

Egz.

TEMAT: Budowa odcinka chodnika w ciągu drogi wojewódzkiej nr 677 w. m. Konarzyce, wraz niezbędną infrastrukturą techniczną na terenie gm. Łomża, pow. łomżyński, woj. podlaskie.

STADIUM: Projekt budowlany

ADRES: Droga Wojewódzka NR 677 m. Konarzyce.
GM. ŁOMŻA, POW. ŁOMŻYŃSKI, WOJ. PODLASKIE

INWESTOR: PODLASKI ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH
W BIAŁYMSTOKU
ul. Elewatorska 6, 15-620 Białystok

DZIAŁKI: 907/1; 901/1; 907/2; ; – obręb Konarzyce

ZESPÓŁ AUTORSKI:

Projektant wiodący: mgr inż. Zdzisław Kozikowski
BŁ/186/86

Projektant br. drogowej: mgr inż. Adam Kalinowski
PDL/0036/POOD/09

Białystok, listopad 2012

Spis zawartości opracowania:

I. Część opisowa

1. Strona tytułowa	str. 1
2. Spis zawartości opracowania	str. 2
3. Opis techniczny	str. 3
4. Opis do projektu zagospodarowania terenu	str. 11
5. Oświadczenie projektantów.	str. 12
6. Zaświadczenia o przynależności do PIIB projektantów	str. 13
7. Informacja dotycząca planu i bezpieczeństwa ochrony zdrowia	str. 17

II. Część rysunkowa

Rys. nr 0 – Plan orientacyjny; skala 1:20 000.	str. 21
Rys. nr 1/1-1/2 – Projekt zagospodarowania terenu; skala 1:500.	str. 22
Rys. nr 2/1 – Profil podłużny - skala 1:50/500.	str. 24
Rys. nr 2/2 – Profil podłużny - rów kryty- skala 1:100/500.	str. 25
Rys. nr 3 – Przekrój normalny; skala 1:50.	str. 26
Rys. nr 4/1 – Szkic konstrukcyjny przepustu; skala 1:50.....	str. 27
Rys. nr 4/2 – Wylot rowu krytego; skala 1:50.	str. 28
Rys. nr 5 – Przekrój normalny – przejazd kolejowy; skala 1:50.	str. 29

III. Załączniki formalno-prawne

1. Decyzja o ustaleniu lokalizacji celu publicznego.....	str. 30
2. Opinie ZUDP	str. 41
3. Uzgodnienia.....	str. 45
4. Decyzje wodnoprawne	str. 52

OPIS TECHNICZNY

do projektu budowlanego budowy odcinka chodnika w ciągu drogi wojewódzkiej nr 677 w. m. Konarzyce od ul. Owocowej do zjazdu na dz. nr 146/1, wraz niezbędną infrastrukturą techniczną na terenie gm. Łomża, pow. łomżyński, woj. podlaskie.

1. PRZEDMIOT, PODSTAWA I ZAKRES OPRACOWANIA

1.1 Materiały wykorzystane w trakcie wykonywania opracowania:

- umowa z Inwestorem,
- aktualny podkład geodezyjny w skali 1:500,
- pomiary geodezyjne wykonane w trakcie opracowania wtórnik do prac projektowych,
- inwentaryzacja istniejącego oznakowania,
- obowiązujące przepisy, normy i wytyczne,
- uzgodnienia z Inwestorem,
- wizje lokalne w terenie,

1.2 Zakres i przedmiot opracowania

Projekt obejmuje swoim zakresem budowę chodnika, azylu dla pieszych, poszerzenie i wzmocnienie jezdni drogi wojewódzkiej, wzmocnionego chodnika, budowę zjazdów, wlotu drogi, budowę przepustów pod chodnikami, rowu krytego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 677 w. m. Konarzyce na odcinku od ul. Owocowej do zjazdu na dz. nr 146/1.

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt na roboty drogowe w następującym zakresie:

- wykonanie nawierzchni drogi wojewódzkiej, chodnika, wzmocnionego chodnika i prefabrykowanej nawierzchni przejazdu kolejowego, wyspy (azylu dla pieszych),
- wykonanie ramp dla pieszych przy przejściach,
- wykonanie pod projektowanymi chodnikami przepustów na istniejących rowach.
- wykonanie rowu krytego.

Całokształt projektowanej inwestycji został przedstawiony w projekcie zagospodarowania terenu.

2. STAN ISTNIEJĄCY, DANE RUCHOWE

2.1. Stan istniejący

Droga wojewódzka nr 677 w. m. Konarzyce, na omawianym odcinku posiada nawierzchnie bitumiczną szerokości ok 6,5-7,5 m z obustronnymi poboczeniami gruntowymi szer. 1,5-2,5 m, znajduje się w administracji Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku (pas drogowy) i PKP. S.A. (pas kolejowy)

Stan nawierzchni można określić jako zadawalający. Na odcinku od miejscowości Konarzyce do pasa kolejowego istnieje jednostronny chodnik (po stronie budynków o numeracji parzystej). Na odcinku od ul. Owocowej w miejscowości Łomża istnieje chodnik szerokości 3,0m (projektowany chodnik połączy oba odcinki chodnika).

Istniejący przejazd kolejowy posiada nawierzchnie z płyt przejazdowych małogabarytowych o wymiarach 60*120 cm. W obrębie przejazdu kolejowego zastosowano płyty przejazdowe małogabarytowe

W miejscu lokalizacji przejazdu, tor przebiega po prostej. Tor posiada przytwierdzenie do podkładów strunobetonowych i drewnianych typu „K” (pośrednie). Stan techniczny toru jest dobry.

Odwodnienie powierzchniowe do rowów przydrożnych.

W pasie drogowym i kolejowym objętym opracowaniem znajduje się następujące uzbrojenie techniczne:

- kablowe i napowietrzne linie energetyczne,
- kanalizacja sanitarna,
- kablowe i napowietrzne linie teletechniczne,
- wodociąg,

2.2. Dane ruchowe

Zgodnie z "POMIAREM RUCHU NA DROGACH WOJEWÓDZKICH W 2010 ROKU" ruch na opracowywanym odcinku kształtuje się na poziomie ok 8872 poj. um./dobę.

3. ROZWIĄZANIA SYTUACYJNE

Projektowany odcinek chodnika połączy dwa już istniejące ciągi piesze przy drodze wojewódzkiej nr 677. Początek projektowanego chodnika przyjęto w obrębie skrzyżowania z ul. Owocową koniec zaś na istniejącym zjeździe na dz. nr 146/1 z przejściem na drugą stronę drogi wojewódzkiej (wraz z azylem) i połączeniu z istniejącym chodnikiem. Oś o długości 229,04 m składa się z 6 odcinków prostych. Załamania wyokrąglono łukami o promieniach 35,150 i 500 m. Szerokość chodnika wynosi 3,0 m. Chodnik będzie oddzielony od jezdni istniejącym rowem drogowym (rowy przewidziane do odmulenia i wyprofilowania), lub będzie oddzielony pasem zieleni - zgodnie z PZT.

Przed przejściami dla pieszych wykonać rampy z płytek o fakturze rozpoznawalnej dla osób słabo i niewidzących. W km 0+109 należy wykonać wzmocniony chodnik szerokości 5,0m.

W związku z budową azylu dla pieszych istnieje konieczność poszerzenia jezdni (0 - 3,0 m) drogi wojewódzkiej do szerokości 10 m (jezdni 2x4m i azyl 2m).

W celu zapewnienia odwodnienia chodnika i jezdni pod projektowanym chodnikiem na istniejących rowach drogowych należy wykonać przepusty HPED o średnicy 40 cm.

Na odcinku poszerzenia jezdni należy wzdłuż istniejącego rowu drogowego zaprojektowano rów kryty o średnicy ϕ 400 - zgodnie z PZT.

Przejazd kolejowy kat. „D” w km 13,534 linii kolejowej nr 49 Śniadowo – Łomża - skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 677 w m. Konarzyce. Nawierzchnię przejazdu kolejowego (przejście dla pieszych w ciągu projektowanego chodnika) należy wykonać z płyt małogabarytowych typu MIROSŁAW 60*120 (dowiązanie do istniejącego przejazdu).

Oś chodnika przebiega przez przejazd pod kątem około 27^0 do osi toru.

Geometrię nawierzchni z płyt żelbetowych na przejeździe dostosowano (wydłużono) do przekroju drogi łącznie z pasem dzielącym oraz chodnikami (13,2 - 13,8 m zabudowy z płyt zewnętrznych i 13,8 wewnętrznych) określając ją domiarem krawędzi płyt przejazdowych zewnętrznych i wewnętrznych (pozostałe wymiary wynikają z modułu 0.60m - szerokości płyt przejazdowych).

Szerokość istniejącej jezdni bitumicznej wynosi 6.5m, projektowany chodnik 3,0m.

Całokształt projektowanej inwestycji został przedstawiony w projekcie zagospodarowania terenu.

4. ROZWIĄZANIE WYSOKOŚCIOWE I ODWODNIENIE

4.1 Rozwiązanie wysokościowe drogi wojewódzkiej, chodników,

Niweletę chodnika dowiązano do istniejących nawierzchni oraz terenu. Oś składa się z 6 odcinków prostych o spadkach podłużnych $0,5 \div 2,5$ %. Załamania osi powyżej 1% wyokrąglono łukami o promieniach 250 i 500 m.

Skarpy należy ukształtować z pochyleniem 1:1,5 (wyjątkowo 1:1) lub łagodniejszym dowiązując się do istniejącego terenu. Początek skarpy w odległości nie mniejszej niż 0,5 m od krawędzi chodnika.

Projektowane poszerzenie drogi wojewódzkiej należy dostosować do istniejącej nawierzchni.

4.2 Odwodnienie

Wody opadowe z chodnika zostaną skierowane do istniejących rowów drogowych.

Na istniejących rowach zostaną wykonane przepusty HPED średnicy 40 cm umożliwiające prawidłowy spływ wód opadowych i roztopowych.

Rów kryty zaprojektowano z rur z żywic poliestrowych \varnothing 400 mm SN 10000 (przykładowo typu GRP Amiantit firmy AMITECH). Przewody łączone są za pomocą łączników systemowych np. REKA. Kanały o mniejszych średnicach \varnothing 200mm wykonać z rur PVC litych SDR 34, klasy S, łączonych na kielichy i uszczelki gumowe.

W rozwiązaniu projektowym przewidziano studnie rewizyjne z kręgów betowych lub polimerobetonowych z dnem prefabrykowanym, z połączeniem na uszczelki gumowe o średnicach D1,2mm.

Zwieńczenia studni wykonać stosując włazy kanałowe żeliwne typu ciężkiego kl. D400 (40T) wg normy PN-93/H-74124/DIN.EN.124, pierścień odcciążający na podbudowie betonowej B15 gr. 20 cm. Pierścień i podbudowa zdylatowane ze ścianą studni za pomocą taśmy przyściennej. Krąg z dnem musi posiadać fabrycznie wykonane wejścia dla kanałów głównych lub bocznych. W wyjątkowych przypadkach, jeśli brak fabrycznych wejść kanałów do studni, należy je wykonać z zastosowaniem tulei (pierścieni) uszczelniających lub uszczelki systemowych do rur PVC, żywic poliestrowych. Studnie należy umocnić kostką betonową gr 8 cm o wymiarze wybrukowania 1,0 m x 1,0m

5. PRZEKROJE NORMALNE

Nawierzchnię chodnika szer.3,0 m należy wykonać z jednostronnym spadkiem 2% w stronę rowu drogowego.

6. PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE

6.1 Przyjęto następujące konstrukcje nawierzchni:

chodnik

- kostka betonowa – kolor szary – gr. 6 cm
- podsypka piaskowa gr. 4 cm
- podbudowa z kruszywa naturalnego gr. 15 cm

rampy dla pieszych

- płytki o fakturze rozpoznawalnej przez niewidomych gr. 5 cm
- podsypka piaskowa gr. 4 cm
- podbudowa z kruszywa naturalnego gr. 15 cm

wzmocniony chodnik/azyl dla pieszych/zjazd

- nawierzchnia z betonowej kostki brukowej – kolor czerwony – gr. 8 cm
- podsypka piaskowa gr. 4 cm
- podbudowa z kruszywa naturalnego gr. 20 cm

konstrukcję jezdni na poszeżeniu dr woj. nr 677:

- Warstwa ścieralna z bet. asf. grub. 5 cm
- Warstwa wiążąca z bet. asf. 8 cm
- Podbudowa zasadnicza z bet. asf. gr. 10 cm
- Podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stab. mech. 0/31,5 o gr. 20cm
- Warstwa mrozochronna pospółki o gr. 25,

wzmocnienie istn. jezdni dr. woj nr 677 i wlotów dróg bocznych:

- Warstwa ścieralna z bet. asf. grub. 5 cm
- Warstwa wyrównawcza z bet. asf. 2 cm

przejazd kolejowy

W istniejący przejazd kolejowy należy poszerzyć,

Przewidziano zachowanie istniejącego profilu podłużnego toru oraz istniejącej konstrukcji torów. Szerokość nawierzchni w torowisku dostosowano do projektowanej szerokości chodnika oraz pasa dzielącego przy uwzględnieniu modułu szerokości płyty żelbetowej wynoszącym 60cm, wraz z uzupełnieniem tłucznia i uzupełnieniem kłińca pod płyty Mirosław Ujski. Wydłużenie istniejącej nawierzchni nawierzchnię przejazdu zaprojektowano z małowymiarowych, żelbetowych płyt przejazdowych z amortyzatorami dla szyn 60 E1 i przytwierdzenia typu K, z ławami z betonu B-25 o wymiarach 30x60cm pod belkami podporowymi. Rozstaw podkładów w każdym torze musi wynosić dokładnie 60cm (moduł płyt). Adaptowano istniejącą konstrukcję torów z przytwierdzeniem klasycznym typu K z ułożeniem podkładów w rozstawie 60cm w osi projektowanych płyt MIROSŁAW (osie najbliższych dwóch podkładów w stosunku do punktu przecięcia się osi drogi z osią toru położone symetrycznie w odległościach 30cm na wschód i na zachód). Nawierzchnię w torach zaprojektowano na istniejących rzędnych główek szyn. Płyty przejazdowe zewnętrzne oraz wewnętrzne będą w poziomie, przewidziano jedynie spadek podłużny taki jak toru. Rozstaw podkładów w każdym torze musi wynosić dokładnie 60cm (moduł płyt).

6.2 Krawężniki i obrzeża

Na odcinku włączyć chodnika do istniejących nawierzchni należy wymienić istniejący krawężnik na krawężnik betonowy 20x30 cm ustawiony ze światłem 2 cm - przejścia dla pieszych. Krawężniki na wysepce należy ustawić ze światłem 10 cm.

Krawężniki należy ustawić na ławie betonowej B-15 z oporem i podsypce cem. –piask.

Chodnik należy obramować obrzeżem betonowym 6x20 cm. Obrzeże ustawić na ławie piaskowej.

7. ROBOTY ZIEMNE, ROZBIÓRKI, ZIELEŃCE

7.1 Roboty ziemne

Roboty ziemne związane z wykonaniem koryta pod projektowane nawierzchnie, a także pod projektowane ukształtowanie terenu zostały obliczone metodą przekrojów poprzecznych. Na powierzchni robót ziemnych w miejscach występowania należy usunąć warstwę humusu gr. 15-25 cm.

7.2. Rozbiórki

Projekt przewiduje wykonanie następujących prac rozbiórkowych:

- Rozbiórka istniejącego chodnika.
- Rozbiórka krawężników na odcinku przewidzianym do wymiany,
- Profilowanie i frezowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej (5 cm jezdni dr. Wojewódzkiej i wlotów dr. bocznych).

7.3 Zieleńce

Na projektowanych skarpach nasypów i wykopów zostaną założone zieleńce. Przyjęta grubość wykonywanych zieleńców wynosi 10 cm.

Miejsca wykonania zieleńców zostały pokazane na rys. „Projekt zagospodarowania terenu”.

8. ORGANIZACJA RUCHU

Projekt stałej organizacji ruchu oraz organizacji ruchu na czas budowy stanowi oddzielne opracowanie i został zatwierdzony.

9. UZBROJENIE ISTNIEJĄCE I PROJEKTOWANE

9.1 Uzbrojenie istniejące

Przed rozpoczęciem robót muszą być wykonane roboty związane z zabezpieczeniem istniejącej infrastruktury technicznej biegnącej wzdłuż torów i projektowanego chodnika. Roboty ziemne w rejonie urządzeń infrastruktury technicznej należy prowadzić zgodnie z zaleceniami i pod nadzorem gestorów.

Istniejący kabel telekomunikacyjny MNI Telekom S.A. pod projektowanym chodnikiem należy zabezpieczyć rurą dwudzielną AROT 110.

W miejscach obniżenia istniejących rzędnych terenu należy zastosować warstwę ocieplającą poniżej podbudowy o szerokości 1m.

10. WYBURZENIA, WYWŁASZCZENIA, ZIELEŃ

10.1 Wyburzenia

Inwestycja zlokalizowana jest w pasie drogowym i kolejowym wolnym od obiektów budowlanych.

10.2 Wywłaszczenia

Inwestycja zawiera się w istniejącym pasie drogowym i kolejowym, nie wymaga wywłaszczeń.

10.2 Zieleń

Zrealizowanie projektowanej inwestycji wymaga usunięcia krzewów i drzew owocowych.

11. UWAGI DOTYCZĄCE REALIZACJI INWESTYCJI

Geometria projektowanych ulic została opracowana w oparciu o aktualny wtórnik i pomiary w terenie. Współrzędne geodezyjne punktów głównych osi jezdni zostały podane na planie.

Teren budowy powinien być zabezpieczony i zagospodarowany zgodnie organizacją ruchu na czas budowy oraz obowiązującymi przepisami budowlanymi i BHP.

Wykonywanie robót ziemnych w bezpośrednim sąsiedztwie sieci, takich jak: elektroenergetyczne, telekomunikacyjne, wodociągowe i kanalizacyjne powinno być poprzedzone określeniem przez kierownika budowy bezpiecznej odległości, w jakiej mogą być one wykonywane od istniejącej sieci. Bezpieczną odległość wykonywania robót ustala kierownik budowy w porozumieniu z właściwą jednostką, w której zarządzie lub użytkowaniu znajdują się te sieci. Miejsce robót należy oznakować napisami ostrzegawczymi i ogrodzić. Roboty ziemne w pobliżu sieci należy prowadzić ręcznie pod nadzorem odpowiednich służb.

Punkty osnowy geodezyjnej należy chronić przed zniszczeniem. Natomiast te, które w trakcie realizacji inwestycji zostaną zniszczone, należy odtworzyć. Stabilizację i wyrównanie nowych punktów osnowy należy zlecić uprawnionej jednostce wykonawstwa geodezyjnego.

Wszystkie materiały użyte w czasie realizacji inwestycji oraz sposób ich wbudowania i odbioru powinny odpowiadać wymaganiom podanym w Szczegółowych Specyfikacjach Technicznych.

Odbiory robót oraz odbiór końcowy winny być dokonywane przy udziale Inspektora Nadzoru ze strony Inwestora oraz przedstawicieli gestorów poszczególnych sieci.

Wszystkie niezbędne decyzje, opinie i uzgodnienia załączono do projektu budowlanego.

Przed przystąpieniem do wykonania robót należy sprawdzić w Wydziale Geodezji oraz u poszczególnych gestorów sieci czy, po przekazaniu niniejszej dokumentacji, na terenie objętym inwestycją nie zostały zaprojektowane i/lub wykonane inne sieci.

Opracował:

branża drogowa:.....

OPIS DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

budowy odcinka chodnika w ciągu drogi wojewódzkiej nr 677 w. m. Konarzyce od ul. Owocowej do zjazdu na dz. nr 146/1, wraz niezbędną infrastrukturą techniczną na terenie gm. Łomża, pow. łomżyński, woj. podlaskie.

1.0. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Projekt obejmuje swoim zakresem budowę odcinka chodnika w ciągu drogi wojewódzkiej nr 677 w. m. Konarzyce od ul. Owocowej do zjazdu na dz. nr 146/1, wraz niezbędną infrastrukturą techniczną na terenie gm. Łomża, pow. łomżyński, woj. podlaskie.

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt na roboty drogowe w następującym zakresie:

- wykonanie nawierzchni drogi wojewódzkiej, chodnika, wzmocnionego chodnika i prefabrykowanej nawierzchni przejazdu kolejowego, wysepki (azyłu dla pieszych), zjazdu.
- wykonanie ramp dla pieszych przy przejściach,
- wykonanie na istniejących rowach przepustów pod projektowanymi chodnikami.
- wykonanie rowu krytego.

Całokształt projektowanej inwestycji został przedstawiony w projekcie zagospodarowania terenu.

2.0. STAN ISTNIEJĄCY ZAGOSPODAROWANIA TERENU

2.1 Stan istniejący

Droga wojewódzka nr 677 w. m. Konarzyce, na omawianym odcinku posiada nawierzchnie bitumiczną szerokości ok 6,5-7,5 m z obustronnymi poboczeniami gruntowymi szer. 1,5-2,5 m, znajduje się w administracji Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku (pas drogowy) i PKP. S.A. (pas kolejowy)

Stan nawierzchni można określić jako zadawalający. Na odcinku od miejscowości Konarzyce do pasa kolejowego istnieje jednostronny chodnik (po stronie budynków o numeracji parzystej). Na odcinku od ul. Owocowej w miejscowości Łomża istnieje chodnik szerokości 3,0m (projektowany chodnik połączy oba odcinki chodnika).

Istniejący przejazd kolejowy posiada nawierzchnię z płyt przejazdowych małogabarytowych o wymiarach 60*120 cm

Odwodnienie powierzchniowe do rowów przydrożnych.

W obrębie przejazdu kolejowego zastosowano płyty przejazdowe małogabarytowe

W pasie drogowym i kolejowym objętym opracowaniem znajduje się następujące uzbrojenie techniczne:

- kablowe i napowietrzne linie energetyczne,
- kanalizacja sanitarna,
- kablowe i napowietrzne linie teletechniczne,
- wodociąg,

2.2. Dane ruchowe – stan istniejący i prognoza ruchu

Zgodnie z "POMIAREM RUCHU NA DROGACH WOJEWÓDZKICH W 2010 ROKU" ruch na opracowywanym odcinku kształtuje się na poziomie ok 8872 poj. um./dobę.

3.0. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU (PASA DROGOWEGO)

Początek projektowanego chodnika przyjęto w obrębie skrzyżowania z ul. Owocową koniec zaś na istniejącym zjeździe na dz. nr 146/1 z przejściem na drugą stronę drogi wojewódzkiej (wraz z azyłem dla

pieszych) i połączeniu z istniejącym chodnikiem. Oś o długości 229,04 m składa się z sześciu odcinków prostych. Załamania wyokrąglono łukami o promieniach 35, 150 i 500 m. Szerokość chodnika wynosi 3,0 m. Chodnik będzie oddzielony od jezdni istniejącym rowem drogowym (rowy przewidziane do odmulenia i wyprofilowania) lub oddzielony pasem zieleni od jezdni.

W celu zapewnienia odwodnienia chodnika i jezdni pod projektowanym chodnikiem na istniejących rowach drogowych należy wykonać przepusty HPED o średnicy 40 cm.

Na odcinku poszerzenia jezdni należy wykonać rów kryty o średnicy ϕ 400 - zgodnie z PZT.

Nawierzchnię przejazdu kolejowego należy wykonać z płyt małogabarytowych 60*120 (dowiązanie do istniejącego przejazdu).

Przed przejściami dla pieszych wykonać rampy z płytek o fakturze rozpoznawalnej dla osób słabo i niewidzących. W km 0+109 należy wykonać wzmocniony chodnik szerokości 5,0m,

Wykonanie wysepki separacyjnej ruch (azylu dla pieszych) dł. 9m

W rejonie projektowanej wysepki /azylu/ dla pieszych drogę wojewódzka należy poszerzyć do szerokości 10m (2x4+2), wraz z wzmocnieniem istniejącej nawierzchni drogi wojewódzkiej i wlotów dróg bocznych.

Istniejący zjazd z kostki betonowej należy odtworzyć.

Istniejący kabel telekomunikacyjny MNI Telekom S.A. pod projektowanym chodnikiem należy zabezpieczyć rurą dwudzielną AROT 110.

W miejscach obniżenia istniejących rzędnych terenu należy zastosować warstwę ocieplającą poniżej podbudowy o szerokości 1m.

Całokształt projektowanej inwestycji został przedstawiony w projekcie zagospodarowania terenu.

4.0. ZESTAWIENIE PROJEKTOWANYCH POWIERZCHNI

- chodnik z kostki betonowej gr. 6 cm	– 689 m ²
- rampy dla pieszych z płytek o fakturze rozpoznawalnej przez niewidomych gr. 5 cm	– 9 m ²
- wzmocniony chodnik – kostka bet. gr. 8 cm.....	– 15 m ²
- nawierzchnia przejścia kolejowego z płyt małogabarytowych	– 58 m ²
- nawierzchnia drogi wojewódzkiej - poszerzenie	– 133 m ²
- nawierzchnia drogi wojewódzkiej - wzmocnienie.....	– 700 m ²

5.0. OCHRONA TERENU I WPIS DO REJESTRU ZABYTKÓW

Teren inwestycji bezpośrednio nie jest objęty ochroną konserwatorską i nie występują na nim obiekty zabytkowe wpisane do rejestru zabytków, jak również nie posiada ewidencji stanowisk archeologicznych.

6.0. INFORMACJE O ZAGROŻENIACH DLA ŚRODOWISKA

Planowana inwestycja posiada wymiar lokalny i nie będzie transgranicznie oddziaływać na środowisko. Obszar oddziaływania projektowanego chodnika nie narusza i nie zmienia zagospodarowania działek sąsiednich.

Nie jest również przedsięwzięciem dla którego sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko jest lub może być wymagane w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. „O udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na

środowisko (Dz.U.Nr 199,poz. 1227), w związku z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. Nr213 poz. 1397).

Na podstawie § 3 ust. 1 pkt 79 rozp. do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymagających uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach należą:

„60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 21 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych.... ;”

Wobec powyższego nie ma obowiązku uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

7.0. INNE DANE

Obszar oddziaływania inwestycji zamyka się w granicach działek:

907/1; 901/1; 907/2; ; – obręb Konarzyce

Opracował:

branża drogowa:.....

Białystok dn.r.

Nazwa: **Budowa odcinka chodnika w ciągu drogi wojewódzkiej nr 677 w. m. Konarzyce, wraz niezbędną infrastrukturą techniczną na terenie gm. Łomża, pow. łomżyński, woj. podlaskie.**

Adres: **Droga Wojewódzka NR 677 m. Konarzyce.
GM. ŁOMŻA, POW. ŁOMŻYŃSKI, WOJ. PODLASKIE**

Inwestor: **PODLASKI ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH w BIAŁYMSTOKU
ul. Elewatorska 6**

OŚWIADCZENIE

oświadczam , że projekt budowlany **Budowa odcinka chodnika w ciągu drogi wojewódzkiej nr 677 w. m. Konarzyce, wraz niezbędną infrastrukturą techniczną na terenie gm. Łomża, pow. łomżyński, woj. podlaskie**, wykonany dla Podlaskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Białymstoku został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej oraz jest kompletny pod względem celu, któremu ma służyć.

Projektował:

1. *branża drogowa:*.....