

OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Zgodnie z obowiązującymi wytycznymi zawartymi w akcie prawnym:

- ☐ Dz. U. Nr 120 poz. 1133, rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego, §8 ust. 2.

1. Przedmiot inwestycji, jej zakres oraz kolejność realizacji poszczególnych obiektów

Przedmiotem inwestycji jest rozbudowa i budowa drogi wojewódzkiej nr 676 na odcinku Sokołda – Kopna Góra – budowa parkingu w Kopnej Górze na działkach o nr geodezyjnych gruntów: 33, 77/1, 227/1, 228 działki obręb 14 Woronicze – Międzyrzecze gmina Supraśl.

Zakres robót budowlanych obejmuje:

- ☐ Rozbudowa i budowa drogi wojewódzkiej nr 676 na odcinku Sokołda – Kopna Góra - budowa parkingu w Kopnej Górze na działkach o nr geod 33, 77/1, 227/1, 228 obręb 14 Woronicze – Międzyrzecze gm. Supraśl.
- ☐ Budowa przepustu pod koroną drogi w km 0+004,25 na działce o nr geod. 33 obręb 14 Woronicze – Międzyrzecze gm. Supraśl.
- ☐ Usunięcie drzew na działkach o nr geod. 33, 77/1, 227/1 obręb 14 Woronicze – Międzyrzecze gm. Supraśl.

Zakres inwestycji wg kolejności realizacji poszczególnych obiektów:

- ☐ Usunięcie drzew i krzaków.
- ☐ Wykonanie robót ziemnych.

- ☐ Budowa przepustu Ø 60 cm pod koroną drogi.
- ☐ Ułożenie rury osłonowej.
- ☐ Wykonanie konstrukcji: drogi dojazdowej, parkingu, chodnika,
- ☐ Wykonanie schodów terenowych, oraz ułożenie ścieków skarpowych.
- ☐ Wykonanie poboczy oraz rowów przydrożnych.
- ☐ Brukowanie skarp i dna rowów na wlocie i wylocie przepustu.
- ☐ Humusowania z obsianiem skarp i dna rowu.

2. Istniejący stan zagospodarowania terenu

Rozbudowa i budowa drogi wojewódzkiej nr 676 na odcinku Sokołda – Kopna Góra znajduje się w km 30+830. Na opracowanym odcinku droga dojazdowa posiada nawierzchnię gruntową. Szerokość w liniach rozgraniczających wynosi od 14 do 16 m. Droga wojewódzka posiada nawierzchnię bitumiczną szerokości 6,0 m oraz pobocza gruntowe o szerokości 1,5 m. Teren pod przyszły parking porośnięty jest drzewami oraz krzakami które zostaną usunięte podczas wykonywania inwestycji.

Uzbrojenie istniejące

- ☐ Sieć energetyczna napowietrzna
- ☐ Sieć telekomunikacyjna kablowa.

3. Projektowane zagospodarowanie terenu

Drogę dojazdową zaprojektowano o szerokości 5,0 m z jednostronnym pochyleniem jezdni 2%. Przewidziano konstrukcję z kostki kamiennej granitowej koloru jasnoszarego gr. 9-11 cm. Zaprojektowano parking dla samochodów osobowych 10 miejsc z drogą manewrową o szerokości 6,0 m. Pochylenie na parkingu przewidziano jednostronne do drogi dojazdowej 1%. Przewidziano chodnik z kostki kamiennej o szerokości 2,0 m oraz schody terenowe z poręczami.

Zaprojektowano budowę przepustu z rur stalowych spiralnie karbowanych o średnicy 60 cm na podsypce wspierającej o gran. 0-20 mm gr. 15 cm oraz podbudowie gr. 25 cm, karbowanie 68x13 mm, blacha o gr. 2 mm.

4. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania terenu

<input type="checkbox"/> całkowita powierzchnia terenu:	(0,14 ha)	100 %
<input type="checkbox"/> powierzchnia drogi dojazdowej, parkingu i chodnika:	(0,076 ha)	54%
<input type="checkbox"/> powierzchnia zieleni:	(0,056 ha)	40 %
<input type="checkbox"/> powierzchnia terenu umocniona brukowcem	(0,004 ha)	3 %
<input type="checkbox"/> powierzchnia pobocza gruntowego	(0,004 ha)	3 %

5. Dane dotyczące ochrony konserwatora zabytków

Działki na której projektowana jest niniejsza inwestycja znajduje się poza strefą konserwatorską i nie podlegają ochronie.

6. Dane określające wpływ eksploatacji górniczej

Nie występuje, ponieważ działka nie znajduje się w granicach terenu górniczego.

7. Informacje o charakterze i cechach istniejących oraz przewidywanych zagrożeń dla środowiska

Rozbudowa i budowa drogi wojewódzkiej nie spowoduje zagrożeń dla środowiska, ale wręcz przeciwnie będzie miała na nie pozytywny wpływ. Zdecydowanie zmniejszy się hałas, emisję spalin do powietrza, zwiększy komfort jazdy i bezpieczeństwo ruchu samochodowego oraz pieszo – rowerowego. W wyniku przeprowadzenia budowy drogi i parkingu zostanie poprawiony standard nawierzchni, ruch pojazdów będzie odbywał się bardziej płynnie, skutkiem tych działań będzie zmniejszenie negatywnego oddziaływania ruchu drogowego na środowisko. W znacznym stopniu zmniejszy się poziom emisji spalin, emisji hałasu oraz obniżenie wibracji.

Realizowana inwestycja nie spowoduje uszczerbku w lokalnych zasobach naturalnych. Inwestycja nie wymaga materiałów, surowców i paliw wykorzystywanych w sposób ciągły.

Planowane przedsięwzięcie jest jedyną planowaną inwestycją w obrębie tego samego obszaru, której realizacja mogłaby pokrywać się w tym samym czasie jej powstania z ewentualną realizacją przyszłych obiektów tego samego typu. W związku z tym wyeliminowane zostaną wieloźródłowe uciążliwości powstające podczas realizacji inwestycji, a także kumulowanie się oddziaływań w trakcie realizacji.

Podczas realizacji inwestycji wystąpią krótkotrwałe emisje, związane z fazą budowy. Emitowany hałas nie stworzy potencjalnego zagrożenia dla środowiska ze względu na nadmierną emisję, w tym przypadku będzie to hałas lokalny i mało dokuczliwy dla otoczenia ze względu na swoje czasowe oddziaływanie. Jego poziom nie przekroczy poziomu wytwarzanego hałasu pochodzącego z obecnego ruchu pojazdów. Nie wystąpi również negatywne oddziaływanie na powietrze, wody powierzchniowe i podziemne, gleby oraz środowisko przyrodniczo – krajobrazowe, w tym świat zwierzęcy i roślinny.

Przedsięwzięcie będzie realizowane przy zastosowaniu tradycyjnych technologii, zastosowane materiały i urządzenia nie powodują ryzyka poważnej awarii zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji. Realizacja inwestycji zmniejszy ryzyko wystąpienia wypadków komunikacyjnych.

Technologia wykonania robót budowlanych związanych z projektowanym przedsięwzięciem nie przewiduje wprowadzania zanieczyszczeń do środowiska w trakcie realizacji inwestycji.

Zmiany w środowisku wynikające z prowadzenia prac budowlanych będą miały charakter bezpośredni, krótkotrwały, przejściowy i całkowicie odwracalny.

8. Inne konieczne dane wynikające ze specyfiki, charakteru i stopnia skomplikowania inwestycji

Rozbudowa i budowa drogi wojewódzkiej nr 676 na odcinku Sokołda – Kopna Góra – budowa parkingu w Kopnej Górze nie należy do skomplikowanych inwestycji.

Białystok, maj 2012

Współpracował branża drogowa:

mgr inż. Adam Żmujdzin

Projektant branży drogowej:

mgr inż. Grzegorz Ciurla
BŁ/101/02

Sprawdzający:

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