem przepisów BHP i p. poz.. Projektowane uzbrojenie należy układać wg projektów branżowych i zgodnie z warunkami podanymi w uzgodnieniach,
- technologię robót określono w „Szczegółowych specyfikacjach technicznych” stanowiących załącznik do „Materiałów przetargowych”.

Opracował:
mgr inż. Michał Schmidt

LP.	pkt. DŚU	Wymagania DŚU	Projekt
1	pkt. 2.36	przebudowywane przepusty dostosować do migracji małych np. poprzez odpowiednie wymiary pasa suchego brzegu lub suche półki, zachowując współczynnik ciasnoty $\geq 0,07$	w projektowanych przepustach w km 26+943 zastosowano jednostronne lub obustronne półki
2	pkt. 2.37	Budowane przejścia dla płazów zintegrowane z ciekami wyposażać w pasy suchego brzegu/suche półki szerokości min. 0,5m płynnie połączone z terenem, zachowując współczynnik ciasnoty $\geq 0,07$	w projektowanych przepustach w km 8+560; 9+255; 11+514; 12+573,6; 13+818,7; 14+053,3; 18+846,8; 19+025; 22+037,9; 23+114,9; 25,334; 25+791; 27+109; 28+418,7; 29+280 zastosowano jednostronne lub obustronne półki
3	pkt. 2.38	dno przepustów suchych pełniących funkcję przejść dla płazów przykryć min. 5-centymetrową warstwą gruntu organicznego	na trasie nie zastosowano samych przejść dla zwierząt
4	pkt. 2.39	przebudować mosty w km 0+265 w msc. Zabłudów i w msc. Makówka wyposażając je w obustronne półki o szerokości 1m każda. Strefa dostępna dla zwierząt pod mostami powinna mieć wysokość co najmniej 1,5m.	projektowany most w km 20+398,77(Makówka) wyposażono w obustronne pasy suchego terenu szerokości 1m z zachowaniem 1,5m wysokości. (km 0+265(Zabłudów) odnosi się do odcinka I)
5	pkt. 2.40	przejścia dla płazów wyposażać w system płotków naprowadzających długości po ok. 100 m w obie strony od przepustów, o wysokości części nadziemnej ok. 50 cm, wraz z wybetonowaniem od strony zewnętrznej pasem szerokości ok. 30 cm zabezpieczającym przed ich zarastaniem, wykonanych z trwałych materiałów np. płotków betonowych, polimerowych. Płotki zlokalizować przynajmniej przy przepustach w kilometrażu ok 22+039; 23+122; 25+335; 25+791; 29+109.	w projekcie ujęto płotki naprowadzające dla wymienionych przepustów.
6	pkt. 2.41	przejście przez rzekę Narew wykonać w formie estakady długości ok. 774 m o przybliżonym rozstawie podpór 42+3x48+66x10x48+42 oraz wysokości strefy dostępnej dla zwierząt min. 3,5m. Podpory, w tym podpory montażowe oraz ścianki szczelne niezbędne do ich wykonania, lokalizować poza korytem rzeczny. Podpory obiektu wykonać w ściankach szczelnych pozostających docelowo w gruncie.	projektowane przejście przez rzekę Narew wykonano w formie estakady o długości 777m wysokość strefy dostępnej dla zwierząt dostosowano do wymagań Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach.
7	pkt. 2.42	w rejonie estakady i jej podpór wprowadzić karpie korzeniowe i stopy kamieni	w projekcie przewidziano wykonanie pod estakadą stosów kamieni i ułożenie karp korzeniowych
8	pkt. 2.43	z uwagi na występowanie cennego siedliska przyrodniczego, w km ok. 17+530-17+930, po stronie prawej drogi, umieścić drewniane ogrodzenie oraz tablicę informacyjno-ostrzegawczą.	w związku z zapisami raportu OOS na podstawie którego powstała decyzja ogrodzenie zostanie zastosowane na etapie budowy. Na etapie powtórnego raportu OOS zapis zostanie uwypuklony.
9	pkt. 2.44	nie wykonywać przekształcania, przenoszenia, regulacji koryta rzeki Narew, ani umacniania jej brzegów. Zachować swobodny przepływ wody w rzece	w projekcie nie przewidziano ingerencji w koryto rzeki Narew
10	pkt. 2.45	gzymsy mostu, lub ich części pomalować na jaskrawy kolor	kolorystyka obiektu zgodnie z ustaleniami z Zamawiającym zostanie ustalona na etapie jego wykonywania natomiast w projekcie zawarto informację że gzymsy mostu lub ich części mają być pomalowane na jaskrawy kolor
11	pkt. 2.46	przejście przez rzekę Narew zaprojektować jako obiekt przęsłowy, bez elementów wyniesionych takich jak pylony, czy wanty, mogące zwiększać ryzyko kolizji ptaków, a także pozbawiony oświetlenia	w projekcie przewidziano wykonanie obiektu przęsłowego o konstrukcji belkowej szesnasto przęsłowej. Cztery dźwigary stalowe zespolone z żelbetową płytą pomostu. W strefie podpór 4 i 5 dźwigary stalowe o zwiększonej wysokości. Podpory żelbetowe posadzone bezpośrednio, z wymianą gruntu do 2.3 m. Prześła 1-2, 2-3, 3-4 estakady znajdują się łuku poziomym o promieniu 1000 m. Pozostałe prześła znajdują się na odcinku prostym.
12	pkt. 3.1	zaprojektować nawierzchnię z mieszanki SMA8LA na następujących odcinkach drogi: - ok km 0+600 - 1+000 - ok km 19+680 - 20+380 - ok km 20+380 - 20+750	w projekcie ujęto nawierzchnię z mieszanki SMA8LA na następujących odcinkach drogi: - ok km 0+600 - 1+000(odcinek I) - ok km 19+680 - 20+380 - ok km 20+380 - 20+750
13	pkt. 3.2	zaprojektować kanalizację deszczową na następujących odcinkach drogi: - od początku drogi do km ok. 0+650 - z odprowadzeniem ścieków deszczowych do rz. Rudnia w km ok. 0+265; - od km ok. 0+680 do km ok. 0+890 - z odprowadzeniem ścieków deszczowych do rowu melioracyjnego w km ok 0+890 - od km ok. 5+850 do km ok. 6+450 - z odprowadzeniem ścieków deszczowych do rowu drogowego - od km ok. 12+300 do km ok. 13+350 - z odprowadzeniem ścieków deszczowych do rowu drogowego w km ok 13+350 - od km ok. 16+140 do km ok. 17+350 - z odprowadzeniem ścieków deszczowych do rz. Narew w km ok 16+620 - od km ok. 32+480 do końca drogi - z odprowadzeniem ścieków deszczowych do istniejącej kanalizacji deszczowej	w projekcie zaprojektowano kanalizację deszczową na następujących odcinkach: do odcina I odnoszą się trzy pierwsze zakresy - od ok. km 12+336 do ok. km 13+340 - z odprowadzeniem ścieków deszczowych do rowu drogowego w km ok 13+350 - od ok. km 16+120 do ok. km 16+450 - z odprowadzeniem ścieków deszczowych do rz. Narew w km ok 16+620 - od ok. km 16+450 do ok. km 17+180 estakada odwodniona do kanalizacji - od ok. km 17+180 do ok. km 17+500 - z odprowadzeniem ścieków deszczowych do starorzecza rz. Narew - od ok. km 32+486 do ok. km 32+578 - z odprowadzeniem ścieków deszczowych do istniejącej kanalizacji deszczowej
14	pkt. 3.3	zaprojektować, na terenie niezabudowanym oraz terenach z pojedynczą zabudową rozproszoną, spływ wód opadowych z drogi powierzchniowo do przydrożnych rowów trawiastych	w projekcie odwodnienie na terenie niezabudowanym oraz terenach z pojedynczą zabudową rozproszoną, spływ wód opadowych z drogi przewidziano do przydrożnych rowów trawiastych powierzchniowo lub za pośrednictwem wpustów(jeżeli występuje chodnik) lub krytych za pośrednictwem wpustów.
15	pkt. 3.4	zaprojektować zbiorniki infiltracyjne - odprowadzające w następujących przybliżonych lokalizacjach: - zbiornik nr 1 w km ok. 2+300 - zbiornik nr 2 w km ok. 3+500 - zbiornik nr 3 w km ok. 4+000 - zbiornik nr 4 w km ok. 5+800 - zbiornik nr 5 i 6 w km ok. 6+300 - zbiornik nr 7 w km ok. 30+100 - zbiornik nr 8 w km ok. 32+400	w projekcie przewidziano budowę zbiorników w następujących przybliżonych lokalizacjach: sześć pierwszych zbiorników odnosi się do odcinka I - zbiornik nr 7 w km ok. 30+100 - zbiornik nr 8 w km ok. 32+400
16	pkt. 3.5	zaprojektować i wykonać urządzenia podczyszczające i odprowadzające wody opadowe z nawierzchni drogi(studzienki osadnikowe i separatory substancji ropopochodnych) do istniejących wód powierzchniowych w taki sposób, aby efekt podczyszczania w nich osiągnięty spełniał wymogi prawa	w projekcie przewidziano budowę osadników i separatorów substancji ropopochodnych na wylotach projektowanej kanalizacji deszczowej.
17	pkt. VII	konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu a realizację inwestycji drogowej	przygotowano ponowny raport oddziaływania na środowisko w podziale na odcinki

LP	NR DZIAŁKI NIEDZIELONEJ LUB PRZED PODZIAŁEM	NR DZIAŁKI PO PODZIALE	RODZAJ I ZAKRES ROBÓT
POWIAT BIAŁOSTOCKI - GMINA ZABŁUDÓW			
OBRĘB Żywkowo 0048			
1.	281	281/2	Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i wykonanie umocnień rowu melioracyjnego D-1 w związku z budową przepustu w km 8+560)
2.	282	282/2	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe), Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i wykonanie umocnień rowu melioracyjnego D-1 w związku z budową przepustu w km 8+560)
3.	403	403/2	Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie i profilowanie rowu melioracyjnego R-G-2 w związku z budową przepustu w km 9+255)
4.	410	410/2	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
5.	247	247/2	Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i wykonanie umocnień rowu melioracyjnego D-1 w związku z budową przepustu w km 8+560)
POWIAT HAJNOWSKI - GMINA NAREW			
OBRĘB Soce 0035			
6.	305	305/2	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
7.	306		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
8.	304		Przebudowa dróg innych kategorii (droga gminna 107145B) Przebudowa sieci uzbrojenia terenu (sieć telekomunikacyjna - przebudowa sieci SSPW – kabel światłowodowy)
9.	317	317/2	Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i wykonanie umocnień rowu melioracyjnego R-G-2 w związku z budową przepustu w km 9+255)
10.	309	309/2	Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i wykonanie umocnień rowu melioracyjnego R-G-2 w związku z budową przepustu w km 9+255) Budowa drogi tymczasowej (wykonanie i funkcjonowanie drogi tymczasowej w związku z budową przepustu w km 9+255)
11.	315	315/2	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
12.	319		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
13.	308	308/3	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
OBRĘB Trześcianka 0036			
14.	1/1		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe), Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i wykonanie umocnień rowu Rbn w związku z budową przepustu w km 10+046)
15.	64/4		Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i wykonanie umocnień rowu melioracyjnego R-J w związku z budową przepustu w km 11+514)

16.	64/2		Przebudowa sieci uzbrojenia terenu (sieć elektryczna - wymiana słupa odporowego SN nr 16 na krańcowy z odejściem kablowym SN w kierunku słupa nr 15 w nowej lokalizacji), Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
17.	88/5	88/13	Przebudowa sieci uzbrojenia terenu (sieć elektryczna - przebudowa przęsła linii SN od słupa nr 14 do słupa nr 15 oraz przęsła linii SN od słupa nr 15 w nowej lokalizacji do stacji słupowej ST 3-1663)
18.	88/6		Przebudowa sieci uzbrojenia terenu (sieć elektryczna - przebudowa przęsła linii SN od słupa nr 15 w nowej lokalizacji do stacji słupowej ST 3-1663), (sieć telekomunikacyjna – przebudowa sieci ORANGE – kabel światłowodowy), Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
19.	1031	1031/3	Przebudowa sieci uzbrojenia terenu (sieć telekomunikacyjna – demontaż – kabel światłowodowy SSPW)
20.	193	193/2	Przebudowa sieci uzbrojenia terenu (sieć telekomunikacyjna – demontaż – kabel światłowodowy SSPW)
21.	145	145/2	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
22.	147	147/2	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
23.	148/1	148/4	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
24.	148/2	148/6	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
25.	150	150/2	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
26.	151	151/2	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
27.	153	153/2	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
28.	333		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
29.	336/1		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
30.	337/1		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
31.	156	156/2	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
32.	157	157/2	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
33.	158/3	158/4	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
34.	159/3	159/5	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
35.	174	174/2	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
36.	176	176/2	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
37.	182/3	182/5	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
38.	205	205/2	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
39.	378/1	378/3	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
40.	207	207/2	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
41.	207	207/3	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
42.	747/2	747/12	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
43.	747/2	747/11	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
44.	747/4	747/14	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
45.	208/1	208/3	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
46.	208/1	208/4	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
47.	152	152/2	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
48.	334		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe), Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i wykonanie umocnień rowu melioracyjnego R-B w związku z budową przepustu w km 12+573,6)

49.	1031	1031/4	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
50.	200	200/2	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
51.	202		Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i wykonanie umocnień rowu melioracyjnego R-E w związku z budową przepustu w km 13+818.7)
52.	204/1	204/4	Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i wykonanie umocnień rowu melioracyjnego R-E w związku z budową przepustu w km 13+818.7) Budowa zjazdów (dowiązanie wysokościowe)
53.	204/1	204/5	Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i wykonanie umocnień rowu melioracyjnego R-E w związku z budową przepustu w km 13+818.7) Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
54.	204/1	204/6	Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie i profilowanie rowu melioracyjnego R-E w związku z budową przepustu w km 13+818.7)
55.	217/3	217/5	Przebudowa sieci uzbrojenia terenu (sieć telekomunikacyjna - przebudowa sieci ORANGE – kabel światłowodowy)
56.	215	215/4	Przebudowa sieci uzbrojenia terenu (sieć telekomunikacyjna - przebudowa sieci ORANGE – kabel światłowodowy)
57.	747/8	747/20	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
58.	211/1		Budowa obiektu inżynierskiego (wykonanie przepustu w km 14+053.3 wraz z czyszczeniem, profilowaniem i wykonaniem umocnień cieku Małynka)
59.	205	205/3	Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie i profilowanie rowu melioracyjnego R-E w związku z budową przepustu w km 13+818.7)
60.	746	746/3	Przebudowa sieci uzbrojenia terenu (sieć elektryczna - ułożenie kabla YAKXS4x25 zasilania szafki SOU zatoki ITD)
OBRĘB Ancuty 0001			
61.	224		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
62.	239	239/1	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
63.	244		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
64.	256		Budowa obiektu inżynierskiego (wykonanie estakady w dolinie rz. Narew), Budowa rowu drogowego (Wykonanie rowu odpływowego, ujęcie rowu umocnione kamieniem)
65.	286		Budowa obiektu inżynierskiego (wykonanie estakady w dolinie rz. Narew), Budowa rowu drogowego (Umocnienia kamienne na ujęciu z rowu odpływowego)
66.	136		Przebudowa sieci uzbrojenia terenu (sieć elektryczna - ułożenie kabla YAKXS4x25 zasilania szafki SOU zatoki ITD.)
67.	156		Przebudowa sieci uzbrojenia terenu (sieć elektryczna - zejście ze słupa nn nr 33 kablem YAKXS4x25 w kierunku szafki SOU zatoki ITD.)
OBRĘB Narew 0024			
68.	14	14/2	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
69.	64		Przebudowa sieci uzbrojenia terenu (sieć telekomunikacyjna - przebudowa sieci ORANGE – kable linii napowietrznej)

70.	95	95/2	Przebudowa sieci uzbrojenia terenu (sieć telekomunikacyjna - przebudowa sieci ORANGE – kable linii napowietrznej)
71.	150/2		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
72.	148		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
73.	1061	1061/2	Przebudowa sieci uzbrojenia terenu (sieć elektryczna - wymiana słupa nn P na krańcowy z odejściami kablowymi YAKXS4x120 i YAKXS2x25 w kier słupa nr 9 w nowej lokalizacji)
74.	1724	1724/2	Przebudowa sieci uzbrojenia terenu (sieć elektryczna - ułożenie kabla YAKXS4x25 do zasilania szafki SOU-4)
75.	998	998/2	Przebudowa sieci uzbrojenia terenu (sieć elektryczna - ułożenie kabla YAKXS4x25 do zasilania szafki SOU-4)
76.	876	876/2	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
77.	907	907/2	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe), Budowa drogi tymczasowej (wykonanie i funkcjonowanie drogi tymczasowej w związku z budową przepustu w km 18+846,8)
78.	915	915/2	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
79.	916	916/2	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
80.	1046		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
81.	1047		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
82.	1054		Przebudowa sieci uzbrojenia terenu (sieć telekomunikacyjna – przebudowa sieci SSPW – kabel światłowodowy), Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
83.	924	924/2	Przebudowa sieci uzbrojenia terenu (sieć telekomunikacyjna - przebudowa sieci SSPW – kabel światłowodowy), Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
84.	1726	1726/2	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
85.	1116/52		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
86.	1116/53		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
87.	1116/54		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
88.	1116/55		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
89.	1116/60		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
90.	1116/64		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
91.	1116/65		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
92.	1116/66		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
93.	1116/67		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
94.	1116/68		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
95.	1116/86		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
96.	984/1	984/4	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
97.	984/2	984/6	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
98.	985	985/2	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
99.	986	986/2	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
100.	1017		Przebudowa dróg innych kategorii (droga gminna 107179B)
101.	875	875/2	Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i wykonanie umocnień rowu melioracyjnego R-W w związku z budową przepustu w km 18+846.8), Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe), Budowa drogi tymczasowej

			(wykonanie i funkcjonowanie drogi tymczasowej w związku z budową przepustu w km 18+846.8)
102.	906	906/2	Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i wykonanie umocnień rowu melioracyjnego R-W w związku z budową przepustu w km 18+846.8), Budowa drogi tymczasowej (wykonanie i funkcjonowanie drogi tymczasowej w związku z budową przepustu w km 18+846.8)
103.	1018		Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i wykonanie umocnień rowu melioracyjnego R-W w związku z budową przepustu w km 18+846.8)
104.	1019		Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i wykonanie umocnień rowu melioracyjnego R-W w związku z budową przepustu w km 18+846.8)
105.	1020		Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i wykonanie umocnień rowu melioracyjnego R-W w związku z budową przepustu w km 18+846.8)
106.	1036		Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i wykonanie umocnień rowu melioracyjnego R-W1 w związku z budową przepustu w km 19+025), Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
107.	1037		Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i wykonanie umocnień rowu melioracyjnego R-W1 w związku z budową przepustu w km 19+025), Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
108.	908	908/2	Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i wykonanie umocnień rowu melioracyjnego R-W1 w związku z budową przepustu w km 19+025), Budowa drogi tymczasowej (wykonanie i funkcjonowanie drogi tymczasowej w związku z budową przepustu w km 18+846,8), Budowa drogi tymczasowej (wykonanie i funkcjonowanie drogi tymczasowej w związku z budową przepustu w km 19+025)
109.	909		Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i wykonanie umocnień rowu melioracyjnego R-W1 w związku z budową przepustu w km 19+025)
110.	914	914/2	Budowa drogi tymczasowej (wykonanie i funkcjonowanie drogi tymczasowej w związku z budową przepustu w km 19+025), Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe), Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i wykonanie umocnień rowu melioracyjnego R-W1 w związku z budową przepustu w km 19+025)
111.	1038		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
112.	1039		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
113.	1040		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
114.	1041		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
115.	1042		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
116.	1043		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
117.	1044		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
118.	1045		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)

119.	1116/70		Dowiązanie wysokościowe do drogi gminnej, Przebudowa sieci uzbrojenia terenu (sieć telekomunikacyjna - przebudowa sieci ORANGE – kabel światłowodowy)
OBRĘB Makówka 0023			
120.	207/1		Budowa obiektu inżynierskiego (wykonanie mostu w km 20+398.77 wraz z obiektem tymczasowym i umocnieniem dna rz. Makówka), Budowa drogi tymczasowej (wykonanie i funkcjonowanie drogi tymczasowej w związku z budową mostu na rz. Makówka), Przebudowa sieci uzbrojenia terenu (sieć telekomunikacyjna - budowy kanału technologicznego (przewiert sterowany))
121.	110		Budowa obiektu inżynierskiego (wykonanie mostu w km 20+398.77 wraz z obiektem tymczasowym i umocnieniem dna rz. Makówka), Budowa drogi tymczasowej (wykonanie i funkcjonowanie drogi tymczasowej w związku z budową mostu na rz. Makówka)
122.	478		Budowa drogi tymczasowej (wykonanie i funkcjonowanie drogi tymczasowej w związku z budową mostu na rz. Makówka)
123.	357		Przebudowa dróg innych kategorii (droga gminna 107167B), Przebudowa sieci uzbrojenia terenu (sieć telekomunikacyjna – przełożenie istniejących kabli linii napowietrznej ORANGE) (sieć elektryczna – ułożenie od słupa nn nr 7 kabla YAKXS4x25 do zasilenia oświetlenia przejścia dla pieszych i zatków autobusowych)
124.	563		Przebudowa dróg innych kategorii (droga powiatowa 1634B)
125.	108/5	108/8	Budowa drogi tymczasowej (wykonanie i funkcjonowanie drogi tymczasowej w związku z budową mostu na rz. Makówka)
126.	490/3	490/7	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
127.	490/2	490/5	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
128.	476		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
129.	472		Przebudowa sieci uzbrojenia terenu (sieć telekomunikacyjna - przełożenie istniejących kabli linii napowietrznej ORANGE)
130.	564		Przebudowa sieci uzbrojenia terenu (sieć elektryczna - przesunięcie słupa przelotowego SN w linii istniejącej sieci napowietrznej)
OBRĘB Chrabostówka 0003			
131.	87		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
132.	46		Budowa drogi tymczasowej (wykonanie i funkcjonowanie drogi tymczasowej w związku z budową przepustu w km 22+037.9)
133.	17		Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie i profilowanie rowu melioracyjnego R-M22 w związku z budową przepustu w km 22+037.9), Budowa drogi tymczasowej (wykonanie i funkcjonowanie drogi tymczasowej w związku z budową przepustu w km 22+037.9)
134.	89		Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i wykonanie umocnień rowu melioracyjnego R-M22 w związku z budową przepustu w km 22+037.9)
135.	88		Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i wykonanie umocnień rowu melioracyjnego R-M22 w związku z budową przepustu w km 22+037.9)

136.	96		Przebudowa dróg innych kategorii (droga powiatowa 1628B)
137.	98		Przebudowa dróg innych kategorii (droga gminna 107157B), Budowa drogi tymczasowej (wykonanie i funkcjonowanie drogi tymczasowej wraz z przepustem w związku z budową przepustu w km 23+114.9)
138.	97		Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie i profilowanie rowu melioracyjnego R-M19 w związku z budową przepustu w km 23+114.9), Budowa drogi tymczasowej (wykonanie i funkcjonowanie drogi tymczasowej wraz z przepustem w związku z budową przepustu w km 23+114.9), Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
139.	65		Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie i profilowanie rowu melioracyjnego R-M19 w związku z budową przepustu w km 23+114.9), Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
140.	64		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
OBRĘB Krzywiec 0018			
141.	183		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
142.	195/2		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
143.	307/2		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
144.	315		Przebudowa dróg innych kategorii (droga powiatowa 1640B)
OBRĘB Łosinka 0022			
145.	160	160/3	Budowa zjazdów (dowiązanie wysokościowe), Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i umocnienie rowu melioracyjnego K-23 w związku z budową przepustu w km 25+334)
146.	80		Budowa drogi tymczasowej (wykonanie i funkcjonowanie drogi tymczasowej wraz z przepustem w związku z budową przepustu w km 25+334), Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i umocnienie rowu melioracyjnego K-23 w związku z budową przepustu w km 25+334)
147.	81		Przebudowa sieci uzbrojenia terenu (sieć elektryczna - podwyższenie słupa nn typu RPK)
148.	82		Przebudowa sieci uzbrojenia terenu (sieć elektryczna - podwyższenie słupa nn typu RPK)
149.	161	161/2	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
150.	163		Przebudowa sieci uzbrojenia terenu (sieć elektryczna - podwyższenie słupa nn typu RPK)
151.	85		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
152.	172	172/2	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe), Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i umocnienie rowu melioracyjnego K-28 w związku z budową przepustu w km 25+791), Przebudowa sieci uzbrojenia terenu (sieć elektryczna - podwyższenie słupa nn typu RPK)
153.	93		Budowa drogi tymczasowej (wykonanie i funkcjonowanie drogi tymczasowej w związku z budową przepustu w km 25+791), Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
154.	99		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)

155.	154/6	154/9	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
156.	154/7	154/11	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
157.	155		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
158.	207		Przebudowa dróg innych kategorii (droga powiatowa 1618B)
159.	305	305/2	Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i umocnienie cieku Makówka w związku z budową przepustu w km 27+109)
160.	306/2		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
161.	306/3		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
162.	98		Budowa zjazdów (dowiązanie wysokościowe), Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i umocnienie rowu melioracyjnego K-28 w związku z budową przepustu w km 25+791), Budowa drogi tymczasowej (wykonanie i funkcjonowanie drogi tymczasowej wraz z przepustem w związku z budową przepustu w km 25+791), (sieć elektryczna - podwyższenie słupa nn typu RPK)
163.	173	173/2	Przebudowa dróg innych kategorii (droga powiatowa 1625B)
164.	308		Przebudowa dróg innych kategorii (droga powiatowa 107156)
165.	306/1		Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i umocnienie cieku Makówka w związku z budową przepustu w km 27+109), Budowa drogi tymczasowej (wykonanie i funkcjonowanie drogi tymczasowej wraz z przepustem w związku z budową przepustu w km 27+109)
166.	320/1	320/3	Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i umocnienie cieku Makówka w związku z budową przepustu w km 27+109)
OBRĘB Borysówka 0003			
167.	65		Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i umocnienie rowu melioracyjnego R-1 w związku z budową przepustu w km 28+418.7)
168.	308		Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i umocnienie rowu melioracyjnego R-1 w związku z budową przepustu w km 28+418.7), Budowa zjazdów (dowiązanie wysokościowe)
169.	309/1		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
170.	300		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
171.	27		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe), Budowa drogi tymczasowej (wykonanie i funkcjonowanie drogi tymczasowej w związku z budową przepustu w km 28+418,7)
172.	28		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe), Budowa drogi tymczasowej (wykonanie i funkcjonowanie drogi tymczasowej w związku z budową przepustu w km 28+418,7)
173.	53/1		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe), Przebudowa sieci uzbrojenia terenu (sieć telekomunikacyjna - założenie rury osłonowej ORANGE – kabel światłowodowy)
174.	53/2		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe), Przebudowa sieci uzbrojenia terenu

			(sieć telekomunikacyjna - założenie rury osłonowej ORANGE – kabel światłowodowy)
175.	57		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
176.	72/1		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
177.	72/2		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
178.	72/3		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
179.	74		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
180.	51/10		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe), sieć telekomunikacyjna - założenie rury osłonowej ORANGE – kabel światłowodowy)
181.	51/11		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe), sieć telekomunikacyjna - założenie rury osłonowej ORANGE – kabel światłowodowy)
182.	51/2		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe), Przebudowa sieci uzbrojenia terenu (sieć telekomunikacyjna - założenie rury osłonowej ORANGE – kabel światłowodowy)
183.	51/9		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe), Przebudowa sieci uzbrojenia terenu (sieć telekomunikacyjna - założenie rury osłonowej ORANGE – kabel światłowodowy)
184.	303		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe), sieć telekomunikacyjna - założenie rury osłonowej ORANGE – kabel światłowodowy)
185.	66		Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i umocnienie rowu melioracyjnego R-1 w związku z budową przepustu w km 28+418.7)
186.	299		Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i umocnienie rowu melioracyjnego R-1 w związku z budową przepustu w km 28+418.7), Budowa drogi tymczasowej (wykonania i funkcjonowania drogi tymczasowej wraz z przepustem w związku z budową przepustu w km 28+418.7)
187.	58		Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i umocnienie rowu melioracyjnego R-1 w związku z budową przepustu w km 28+418.7), Budowa drogi tymczasowej (wykonanie i funkcjonowanie drogi tymczasowej wraz z przepustem w związku z budową przepustu w km 28+418.7)
188.	146/1	146/3	Budowa drogi tymczasowej (wykonanie i funkcjonowanie drogi tymczasowej wraz z przepustem w związku z budową przepustu w km 29+280), Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i umocnienie rowu melioracyjnego Rbn w związku z budową przepustu w km 29+280)
OBRĘB Wasilkowo 0026			
189.	229		Budowa drogi tymczasowej (wykonania i funkcjonowania drogi tymczasowej wraz z przepustem w związku z budową przepustu w km 29+280), Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie, profilowanie i umocnienie rowu melioracyjnego Rbn w związku z budową przepustu w km 29+280)
190.	172		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
191.	127		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
192.	201		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
193.	177		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
194.	178		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)

195.	226/1		Przebudowa rowu melioracyjnego (czyszczenie i profilowanie rowu melioracyjnego Rbn w związku z budową przepustu w km 29+280)
OBRĘB Nowosady 0014			
196.	105		Przebudowa dróg innych kategorii (droga powiatowa 108585)
197.	49/1	49/4	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
198.	50	50/2	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
199.	81	81/2	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
200.	100		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
201.	96/3	96/10	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
202.	96/4	96/13	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
203.	123		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
204.	140		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
205.	96/2	96/6	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
206.	45/2		Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)
OBRĘB Rzepiska 0021			
207.	180/1	180/3	Budowa zjazdu (dowiązanie wysokościowe)