



OPIS DO WYMIANY WIATY PRZYSTANKOWEJ ZLOKALIZOWANEJ W OBRĘBIE DZIAŁKI NR 974/34 W GOLINIE PRZY ULICY PONIATOWSKIEGO (DROGA POWIATOWA NT 3311P) WRAZ Z WIATA ROWEROWĄ, OŚWIETLENIEM SOLARNYM I KAMERĄ Z SYGNAŁEM PRZEKAZYWANYM DO MONITORINGU MIEJSKIEGO

1. Przedmiot inwestycji.

Przedmiotem inwestycji jest wymiana istniejącej wiaty przystankowej zlokalizowanej wzdłuż drogi powiatowej nr 3311P – ul. Poniatowskiego w Golinie na nową wiatę przystankową, wiatę rowerową oraz oświetlenie solarne wraz z kamerą z sygnałem przekazywanym do monitoringu miejskiego..

W ramach inwestycji projektuje się demontaż istniejącej wiaty przystankowej, rozbiórkę istniejącej nawierzchni z betonowej kostki brukowej gr. 8 cm wraz z obrzeżem betonowym pod istniejącą wiatą przystankową, wykonanie nowej nawierzchni z betonowej kostki brukowej gr. 8 cm wraz z obrzeżem betonowym 8x30x100mm pod projektowane wiaty, montaż nowej wiaty przystankowej oraz wiaty rowerowej, montaż oświetlenia solarnego wraz z kamerą monitoringu miejskiego. Elementy oświetlenia przedstawiono w dalszej części opracowania w części rysunkowej.

Realizacja inwestycji obejmuje działkę położoną w obrębie Golina , o numerze ewidencyjnym: 974/34

Inwestycja zlokalizowana jest w obrębie miejscowości Golina, gmina Golina, powiat koniński, województwo wielkopolskie.

Na mapie do celów opiniodawczych w skali 1:500 pokazano usytuowanie projektowanych elementów podlegających przebudowie a także tereny przyległe.



2. Istniejący stan zagospodarowania terenu.

W ciągu projektowanej inwestycji obecnie znajduje się istniejąca wiatła przystankowa na podłożu z betonowej kostki brukowej o wymiarach 2 x 4 m. Wiatła zlokalizowana jest wzdłuż zatoki autobusowej przy istniejącym chodniku z betonowej kostki brukowej.

Teren, na którym realizowana będzie inwestycja nie jest pokryty szatą roślinną (drzewa), która podlega ochronie z mocy ustawy o ochronie przyrody ani żadnych innych ustaw i rozporządzeń.

W obrębie planowanych robót występują dobre warunki wodne oraz proste warunki gruntowe. Kategoria geotechniczna obiektu – pierwsza, grupa nośności podłoża G1.

Teren inwestycji nie jest objęty ochroną Konserwatora Zabytków. W przypadku natrafienia na jakiegokolwiek znalezisko o znaczeniu kulturowym należy wstrzymać prace i powiadomić odpowiednie jednostki.

3. Zestawienie powierzchni.

- powierzchnia terenu z kostki betonowej przeznaczona na wiatła
powierzchnia zajmowana przez projektowany teren przeznaczony na wiatła przystankową i rowerową wynosi 48,00 m².

4. Zestawienie parametrów planowanych robót.

W obrębie projektowanej przebudowy zlokalizowane są:

- sieć telekomunikacyjna.

Wykonawca robót ma obowiązek poinformować o wykonywanych robotach budowlanych administratorów poszczególnych sieci, w terminie nie późniejszym niż 7 dni przed ich rozpoczęciem. W przypadku odkrycia jakiegokolwiek urządzenia nie zlokalizowanego na mapie Wykonawca robót ma obowiązek wstrzymać roboty i powiadomić odpowiednie jednostki o zaistniałej sytuacji.

W przypadku konieczności regulacji wysokościowej studzienek, zaworów i zasuw kanalizacyjnych, wodociągowych, gazowych bądź telekomunikacyjnych Wykonawca również zgłosi ten fakt administratorowi danej sieci z odpowiednim wyprzedzeniem.

5. Parametry techniczne.

Projektowany zakres robót posiada parametry techniczne zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Wodnej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 poz. 430):

- | | |
|--|--------------------|
| • klasa drogi | - L |
| • kategoria ruchu | - KR2 |
| • wymiary obszaru ułożenia nowej kostki brukowej | - 4,30 m x 11,00 m |
| • maks. wymiary wiaty przystankowej | - 4,50 m x 1,60 m |
| • maks. wymiary wiaty rowerowej | - 5,00 m x 2,30 m |
| • ilość stojaków rowerowych | - 10 szt. |
| • Wysokość słupa z oświetleniem solarnym | - 6,0 m |

6. Przekrój normalny.

Przekrój normalny obejmuje wykonanie robót ziemnych dla rozwiązania docelowego. Parametry techniczne podano w punkcie 4.2.

Przed wykonaniem jakichkolwiek czynności związanych z zamierzeniem inwestycyjnym teren robót należy zabezpieczyć i odpowiednio oznakować.

Przed przystąpieniem do robót zasadniczych należy zdemontować istniejącą wiatę przystankową wraz z istniejącą nawierzchnią z kostki betonowej oraz zdjąć warstwę humusu i gruzu pobudowanego zalegającą na głębokość około 20 cm z przeznaczeniem na wywóz. Po wykorytowaniu w miejscach wynikających z profilu podłużnego i przekrojów poprzecznych, celem uzyskania projektowanej niwelety należy uzupełnić przestrzeń pomiędzy gruntem rodzimym a projektowaną konstrukcją gruntem z dokopu (piasek) o parametrach G1. Podłoże należy zagęścić do uzyskania współczynnika $I_s \geq 1,0$. Grunt pozostały z korytowania oraz zdjęty humus należy odwieźć na składowisko posiadające stosowne zezwolenia.

- Teren przeznaczony na wiatę przystankową i rowerową

Teren przeznaczony na wiatę przystankową i rowerową zaprojektowano o nawierzchni z betonowej kostki brukowej wibroprasowanej, gr. 8 cm, koloru szarego, typu „Cegła” lub równoważna, układanej na podsypce z cementowo-piaskowej 1:4 grubości 3 cm po zagęszczeniu. Pod podsypką cementowo-piaskową zaprojektowano wykonanie podbudowy z kruszywa

łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości 10 cm po zagęszczeniu ułożonej na warstwie odsączającej z piasku średnioziarnistego grubości 10 cm po zagęszczeniu.

Kostkę betonową należy spiąć obrzeżem betonowym 8x30 cm układanymi na ławie betonowej z betonu C 12/15 z oporem

Konstrukcja nawierzchni pod wiatę przystankową i rowerową

Konstrukcja nawierzchni chodnika		
Lp.	Warstwy konstrukcyjne nawierzchni	Gr. warstwy
1.	Warstwa odsączająca z piasku średnioziarnistego	10 cm
2.	podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie	10 cm
3.	podsyпка cementowo-piaskowa 1:4	3 cm
4.	nawierzchnia z betonowej kostki brukowej bezfazowej (kolor szary)	8 cm
Razem konstrukcja nawierzchni		31 cm

UWAGA:

Z uwagi, iż istniejąca droga posiada istniejącą nawierzchnie bitumiczną i nie przewidziano zmiany niwelety jezdni Wykonawca robót winien dostosować rzędne projektowanego terenu pod wiaty do istniejącej niwelety jezdni.

7. Kolizje.

W obszarze projektowanej inwestycji nie występują kolizje wymagające przebudowy sieci.

8. Poprawa bezpieczeństwa. Wpływ na środowisko.

Inwestycja będzie miała pozytywny wydźwięk zarówno w strefie bezpieczeństwa jak i w strefie zadowolenia społecznego. Po realizacji inwestycji znacznemu zwiększeniu ulegnie bezpieczeństwo oraz komfort użytkowników przystanku autobusowego.

9. Wpływ na środowisko.

Obszar, na którym zlokalizowano zamierzenie budowlane nie podlega ochronie na podstawie ustawy Prawo Ochrony Środowiska, nie podlega również żadnym formom ochrony przyrody.

Inwestycja nie leży w obszarze NATURA 2000 ani w jego bezpośrednim sąsiedztwie.

Inwestycja nie klasyfikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie lub znacząco oddziaływać na środowisko.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia powstaną niewielkie uciążliwości związane ze zwiększeniem hałasu i zanieczyszczenia od pracujących maszyn i urządzeń budowlanych (pilarki, spawarki, koparki, rozkładarki masy bitumicznej, walce, samochody samowyładowcze), które jednak ustąpią natychmiast po zakończeniu robót budowlanych.

10. Rozwiązania chroniące środowisko.

- ochrona powietrza, gleby i wód

Przewiduje się wyłącznie zastosowanie materiałów budowlanych posiadających certyfikaty bezpieczeństwa oraz odpowiednie aprobaty i atesty. Maszyny budowlane, sprzęt i środki transportu także będą posiadać odpowiednie certyfikaty dopuszczające je do użycia. Przy realizacji przedsięwzięcia zarówno Wykonawca jak i Inwestor zwrócą szczególną uwagę na ograniczenie zużycia wody oraz paliw: maszyny i sprzęt będą włączane tylko na czas ich pracy, woda będzie używana tylko, gdy zajdzie potrzeba jej użycia.

Wszelkie materiały sypkie niezbędne do realizacji inwestycji (np. kruszywo, piasek) będą przewożone odpowiednimi samochodami z zabezpieczeniem materiału (przed osuwaniem) na czas transportu poprzez przykrycie go np. plandeką.

Z uwagi na fakt, iż wszelkie maszyny i sprzęt budowlany muszą spełniać standardy w zakresie ochrony środowiska (m.in. posiadać aktualne przeglądy techniczne, posiadać katalizatory) ilość zanieczyszczeń substancjami ropopochodnymi nie przekroczy wartości dopuszczalnych odpowiednimi przepisami w zakresie ochrony środowiska, tj. 100mg/dm^3 zawiesin ogólnych oraz 15mg/dm^3 substancji ropopochodnych.

Wykonawca robót zorganizuje zaplecze budowy, które nie naruszy i nie przyczyni się do pogorszenia stanu środowiska. Po wykonanych robotach budowlanych teren zostanie uporządkowany. Wszelkie odpady i zanieczyszczenia powstałe podczas budowy zostaną usunięte. Wszelkie materiały pozostałe z wykopów i korytowania Wykonawca prac zagospodaruje w sposób zgodny z właściwymi przepisami, np. zutylizuje lub odwiezie na składowisko działające legalnie i zgodnie z przepisami dotyczącymi ochrony środowiska, posiadające wymagane zezwolenia na składowanie tego rodzaju materiałów (gruz budowlany, ziemia).

- ochrona przed hałasem, emisją spalin, drgań

Przewiduje się jednozmianowy cykl pracy.

Ponieważ inwestycja realizowana jest w sąsiedztwie domostw prace wykonywane będą w godzinach, gdy większość mieszkańców przebywać będzie poza domami, czyli od godziny

ok. 6.00 do 16.00 aby zminimalizować uciążliwości dla mieszkańców związane z emisją spalin i hałasu od pracujących maszyn budowlanych.

Wszystkie maszyny budowlane i pracujący sprzęt, środki transportu będą posiadały aktualne przeglądy techniczne i będą spełniały wszelkie standardy w zakresie ochrony środowiska, w tym w zakresie emisji dopuszczalnego poziomu hałasu.

W chwili obecnej, przed przebudową drogi mieszkańcy nie zgłaszają żadnych zastrzeżeń co do poziomu hałasu, drgań czy emisji spalin. Po przebudowie odległość krawędzi jezdni od budynków mieszkalnych nie ulegnie zmianie. Nie przewiduje się znacznego zwiększenia ruchu po przebudowie drogi. Poziom hałasu i drgań ani w chwili obecnej ani po przebudowie drogi nie przekroczy wartości dopuszczalnych. Teren inwestycji nie jest objęty zaostrzonymi normami poziomu dopuszczalnego hałasu. Nie przewiduje się dodatkowej ochrony przed hałasem.

11. Bezpieczeństwo i higiena pracy

Ze względu na realizację inwestycji należy szczególną uwagę zwrócić na to, aby:

- pracownicy w czasie przebywania na budowie powinni być ubrani w pomarańczowe kamizelki ostrzegawcze,
- zabezpieczenie i oznakowanie robót utrzymać przez cały okres budowy,
- ograniczyć do minimum przebywanie pracowników na czynnej części jezdni.

Oznakowanie prowadzonych robót związanych z realizacją inwestycji wykonać należy zgodnie z zatwierdzonym Projektem Tymczasowej Organizacji Ruchu. Każda zmiana istniejącej organizacji ruchu, wymaga odrębnego projektu, opartego na harmonogramie robót i uzgodnionego z zarządem drogi, organem zarządzającym ruchem oraz Policją. Podstawowym wymaganiem jest zapewnienie na czas prowadzenia budowy alternatywnych połączeń komunikacyjnych oraz minimalizacja ograniczeń i utrudnień dla indywidualnego ruchu lokalnego, ruchu tranzytowego, komunikacji zbiorowej i ruchu pieszego. Tam, gdzie to możliwe i nie zagraża bezpieczeństwu, należy dążyć do udostępnienia dla ruchu zawężonego przekroju jezdni, z zachowaniem