

I. OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

1. PRZEDMIOT I ZAKRES INWESTYCJI

Przedmiotem opracowania jest :

- przebudowa odcinka jezdni
- budowa odcinka ścieżki pieszo-rowerowej
- budowa części zjazdu na parking
- lokalizacja pasa niskiej zieleni między jezdnią i ścieżką
- przestawienie korekcyjne latarni (zaprojektowanej zgodnie z 83/ 2012)

Inwestycja realizowana będzie przez Gminę Biała

KATEGORIA OBIEKTU.

Kategoria obiektu – drogi i kolejowe drogi szynowe - XXV

Współczynnik kategorii obiektu – $k=1,0$

Współczynnik wielkości obiektu – $w=1,0$

OBSZAR REALIZACJI INWESTYCJI

Działki na których planowana jest inwestycja : **nr 229 /4 A.M. 5**

Właściciele : **Zarząd Dróg Wojewódzkich w Opolu , 45-231 Opole ul. Oleska 127**

1.2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- umowa i uzgodnienia z Inwestorem
- uchwała Nr XXV/284/09 Rady Miejskiej w Białej
- mapa do celów projektowych wykonana w skali 1:500
- opis warunków geotechnicznych podłoża budowlanego terenu opracowany przez Usługi Geologiczne, Opole ul. Solskiego 22
- obowiązujące na dzień opracowania dokumentacji przepisy i normy budowlane

2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

2.1. Obszar inwestycji obejmuje : część pasa drogowego drogi wojewódzkiej Nr 414 , a w szczególności jezdnię oraz teren zielony.

2.2. Komunikacja – pas drogowy drogi wojewódzkiej Nr 414 stanowiący obwodnicę Białej w kierunku Prudnika

2.3. Obiekty małej architektury – na terenie inwestycji nie występują elementy małej architektury

2.4. Infrastruktura techniczna – zgodnie z ZUD nr 83/2012 planowana jest budowa oświetlenia ulicznego

3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

3.1. Zabudowa - pas drogowy drogi wojewódzkiej nr 414 Biała – Prudnik : planuje się przebudowę odcinka jezdni, budowę odcinka ścieżki pieszo-rowerowej , budowa części zjazdu na parking , lokalizację pasa niskiej zieleni między jezdnią i ścieżką, przestawienie korekcyjne latarni (zaprojektowanej zgodnie z 83/ 2012).

Długość budowanej ścieżki	:13,0 mb
Powierzchnia jezdni podlegającej przebudowie	: 69,0 m ²
Powierzchnia ścieżki pieszo- rowerowej	: 51,0 m ²
Powierzchnia zieleni projektowanej	: 21,0 m ²
Powierzchnia zjazdu na parking	: 0,20 m ²

PLANOWANE PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE

ciąg pieszo- rowerowy

- beton asfaltowy AC 8S	3 cm
- tłuczeń kamienny 0/ 63	15 cm
- pospółka o CBR \geq 25 %	10 cm
- nasyp niekontrolowany	

jezdni w ciągu drogi wojewódzkiej – sfrezowanie warstw asfaltowych i przywrócenie stanu istniejącego

3.2. Obiekty małej architektury – na przedmiotowym terenie nie planuje się lokalizacji obiektów małej architektury.

3.3. Komunikacja –projekt przewiduje połączenie projektowanej na drodze gminnej ścieżki z pieszo-rowerowej z istniejącą ścieżką w pasie drogi wojewódzkiej

3.4. Infrastruktura drogowa – planuje się korekcyjne przesunięcie latarni (projekt oświetlenia 83/ 2012) w związku z występującą kolizją z planowaną ścieżką pieszo-rowerową

3.5. Zieleń – w pasie drogowym drogi wojewódzkiej oraz wzdłuż drogi gminnej planuje się lokalizację pasa niskiej zieleni między jezdnią i ścieżką pieszo-rowerową .

3.6. Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych – wody z jezdni w obrębie granic nieruchomości odprowadzane będą zgodnie ze stanem istniejącym do rowu przydrożnego. Wody z planowanej ścieżki odprowadzone zostaną na sąsiadujący z nią teren zielony.

4. DANE INFORMUJĄCE CZY DZIAŁKA LUB TEREN NA KTÓRYM JEST PROJEKTOWANY OBIEKT BUDOWLANY SĄ WPISANE DO REJESTRU ZABYTKÓW ORAZ CZY PODLEGAJĄ OCHRONIE NA PODSTAWIE MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO.

Przedmiotowy teren nie podlega ochronie konserwatorskiej, nie są na nim zlokalizowane stanowiska archeologiczne.

Przeznaczenie terenu – zgodnie z zapisami m.p.z.p. , Uchwała Nr XXV/ 284 /09 Rady Miejskiej w Białej z dnia 31 sierpnia 2009 roku przedmiotowy pas drogowy opisany jest symbolem KD Z (20) – tereny dróg publicznych dla których ustala się przeznaczenie podstawowe – droga , ulica klasy zbiorczej (Z), uzupełniające – trasy rowerowe, urządzenia parkowania.

Opis zachowania zasad, parametrów oraz wskaźników kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu zgodnie z zapisami szczegółowymi w/w planu zagospodarowania przestrzennego :

1-szerokość w liniach rozgraniczających minimum : 20 m – istniejąca bez zmian max 48 m

Plan dopuszcza dotychczasowy sposób zagospodarowania terenu, bez możliwości wprowadzenia trwałych obiektów budowlanych uniemożliwiających docelową realizację ustaleń planu.

2- chodniki na terenie zabudowanym miasta min. jednostronny – zapewniono **ścieżkę pieszo-rowerową szerokości 4,0 m**

3- dopuszcza się sytuowanie tras rowerowych – **zaprojektowano pieszo-rowerową szerokości 4,0 m**

4- teren biologicznie czynny – min. 10 % powierzchni terenu – zaprojektowano teren biologicznie czynny w ilości 32,9 %

5- zapewniono odwodnienie pasa drogowego z odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych na teren zielony

6- zieleń przydrożną sytuować w formie szpaleru drzew oraz jako wielopiętrową - docelowo na całej długości pasa drogowego planuje się obudować drogę zielenią izolacyjną wielopiętrową . Zieleń sytuować w formie szpaleru drzew - **zaprojektowano zieleń niską w formie trawy z rolki szerokości 1,50 m rozdzielającą jezdnię od pieszo-rowerowej.**

5. DANE OKREŚLAJĄCE WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ NA DZIAŁKĘ LUB TEREN ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO, ZNAJDUJĄCEGO SIĘ W GRANICACH TERENU GÓRNICZEGO

- Nie dotyczy

6. INFORMACJE I DANE O CHARAKTERZE I CECHACH ISTNIEJĄCYCH I PRZEWIDYWANYCH ZAGROŻEŃ DLA ŚRODOWISKA I ZDROWIA UŻYTKOWNIKÓW PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW BUDOWLANÝCH.

Planowane przedsięwzięcie zalicza się do inwestycji liniowych, których realizacja powoduje oddziaływanie na środowisko wzdłuż trasy jego lokalizacji. Oddziaływanie to ogranicza się do najbliższego otoczenia trasy inwestycji liniowej, można go zaliczyć do oddziaływań krótkotrwałych, nieciągłych, o niewielkim natężeniu, skoncentrowanych głównie wzdłuż trasy inwestycji, które ustaną po zakończeniu inwestycji. Nie występuje oddziaływanie stałe, wtórne, skumulowane, transgraniczne, brak wpływu na odległości przekraczające kilkaset metrów w czasie realizacji przedsięwzięcia.

Niekorzystny wpływ na środowisko poza placem budowy charakteryzować się będzie zwiększeniem hałasu, emisji spalin., wystąpieniem drgań podłoża gruntowego.

Główne źródła hałasu – maszyny budowlane i samochody ciężarowe. W związku z tym głośne prace budowlane powinny być prowadzone szczególnie w godzinach - 7:00 do 18:00 , prace powinny się odbywać wyłącznie na sprawnym technicznie sprzęcie, urządzeniach i maszynach.

Rozwiązania chroniące środowisko zależą od wykonawcy robót , a w szczególności decyduje stan techniczny pojazdów transportowych, harmonogram dostaw i trasa przewozu, jednakże całkowite wyeliminowanie hałasu podczas budowy jest niemożliwe do osiągnięcia.

Trasy przewozu należy wybierać poza miejscami ścisłej zabudowy mieszkaniowej oraz poza miejscami przeznaczonymi do wypoczynku.

Przedmiotowe prace nie spowodują wyjątkowych uciążliwości na terenie zabudowy mieszkalnej o niskiej intensywności w porze dnia i nocy.

Podczas robót sprzęt budowlany jest źródłem emisji typowych zanieczyszczeń komunikacyjnych tj.: dwutlenek siarki, dwutlenek azotu, tlenek węgla i pył.

Eksploatacja inwestycji nie spowoduje negatywnych zmian w środowisku naturalnym w stosunku do stanu istniejącego.

Sposób zagospodarowania mas ziemnych - masy ziemne z wykopów powstałe podczas realizacji inwestycji spełniające standardy jakości gleby i ziemi należy zagospodarować do niwelacji terenów w sposób nie zmieniający stosunków wodnych . w przypadku wystąpienia mas ziemi zanieczyszczonych substancjami niebezpiecznymi (ropopochodnymi) należy usunąć w sposób zgodny z Ustawą z dnia 17 kwietnia 2001 roku o odpadach.

Wody opadowe i roztopowe – wody z jezdni w obrębie granic nieruchomości odprowadzane będą zgodnie ze stanem istniejącym do rowu przydrożnego. Wody z planowanej ścieżki odprowadzone zostaną na sąsiadujący z nią teren zielony. Wody z planowanego parkingu zostaną zebrane i odprowadzone do projektowanej sieci kanalizacji deszczowej.

Teren po zakończeniu prac uporządkować.

6.1. OGRANICZENIE UCIAŹLIWOŚCI DLA TERENÓW SĄSIEDNICH

6.1.1 prace budowlane prowadzić sprawnym sprzętem w porze dziennej , w godzinach - 7:00 do 18:00, w taki sposób aby nie opuścić do nadmiernego zapylenia i emisji spalin

6.1.2. prace wykonywać sprawnym sprzętem w celu wyeliminowania zanieczyszczenia wód substancjami ropopochodnymi , odwodnienie wykopów prowadzić systemem powierzchniowym

6.1.3. tankowanie sprzętu budowlanego oraz ewentualne naprawy prowadzić , w oddaleniu od terenu prowadzonych prac ziemnych , aby nie dopuścić do zanieczyszczenia gruntów

6.1.4. powstałe w trakcie prowadzenia robót odpady należy zbierać i gromadzić poza terenem prowadzenia prac w sposób selektywny do momentu ich przekazania uprawnionemu odbiorcy. Krawężniki, obrzeża, płyty betonowe powstałe z rozbiórki nawierzchni ulic i chodników konfekcjonować w sposób selektywny : płyty będące w dobrym stanie zagospodarować we własnym zakresie, pozostałe gromadzić czasowo do momentu ich przekazania uprawnionemu odbiorcy.

6.1.5. sposób zagospodarowania mas ziemnych - masy ziemne z wykopów powstałe podczas realizacji inwestycji spełniające standardy jakości gleby i ziemi należy zagospodarować do niwelacji terenów w sposób nie zmieniający stosunków wodnych . W przypadku wystąpienia mas ziemi zanieczyszczonych substancjami niebezpiecznymi (ropopochodnymi) należy usunąć w sposób zgodny z Ustawą z dnia 17 kwietnia 2001 roku o odpadach.

6.1.6. użyte do budowy materiały i montowane urządzenia winny posiadać atesty techniczne bądź certyfikaty

6.1.7. należy unikać zbędnej koncentracji prac budowlanych z wykorzystaniem ciężkiego sprzętu mechanicznego

6.1.8. wody opadowe i roztopowe – wody z jezdni w obrębie granic nieruchomości odprowadzane będą zgodnie ze stanem istniejącym do rowu przydrożnego. Wody z planowanej ścieżki odprowadzone zostaną na sąsiadujący z nią teren zielony. Wody z planowanego parkingu zostaną zebrane i odprowadzone do projektowanej sieci kanalizacji deszczowej.

6.1.9. teren po zakończeniu prac uporządkować.

II. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

NAZWA ZAMÓWIENIA **POŁĄCZENIE PROJEKTOWANEJ I ISTNIEJĄCEJ ŚCIEŻKI
PIESZO- ROWEROWEJ WYKONYWANYCH W RAMACH ZADANIA :”PRZEBUDOWA DROGI
GMINNEJ ULICY OPOLSKIEJ W BIAŁEJ „**

LOKALIZACJA INWESTYCJI **MIEJSCOWOŚĆ : BIAŁA , obręb BIAŁA , DZ. NR 229/4,
A.M. 5 JEDNOSTKA EWIDENCYJNA : BIAŁA - MIASTO**

PRZEDMIOT I ZAKRES ROBÓT **PRZEBUDOWA ODCINKA JEZDNI ORAZ BUDOWA ŚCIEŻKI
PIESZO-ROWEROWEJ**

NAZWA I ADRES ZAMAWIAJĄCEGO **GMINA BIAŁA , 48-210 BIAŁA UL. RYNEK 10**

PROJEKTANT

ALINA BANACH

CZĘŚĆ OPISOWA DO INFORMACJI DOTYCZĄCEJ BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

1. ZAKRES ROBÓT DLA CAŁEGO ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO

- zabezpieczenie i oznakowanie placu budowy
- wytyczenie geodezyjne drogi z infrastrukturą towarzyszącą
- prace w wykopach o bezpiecznym nachyleniu ścian, głębokości nie większej niż 1,0 m
- roboty fundamentowe
- roboty budowlane – ziemne, betonowe, brukarskie, monterskie, instalacyjne, inne drogowe
- zagospodarowanie zielenią niską, średnią i wysoką pasa drogowego zgodnie z projektem zagospodarowania
- wykończenie obiektu
- uporządkowanie terenu

2. WYKAZ ISTNIEJĄCYCH I PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW BUDOWLANYCH

Obszar inwestycji obejmuje : część pasa drogowego drogi wojewódzkiej Nr 414 , a w szczególności jezdnię oraz teren zielony.

Komunikacja – pas drogowy drogi wojewódzkiej Nr 414 stanowiący obwodnicę Białej w kierunku Prudnika

Obiekty małej architektury – na terenie inwestycji nie występują elementy małej architektury

Infrastruktura techniczna – zgodnie z ZUD nr 83/2012 planowana jest budowa oświetlenia ulicznego

PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Zabudowa - pas drogowy drogi wojewódzkiej nr 414 Biała – Prudnik : planuje się przebudowę odcinka jezdni, budowę odcinka ścieżki pieszo-rowerowej , budowa części zjazdu na parking

, lokalizację pasa niskiej zieleni między jezdnią i ścieżką, przestawienie korekcyjne latarni (zaprojektowanej zgodnie z 83/ 2012).

Obiekty małej architektury – na przedmiotowym terenie nie planuje się lokalizacji obiektów małej architektury.

Komunikacja –projekt przewiduje połączenie projektowanej na drodze gminnej ścieżki z pieszo-rowerowej z istniejącą ścieżką w pasie drogi wojewódzkiej

Infrastruktura drogowa – planuje się korekcyjne przesunięcie latarni (projekt oświetlenia 83/ 2012) w związku z występującą kolizją z planowaną ścieżką pieszo-rowerową

Zieleń – w pasie drogowym drogi wojewódzkiej oraz wzdłuż drogi gminnej planuje się lokalizację pasa niskiej zieleni między jezdnią i ścieżką pieszo-rowerową .

Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych – wody z jezdni w obrębie granic nieruchomości odprowadzane będą zgodnie ze stanem istniejącym do rowu przydrożnego. Wody z planowanej ścieżki odprowadzone zostaną na sąsiadujący z nią teren zielony.

3. WSKAZANIE ELEMENTÓW ZAGOSPODAROWANIA DZIAŁKI KTÓRE MOGĄ STWARZAĆ ZAGROŻENIE BEZPIECZEŃSTWA I ZDROWIA LUDZI

-roboty w obrębie użytkowanych pasów drogowych , istniejącej infrastruktury oraz w sąsiedztwie zabudowań

4. PRZEWIDYWANE ZAGROŻENIA WYSTĘPUJĄCE PODCZAS REALIZACJI ROBÓT BUDOWLANYCH

Niekorzystne czynniki, mogące wpłynąć na zagrożenia:

- prace w obrębie użytkowanych pasów drogowych
- istniejące i projektowane uzbrojenie drogi
- różnorodność wykonywanych prac na placu budowy
- praca na wolnym powietrzu przy zmiennych warunkach atmosferycznych i terenowych
- zły stan maszyn i urządzeń technicznych
- niskie kwalifikacje pracowników
- brak koordynacji prac i prawidłowego nadzoru
- pośpiech, w tym akordowy system płac
- praca w nadgodzinach
- koszty przetargów (oszczędność na zabezpieczeniach)
- lekceważenie zagrożeń przez pracowników i nadzór
- brak oceny ryzyka na stanowiskach pracy
- brak systemów zarządzania bhp

5. WSKAZANIE SPOSOBU PROWADZENIA INSTRUKTAŻU PRACOWNIKÓW PRZED PRZYSTĄPIENIEM DO REALIZACJI ROBÓT

Pracownicy powinni być zapoznani z programem realizacji budowy i poinstruowani o bezpiecznym sposobie jej wykonania. Szkolenie pracowników przeprowadzić zgodnie z

Dz. U. z 1996 r. Nr 62, poz. 285

Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 28 maja 1996 r. w sprawie szczegółowych zasad szkolenia w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy.

6. WSKAZANIE ŚRODKÓW TECHNICZNYCH I ORGANIZACYJNYCH ZAPOBIEGAJĄCYCH NIEBEZPIECZEŃSTWOM WYNIKAJĄCYM Z WYKONYWANIA ROBÓT BUDOWLANYCH W STREFACH SZCZEGÓLNEGO ZAGROŻENIA.

Roboty budowlane powinny być prowadzone zgodnie z zasadami wiedzy i sztuki budowlanej oraz zgodnie z

Dz. U. z 1997 r. Nr 129, poz. 844

Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy.

Dz. U. z 1998 r. Nr 115, poz. 744

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 lipca 1998 r. w sprawie ustalania okoliczności i przyczyn wypadków przy pracy oraz sposobu ich dokumentowania, a także zakresu informacji zamieszczanych w rejestrze wypadków przy pracy.

Dz. U. z 2003 r. Nr 47, poz. 401

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych.

Dz. U. z 1954 r. Nr 13, poz. 51

Rozporządzenie Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia z dnia 19 marca 1954 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy obsłudze przenośników.

Dz. U. z 1999 r. Nr 80, poz. 912

Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 17 września 1999 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy urządzeniach i instalacjach energetycznych.

Dz. U. z 2000 r. Nr 26, poz. 313

Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 14 marca 2000 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy ręcznych pracach transportowych.

Dz. U. z 1996 r. Nr 62, poz. 288

Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 28 maja 1996 r. w sprawie rodzajów prac, które powinny być wykonywane przez co najmniej dwie osoby.

Dz. U. z 1977 Nr 7, poz. 30

Rozporządzenie Ministrów Komunikacji Oraz Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 10 lutego 1977 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu robót drogowych i mostowych

Dz. U. z 2002 r. Nr 191, poz. 1596

Rozporządzenie z dnia 30 października 2002 r. Minimalne wymagania dotyczące bezpieczeństwa i higieny pracy w zakresie użytkowania maszyn przez pracowników podczas pracy.

Dz. U. z 2001 r. Nr 118, poz. 1263

Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 20 września 2001 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas eksploatacji maszyn i innych urządzeń technicznych do robót ziemnych, budowlanych i drogowych.

Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym.

Dz. U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94

Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy

Dz. U. z 1996 r. Nr 114, poz. 545

Rozporządzenie z dnia 10 września 1996 r. Wykaz prac szczególnie uciążliwych lub szkodliwych dla zdrowia kobiet

Dz. U. z 2003 r. Nr 169, poz. 1650

Rozporządzenie z dnia 26 września 1997 r. Ogólne przepisy bezpieczeństwa i higieny pracy.

III. OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU BUDOWLANEGO

BRANŻA – DROGOWA

1. PRZEZNACZENIE I PROGRAM UŻYTKOWY OBIEKTU ORAZ JEGO CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY TECHNICZNE

Przedmiotem opracowania jest przebudowa pasa drogowego wraz z towarzyszącą infrastrukturą, a w szczególności :

- przebudowa odcinka jezdni
- budowa odcinka ścieżki pieszo-rowerowej
- budowa części zjazdu na parking
- lokalizacja pasa niskiej zieleni między jezdnią i ścieżką
- przestawienie korekcyjne latarni (zaprojektowanej zgodnie z 83/ 2012)

Inwestycja realizowana będzie przez Gminę Biała

1.1. CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY TECHNICZNE PRZEBUDOWYWANEGO PASA DROGOWEGO

OBIEKT	DROGA WOJEWÓDZKA
KLASYFIKACJA DROGI	DROGA PUBLICZNA klasy G
POWIERZCHNIA PASA DROGOWEGO PODLEGAJĄCA PRZEBUDOWIE	141,20 m ²
ODPROWADZENIE WÓD POWIERZCHNIOWYCH	wody opadowe i roztopowe z odcinka jezdni bez zmian – do rowu przydrożnego, ze ścieżki pieszo-rowerowej : na teren zielony
DŁUGOŚĆ PASA DROGOWEGO PODLEGAJĄCEGO PRZEBUDOWIE	26,0 m
ISTNIEJĄCA SZEROKOŚĆ PASA DROGOWEGO	max. 48,2 m
SZEROKOŚĆ JEZDNI DWUKIERUNKOWEJ (zachowana istniejąca)	7,80 m
PROJEKTOWANA SZEROKOŚĆ ŚCIEŻKI PIESZO-ROWEROWEJ	4,0 m
POWIERZCHNIA ŚCIEŻKI PIESZO-ROWEROWEJ	51,0 m ²
POWIERZCHNIA ZJAZDU NA PARKING	0,20 m ²
POWIERZCHNIA PROJEKTOWANEJ ZIELENI	21,0 m ²
NAWIERZCHNIA JEZDNI	beton asfaltowy
NAWIERZCHNIA ŚCIEŻKI PIESZO-ROWEROWEJ	beton asfaltowy

2. FORMA ARCHITEKTONICZNA , SPOSÓB JEJ DOSTOSOWANIA DO KRAJOBRAZU

Przedmiotowa przebudowa jest zgodna z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Obecnie teren przeznaczony pod inwestycję pełni funkcję komunikacyjną. Planuje się pieszo-rowerową wykończyć warstwami betonu asfaltowego w kolorze czarnym.

3. UKŁAD KONSTRUKCYJNY OBIEKTU

W celu rozpoznania podłoża budowlanego i warunków gruntowo- wodnych wykonano 2 otwory badawcze do głębokości – 2,0 m .p.p.terenu przy użyciu sondy ręcznej. Prace wykonano we wrześniu 2015 roku na skraju jezdni. Istniejący pas jezdny wykończony jest warstwą asfaltu o miąższości 0,08 - 0,11 m , położony na warstwie gruntu nasypowego złożonego z tłucznia, pisku grubego, żwiru, żużla, otoczków, gruzu betonowego o miąższości 0,6 – 1,3 m. Poniżej w rejonie otworu nr 1 zalega warstwa gruntu rodzimego w postaci spójnej gliny piaszczystej, barwy ciemno-szaro- żółtej o konsystencji twardoplastycznej. W badanym otworze warstwa gruntów spójnych zalega w przedziale głębokości 0,6 – 1,5 m, do głębokości 2,0 m w otworze nr 1 i w rejonie otworu nr 2 w przedziale 1,3- 2,0 m zalegają otwory ziarniste zagęszczone w postaci piasku gruboziarnistego ze żwirem , miejscami z niewielką zawartością gliny. Do głębokości 2,0 m nie stwierdzono występowania wody gruntowej.

Przyjęto przekroje uliczne jak dla kategorii ruchu KR 3.

3.1. PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE – wykonać wg rysunków szczegółowych

CIĄG PIESZO-ROWEROWY

- beton asfaltowy AC 11S	3 cm
- kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie 0/ 63	15 cm
- pospółka o CBR \geq 25 %	10 cm
- istniejące podłoże gruntowe	

JEZDNIA W CIĄGU DROGI WOJEWÓDZKIEJ – sfrezowanie warstw asfaltowych i przywrócenie stanu istniejącego

3.5 KATEGORIA GEOTECHNICZNA OBIEKTU – I kategoria geotechniczna – droga publiczna, , posadowiona w prostych warunkach gruntowych.

3.6 ZAŁOŻENIA PRZYJĘTE DO PROJEKTOWANIA

Dz. U. z 2002 r. Nr 75, poz. 690 Rozporządzenie z dnia 12 kwietnia 2002 r.

Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie.

Dz. U. z 1999 r. Nr 43, poz. 430 Rozporządzenie z dnia 2 marca 1999 r.

Warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2086 Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. Drogi publiczne.

Tekst pierwotny: Dz. U. z 1985 r. Nr 14, poz. 60

Tekst jednolity: Dz. U. z 2000 r. Nr 71, poz. 838

PN-S-02204 Drogi samochodowe. Odwodnienie dróg

PN-87/S 02201 Drogi samochodowe. Nawierzchnie drogowe

PN-81/B03020 Grunty budowlane. Posadowienie bezpośrednie budowli.

Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych -IBDiM

Inne obowiązujące na dzień opracowania dokumentacji przepisy i normy budowlane.

4. ROZWIĄZANIA BUDOWLANE I TECHNICZNO- INSTALACYJNE, NAWIĄZUJĄCE DO WARUNKÓW TERENU WYSTĘPUJĄCYCH WZDŁUŻ TRASY LINIOWEGO OBIEKTU BUDOWLANEGO

Odprowadzenie wód opadowych z powierzchni utwardzonej zaplanowano do rowu przydrożnego (jezdnia) i na teren zielony ze ścieżki pieszo-rowerowej. W ramach przedmiotowej inwestycji planuje się przestawienie jednej latarni ulicznych.

5. DANE TECHNICZNE OBIEKTU BUDOWLANEGO CHARAKTERYZUJĄCE WPŁYW OBIEKTU BUDOWLANEGO NA ŚRODOWISKO I JEGO WYKORZYSTYWANIE ORAZ NA ZDROWIE LUDZI I OBIEKTY SĄSIEDNIE

W myśl Dz. U. z 2004 r. Nr 257, poz. 2573 Rozporządzenie z dnia 9 listopada 2004 r przedmiotowa inwestycja nie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – długość przebudowywanej drogi i kanalizacji deszczowej < 1,0 km.

5.1. ZAPOTRZEBOWANIE W WODĘ NA CELE TECHNOLOGICZNE I WŁASNE

Na etapie realizacji inwestycji – w ilościach normatywnych
W okresie eksploatacji drogi – do okresowego czyszczenia – w ilości 0,5 m³/ rok

5.2. EMISJA ZANIECZYSZCZEN GAZOWYCH

Podczas robót sprzęt budowlany jest źródłem emisji typowych zanieczyszczeń komunikacyjnych tj.: dwutlenek siarki, dwutlenek azotu, tlenek węgla i pył.

Poprawa jakości drogi , jej nawierzchni spowoduje zmniejszenie zanieczyszczeń komunikacyjnych w stosunku do występujących obecnie.

5.3. RODZAJ I ILOŚĆ WYTWARZANYCH ODPADÓW

5.3.1. Odpady powstałe podczas realizacji inwestycji :

– gruz betonowy, odpady stalowe, nadwyżka ziemi z wykopów (kod 170504). Ilość odpadów uzależniona jest od staranności wykonawcy i jest trudna do oszacowania. Wytwórcą i właścicielem odpadów jest wykonawca drogi i sieci, który ma obowiązek ich zbierania, konfekcjonowania, wstępnego przetrzymywania i przekazania odbiorcy lub poddania ich unieszkodliwieniu.

- odpady komunalne – powstałe na terenie zaplecza socjalno- magazynowego w ilości 3,0 m³ w czasie realizacji inwestycji. Wykonawca ma obowiązek zapewnić odpowiednią ilość pojemników zlokalizowanych na terenie bazy i placu budowy oraz prowadzić systematyczną zbiórkę odpadów. Odpady odbierane będą przez firmy posiadające stosowane uprawnienia.

Odpady stanowią około 1% ilości zużytych materiałów budowlanych

5.3.2. Odpady powstałe podczas eksploatacji drogi

Ilość i rodzaj zanieczyszczeń powstających w wyniku eksploatacji drogi uzależnione jest od : natężenia ruchu , jego rodzaju oraz kategorii drogi. W trakcie eksploatacji drogi przewiduje się występowanie typowych odpadów komunalnych (makulatura, szkło, tworzywa sztuczne, metale), które powstają w wyniku użytkowania drogi oraz odpadów związanych z utrzymaniem jezdni – szczególnie w okresie zimowym. Przewiduje się również :

1-odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z powierzchni utwardzonych do rowu przydrożnego bez zmian

2- emisja zanieczyszczeń do atmosfery (emisja spalin z ruchu samochodów); Poprawa stanu nawierzchni wpłynie bezpośrednio na poprawę bezpieczeństwa i płynności ruchu drogowego, co w znacznym stopniu ograniczy emisje spalin

3- emisja hałasu komunikacyjnego obecnie poziom hałasu jest większy z powodu mniejszej płynności ruchu spowodowanej złym stanem technicznym drogi. Po modernizacji hałas komunikacyjny powinien ulec zmniejszeniu z uwagi na poprawę technicznych parametrów drogi i zwiększenie płynności ruchu w stosunku do stanu bez modernizacji drogi.

5.4. EMISJA HAŁASU ORAZ WIBRACJI, A TAKŻE PROMIENIOWANIA

Główne źródła hałasu podczas robót budowlanych związanych z realizacją inwestycji – maszyny budowlane i samochody ciężarowe. W związku z tym głośne prace budowlane powinny być prowadzone szczególnie w godzinach - 7:00 do 18:00 . Prace powinny się odbywać wyłącznie na sprawnym technicznie sprzęcie, urządzeniach i maszynach .

5.5 WPŁYW OBIEKTU NA DRZEWOSTAN, POWIERZCHNIĘ ZIEMI

Przedsięwzięcie realizowane będzie na obszarze zurbanizowanym, w sąsiedztwie istniejącej zabudowy mieszkalnej, usługowej i magazynowej. . Teren inwestycji usytuowany jest poza obszarami podlegającymi ochronie w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Inwestycja nie wkracza na tereny o zwartym drzewostanie oraz tereny objęte ochroną w ramach programu NATURA 2000.

W ramach inwestycji planuje się nowe nasadzenia zieleni niskiej .

5.6. OGRANICZENIE NEGATYWNEGO WPŁYWU INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO PRZYRODZICZE, ZDROWIE LUDZI I INNE OBIEKTY BUDOWLANE

5.6.1. PODCZAS PRAC BUDOWLANYCH – wykonywać zgodnie z punktem 7 Opisu do projektu zagospodarowania terenu

5.6.2. PODCZAS EKSPLOATACJI DROGI - obecnie ilość odpadów oraz poziom hałasu jest znaczny z powodu małej płynności ruchu spowodowanej złym stanem technicznym drogi. Po modernizacji geometrii drogi oraz jej nawierzchni hałas komunikacyjny powinien ulec zmniejszeniu z uwagi na poprawę technicznych parametrów drogi i zwiększenie płynności ruchu w stosunku do stanu bez modernizacji pasa drogowego.

6 . WARUNKI OCHRONY PRZECIWPOŻAROWYCH

Parametry techniczne (konstrukcja i geometria) dróg . skrzyżowań i zjazdów umożliwiają dostęp służb ratowniczych do miejsca zdarzenia, nie powodują wydłużenia czasu dojazdu służb ratowniczych oraz nie ograniczają dostępu do zaopatrzenia wodnego dla celów ratowniczych.

Zaopatrzenie wodne do zewnętrznego gaszenia pożaru z projektowanej sieci wodociągowej.