

Zawartość opracowania:

STRONA	POZYCJA
1	Zawartość opracowania
2-14	Opis techniczny
Rys. 1	Mapa ewidencji gruntów
Rys. 2	Przekrój podłużny
Rys. 3	Widok z góry
Rys. 4	Przekrój poprzeczny
Rys. 5	Szczegół korytek z rusztem stalowym

ZAŁĄCZNIKI

Oświadczenie projektanta

Ksero uprawnień

Zaświadczenie o przynależności do samorządu zawodowego

Opis techniczny

I. Przedmiot opracowania:

- *Projekt budowlany uproszczony dla remontu mostu gminnego Molusiówka w km 0+010*

II. Dane ogólne:

Inwestor – Gmina Koszarawa, Koszarawa 19, 34-332 Koszarawa

Lokalizacja - Gmina Koszarawa, wieś Koszarawa
działka nr: 7242/5 - obręb ewid. Koszarawa, jednostka ewid. Koszarawa

Jednostka projektowa - Usługi inżynierskie w budownictwie, mgr inż. Tomasz Kotajny
34-300 Żywiec, ul. Góra Burgałowska 22

Projektant - mgr inż. Tomasz Kotajny
upr. w specjalności drogowej nr SLK/1898/POOD/07

III. Cel i zakres opracowania:

Celem opracowania jest wykonanie projektu budowlanego uproszczonego dla inwestycji: „Remont mostu gminnego Molusiówka w km 0+010”.

Zakres opracowania obejmuje wykonanie projektu budowlanego uproszczonego mostu jednoprzęsłowego oraz odtworzenia odcinka drogi gminnej.

Zakres analizy obejmuje teren wokół uszkodzonego mostu i w jego skład wchodzi następujące elementy:

- rozebranie istniejącego, uszkodzonego mostu gminnego,
- wykonanie nowego mostu jednoprzęsłowego,
- odtworzenie umocnienia dna potoku,
- odtworzenie nawierzchni drogi gminnej wraz z poprawą odwodnienia.

Dokładny zakres prac projektowych opisano w dalszej części. Lokalizację przedmiotowej inwestycji przedstawiono na rysunku „Projekt zagospodarowania terenu”.

IV. Podstawa opracowania

Podstawę formalną stanowi:

4.1. Zlecenie Inwestora.

Podstawy techniczne:

4.2. Wizja, oględziny i pomiary w terenie.

4.3. Oględziny i ocena istniejącego mostu.

4.4. Ustalenia z Inwestorem.

4.5. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 29.06.2002 r. Nr 74 poz. 676 – tekst jednolity).

- 4.6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dziennik Ustaw Nr 120, poz. 1133).
- 4.7. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 30.05.2000 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63 poz. 735);
- 4.8. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 30.05.2000 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 poz. 430);
- 4.9. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 roku w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dziennik Ustaw 2003 r. Nr 47, poz. 401) ;
- 4.10. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20 września 2001 roku w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas eksploatacji maszyn i innych urządzeń technicznych do robót ziemnych, budowlanych i drogowych (Dziennik Ustaw 2001r. Nr 118, poz. 1263);
- 4.11. Rozporządzenie Ministrów Komunikacji oraz Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 10 lutego 1997 roku w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu robót drogowych i mostowych (Dziennik Ustaw 1997r. Nr 7, poz. 30);
- 4.12. PN-EN 1990: 2004 /Apl Eurokod: Podstawy projektowania konstrukcji.
- 4.13. PN-B-03264: 2002/Apl Konstrukcje betonowe, żelbetowe i sprężone. Obliczenia statyczne i projektowanie.
- 4.14. PN-85/S-10030 Obiekty mostowe. Obciążenia.
- 4.15. PN-91/S-10042 Obiekty mostowe. Konstr. betonowe, żelbetowe i sprężone. Projektowanie.
- 4.16. PN-81/B-03020 Grunty budowlane. Posadowienie bezpośrednio budowli.
- 4.17. Mapa sytuacyjno-wysokościowa do celów projektowych z naniesionymi granicami działek w skali 1:500.
- 4.18. Dokumentacja geotechniczna podłoża gruntowego wykonana pod budowę mostu jednoprzęsłowego w ciągu ul. Krótkiej w sołectwie Cięcina.
- 4.19. Inne aktualne normy, przepisy oraz literatura techniczna.

V. Opis stanu istniejącego:

5.1. Ogólny opis stanu istniejącego.

W stanie obecnym w miejscu planowanej inwestycji znajduje się most pieszo-jezdny. Przedmiotowy most jest jednoprzęsłowym mostem o długości w świetle podpór 2,20m. Całkowita szerokość mostu wynosi 6,0m.

Główne elementy nośne to drogowe żelbetowe płyty wsparte na przyczółkach żelbetowych. Na moście brak barier ochronnych. Istniejąca droga o przekroju jednojezdniowym o szerokości około 3,5m. Nawierzchnia drogi na dojazdach tłuczniowa. Koryto potoku na odcinku obiektu mostowego oraz przed i za jest częściowo umocnione narzutem kamiennym, liczne ubytki i wyrwy w dnie potoku. Odwodnienie mostu oraz drogi powierzchniowe, z odprowadzeniem wód opadowych na okoliczny teren. Istniejący

most pieszo jezdny znajduje się w złym stanie technicznym. Uszkodzona część jezdna mostu oraz przyczółki.

Zaleca się rozbiórkę istniejącej konstrukcji mostowej oraz wykonanie w tym miejscu nowego obiektu mostowego. Uzbrojenie terenu o małej gęstości.

Sieci uzbrojenia terenu:

W bezpośrednim sąsiedztwie z odbudowywanym obiektem brak sieci uzbrojenia terenu. Istnieje możliwość wystąpienia uzbrojenia terenu nie zgłoszonego do ewidencji.

5.2. Ocena stanu technicznego istniejącego obiektu mostowego:

Wykonano pomiary i oględziny istniejącego obiektu mostowego oraz koryta potoku. Na podstawie wizji w terenie oraz przeprowadzonych badań i pomiarów stwierdza się iż istniejący obiekt mostowy jest w złym stanie technicznym. Istniejący most pieszo-jezdny grozi katastrofą budowlaną.

Podmycie przyczółków, korozja betonu oraz uszkodzenia płyt pomostowych stanowią zagrożenie zdrowia i życia ewentualnych użytkowników mostu.

Stan techniczny obiektu mostowego spowodowany jest brakiem konserwacji, długim okresem eksploatacji bez remontu oraz uszkodzeniami powstałymi podczas powodzi.

Stwierdza się o konieczności rozbiórki istniejącego i wykonania nowego obiektu mostowego.

VI. Stan projektowany:

6.1. Podstawowe parametry techniczne mostu:

- rozpiętość w świetle podpór 4,00m;
- długość pomostu 5,50m;
- długość całkowita obiektu wraz ze skrzydełkami 8,00m;
- klasa obciążenia C 300 kN (30 Ton) wg PN-85/S-10030;
- szerokość jezdni 3,50m;
- gzymsy wraz z barieroporęczami 2x0,35 m;
- całkowita szerokość pomostu 4,20 m;
- nawierzchnia na jezdni – beton asfaltowy;
- spadek poprzeczny jezdni daszkowy 2%;
- prędkość projektowa $V_p=30\text{km/h}$;
- droga klasy L;
- światło pionowe 2,00m;
- kąt skosu obiektu z osią podłużną potoku 90°;
- zastosowany beton C25/30 (B-30);
- zastosowana stal zbrojeniowa A-IIIN RB500W.

6.2. Roboty rozbiórkowe

Projektuje się rozbiórkę następujących elementów mostu i dojazdów:

- nawierzchni na dojazdach na odcinku 13,0m,
- płyty mostu,

- żelbetowych przyczółków,
- umocnień dna potoku w obrębie mostu (jedynie w zakresie koniecznym).
Materiały nienadające się do powtórnego wbudowania należy zagospodarować zgodnie z Ustawą o Odpadach.

6.3. Charakterystyka ogólna:

Projektowany obiekt usytuowany jest w miejscowości Koszarawa, gmina Koszarawa i połączy on dwa brzegi lokalnego potoku.

Zgodnie z wymogami ustalonymi przez Inwestora, przedmiotowy obiekt został zaprojektowany w formie mostu pieszo-jezdnego z możliwością przejazdu samochodu ciężarowego o masie do 30 ton (klasa obciążenia C).

Rozwiązania wysokościowe – przebieg niwelety projektowanego obiektu mostowego wykonany będzie w nawiązaniu do istniejącej jezdnii.

Światło mostu projektowanego będzie nieznacznie większe od stanu istniejącego. Warunki przepływu wody zostaną bez zmian w stosunku do stanu obecnego ze względu na fakt iż po wykonaniu mostu odbudowane zostanie umocnienie dna potoku.

Elementem nośnym projektowanego mostu jest płyta pomostowa żelbetowa zespolona ze stalowymi belkami dwuteowymi, wsparta za pomocą łożysk stalowych na podporach żelbetowych. Przyczółki żelbetowe ze skrzydełkami, posadowione na warstwie podlewki betonowej. Poziom posadowienia poniżej koryta potoku. Płyta pomostowa z gzymsami, w których zakotwione zostaną barieroporęcze stalowe. Nawierzchnia mostu wykonana zostanie jako bitumiczna, zabezpieczenie przeciwwilgociowe z papy termozgrzewalnej grubowarstwowej.

Dojazdy do mostu – na dojazdach do mostu należy wykonać nawierzchnię bitumiczną na podbudowie zasadniczej bitumicznej i podbudowie pomocniczej z kruszywa łamanego. Zakres robót na dojazdach do przedmiotowego obiektu ogranicza się do niezbędnego minimum dla odtworzenia drogi w obrębie mostu po wyburzeniu obiektu istniejącego i budowie nowego.

Umocnienie dna potoku – narzut kamienny. Umocnienie to należy wykonać bezpośrednio po wykonaniu projektowanego mostu.

W obrębie projektowanej inwestycji - realizowanego obiektu mostowego nie zachodzi potrzeba wycinka drzew i krzewów.

6.4. Szczegółowy opis konstrukcji:

6.4.1. Schemat statyczny

Ustrojem nośnym mostu są belki swobodnie podparte współpracujące z płytą pomostową.

6.4.2. Zastosowane materiały konstrukcyjne:

- Belka pomostowa

Belki stalowe dwuteowe 300mm Lc = 4,86m – szt. 4. W przekroju poprzecznym belki ustawiono w rozstawie 1,05 m. Wysokościowo belki dopasowane są do spadku na obiekcie. Spadek podłużny na moście 2%. Belki stężone są poprzecznicami stalowymi z ceownika 200mm – 9 szt.

Do górnej półki dźwigarów należy dospawać łączniki stalowe w celu zespolenia z płytą pomostową. W miejscach podparcia belek oraz montażu poprzecznic należy dospawać zebra z blachy stalowej. Na wysokości łożyska stałego do dolnej półki dźwigarów głównych należy dospawać ograniczniki z blachy 80x40mm w osi dźwigarów po dwa na każdą belkę. W czasie wykonania zabezpieczenia antykorozyjnego należy pamiętać, iż górna półka dźwigarów nie może być malowana, a jedynie oczyszczona do II stopnia czystości i odfluszczona. Sposób zabezpieczenia antykorozyjnego opisany został w punkcie „zabezpieczenie antykorozyjne”. Po wykonaniu warstw podkładowych całość rusztu stalowego należy malować trzykrotnie farbą nawierzchniową (z uwzględnieniem poprzednich podpunktów opisu).

- Płyta pomostowa

Płyta pomostowa wykonana jest jako żelbetowa, monolityczna, betonowana wraz z gzymsami, zespolona ze stalowymi belkami dwuteowymi za pomocą łączników przyspawanych do górnej półki dźwigarów.

Płyta posiada grubość 16-20 cm, na niej wykształcono gzymsy o wysokości 0,38m i szerokości 0,35m. Zmienna grubość płyty podyktowana została koniecznością uzyskania spadku poprzecznego daszkowego. Płytę należy wykonać z betonu C25/30 (B30) i zbroić stalą A-IIIIN RB500W. Na płycie pomostowej brak jest wydzielonych części ruchu pieszego. Brak krawężników. W trakcie betonowania płyty w gzymsach należy osadzić marki do montażu bariero poręczy mostowych. Na czas betonowania płyty pomostowej należy bezwzględnie podeprzeć dźwigary stalowe w środku rozpiętości. W tym celu należy wykonać jarzmo podpierające.

- Przyczółki

Po analizie warunków gruntowych przyczółki zaprojektowano jako żelbetowe ze skrzydełkami.

Przyczółki należy wykonać z betonu C25/30 (B30), zbrojonego stalą A-IIIIN RB500W. Przyczółki posadowione na podlewce z betonu C12,5/15 (B15).

Do przyczółków doczepione są skrzydełka o długości 1,2 m, usytuowane pod kątem 45° w stosunku do osi podłużnej obiektu.

- Łożyska

Dźwigary nośne oparte są na przyczółkach za pomocą łożysk stalowych – łożysko stałe oraz łożysko ruchome. Zarówno łożyska stałe jak i ruchome zaprojektowane zostały jako szyna kolejowa S-49. Łożyska należy montować na kotwach stalowych montowanych w niszach podłożyskowych w trakcie ich betonowania. Na końcówkach łożysk dodatkowo należy zamontować ograniczniki z blachy 80x40mm.

- Barieroporęcze

Wzdłuż mosty zaprojektowano barieroporęcz typu BB-2/1,33. Rozstaw słupków co 1,33. Wysokość 1,10 m. Dla zamocowania barieroporęczy należy w trakcie betonowania gzymsów zakotwić w nich kotwy stalowe M18.

- Izolacje:

Izolacja płyty pomostu: Jako izolację płyty pomostu zastosowano papę termozgrzewalną grubowarstwową zgrzewalną. Podłoże pod izolację musi być równe i czyste oraz mieć odpowiednie projektowane spadki podłużne i poprzeczne. Przed wykonaniem izolacji

podłoże należy impregnować środkiem zakupionym u producenta papy. Izolacja powinna zostać wywinęta na końcach płyty na całą jej grubość, a na wysokości gzymsu powinna zachodzić na podcięcie wykonane w trakcie betonowania płyty pomostowej.

Izolacja powierzchni betonowych zagłębionych w gruncie: Dla wszystkich powierzchni stykających się z gruntem przewidziano izolację w trzech warstwach z Izoplastu R+2P.

- Nawierzchnia:

Na moście przewidziano nawierzchnię mineralno bitumiczną- warstwę wiążącą i ścieralną.

Przed przystąpieniem do układania nawierzchni należy wykonać izolację z papy termozgrzewalnej. Na izolacji płyty pomostowej przewidziano warstwę wiążącą beton ochronny wykonany z mieszanki mineralno-bitumicznej drobnoziarnistej gr. 3 cm.

Warstwa ścieralna nawierzchni z mieszanki mineralno-bitumicznej średnioziarnistej gr. 5 cm.

Spadek poprzeczny na moście daszkowy 2%. Poza mostem na dojazdach przewidziano nawierzchnie bitumiczne na podbudowie z kruszywa łamanego o uziarnieniu ciągłym. Po obydwu stronach nawierzchni przyjęto pobocza. Nasyp drogowy powinien być wykonany z pospółki rzecznej zagęszczonej warstwami grubości 20cm. Minimalny stopień zagęszczenia wynosi $s=0,95$. Skarpy nasypów na dojazdach należy obsypać humusem i obsiać trawą.

Konstrukcja nawierzchni na dojazdach:

- 4cm - warstwa ścieralna – beton asfaltowy 0/11mm
- 4cm - warstwa wiążąca – beton asfaltowy 0/16mm
- 20cm - podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/31,5mm stabilizowanego mechanicznie.
- podbudowa pomocnicza z pospółki

- Połączenie mostu z nasypem drogowym:

Na styku nawierzchni mostu z nawierzchnią drogi należy przewidzieć szczeliną dylatacyjną. Jako urządzenie dylatacyjne zaleca się zastosowanie bitumicznego przekrycia szczeliny.

- Odprowadzenie wody opadowej:

Odwodnienie obiektu grawitacyjne dzięki zastosowanym spadkom podłużnym i poprzecznym.

Na pomoście przewidziano spadki poprzeczne: 2% na jezdni przekrój daszkowy w kierunku gzymsu. Spadek podłużny na moście dostosować do pochylenia niwelety istniejącej drogi.

Założono że spadek podłużny jest wystarczający aby spływ wody odbywał się poza obiekt, w związku z tym nie przewiduje się odwadniania obiektu przy pomocy kanalizacji.

Na końcu odcinka nawierzchni bitumicznej projektuje się poprzeczne do drogi ułożenie korytek betonowych 50x50x24cm z rusztem stalowym, które będą przejmowały wody deszczowe płynące z dalszego odcinka drogi i odprowadzały je do potoku za pomocą

korytek skarpowych ułożonych przy przyczółku mostu. Korytka z rusztem należy układać na podsypce piaskowo- cementowej 1:4 grubości 5cm, którą należy ułożyć na podbudowie z betonu B15 gr. 15,0cm.

- Zabezpieczenie antykorozyjne:

Wszystkie widoczne płaszczyzny konstrukcji żelbetowej należy pomalować farbami do betonu. Zastosowane farby powinny posiadać aprobatę IBDiM. Natomiast płaszczyzny stykające się z gruntem należy pomalować Izoplastem R+B.

Elementy stalowe należy oczyścić do II stopnia poprzez piaskowanie. Po oczyszczeniu całą powierzchnię rusztu stalowego (wszystkie elementy) należy odtłuścić. Na tak przygotowaną powierzchnię nakładać dwie warstwy farby podkładowej posiadającej atesty do stosowania w budownictwie mostowym na elementy narażone na działanie wpływów atmosferycznych. Należy przyjąć zasadę, iż zabezpieczenie należy prowadzić dwuetapowo tj. warstwy podkładowe należy wykonać w wytwórni, a warstwy nawierzchniowe wykonać po zamontowaniu na podporach. Przed wykonaniem zabezpieczenia antykorozyjnego, elementy należy najpierw oczyścić z wszelkich zanieczyszczeń organicznych i nieorganicznych. Zakłada się pokrycie elementów przeseł trzema powłokami malarskimi nawierzchniowymi i dwoma podkładowymi. Łożyska po zamontowaniu należy pokryć towotem lub innym smarem, grafitem.

- Wymagania dla zastosowanych podstawowych materiałów konstrukcyjnych (beton, stal zbrojeniowa):

a/ Beton:

Do wykonania podpór oraz płyty pomostowej zastosowano beton C25/30 (B30). Do wykonania betonu należy zastosować cementy czystoklinkierowe 350, 450. Do betonu stosować wyłącznie kruszywo łamane /granitowe, bazaltowe/ pozbawione frakcji pyłowej. Niezależnie od badań wytrzymałościowych należy przeprowadzić badania nasiąkliwości, która nie może przekroczyć 4%. Otulina zbrojenia powinna wynosić min 5,0cm jednak nie mniej niż 1,5 max frakcji kruszywa stosowanego do produkcji betonu. Wszystkie elementy obiektu należy starannie zagęszczać przez wibrowanie, jak również pielęgnować przez okres wiązania i twardnienia betonu stosując odpowiednio częste polewanie wodą. Polewanie należy rozpocząć po 24h przy pochmurnej pogodzie lub po 4h przy pogodzie słonecznej od betonowania i powinno trwać 7 dni. Niedopuszczalne jest betonowanie podczas intensywnego deszczu.

b/ Stal zbrojeniowa:

Most żelbetowy monolityczny zaprojektowano ze stali klasy A-IIIN RB500W. Pręty zbrojenia przed ich użyciem oczyścić z zardzy /luźnych płatków rdzy, kurzu, błota/. Pręty użyte do zbrojenia powinny być proste. Dopuszczalne miejscowe zakrzywienia prętów nie mogą być większe niż 4mm. Stal dostarczona na budowę powinna posiadać atest stwierdzający jej gatunek..

- Umocnienie dna potoku:

Projektuje się umocnienie dna potoku na długości 7,0m.

Umocnienie to należy wykonać w formie narzutu kamiennego ciężkiego z głazów o najkrótszej średnicy geometrycznej minimum 60,0cm. Należy zastosować kamień skał twardych, niezwiędłych, nie rozpuszczalnych w wodzie i nie wchodzących z wodą w

reakcję, o dużym ciężarze właściwym - stosowany do wykonywania budowli hydrotechnicznych.

VII. Uwagi dotyczące posadowienia i lokalizacji projektowanego obiektu mostowego.

7.1. Kategoria geotechniczna obiektu projektowanego:

Przedmiotowy teren charakteryzuje się występowaniem prostych warunków gruntowych. Obiekt zaliczono do II kategorii geotechnicznej posadowień.

7.2. Lokalizacja obiektu:

Obiekt zlokalizowany jest w następującej strefie oddziaływań środowiskowych:

- strefa przemarzania gruntu: 1,2 m poniżej poziomu terenu.

VIII. Urządzenia uzbrojenia terenu.

W bezpośrednim sąsiedztwie z remontowanym obiektem brak sieci uzbrojenia terenu. Istnieje możliwość wystąpienia uzbrojenia terenu nie zgłoszonego do ewidencji.

IX. Ustalenia wynikające z warunków zabudowy i zagospodarowania terenu

- Niniejszy projekt wykonano zgodnie z wypisem z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Koszarawa.
- Rozwiązania techniczne zawarte w projekcie budowlanym zabezpieczają nienaruszalność wcześniej nabytych i istniejących praw osób trzecich (m. in.: ochronę przed pozbawieniem możliwości korzystania z wody, kanalizacji, energii elektrycznej).

X. Bilans terenu inwestycji

Remont przedmiotowego mostu pieszo-jezdnego nie będzie wymagała wykupów gruntów.

XI. Zielen

Na przedmiotowym odcinku, w pasie drogowym drogi gminnej nie występuje roślinność w postaci drzew lub krzewów, której usytuowanie koliduje z planowaną przebudową drogi. Nie przewiduje się wycinki drzew i krzewów.

XII. Odwodnienie terenu inwestycji

Ze względu na mały obszar inwestycji, konfigurację, ukształtowanie terenu przewiduje się system odwadniający w postaci odwodnienia powierzchniowego oraz nachylenia powierzchni utwardzonych.

Spływ powierzchniowy wód opadowych do potoku nie zmieni stosunków wodnych.

XIII. Wykopy

Roboty ziemne na omawianym odcinku drogi wynikają z faktu: wykonania wykopów pod konstrukcję podpór. Ziemia z wykopów zostanie częściowo odwieziona na wysypisko. Ziemię z wykopów zagospodarować zgodnie z Ustawą o Odpadach.

XIV. Ochrona gruntów rolnych i leśnych

W terenie pod planowaną inwestycję nie występują ograniczenia wynikające z ochrony gruntów rolnych i leśnych. Przewidywany zakres oddziaływania na środowisko projektowanego przedsięwzięcia, a także warunki lokalne wynikające z usytuowania obiektu mostowego nie wymusza stosowania specjalnych technik oraz technologii związanych ze specyfiką funkcji. Oddziaływanie na środowisko w niewielkim stopniu na etapie budowy o zakresie lokalnym ograniczonym do granicy działek, na których wykonana zostanie inwestycja.

Planowana inwestycja nie wpłynie negatywnie na formy ochrony przyrody żywej i nieożywionej oraz krajobrazu, nie zostanie pogorszony stan siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt. Planowane przedsięwzięcie nie będzie miało istotnego negatywnego oddziaływania na obszary prawnie chronione.

XV. Informacja o wpisie przedmiotowego terenu do rejestru zabytków oraz o ochronie wynikającej z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego

Teren, na którym prowadzone będą roboty związane z zamierzeniem inwestycyjnym nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

XVI. Informacja o wpływie eksploatacji górniczej

Teren objęty inwestycją nie znajduje się w granicach terenu górniczego i nie jest objęty wpływem eksploatacji górniczej.

XVII. Informacja o położeniu działki względem obszaru Natura 2000.

Teren na którym planuje się wykonanie projektowanej inwestycji nie leży na terenie obszaru „Natura 2000”.

XVIII. Informacje i dane o charakterze i cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanego obiektu budowlanego i jego otoczenia

- 18.1 Wpływ w zakresie hałasu i zanieczyszczenia powietrza
Planowany remont obiektu mostowego nie zwiększy niekorzystnego oddziaływania na środowisko naturalne.
- 18.2 Wpływ na świat roślinny i zwierzęcy
W przedmiotowym obszarze nie występują chronione gatunki roślin i zwierząt. W związku z realizacją inwestycji nie wystąpią szczególne zagrożenia w omawianym zakresie.
- 18.3 Wpływ na powierzchnię ziemi i gleby
Proponowane rozwiązania projektowe nie będą miały wpływu na powierzchnię ziemi oraz gleby ze względu na to, że nie zmienia się dotychczasowy skład potoku pojazdów. Nie zwiększa się procent udziału pojazdów ciężarowych, które w większości przypadków są odpowiedzialne za zanieczyszczenia powierzchni ziemi i gleby.
- 18.4 Wpływ na złoża kopalin, warunki geologiczne, wody podziemne

Ze względu na charakter inwestycji (brak posadowienia na większych głębokościach) nie wystąpią niekorzystne oddziaływania w zakresie wpływu na złoża kopalin, warunki geologiczne i wody podziemne.

18.5 Wpływ w zakresie wód powierzchniowych

Planowana inwestycja nie wpłynie niekorzystnie na wody powierzchniowe.

18.6 Wpływ w zakresie krajobrazu, dóbr materialnych i kultury

Projektowane rozwiązanie nie będzie powodowało niekorzystnego oddziaływania w zakresie krajobrazu.

Planowany remont będzie miał niewielki wpływ na środowisko w jego bezpośrednim sąsiedztwie. Niekorzystne oddziaływania podczas rozbiórki i budowy będą miały charakter przede wszystkim krótkotrwały i odwracalny (hałas, emisja zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego). Pozostałe niekorzystne oddziaływania będą w minimalnym stopniu wpływały na środowisko otoczenia mostu. Remont mostu w ciągu jezdni spowoduje zmniejszenie się uciążliwości dla ruchu pojazdów oraz pieszych.

XIX. Opis dostępności dla osób niepełnosprawnych

Przedmiotowy remont obiektu mostowego nie ogranicza dostępności osobom niepełnosprawnym.

XX. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

Strona tytułowa projektu budowlanego zawiera informacje wymienione w §2.2. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 roku w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.

20.1 Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność realizacji poszczególnych obiektów.

Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność jego realizacji podana jest w rozdziale „Przedmiot opracowania. Zakres zamierzenia inwestycyjnego”, szczegółowa kolejność realizacji poszczególnych elementów zostanie określona przez Wykonawcę robót. Generalnie w pierwszej kolejności należy zabezpieczyć teren robót, a następnie wykonać rozbiórkę istniejącej konstrukcji mostowej a następnie wykonać nowy obiekt mostowy z zabezpieczeniem dna potoku.

20.2 Wykaz istniejących obiektów budowlanych

W stanie istniejącym w analizowanym obszarze zlokalizowana jest droga oraz obiekt mostowy pieszo-jezdny.

20.3 Elementy zagospodarowania działki lub terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi

Elementem zagospodarowania działki lub terenu, który może stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi to ruch drogowy odbywający się po drodze i moście oraz istniejący obiekt mostowy ze względu na jego zły stan techniczny.

20.4 Przewidywane zagrożenia występujące podczas realizacji robót budowlanych, określające ich skalę i rodzaje zagrożeń oraz miejsce i czas ich wystąpienia

Podczas realizacji robót budowlanych będą występowały typowe dla inwestycji drogowo-mostowych rodzaje zagrożeń wynikające z wykonywania robót ziemnych, z wykonywaniem robót bitumicznych, z użyciem sprzętu zmechanizowanego. Skala zagrożeń jest ograniczona do placu budowy (zagrożenie lokalne).

Miejsce i czas wystąpienia zagrożeń: każdorazowo podczas wykonywania robót budowlanych w obszarze i w czasie wykonywania.

20.5 Wskazanie sposobu prowadzenia instruktą pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych

Przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych należy przeprowadzić instruktą pracowników w sposób zgodny z przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu robót budowlanych. Instruktą powinien określać: zasady postępowania w przypadku wystąpienia zagrożenia, konieczność stosowania przez pracowników środków ochrony indywidualnej, zabezpieczającej przed skutkami zagrożeń, zasady bezpośredniego nadzoru nad pracami szczególnie niebezpiecznymi przez wyznaczone w tym celu osoby.

20.6 Wskazanie środków technicznych i organizacyjnych, zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie, w tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń

Nie przewiduje się wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie.

XXI. Obszar oddziaływania obiektu

Rodzaje uciążliwości związane z planowanym remontem to roboty ziemne, prace sprzętem zmechanizowanym. Zakres uciążliwości przedmiotowej inwestycji nie wykracza poza obszar pasa drogi. Rodzaj przedmiotowego przedsięwzięcia nie figuruje w wykazie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na stan środowiska naturalnego i nie wymaga sporządzenia raportu oddziaływania na środowisko. Projektowany obiekt mostowy w sposób minimalny (jedynie w trakcie budowy) ma wpływ na środowisko działek i ich otoczenie, zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami Prawa Budowlanego.

XXII. Organizacja ruchu

Projekt organizacji ruchu na czas prac budowlanych zostanie wykonany przez wykonawcę robót.

XXIII. Uwagi realizacyjne dla inwestycji:

- Teren prac na czas budowy należy ogrodzić, teren powinien być niedostępny dla osób bezpośrednio niezatrudnionych przy robotach budowlanych.
- Budowa powinna być prowadzona pod nadzorem kierownika budowy.
- W miejscach zbliżeń i skrzyżowań z istniejącym uzbrojeniem podziemnym, prace ziemne wykonywać ręcznie. Wszelkie prace w miejscach zbliżeń i skrzyżowań z

istniejącym uzbrojeniem podziemnym, prowadzić pod nadzorem uprawnionych przedstawicieli administratorów poszczególnych sieci.

- Most jest obiektem nie stwarzającym zagrożenia dla użytkowników i otoczenia. Wszystkie roboty budowlane powinny być prowadzone zgodnie z projektem, przepisami techniczno-budowlanymi, obowiązującymi Polskimi Normami oraz zasadami wiedzy technicznej, przepisami p.poż., bezpieczeństwa i higieny pracy i pod nadzorem osoby do tego uprawnionej, przy użyciu wyrobów budowlanych dopuszczonych do obrotu i powszechnego stosowania w budownictwie.
- W celu prawidłowego i ekonomicznego realizowania inwestycji zaleca się, aby w trakcie robót ziemnych przestrzegane były następujące wymogi: roboty ziemne i posadowieniowe prowadzić w okresach o małym nasileniu opadów z wyłączeniem okresu niskich temperatur, chronić wykopy przed dopływem wód powierzchniowych, unikać wykonywania wykopów na długo przed przystąpieniem do robót posadowieniowych, obiekty posadowić poniżej strefy przemarzania, w gruntach nawodnionych realizować wykopy możliwie krótkimi odcinkami.
- Wykonawca jest odpowiedzialny za jakość wykonanych robót, bezpieczeństwo wszelkich czynności na terenie budowy, metody użyte przy budowie oraz za ich zgodność z normami i dokumentacją projektową.
- Wszystkie wykonane roboty, dostarczone i wbudowane materiały muszą być zgodne z dokumentacją projektową.
- Materiał rozbiórkowy i gruz należy wywieźć na wyznaczone do tego celu wysypisko.
- W czasie wykonywania robót Wykonawca powinien, zainstalować wszystkie tymczasowe urządzenia zabezpieczające i poprawiające bezpieczeństwo na czas trwania robót, zapewniając w ten sposób bezpieczeństwo pojazdów i pieszych.
- Wykonawca powinien zapewnić stałe warunki widoczności w dzień i w nocy tych zapór i znaków, dla których jest to nieodzowne ze względów bezpieczeństwa.
- Po zakończeniu robót budowlanych teren placu budowy należy uporządkować i zagospodarować zgodnie z przeznaczeniem.

Autorzy opracowania:

mgr inż. Tomasz Kotajny

upr. w specjalności drogowej nr SLK/1898/POOD/07