

OPIS TECHNICZNY

**do projektu budowlano-wykonawczego przebudowy przepustu
w km 18+896,14 w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 681
Roszki Wodźki – Łapy – Brańsk - Ciechanowiec
na odcinku Poświętne - Pietkowo**

**INWESTOR: Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku
15-620 Białystok, ul. Elewatorska 6**

1. Przedmiot i cel inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest budowa przepustu w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu samochodowego oraz podniesienia nośności do klasy A wg PN-85/S-10030 "Obiekty mostowe. Obciążenia." tj. na pojazdy o masie do 500 kN (50 ton) co zlikwiduje konieczności objazdów pojazdów o masie powyżej 300 kN (30 ton). Przepust zlokalizowany na rowie melioracyjnym w km 18+896,14 drogi wojewódzkiej Nr 681 Roszki Wodźki – Łapy – Brańsk – Ciechanowiec na odcinku Poświętne - Pietkowo.

2. Stan istniejący

2.1. Stan istniejący ciągu drogowego

- 2.1.1. Istniejący ciąg przebiegający w terenie płaskim o charakterze leśnym i rolniczym i stanowi drogę kategorii drogi wojewódzkiej zaliczanej do klasy technicznej G.
- 2.1.2. Korpus nasypu drogowego przebiega na poziomie terenu. Droga przebiega przez tereny rolnicze (grunty orne, łąki i pastwiska) i leśne.
- 2.1.3. Szerokość pasa drogowego ~16.0 m.
- 2.1.4. Przekrój szlakowy poprzeczny i normalny:
 - a) Szerokość elementów korpusu drogowego w obrębie przepustu:
 - ◆ korony - 9.00 m,
 - ◆ jezdni - 6.00 m,
 - ◆ poboczy - 1.40 m i 1.60 m.
 - b) Rodzaj nawierzchni jezdni:
 - ◆ nawierzchnia bitumiczna z asfaltobetonu.
 - c) Rodzaj nawierzchni poboczy:
 - ◆ pobocza gruntowe.
- 2.1.5. Po prawej stronie drogi w odległości ~13,0 m od osi drogi przebiega kabel telekomunikacyjny, i w odległości 8,5 m przebiega gazociąg. Po lewej stronie drogi w odległości ~15,5 m od osi drogi przebiega kanał sanitarny tłoczny.

OPIS TECHNICZNY

2.1.6. Odwodnienie jezdni i poboczy drogi odbywa się powierzchniowym spływem wód opadowych przy pomocy spadków poprzecznych oraz podłużnych do rowów przydrożnych lub do podnóża skarp korpusu drogowego a następnie do projektowanego obiektu inżynierskiego.

2.2. Stan istniejący obiektu

2.2.1. Istniejący obiekt stanowi przepust na rowie melioracyjnym w km 18+896,14 drogi wojewódzkiej Nr 681 Roszki Wodźki – Łapy – Brańsk – Ciechanowiec na odcinku Poświętne - Pietkowo.

2.2.2. Wymiary i konstrukcja obiektu:

- ◆ długość - 12,80 m,
- ◆ światło: - Ø 0,80 m,

2.2.3. Konstrukcja obiektu:

- ◆ rodzaj konstrukcji - rury prefabrykowane z betonu, zbrojonego
- ◆ konstrukcja ścianek czołowych - pełnościenna z betonu zbrojonego,
- ◆ materiał korpusu podpory - beton,
- ◆ urządzenia obce - kabel telekomunikacyjny w odległości ~13,0 m od osi drogi, gazociąg w odległości 8,5 m od osi drogi, kanał sanitarny tłoczny w odległości ~15,5 m od osi drogi

2.2.4. Nośność obiektu - (szacunkowa) - 30 ton.

2.2.5. Dokumentacja z badań geotechnicznych do opracowania dokumentacji technicznej budowy przepustu, opracowana została przez Laboratorium Drogowe Gospodarstwo Pomocnicze w Kleosinie. W rejonie projektowanego obiektu wykonano dwa otwory wiertnicze, każdy do głębokości 7,5 m. Przeprowadzone badania wykazały, że teren na którym projektuje się przepust charakteryzuje się prostą budową geologiczną. Powierzchniową warstwę o grubości dochodzącej do 1,1 m stanowi warstwa piasku pylastego. Bezpośrednio pod gruntami organicznymi występuje warstwa piasków średnich do głębokości 4,0 m z przewarstwieniami gliny piaszczystej. Poniżej zalegają gliny piaszczyste w stanie twaroplastycznym $I_L=0,2-0,15$. Poziom wodonośny sięga do poziomu terenu.

2.2.6. Przepust jest w bardzo złym stanie technicznym, występują rysy i spękania betonu części przelotowej oraz ścianek czołowych. Powierzchnie betonowe są silnie skorodowane, występują rysy i spękania oraz duże ubytki betonu. Przepust nie posiada nośności wymaganej dla tej klasy drogi.

2.2.7. Odwodnienie obiektu odbywa się powierzchniowym spływem wód opadowych przy pomocy spadków poprzecznych i podłużnych a następnie rowami przydrożnymi lub wzdłuż skarp korpusu drogowego do rowu melioracyjnego.

OPIS TECHNICZNY

3. Stan projektowany

3.1. Dane ogólne

3.1.1. Projekt przewiduje przebudowę istniejącego przepustu betonowego na nowy przepust stalowy. Nośność obiektu zostanie podniesiona do klasy A wg PN-85/S-10030 "Obiekty mostowe. Obciążenia." tj. na pojazdy o masie do 500 kN (50 ton) co zlikwiduje konieczności objazdów pojazdów o masie powyżej 150 kN (15 ton).

3.1.2. Przepust zlokalizowany w km 18+896,14 drogi wojewódzkiej Nr 681 Roszki Wodźki – Łapy – Brańsk – Ciechanowiec na odcinku Poświętne - Pietkowo.

3.1.3. Modernizacja dojazdów wg projektu remontu drogi branży drogowej:

◆ Nawierzchnia dla ruchu kategorii KR3:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego BA 0/12,8 mm - grubości 5 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego - grubości 6 cm,
- warstwa wzmacniająca z betonu asfaltowego - grubości 9 cm,

Na poboczach - nawierzchnia z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie.

◆ Przekrój na przepuście i dojazdach o następujących parametrach:

- szerokość jezdni - 6.00 m,
- szerokość poboczy - 1.80 m.

3.1.4. Przy przepuście z obu stron drogi ustawione będą barieroporcze stalowe typu BS-3C połączone z barierami drogowymi typu SP-09. Na długości 8,0 m słupki barieroporczy należy przykręcić do kotew w rozstawie co 1,0 m wbetonowanych w ławę żelbetową. Dalsze odcinki barier (odcinek wzmocniony i przejściowy) należy wykonać ze słupkami typu drogowego wbijanymi w korpus drogi.

3.1.5. Podstawowe materiały:

- beton klasy B20,
- beton klasy B30,
- kruszywo naturalne,
- rur stalowa karbowana \varnothing 1000 mm z blachy 68x13x2.0 mm z powłoką trenchcoat,
- lepik asfaltowy stosowany na gorąco,
- brukowiec,
- zaprawa cementowa marki 15 MPa,
- mieszanka cementowo-piaskowa w ilości 150 kg/m³,
- barieroporcze typu BS-3C,
- bariery stalowe sprężyste typ SP-09 ze słupkami typu drogowego.

3.2. Parametry budowanego przepustu

Projekt przewiduje rozbiórkę nawierzchni i betonowej części przelotowej istniejącego przepustu wraz ze ściankami czołowymi. Projektuje się budowę przepustu z rury stalowej karbowanej 68x13 mm o grubości blachy 2 mm z powłoką trenchcoat. Projektowany przepust posiadał będzie długość $L = 16,0$ m, $\varnothing 1,00$ m. Nośność

O P I S T E C H N I C Z N Y

projektowanego przepustu klasa A wg PN-85/S-10030 „Obiekty mostowe. Obciążenia.” tj. na pojazdy o masie do 500 kN (50 T).

Rura na całej długości, powinna posiadać obustronne zabezpieczenie antykorozyjne wykonane u producenta poprzez ocynkowanie na gorąco i powłokę polimerową trenchcoat. Poszczególne odcinki rur połączyć za pomocą typowych łączników opaskowych dwuczęściowych, skręcanych śrubami, stosowanych dla rur \varnothing 0,80 m. Rurę stalową należy posadzić na ławie z kruszywa naturalnego grubości 30 cm, szerokości 160 cm.

Zewnętrzne odcinki powinny posiadać fabrycznie wykonane ścięcia pasujące do nachylenia skarp korpusu drogowego wynoszące 1:1,5.

Rury przepustu należy obsypać warstwami maksymalnej grubości 30 cm z kruszywa naturalnego o ziarnie max 75 mm. Dno i skarpy na wlocie i wylocie przepustu zostaną umocnione brukiem 16-20 cm na podsypce cementowo-piaskowej z wypełnieniem spoin zaprawą cementową marki 15. Umocnienie brukiem wzmocnić palisadą z kołków drewnianych \varnothing 10 cm wbitych na głębokość 1,0 m.

3.3. Technologia wykonania przepustu

Zaleca się wykonywanie przepustu w suchej porze roku. Prace rozpocząć od wykonania robót ziemnych oraz robót rozbiórkowych istniejącego przepustu.

3.3.1. Roboty przygotowawcze

Roboty przygotowawcze obejmują czynności przewidziane w Dokumentacji Projektowej, określone w SST, w tym m. in.:

- zabezpieczenie i oznakowanie terenu budowy,
- wytyczenie obiektu w terenie,
- odwodnienie terenu budowy w zakresie i formie uzgodnionej z Inspektorem Nadzoru,
- budowę tymczasowego objazdu wraz z oznakowaniem i sygnalizacją świetlną

3.3.2. Wykop pod obiekt

Metoda wykonania robót powinna być dobrana w zależności od wielkości robót, głębokości wykopu, ukształtowania terenu, rodzaju gruntu oraz posiadanego sprzętu. Zaleca się wykonanie wykopu szerokoprzestrzennego ręcznie do głębokości 2 m, a koparką do 4 m. Wykonywanie wykopu poniżej poziomu wód gruntowych bez odwodnienia jest dopuszczalne tylko do głębokości 1 m poniżej poziomu piezometrycznego wody gruntowej. Wymiary wykopu powinny być dostosowane do wymiarów budowli i jej zasypki w planie. W szerokości dna należy uwzględnić przestrzeń o szerokości od 0,60 do 0,80 m na pracę ludzi i ewentualne zabezpieczenie ściany wykopu. Zdjętą ziemię urodzajną ze skarp i terenu zajętego pod budowę należy złożyć w przyzmy, a po zakończeniu robót użyć do humusowania skarp korpusu drogowego, rowów oraz do rekultywacji terenu przyległego do drogi wykorzystanego jako plac budowy.

3.3.3. Podłoże pod ławę

Podłoże pod ławę powinno być równe a grunt je stanowiący nośny i niewysadzinowy. W przypadku gdyby okazało się, że w podłożu zalegają grunty nienośne np.: torfy,

OPIS TECHNICZNY

namuły, kreda itp. należy wykonać wymianę gruntu. Przy występowaniu gruntów wysadzinowych należy wykonać pod obiektem wymianę gruntu na głębokość min. 1,00 m poniżej dna przepustu. Szerokość wymiany gruntu powinna być równa szerokości ławy fundamentowej w górnym poziomie, natomiast w dolnym dostosowana tak aby zachować odległość 1,0 m od rury. Powierzchnia podłoża powinna być wyrównana i zagęszczona zgodnie z wymaganiami określonymi w SST. W razie stwierdzenia występowania w podłożu odmiennych gruntów, od przyjętych w Dokumentacji Projektowej, szczególnie gruntów słabych, lub większej ich miąższości utrudniającej lub uniemożliwiającej wykonanie wymiany gruntu należy skontaktować się z projektantem.

3.3.4. Ława z kruszywa

Konstrukcję stalową należy układać na ławie grubości 30 cm z kruszywa naturalnego. Góra ławy powinna być wyprofilowana stosownie do kształtu spodu dna rury owalnej. Ławę z kruszywa naturalnego należy układać warstwami grubości 20-30 cm zagęszczając do $I_s = 0,98$ wg Proctora. Górną warstwę o grubości 5-10 cm należy pozostawić niedogęszczoną, aby karby konstrukcji mogły swobodnie się w niej zagłębić.

3.3.5. Montaż konstrukcji stalowej

Spiralnie karbowane rury ocynkowane produkowane są o długości 6 m, 7 m i 8 m. Istnieje możliwość zamówienia rur u producenta o innych długościach. Zamówienie winno określać skos rur skrajnych dostosowany do nachylenia skarp.

Poszczególne odcinki rur stalowych należy połączyć ze sobą za pomocą specjalnych, typowych łączników stalowych, fałdowanych, skręcanych śrubami. Łączniki powinny być wykonane ze stali o takich samych parametrach (jakość, grubość, zabezpieczenie antykorozyjne) jak rury. Poprzeczne złącza montażowe powinny być tak wykonane, aby uzyskać ciągłe zespolenie odcinków rury w formie nieprzerwanej linii, wolnej od nierówności. Powierzchnie styku rury ze złączką wymagać mogą zastosowania smaru - np.: oleju roślinnego lub roztworu z mydła, pozwoli to na lepsze zaciśnięcie złączki, szczególnie przy niskich temperaturach. Złączki zakładać na koniec rury tak, aby mogły przyjąć kolejny koniec rury. Kolejną rurę należy dostawić do końca poprzedniej, na której założona jest złączka z odstępem nie większym niż 5 mm. Po sprawdzeniu zbieżności końców rur i dopasowania rury do złączki, oraz po stwierdzeniu braków zanieczyszczeń założyć śruby i zaciśnąć złączkę.

Przy układaniu rur na ławach fundamentowych należy zwrócić szczególną uwagę aby nie uszkodzić warstwy ochronnej rur. Niedopuszczalne jest układanie rur stalowych bezpośrednio na podłożu sztywnym (np. betonowym, starych fundamentach betonowych itp.). Miejsca w których została uszkodzona w trakcie montażu powłoka ocynku należy na bieżąco zamalować farbą wysokocynkową o grubości powłoki 200 - 300 μm . W przypadku wystąpienia śladów korozji lub gdy powłoka jest uszkodzona dłużej niż 6 h powierzchnię należy oczyścić ręcznie do Sa 2,5 i zamalować. Grubość powłoki 200 – 300 μm . Do wymalowań rur należy zastosować system powłokowy z farb o następujących warstwach: grunt – epoksydowy wysokocynkowy do cynkowania na zimno, międzywarstwa – epoksydowa z wypełniaczem płatkowym HB lub

OPIS TECHNICZNY

epoksydowo – siloksanowa HB, nawierzchniowa – poliuretanowa alifatyczna lub epoksydowo – siloksanowa.

Pomimo, że karbowane rury stalowe znane są z ich wytrzymałości, to jednak należy obsługiwać się z nimi z należytą uwagą. Rura nie powinna nigdy być zrzucana bezpośrednio z burty samochodu, lecz powinna być stoczona lub rozładowana widłakiem bądź dźwigiem tak, aby uchronić warstwy galwaniczne i malarskie przed uszkodzeniem. W tym celu należy używać zawiesi parcianych. Należy również uważać przy wkładaniu rury do wykopu, aby jej nie uszkodzić. Z uwagi na mały ciężar stalowe konstrukcje karbowane mogą być łatwo montowane przy użyciu lekkiego sprzętu.

3.3.6. Zasyпка przepustu

Zasyпка przepustu powinna być wykonana ściśle według instrukcji producenta konstrukcji lub dokumentu dopuszczającego do stosowania np. aprobaty technicznej, gdyż praca konstrukcji polega głównie na przenoszeniu parcia zagęszczonego wokół niej gruntu zasyпки. W przypadku niepełnych danych zawartych w instrukcji wykonania zasyпки, należy przestrzegać poniższych wskazówek i wymagań określonych w SST. Pierwsza warstwa zasyпки ma na celu stabilizację dolnych naroży, w związku z tym musi być nawilżana oraz energicznie zagęszczana, aby ułatwić penetrację ziaren zasyпки pod dolne blachy narożne, gdzie występują największe naciski wywierane przez konstrukcję na podłoże.

Układanie zasyпки warstwami grubości 20-30 cm musi być wykonywane symetrycznie, aby wysokość zasyпки była taka sama po obu stronach konstrukcji (dopuszcza się różnicę w wysokości równą jednej warstwie). Każda warstwa powinna być dobrze zagęszczona. W przypadku stosowania sprzętu mechanicznego do zagęszczania zasyпки, należy zwrócić szczególną uwagę żeby nie uszkodzić konstrukcji stalowej i jej powłoki ochronnej.

Materiał zasyпки powinien być materiałem ziarnistym żeby zapewnić dobre właściwości konstrukcyjne i mieć wskaźnik pH 7. Jako materiału do wykonania zasyпки można stosować piaski, żwiry rzeczne, wyrobiskowe oraz gruboziarniste. Zasyпка wokół rury na odległość ~30 cm od jej powierzchni powinna być wykonana z kruszywa jednofrakcyjnego o średnicy ziaren do 4 mm, odpowiadającego wymaganiom PN-B-11111. Zagęszczenie w tej strefie powinno wynosić $I_{S \min} = 0,95$ wg Proctora. Materiał zasyпки w strefie pod-pachwinowej powinien być układany warstwami o grubości 15 cm obustronnie po bokach konstrukcji, a następnie dobrze zagęszczony. Szczególną uwagę należy zwrócić na wykonanie zasyпки w strefie pod-pachwinowej gdzie minimalny wskaźnik zagęszczenia zasyпки powinien wynosić $I_{S \min} = 0,95$ wg Proctora. Należy upewnić się, żeby nie było pustek oraz słabych miejsc pod pachwinami. Ręczne wypełnianie i zagęszczanie to najlepszy sposób uformowania tego obszaru. Zaleca się zagęszczanie zasyпки mechaniczne, niemniej zagęszczanie w strefie pod-pachwinowej należy wykonywać ręcznie za pomocą krawędziaków o przekroju 50x100 mm. Ręczne ubijaki zagęszczające warstwy poziome nie powinny być lżejsze niż 9 kg i posiadać powierzchnię ubijaka 150x150 mm. Należy usypać zasypkę po obu stronach konstrukcji i za pomocą łopat obsypywać obszar podpachwinowy. Następnie ubić mocno za pomocą krawędziaka 50x100 mm lub innego odpowiedniego sprzętu. W odległości większej od 50 cm poza konstrukcją,

OPIS TECHNICZNY

minimalny wskaźnik zagęszczenia zasyпки powinien wynosić $I_{s \text{ min}} = 0,98$ wg Proctora. Wszelkie zmiany w wymiarach konstrukcji lub jej przesunięcia ostrzegają, że cięższy sprzęt musi pracować w odległości większej od ścian przepustu. Podczas zagęszczania zasyпки należy stale kontrolować wymiary wewnętrzne przepustu. Kontrolę taką wykonuje się systemem pomiarowym w pionie i poziomie, w wielu punktach przekroju poprzecznego. W celu łatwej kontroli prostoliniowości przepustu podczas zagęszczania zasyпки, zaleca się zawieszenie w rurze kilku pionów. Sprawdzanie geometrii pionowej należy prowadzić przy pomocy niwelatora. Nie dopuszcza się przemieszczeń większych niż 5% w dowolnym kierunku od pierwotnego kształtu.

Minimalna ilość zagęszczeń, największa grubość warstwy i minimalna warstwa ochronna nad górną ścianką rury stalowej.

Urządzenie Zagęszczające	Minimalna Liczba Zagęszczeń	Maksymalna grubość warstwy piaskowej po zagęszczeniu [m]	Minimalna grubość warstwy ochronnej nad górną ścianką rury [m]
Ubijak ręczny 15 kg	4	0,15	0,15
Ubijak wibracyjny 70 kg	4	0,30	0,25
Płyta wibracyjna 50 kg	4	0,10	0,10
Płyta wibracyjna 100 kg	4	0,15	0,10
Płyta wibracyjna 200 kg	4	0,20	0,15
Płyta wibracyjna 400 kg	4	0,30	0,25
Płyta wibracyjna 600 kg	4	0,40	0,40
Walec wibracyjny o obciążeniu statycznym 15 kN/m ²	6	0,35	0,50
Walec wibracyjny o obciążeniu statycznym 30 kN/m ²	6	0,60	1,00

Skarpy i dno na wlocie i wylocie przepustu oraz skarpy korony drogi „ścianki czołowe” należy umocnić brukiem na podsypce cementowo-piaskowej (150 kg/m³) grubości 15 cm z zalaniem spoin zaprawą cementową „marki” 15.

3.4. Warunki hydrologiczne

Przepust będzie posiadał światło \varnothing 1.0 m. Przepływ miarodajny oraz światło obliczono na podstawie obserwacji hydrologicznych dla zlewni ciek w oparciu o Załącznik Nr 1 do Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. Dziennik Ustaw Nr 63, poz. 735, oraz Instytutu Badawczego Dróg i Mostów „Światła mostów i przepustów. Zasady obliczeń”.

- przepływ miarodajny $Q_m = 1,01 \text{ m}^3/\text{s}$,
- rzędna zw. w. w. 132,47 m p.p.m.,
- prędkość przepływu wody $V = 2,72 \text{ m/s}$,
- średnia głębokość $H_{sr} = 0,57 \text{ m}$.

O P I S T E C H N I C Z N Y

- | | |
|-----------------|------------------|
| – rzędna wlotu | 131,36 m p.p.m., |
| – rzędna wylotu | 131,18 m p.p.m., |

3.5. Uzbrojenie

Przy przepuszczeniu, po prawej stronie drogi w odległości ~13,0 m od osi drogi przebiega kabel telekomunikacyjny. Kabel zostanie przełożony wg projektu branży instalacji telekomunikacyjnych opracowany przez P.W. „POLTRAS” Sp. z o. o. na odległość około ~14,0 m od osi drogi. W odległości ~8,5 m od osi drogi przebiega gazociąg, który zostanie przełożony wg projektu branży instalacji gazowych opracowany przez P.W. „POLTRAS” Sp. z o. o. na odległość około ~12,0 m od osi drogi. Roboty w pobliżu kabla i gazociągu wykonywane będą ręcznie. Po prawej stronie drogi w odległości ~15,5 m od osi drogi przebiega kanał sanitarny tłoczny. Z uwagi na znaczną odległość kanału od przebudowy nie zajdzie potrzeba przekładania.

4. Rozbiórki

Roboty rozbiórkowe obejmują rozbiórkę następujących elementów:

- nawierzchnię bitumiczną, podbudowę z kruszywa,
- korpus ziemny drogi,
- betonową część przelotową wraz z fundamentem,
- ścianki czołowe przepustu wraz z fundamentami,
- tymczasową nawierzchnię z prefabrykowanych płyt drogowych pełnych,
- tymczasowe oznakowanie organizacji ruchu.

Gruz betonowy z rozbiórki przepustu należy odwieźć na wytwórnię mas bitumicznych do rozkruszenia i przygotowania do ponownego użycia przy budowie dróg. Zdjętą ziemię urodzajną ze skarp i terenu zajętego pod budowę należy złożyć w pryzmy, a po zakończeniu robót użyć do humusowania skarpu korpusu drogowego, rowów oraz do rekultywacji terenu przyległego do drogi wykorzystanego jako plac budowy.

5. Ochrona środowiska

Budowa obiektu poprawi warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego i poprzez zwiększenie nośności zlikwiduje konieczność objazdów dla pojazdów o masie ponad 300 kN (30 ton). Przepust będzie przyjazny środowisku. Podczas przebudowy przepustu przewiduje się przedsięwziąć środki przewidziane przepisami o ochronie środowiska. Przebudowa przepustu nie będzie wymagała wykorzystania surowców.

6. Opracowanie geodezyjne

Opracowanie geodezyjne osi drogi jako oddzielne opracowanie zawiera:

- szkic rozmieszczenia bolców,
- wykaz współrzędnych bolców,
- wykaz współrzędnych punktów głównych,
- domiary punktów zastabilizowanych w terenie,
- opisy topograficzne punktów osnowy geodezyjnej,
- rozmieszczenie reperów,
- opisy topograficzne punktów geodezyjnych (repery)

OPIS TECHNICZNY

Lokalizację i rzędne reperu roboczego podano na planie zagospodarowania terenu.

Reper – góra słupka gazowego - 12,55 m od osi drogi, z prawej strony drogi w km 18+728 posiada rzędną $H=134.989$.

Współrzędne punktu przecięcia się osi przepustu z osią drogi:

$X = 5795495$

$Y = 4694769$

7. Stan terenowo-prawny

Powierzchnia zajmowanego terenu i poprzednich form użytkowania zostanie zmieniona po przebudowie przepustu, ponieważ roboty wykonywane będą w istniejącym pasie drogowym i na przyległych działkach, co spowoduje konieczność wyłączenia gruntów. Dotyczy to następujących działek:

☞ działka nr 98 – 75,98 m²

☞ działka nr 48 – 207,51 m²

8. Rozwiązania komunikacji i transportu

Zaprojektowano na czas budowy połówkowe zamknięcie jezdni i wykonanie objazdów poprzez poszerzenie korpusu drogowego z wahadłowym prowadzeniem ruchu przy zastosowaniu sygnalizacji świetlnej dwubarwnej z płynną regulacją cyklu. W pierwszej fazie przebudowy obiektu, podczas rozbiórki i budowy połowy nowego przepustu, należy zastosować odpowiednio I lub II etap oznakowania w zależności pod którą połowę jezdni będą prowadzone roboty. Projektuje się oznakowanie i zabezpieczenie robót prowadzonych przy jednostronnym zajęciu jezdni dwukierunkowej dwupasmowej (połowy jezdni) w oparciu o Dziennik Ustaw Nr 220 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r.

Projekt objazdu i projekt organizacji ruchu na czas budowy przepustu stanowi oddzielne opracowanie.

Transport materiałów do budowy obiektu odbywać się będzie środkami transportu samochodowego.

9. Uzgodnienia

Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Białymstoku uzgodnił pozytywnie światło i rzędne przepustu.