

TEMAT: Przebudowa przepustu w ciągu drogi wojewódzkiej
Nr 693 Kleszczele – Siemiatycze w km 25+350
w m. Moszczona Pańska (JNI 1301116)

OBIEKT: PRZEPUST W KM 25+350

INWESTOR: Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w
Białymstoku

STADIUM: PROJEKT WYKONAWCZY

PROJEKTANT: mgr inż. Wojciech Rębacz
Nr upr. z§ 3ust. 2pkt. 2 Zarz. MK 195
Nr ewid. ONB1f 9-907/16/69

SPRAWDZAJĄCY: mgr inż. Adam Sosnowski
Bł.45/02

WSPÓŁPRACA: mgr inż. Tomasz Pawłowski
PDL//0144/POOM/09

mgr inż. Tomasz Pietrzak
PDL//0053/POOM/10

Białystok, 12.2012r.

Spis zawartości

CZĘŚĆ OPISOWA

1. Spis zawartości
2. Opis
3. Uzgodnienia

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | |
|------------------------------------|--------------------|
| 1. Orientacja | 1: 25000, |
| 2. Projekt zagospodarowania terenu | 1: 500, |
| 3. Profil podłużny drogi | 1:50/500, |
| 4. Rysunek ogólny | 1:100, 1:50, 1:20, |
| 5. Etapy realizacji | 1:100, |
| 6. Inwentaryzacja | 1:100. |

ZAŁĄCZNIKI

1. Szkic osnowy wysokościowej, lokalizacja repera

OPIS

do projektu: Przebudowy przepustu w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 693 Kleszczele – Siemiatycze w km 25+350 w m. Moszczona Pańska (JNI 1301116)

1 Przedmiot przedsięwzięcia

Przedmiotem przedsięwzięcia jest rozbiórka istniejącego przepustu w km 25+350 drogi wojewódzkiej nr 693 i budowa w tym samym miejscu nowego przepustu.

2 Podstawa opracowania

1. Umowa zawarta z Podlaskim Zarządem Dróg Wojewódzkich w Białymstoku ul. Elewatorska 6, 15-620 Białystok.
2. Mapa geodezyjna sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500.
3. Pomiary sytuacyjno-wysokościowe i inwentaryzacja w terenie.
4. Badania geotechniczne.
5. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. RP nr 43 poz. 430).
6. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. RP nr 63 poz. 735).
7. Ogólne wytyczne montażu rur spiralnie karbowanych.
8. Światła mostów i przepustów. Zasady obliczeń z komentarzem i przykładami. Instytut Badawczy Dróg i Mostów Wrocław - Żmigród, 2000.
9. Zalecenia projektowe i technologiczne dla podatnych konstrukcji inżynierskich z blach falistych GDDKiA 2004
10. Podstawowe obowiązujące normy:
 - PN-81/B-03020 “Grunty budowlane. Posadowienia bezpośrednie budowli. Obliczenia statystyczne i projektowanie”.
 - PN-85/S-10030 “Obiekty mostowe. Obciążenia”.

3 Podstawowe materiały

- rury stalowe karbowane o przekroju kołowym średnicy 0,80m i długości L=14,0m, grubości blachy 2,0mm, z zabezpieczeniem antykorozyjnym o grub. min. 292µm,
- złączka do rur stalowych karbowanych,
- kruszywo naturalne,
- kruszywo łamane,
- brukowiec,
- obrzeża betonowe 8x30cm,
- zaprawa cementowa marki 15 MPa,
- bariery linowe,
- bariery ochronne – przy połówkowej realizacji obiektu – własność wykonawcy - dzierżawa,
- stalowe ścianki szczelne – przy połówkowej realizacji obiektu – własność wykonawcy – dzierżawa,
- rura osłonowa średnicy 110mm i cztery rury PE średnicy 40mm,
- geotkanina polipropylenowa,
- materiał do linii krawędziowych P-7b,
- materiał do warstw nawierzchni jezdni.

4 Opis istniejącego zagospodarowania

4.1 Dane lokalizacyjne

Obiekt znajduje się w gm. Nurzec Stacja, pow. siemiatycki, woj. podlaskie na działce numer 456 obręb 0023. Właścicielem działki jest Województwo Podlaskie, a zarządcą Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku. Przebudowywany przepust nie jest powiązany z urządzeniami melioracji wodnych szczegółowych i nie jest w ewidencji WZMiUW w Białymstoku.

4.2 Obiekt inżynierski i parametry drogi

Istniejący przepust z prefabrykowanych elementów żelbetowych o przekroju kołowym i średnicy $\varnothing 0,7\text{m}$ o długości 11,60m. Obiekt jest prostopadły do osi drogi i wyposażony w ścianki czołowe. Brak barier na obiekcie. Przepust przeprowadza wodę z prawej na lewą stronę drogi.

Droga w miejscu występowania przepustu przekroju szlakurowym, nawierzchni bitumicznej szerokości 5,50m i obustronnymi pobocznymi gruntowymi o szerokości 2,4m i 1,2m.

Odwodnienie jezdnii odbywa się metodą powierzchniowego spływu wód opadowych po skarpach korpusu drogowego na przyległy teren. Przy obiekcie brak schodów skarpowych, umocnień.

Odcinek drogi wojewódzkiej Nr 693 w miejscu projektowanego przepustu przebiega po terenach niezabudowanych.

4.3 Warunki gruntowo – wodne

Na podstawie „Dokumentacji z badań technicznych podłoża gruntowego terenu” na budowę przedmiotowego przepustu budowa geologiczna w okolicy jest następująca:

- do głębokości 0,50m – 0,6m zalega humus,
- poniżej do głębokości 1,9m - 2,5m występują grunty niespoiste piaski drobne, piaski pylaste w stanie luźnym, średnio zagęszczonym,
- poniżej do głębokości 5,2m – 5,4m występują grunty spoiste gliny zwięzłe w stanie plastycznym, twardestwem plastycznym,
- poniżej do głębokości 6m występują piaski drobne.

Nawiercone i ustabilizowane zwierciadło wody gruntowej na rzędnej 159,78 i 159,90.

5 Opis przyjętych rozwiązań projektowych

5.1 Dane wyjściowe

Zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia istniejący przepust przeznaczono do rozbiórki. W tym samym miejscu zaprojektowano przepust na obciążenie wg klasy „A” normy PN-85/S-10030. Zaprojektowano obiekt o konstrukcji z rur stalowych karbowanych. Przyjęto ten typ konstrukcji ze względu na krótki okres realizacji, łatwość budowy oraz możliwość wykonania ewentualnych, późniejszych wydłużeń jak również ze względów ekonomicznych. Zaprojektowany przekrój spełnia wymagania rozporządzenia MTiGM z dnia 30.05.2000r

5.2 Parametry identyfikacyjne i techniczne obiektu

Informacje identyfikacyjne:

województwo

powiat

gmina

Numer drogi

Kategoria drogi

Usytuowanie obiektu

Lokalizacja

Najbliższa miejscowość

podlaskie;

siemiatycki;

Nurzec Stacja;

Droga woj. 693;

Z;

rów przydrożny;

- ok. 25+350;

Moszczona Pańska;

Dane ogólne

Długość po osi	sklepienie dolne	14,00 m;
	sklepienie górne	12,35 m;
Światło pionowe		0,80m;
Światło poziome		0,80m;
Materiał		stalowa blacha karbowana;
Konstrukcja		rurowa;
Liczba otworów		1;
Szerokość jezdni		7,0m;
Szerokość całkowita chodników		brak;
Jednolity numer inwentarzowy		JNI 1301116;
Szerokość skrajni pionowej		bez ograniczeń,
Dane o dokumentacji projektowej		
Autor projektu		mgr inż. Wojciech Rębacz;
Nr uprawnień		Upr. z § 3 ust. 2 pkt. 2 Zarz. MK 195 Nr ewid. ONB1f-907/16/69;
Przedmiot opracowania		budowa przepustu;
Data zlecenia opracowania		27.03.2012;
Przeszkoda		
Rodzaj przeszkody		rów przydrożny;
Nazwa przeszkody		bez nazwy;
Kąt skrzyżowania		90°;
Nośność		
Numer normy obciążeniowej		PN-85/S-10030 ;
Klasa obciążenia według normy		klasa, A;
Nośność		500 kN;
Urządzenia obce		brak.

5.3 Roboty rozbiórkowe

Projektuje się rozbiórkę następujących istniejących elementów przepustu i dojazdów:

- nawierzchni na przepuście i dojazdach,
- ścianek czołowych,
- przepust.

Prace rozbiórkowe należy prowadzić etapowo.

5.3.1. Rozebranie nawierzchni

Nawierzchnię rozbierać w sposób mechaniczny. Uzyskany destrukut zagospodarować w porozumieniu z Inwestorem i Inspektorem Nadzoru.

5.3.2. Rozebranie przepustu

Rozebranie przepustu wykonać w sposób mechaniczny za pomocą sprzętu zaakceptowanego przez Inspektora Nadzoru w zakresie ujętym w dokumentacji.

Materiały nie nadające się do powtórznego wbudowania należy zagospodarować zgodnie z Ustawą o Odpadach.

5.4 Konstrukcja przepustu

Konstrukcję przepustu stanowią stalowe rury karbowane o grubości blachy 2mm i zabezpieczeniu antykorozyjnym wykonanym przez producenta. Kształt przekroju - kołowy średnicy 0,8m.

Wykonawca sam wybiera producenta przepustu stalowego, ale musi spełnić następujące warunki:

- musi uzyskać zgodę Nadzoru Inwestorskiego na zastosowanie konstrukcji;
- płaszcz zamiennego typu musi mieć grubość minimum 2mm;
- zaproponowana konstrukcja musi posiadać AT IBDiM z informacją, że może być stosowana do wykonywania przepustów drogowych;
- fabryczne zabezpieczenie antykorozyjne nie może być gorsze od zaprojektowanego;
- przekrój otworu rury musi być taki sam jak w niniejszym opracowaniu,
- konstrukcja zamiennego typu musi mieć zdolność przeniesienia obciążenia klasy „A” wg PN-85/S-10030 z zachowaniem właściwego komfortu przejazdu pojazdów.

5.5 Wykonanie przepustu

W miejscu rozebranego obiektu projektuje się przepust z konstrukcji z rur stalowych karbowanych. Prace będą prowadzone etapowo.

Kolejność wykonywania prac:

- roboty przygotowawcze,
- wycinka drzew i krzewów,
- montaż oznakowania i zabezpieczenia robót przed I etapem wykonywania obiektu,
- wbicie tymczasowych ścianek szczelnych w osi drogi,
- rozbiórka części istniejącego przepustu,
- wykonanie ławy kruszywowej i zagęszczenie gruntu rodzimego,
- montaż I odcinka projektowanego przepustu,
- wykonanie zasyпки, części konstrukcji jezdni,
- dopuszczenie do ruchu po części wykonanego przepustu na drodze wojewódzkiej,
- montaż oznakowania i zabezpieczenia robót przed II etapem wykonywania obiektu,
- rozbiórka pozostałej części istniejącego przepustu,
- wykonanie ławy kruszywowej i zagęszczenie gruntu rodzimego,
- montaż II odcinka projektowanego przepustu,
- wykonanie zasyпки,
- wyciągnięcie tymczasowych ścianek szczelnych z osi drogi,
- wykonanie części konstrukcji jezdni,
- dokończenie wykonania korpusu drogi wojewódzkiej, wykonanie dojazdów od obiektu,
- roboty wykończeniowe.

Konstrukcję stalową przepustu należy posadowić na ławie kruszywowej po wymianie gruntów nienośnych. Dodatkowo należy zagęścić piaski w stanie luźnym do min. $I_s=0.98$. Materiał na ławę musi być mrozoodporny. Ławę należy ukształtować w kierunku poprzecznym i podłużnym zgodnie z projektowanym pochyleniem przepustu. Na górze ławy ostatnie 5cm pozostawić niezagęszczone celem zagłębienia karbów konstrukcji.

Na wylocie i wlocie projektuje się rów przydrożny, który należy umocnić brukowcem na podsypce cementowo-piaskowej z zalaniem spoin zaprawą cementową marki 15MPa. W celu zabezpieczenia brukowca należy wykonać obramowania z obrzeży 8x30cm. Na czas prowadzenia prac należy zapewnić swobodny przepływ wody w poprzek drogi.

W celu zabezpieczenia ruchu zaprojektowano ustawienie barier linowych o parametrach A, N2, W4 z obu stron drogi.

Przepust należy wykonywać połówkowo z lokalnym poszerzeniem jezdni z płyt drogowych żelbetowych. Realizacja połówkowego wykonania obiektu z wykorzystaniem tymczasowych ścianek szczelnych, własności Wykonawcy, wbitych w osi drogi.

Projektowany przepust mieści się w istniejącym pasie drogowym.

5.6 Technologia wykonywania przepustu

Poniższe zalecenia i wymagania stosuje się do rur stalowych karbowanych. Szczegółowe wymagania i zalecenia dotyczące wykonywania przepustów z rur stalowych karbowanych powinien dostarczyć Dostawca w/w rur.

Zaleca się wykonywanie przepustów przy niskich stanach wody.

Należy zapewnić stały przepływ wody podczas trwania prac.

W przypadku wystąpienia wody gruntowej w wykopie należy wykonać odwodnienie na czas budowy.

Prace rozpocząć od wykonania poszerzeń jezdni, wbicia tymczasowych ścianek szczelnych w osi drogi, robót rozbiórkowych i robót ziemnych.

Przy układaniu rur na ławach fundamentowych należy zwrócić szczególną uwagę aby nie uszkodzić warstwy ochronnej rur.

Ława z kruszywa naturalnego powinna być zagęszczona do wartości wskaźnika zagęszczenia min. 0,98 wg. Proctora.

Rury należy zamówić z wykonanym u Producenta zabezpieczeniem.

Pomimo, że karbowane rury stalowe znane są z ich wytrzymałości, to jednak należy obsługiwać się z nimi z należytą uwagą.

Wokół rur nowobudowanych przepustów należy wykonać zasypkę. Zasypka przepustu powinna być wykonana ściśle według zaleceń, gdyż praca przepustu polega głównie na przenoszeniu parcia zagęszczonego wokół niego kruszywa zasypki. Zasypka wokół konstrukcji powinna wykładać poza obwód konstrukcji na szerokości równej jej rozpiętości po każdej ze stron, a ponad konstrukcję do 300 mm lub 1/10 średnicy, whichever is greater. Materiał zasypki powinien być materiałem ziarnistym aby zapewnić dobre właściwości konstrukcyjne. Minimalny stopień zagęszczenia w pobliżu konstrukcji stalowej około 20cm powinien wynieść 95 % wg Proctora a w pozostałej części powinien wynieść 98 % wg Proctora.

Materiał zasypki wokół konstrukcji powinien być układany warstwami o grubości 150 ÷ 300 mm obustronnie po bokach konstrukcji, a następnie dobrze zagęszczony.

5.7 Głowice wlotowa i wylotowa

Wlot i wylot przepustu należy umocnić brukowcem 16÷20cm zaprawie cementowo-piaskowej z zalaniem spoin zaprawą cementową marki 15MPa. W celu zabezpieczenia brukowca na obrzeżach należy wykonać obrzeża betonowe 8x30cm.

5.8 Wyposażenie obiektu

W celu zabezpieczenia ruchu samochodowego projektuje się ustawienie barier linowych o parametrach A,N2,W4 z obu stron drogi. Długość i lokalizacja wg rys. Projekt zagospodarowania terenu.

5.9 Odwodnienie na czas budowy

Ewentualną wodę gromadzącą się w wykopie należy odpompować poniżej projektowanego przepustu. Na czas prowadzenia prac należy zapewnić swobodny przepływ wody z prawej na lewą stronę drogi.

6 Dojazdy

6.1 Rozwiązania sytuacyjne

Przebudowę dojazdów zaprojektowano w niezbędnym zakresie to jest odtworzenie na długości rozbiórki nawierzchni oraz na długości skosów wynikających ze zmiany szerokości jezdni na obiekcie do 7,0m, Zaprojektowano obustronne pobocza gruntowe o szerokości 1,5m.

6.2 Konstrukcja i technologia nawierzchni

Niweleta.

Zaprojektowano spadki podłużne niwelety wynikające z odtworzenia istniejącej nawierzchni. Niweleta drogi została zaprojektowana w oparciu o państwowy układ wysokościowy.

6.3 Przekroje normalne

Przekrój normalny dojazdów o następujących parametrach technicznych:

- szerokość nawierzchni bitumicznej - od 5,5 do 7,0m,

- | | |
|---|-----------------------------|
| • spadek poprzeczny jezdni dwustronny
istniejącego, ok 2,0%, | - dostosowany do stanu |
| • szerokość poboczy gruntowych | - stan istniejący do 1,5m, |
| • spadek poprzeczny poboczy | - 6,0 %, |
| • szerokość korony drogi | - stan istniejący do 10,0m |
| • pochylenie skarp | - stan istniejący do 1:1.5. |

6.4 Konstrukcja i technologia nawierzchni

Konstrukcję nawierzchni jezdni przyjęto dla KR3 na podstawie Dziennika Ustaw Nr 43 z dnia 14 maja 2000r.:

- warstwa ścieralna z BA gr. 5cm,
- warstwa wiążąca z BA gr. 6cm,
- podbudowa zasadnicza z BA gr. 7cm,
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 20cm

Na poboczu w I etapie realizacji projektuje się umocnienie pobocza płytami drogowymi.

Projektuje się połączenie starej jezdni z nową w postaci sfrezowania istniejącej jezdni na 75cm szerokości w celu wykonania połączenia na głębokość 10cm. Następnie na sfrezowanej jezdni należy ułożyć 5cm w-wy wyrównawczo – wzmacniającej, siatkę do zbrojenia nawierzchni (dł. 1,5m) oraz warstwę ścieralną. Zakres warstwy ścieralnej pokazany jest na rysunku „Projekt zagospodarowania terenu”

6.5 Roboty ziemne

Roboty ziemne na omawianym odcinku drogi wynikają z faktu: budowy nasypów i poszerzeń drogi, wykonania wykopów pod konstrukcją, pogłębienia rowów, wykonania rur o średnicy 110mm i innych robót związanych z odwodnieniem drogi.

Ziemię z wykopów zagospodarować zgodnie z Ustawą o Odpadach.

6.6 Odwodnienie

Odwodnienie jezdni zaprojektowano metodą powierzchniowego spływu wód opadowych.

7 Urządzenia obce

Z analizy mapy sytuacyjno-wysokościowej wynika, że w strefie projektowanych robót:

- z prawej strony drogi brak uzbrojenia terenu, projektuje się jedynie:
 - rurę HDP w odległości 8,90m od osi drogi,
- z lewej strony drogi zlokalizowane jest następujące uzbrojenie terenu:
 - przewody telekomunikacyjne podziemne w odległości ok. 12,00m i 13,50m od osi drogi.

Sieci te nie kolidują z projektowanym obiektem. Przed przystąpieniem do prac należy zlokalizować poszczególne sieci i określić ich poziom posadowienia.

Nie wyklucza się występowania uzbrojenia terenu nie zaznaczonego na planie zagospodarowania terenu. W trakcie wykonywania robót ziemnych należy zachować ostrożność aby nie uszkodzić uzbrojenia terenu.

8 Humus

Zdjętą ziemię urodzajną ze skarp i terenu zajętego pod budowę należy złożyć w pryzmy, a po zakończeniu robót użyć do humusowania skarp korpusu drogowego oraz do rekultywacji terenu przyległego do drogi, wykorzystanego pod plac budowy.

9 Zieleń

Zieleń kolidująca z realizacją przedsięwzięcia została zainwentaryzowana. Część drzew, krzaków i karp zostanie usunięta zgodnie decyzją na wycinkę drzew.

10 Warunki hydrologiczne

Dla potrzeb projektu wykonano obliczenia światła przepustu pod drogą wojewódzką oraz przepustów tymczasowych wg “Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty

inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. RP nr 63 poz. 735)”. Światło obiektów określono na podstawie obliczeń.

Wszystkie roboty związane z przebudową przepustu należy wykonywać zgodnie ze “Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi”.

11 Rozwiązanie komunikacji i transportu

Oznakowanie robót na czas przebudowy przepustu zostanie wykonane zgodnie z projektem organizacji ruchu na czas budowy wg oddzielnego opracowania.

W trakcie prowadzenia robót należy bezwzględnie przestrzegać zasad zawartych w “Instrukcji oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym” z zachowaniem całkowitego bezpieczeństwa pracownikom zatrudnionym na budowie jak i użytkownikom drogi.

Transport materiałów odbywać się będzie środkami transportu samochodowego.

12 Bilans terenu inwestycji

W związku z przebudową przepustu nie zachodzi konieczność wykupu gruntów – projektowany przepust mieści się w granicach pasa drogowego.

13 Oznakowanie robót

Oznakowanie robót na czas budowy zgodnie z Projektem organizacji ruchu na czas budowy. Projekt należy wykonać na etapie wykonawstwa obiektu.

14 Reper

W osi jezdni wbito reper roboczy. Dodatkowo do dokumentacji dołączono szkic osnowy wysokościowej z lokalizacją repera.

15 Uzgodnienia

Światło i rzędne posadowienia projektowanego przepustu zostało uzgodnione z WZMiUW w Białymstoku.

16 Uwagi

Dokumentacja projektowa wykonana przez wykonawcę na etapie budowy:

- geodezja powykonawcza wraz z inwentaryzacją powykonawczą obiektu,
- projekt czasowej organizacji ruchu na czas przebudowy przepustu,
- projekt tymczasowych ścianek szczelnych i zabezpieczenia wykopów.

Niniejsze opracowanie zawiera w sobie jednocześnie projekt rozbiórki istniejącego przepustu i części drogi.

Wykonawca na etapie budowy powinien wykonać przekopy kontrolne celem inwentaryzacji nie ujętych na mapie do celów projektowych instalacji podziemnych.

Na Wykonawcy spoczywa obowiązek uzyskania wszelkich dodatkowych, wymaganych przez przepisy prawa, uzgodnień wykonywanych prac wynikających z przyjętej technologii robót.

Wykonawca ma obowiązek znać i stosować w czasie prowadzenia robót wszelkie przepisy dotyczące ochrony środowiska naturalnego. W czasie trwania budowy i wykańczania robót wykonawca będzie utrzymywał porządek na terenie budowy. W obszarze prowadzonych robót i w wykopach nie może znajdować się woda stojąca.

Wykonawca ma podejmować wszelkie uzasadnione kroki mające na celu stosowanie się do przepisów i norm dotyczących ochrony środowiska na terenie i wokół terenu budowy oraz będzie unikał uszkodzeń lub uciążliwości dla osób lub własności społecznej i innych, a wynikających ze skażenia, hałasu, lub innych przyczyn powstałych w następstwie jego sposobu działania.

Odpady powstałe w trakcie wykonywania robót należy poddać utylizacji, recyklingowi lub wywieźć na składowisko odpadów. Niedopuszczalny jest wywóz odpadów do lasu lub pozostawienie ich na terenie budowy.

Materiały, które w sposób trwały są szkodliwe dla otoczenia, nie będą dopuszczone do użycia.

mgr inż. Wojciech Rębacz



**Wojewódzki Zarząd Melioracji
i Urządzeń Wodnych
w Białymstoku**

ul. Handlowa 6, 15-399 Białystok
Sekretariat tel. (085) 74-81-200, fax. (085) 74-81-201
NIP: 542-10-25-796, Regon 000579750,
www.wzmiuw.wrotaopodlasia.pl

Białystok dnia 2012.07.24

WZM.RI-4022/186/12

**ESTAKADA
Tomasz Pawłowski
ul. Malinowa 12
15-803 BIAŁYSTOK**

Dotyczy: uzgodnienia przebudowy przepustu w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 693 Kleszczele-Siemiatycze w km 25 + 350 w m. Moszczona Pańska, w zakresie rozwiązań kolizji z wodami i urządzeniami wodnymi.

Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Białymstoku, działający z upoważnienia Marszałka Województwa Podlaskiego nawiązując do przedłożonych materiałów (mapy w skali 1:25000 oraz mapy w skali 1:500), uprzejmie informuje , że w obrębie odcinka drogi na której przewiduje się budowę przepustu na posiadanej przez nas ewidencji nie występują wody i urządzenia melioracji wodnych, a projektowany obiekt , stanowi element drogi wojewódzkiej i nie jest powiązany z urządzeniami melioracji wodnych szczegółowych, a funkcję odwodnienia obrębu drogi spełniają rowy przydrożne - nie wnosimy uwag do rozwiązań.

Do wiadomości:
WZMiUW O/T wm.


DYREKTOR
inż. Zbigniew Zatawski