

1. Podstawa i zakres opracowania

- Umowa z inwestorem,
- Aktualny podkład geodezyjny w skali 1:500,
- Pomiary uzupełniające,
- Badania geotechniczne podłoża gruntowego,
- Inwentaryzacja istniejącego oznakowania,
- Katalog Typowych Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych opracowany w IBDiM.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r., w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 27 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego

Przedmiotem opracowania jest budowa ciągu pieszo-rowerowego - budowa skarp zabezpieczających ciąg pieszo – rowerowy wraz z budową przepustu na działce o nr ew. - 1594/15 w obrębie geodezyjnym Czarna Białostocka, gmina czarna Białostocka.

Inwestycja zlokalizowana jest na działce:

Nr geod: 1594/15 w obrębie geodezyjnym Czarna Białostocka

W ramach tej inwestycji zostaną wykonane następujące roboty:

- wycinka drzew i krzaków,
- wykonanie robót ziemnych podstawowych i uzupełniających– wykonanie skarp,
- budowa przepustu– części wraz z obrobieniem,,
- obsianie skarp z uprzednim humusowaniem torfem ogrodowym,

2. Opis stanu istniejącego

Stan istniejący stanowi początek nieczynnej bocznic kolejowej i tereny zielone przyległe do bocznicy . Działka będąca własnością PKP przylega do działki będącej własnością Gminy Czarna Białostocka

3. Opis rozwiązań projektowych budowy ciągu pieszo - rowerowego

Opis stanu projektowanego

Na działce Nr 1594/15 zostaną wykonane będą skarpy zabezpieczające ciąg pieszo – rowerowy usytuowany na działce sąsiedniej. Zaprojektowano przepust o średnicy 120 cm z rur stalowych - część.

Roboty ziemne

Roboty ziemne wynikają z potrzeby wykonania przepustu i skarp zabezpieczających ciąg pieszo - rowerowy i zamykają się nadmiarem wykopów.

Przepust

Na istniejącym rowie odwadniającym zaprojektowano przepust stalowy „HEL-COR” z blachy falistej o średnicy 120 cm - grubość blachy 2 mm, rozmiar karbu 68x13 mm, na podsypce wspierającej.

. Wylot i wlot przepustu przycięty do skosu skarp i umocniony za pomocą bruku 16-20 cm w zaprawie cementowej. Skarpy o pochyleniu 1:1,5. Rzędna wlotu: 147,18 m n.p.m, rzędna wylotu: 147,03 m n.p.m. Długość w dnie 14,86 m. Spadek dna 1,0 %, na działce 1594/15 zostanie wykonany umocniony wlot i część przepustu.

4. Uzbrojenie techniczne

Telekomunikacja

Sieć telekomunikacyjna nie podlega przebudowie.

Energetyka

Sieć energetyczna nie podlega przebudowie.

W pobliżu uzbrojenia podziemnego projektowane roboty ziemne wykonywać ręcznie. Przed przystąpieniem do prac w pobliżu linii energetycznej wykonawca musi wykonać odkrywki kontrolne zagłębienia tejże linii.

5. Zagadnienia własności gruntów i zadrzewienia

Projektowana budowa skarp zabezpieczających ciąg pieszo-rowerowy oraz budowa przepustu pod skarpą – części wiąże się z czasowym zajęciem części działki 1594/15 stanowiącej teren zamknięty PKP i po wykonaniu skarp i przepustu nadal będzie własnością PKP. Zachodzi konieczność usunięcia drzew kolidujących z projektowaną inwestycją. Drzewa i krzaki przeznaczone do usunięcia zostały objęte odrębną procedurą.

6. Wpływ inwestycji na środowisko

Budowa ciągu pieszo – rowerowego - skarp zabezpieczających oraz przepustu pod ciągiem będzie miała pozytywny wpływ na środowisko. Zdecydowanie poprawi się komfort i bezpieczeństwo ruchu pieszego oraz rowerowego. Zmiany w środowisku wynikające z prowadzenia prac budowlanych będą miały charakter bezpośredni, krótkotrwały i odwracalny.

Wymagania obowiązujące w zakresie ochrony środowiska w fazie realizacji inwestycji:

- Należy zabezpieczyć miejsca postoju ciężkiego sprzętu oraz place składowania materiałów budowlanych przed skażeniem substancjami ropopochodnymi,
- Należy zapewnić ochronę zieleni na działkach sąsiednich,
- W celu ograniczenia uciążliwości związanej z hałasem, prace budowlane prowadzić jedynie w porze dziennej od godz. 6.00 do godz. 22.00

Uwzględniając powyższe, przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie szkodliwie oddziaływać na środowisko, w tym na zdrowie ludzi. Zmiany w środowisku wynikające z prowadzenia prac budowlanych będą miały charakter bezpośredni, krótkotrwały i odwracalny.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Białymstoku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Decyzją Nr BI.RUZ.421.66.2018.AN. z dnia 13.07.2018 r. udzielił pozwolenia wodnoprawnego.

7. Sposób wykonywania robót budowlanych

Konstrukcja przepustu i wykonanie skarp zabezpieczających ciąg pieszo - rowerowy

Geodezyjnie wytyczyć punkty główne osi trasy. Koryto pod przepust wykonać mechanicznie. Zamontować przepust i obrukować skarpy. Na czas realizacji inwestycji miejsce robót należy oznakować zgodnie obowiązującymi przepisami.

8. Bezpieczeństwo i ochrona zdrowia

Zachodzi potrzeba opracowywania Planu Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia przez kierownika budowy z uwagi na to, iż występują roboty wymienione w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. (Dz. U. Nr 120 z dnia 10 lipca 2003 r.).

9. Organizacja ruchu

Projekt stałej organizacji ruchu został wykonany przez Biuro Projektów „BIPRO” i stanowi oddzielne opracowanie.

10. Obszar oddziaływania projektowanego obiektu

Obszar oddziaływania projektowanego obiektu nie zamyka się w granicach projektowanego pasa drogowego i należy czasowo zająć teren PKP. Ograniczenie zabudowy działek sąsiednich będzie krótkotrwałe. Oddziaływanie inwestycji będzie miało miejsce tylko na etapie realizacji, będzie miało charakter krótkoterminowy, przejściowy i całkowicie odwracalny.

Przedsięwzięcie może stanowić uciążliwość dla mieszkańców sąsiednich nieruchomości w fazie realizacji w postaci wzmożonego ruchu i trudności komunikacyjnych, po jej zakończeniu inwestycja nie będzie generować żadnych emisji. Realizacja planowanej inwestycji nie spowoduje znacznego wzrostu poziomu hałasu. Jakkolwiek prace budowlane będą wykonywane tylko w godzinach dziennych (6⁰⁰–22⁰⁰), a urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu, nie będą w miarę możliwości, pracować równocześnie. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcie przyczyni się do zmniejszenia hałasu i poprawy komunikacji.

Przedsięwzięcie nie będzie w żaden sposób transgranicznie oddziaływać na poszczególne elementy przyrodnicze, jego lokalizacja, charakter oraz brak występowania emisji, która mogłaby przedostawać się poza granice kraju wyklucza całkowicie możliwość transgranicznego oddziaływania.

Z uwagi na charakter, skalę i lokalizację inwestycji prawdopodobieństwo wystąpienia ewentualnego negatywnego oddziaływania na środowisko nie występuje.

11. Przepisy dotyczące robót

■ PN-86/B-02480

Grunty budowlane

■ PN-76/B-06714/00

Kruszywa mineralne

Białystok 17.08.2018 r.

Sprawdzający :

Projektant branży drogowej:

mgr inż. Henryk Jagielski
WZDP-8-445/66/66

mgr inż. Grzegorz Ciurla
Bł/101/02