

## **OPIS DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU**

Dotyczy projektu pod tytułem: **"Budowa ulicy Podlaskiej w Knyszynie"**

### **1. Przedmiot inwestycji**

Projektowane przedsięwzięcie jest inwestycją celu publicznego. Przedmiotem inwestycji jest budowa ulicy klasy D. Prędkość projektowa 30 km/h. Ulica położona jest w centralnej części miasta Knyszyna.

Początek kilometrażu ulicy (km 0+000,00) jest na skrzyżowaniu ulicy Jagiellońskiej (na przecięciu osi wlotów tego skrzyżowania). Początek projektowanej inwestycji jest w km 0+003,50 (na krawędzi jezdni bitumicznej ulicy Jagiellońskiej), natomiast koniec w km 0+170,19 (na granicy pasa drogowego ulicy Grodzieńskiej leżącej w ciągu drogi wojewódzkiej).

Podstawowym zadaniem inwestycyjnym jest budowa jezdni, po obu stronach chodników i zjazdów.

Inwestorem przedsięwzięcia jest: Burmistrz Knyszyna  
19-120 Knyszyn  
ul. Rynek 39

### **2. Istniejący stan zagospodarowania terenu**

Pas drogowy ulicy Podlaskiej posiada szerokość wystarczającą do zaprojektowania jezdni i obustronnych chodników. Na części ulicy są stare, zasypane grubą pospółką krawężniki i jezdnie betonowe. Na pozostałym odcinku jest kilkucentymetrowa warstwa pospółki, po której odbywa się ruch samochodowy sprawiający użytkownikom, a szczególnie mieszkańcom ulicy dużą uciążliwość z powodu pylenia.

Na terenie inwestycji jest:

- linia elektryczna NN napowietrzna i kablowa,
- sieć wodociągowa,
- sieć kanalizacji sanitarnej.

Na obszarze projektowanych robót są drzewa i krzewy rosnące pojedynczo.

### **3. Projektowane zagospodarowanie terenu**

Inwestycja projektowana jest w obrębie geodezyjnym 54 Knyszyn na działkach o numerach geodezyjnych: 1426, 1965/1, 1965/2 oraz 1966/4.

Projektowana jest jezdnie bitumiczna szerokości 5,00 m na obciążenie ruchem KR1. Z kostki betonowej brukowej projektowane są chodniki obustronne szerokości po 2,0 m.

Realizacja inwestycji wymusza wykarczowanie 6 sztuk drzew oraz 57 m<sup>2</sup> krzewów. Nie są to drzewa i krzewy o szczególnych walorach przyrodniczych.

W niniejszym opracowaniu na głównej zbiorczej planszy "Projekt zagospodarowania terenu" przedstawiono projektowane rozwiązania.

Roboty będą polegały głównie na wykonaniu:

- karczowania drzew,
- robót ziemnych (wykopy) z odwiezieniem mas ziemnych na odkład ze względu na ich nadmiar,
- podbudowy pod jezdnię ulicy, zjazdy i chodniki,
- nawierzchni jezdni ulicy, zjazdów i chodników,
- oznakowania poziomego i pionowego.

Granica projektowanej inwestycji została na projekcie zagospodarowania terenu przedstawio-

na linią przerywaną łamaną koloru ciemnoniebieskiego, a charakterystyczne punkty tej linii oznaczono numerami od 1 do 12.

Obszar oddziaływania projektowanej inwestycji zamyka się w granicach w/w działek i nie zmieni zagospodarowania działek sąsiednich ani nie będzie miało negatywnego wpływu na ich zagospodarowanie. Można jedynie mówić o wpływie pozytywnym, chociażby z uwagi na wyeliminowanie uciążliwego pylenia nawierzchni niedostosowanej do ruchu samochodowego.

Wykonane w 2014 roku badania geotechniczne na bazie 2 odwiertów wykazały znaczną różnorodność gruntów. Pomimo tego, że wiercenia geotechniczne były wykonane we wrześniu po długotrwałym okresie braku opadów atmosferycznych, a więc w czasie innym niż najniekorzystniejszy (wiosenne roztopy) - w obu odwiertach poziom wody gruntowej był płycej niż 2 m. Występujące grunty przy wysokim poziomie wody gruntowej sprawiają, że podłoże gruntowe na projektowanej ulicy jest klasyfikowane do grupy nośności G3 (wysadzinowe).

Z uwagi na występowanie podłoża gruntowego grupy nośności G3, uwzględniając wysoki poziom wody gruntowej i strefę klimatyczną, zaprojektowano na całej długości ulicy wzmocnienie podłoża gruntowego.

#### **4. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania terenu**

Projektowane powierzchnie:

- |                                  |                            |
|----------------------------------|----------------------------|
| - nawierzchnia bitumiczna jezdni | - około 860 m <sup>2</sup> |
| - nawierzchnia chodników         | - około 550 m <sup>2</sup> |
| - nawierzchnia zjazdów           | - około 170 m <sup>2</sup> |
| - zieleńce                       | - około 430 m <sup>2</sup> |

#### **5. Dane informujące, czy teren, na którym projektowany jest obiekt budowlany, jest wpisany do rejestru zabytków oraz czy podlega ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego**

Obszar inwestycji nie jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, natomiast jest objęty ochroną Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Białymstoku. W obszarze projektowanych robót nie stwierdzono obecności zarówno obiektów zabytkowych jak i obiektów o szczególnych walorach przyrodniczych.

#### **6. Dane określające wpływ eksploatacji górniczej na teren zamierzenia budowlanego, znajdującego się w granicach terenu górniczego**

Projektowane przedsięwzięcie inwestycyjne jest poza obszarami eksploatacji górniczej.

#### **7. Informacje i dane o charakterze i cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanego obiektu budowlanego i jego otoczenia w zakresie zgodnym z przepisami odrębnymi**

Zaprojektowano:

- nawierzchnię bitumiczną jezdni, eliminującą uciążliwe pylenie podczas ruchu pojazdów samochodowych po ulicy gruntowej,
- wzmocnienie konstrukcji nawierzchni i dostosowanie jej do przenoszenia obciążeń KR1,
- chodniki.

Inwestycja ma na celu poprawienie standardu technicznego drogi i podniesienie poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, w tym pieszych. Nie przewiduje się negatywnego wpływu projektowanej inwestycji na środowisko zarówno w fazie wykonawstwa, jak i eksploatacji.

Drzewa i krzewy, które znajdują się na terenie objętym inwestycją zostaną usunięte w ilości niezbędnej do realizacji inwestycji.

Sprzęt zmechanizowany (koparki, równiarki, walce, zagęszczarki, spycharki) powinien posiadać aktualne dokumenty dopuszczające go do eksploatacji i powinien być zabezpieczony przed przedostaniem się do gleby paliwa i płynów eksploatacyjnych.

Materiały używane do budowy będą sprawdzane w zakresie zgodności ze świadectwami aprobatami, certyfikatami i atestami technicznymi, dopuszczającymi do stosowania w budownictwie. Przy budowie ulicy zastosowanie nawierzchni z betonu asfaltowego i kostki betonowej brukowej nie pogorszy stanu sanitarnego wód opadowych i powietrza. Używane będą kruszywa mineralne, lepiszcza asfaltowe, spoiwa chemiczne, woda, energia cieplna itp.

W czasie budowy :

- celem zminimalizowania oddziaływania hałasu roboty będą prowadzone w porze dziennej,
- używany będzie sprzęt o niskim poziomie hałasu,
- zastosowane będą środki techniczne i organizacyjne celem ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniami ropopochodnymi pochodzącymi od maszyn i sprzętu budowlanego,
- drzewa znajdujące się w obrębie inwestycji nie przewidziane do wycinki będą zabezpieczone przed ich mechanicznymi uszkodzeniami poprzez zastosowanie np.: płótków z desek, mat słomianych z deskami itp.
- transport materiałów budowlanych będzie odbywał się samochodami ze skrzyniami ładunkowymi wyposażonymi w specjalne plandeki ograniczające pylenie kruszywa i emisję oparów asfaltowych,

Odpadami w trakcie budowy będą elementy rozbieranych krawężników i nawierzchni oraz nadmiar urobku gruntowego pochodzącego z wykonywanych wykopów.

W trakcie budowy powstaną następujące odpady:

- grunt jako nadmiar urobku,
- gruz betonowy.

Odpady powstałe na etapie realizacji inwestycji będą wywożone z terenu budowy, przy czym gruz betonowy po rozdrobnieniu na odpowiednie frakcje, będzie służył firmie wykonawczej do ponownego użycia (głównie do wykonywania podbudów nawierzchni bitumicznych).

Przyjęte rozwiązania projektowe będą miały niewątpliwie pozytywny wpływ inwestycji na środowisko i zdrowie ludzi.

Przy budowie ulicy występują, między innymi, następujące czynniki mogące wpłynąć na bezpieczeństwo pracujących ludzi i uczestników ruchu drogowego:

- wykopy związane z budową,
- wykonanie robót przy odbywającym się ruchu połową jezdni,
- praca maszyn i sprzętu oraz transportu technologicznego.

W celu przeciwdziałania zagrożeniom należy:

- wydzielić i oznakować miejsca prowadzenia robót budowlanych stosownie do zagrożenia
- przeprowadzić instruktaż pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych.

W czasie prowadzenia robót odpowiedzialny jest kierownik budowy. Wykonawca robót powinien zapewnić pełne bezpieczeństwo pracującym przy przebudowie ludziom, jak i użytkownikom drogi, zarówno w dzień jak i w nocy, gdyż przewiduje się, że roboty będą realizowane przy odbywającym się ruchu drogowym. Bezpieczeństwo pracujących ludzi i uczestników ruchu drogowego powinno być zapewnione również w warunkach ograniczonej widoczności (mgła, intensywne opady atmosferyczne). W dostosowaniu do swojego potencjału wykonawczego i harmonogramu robót, powinien opracować projekt organizacji ruchu na czas budowy, uzgodnić go z zainteresowanymi instytucjami i zatwierdzić.

**8. Inne dane wynikające ze specyfiki, charakteru i stopnia skomplikowania obiektu lub robót budowlanych**

Przed realizacją inwestycji należy sprawdzić, czy nie zostały wykonane sieci uzbrojenia terenu, które na wtórniku wydanym przez Starostwo Powiatowe w Mońkach nie zostały przedstawione.

Projektowaną inwestycję dowiązano wysokościowo do rzędnych państwowych.

Obsługa geodezyjna inwestycji powinna uwzględnić fakt, że zaprojektowana inwestycja jest dowiązana do reperów roboczych założonych w 2014 roku przez uprawnionego geodetę, który założył je na bazie reperu państwowego. Omawiane repery robocze stanowią integralną część opracowanej dokumentacji projektowej, w której została zamieszczona ich dokumentacja fotograficzna z pokazaną dokładną lokalizacją oraz rzędnymi z 2014 roku. Na ich bazie opracowano dokumentację projektową.

W początkowej fazie obsługi geodezyjnej inwestycji omawiane rzędne reperów roboczych należy skontrolować, dowiadując pomiary kontrolne do reperu państwowego z rzędnymi obowiązującymi w 2014 roku. W przypadku wątpliwości w tej sprawie, należy skontaktować się z projektantem branży drogowej. Projekt zagospodarowania terenu opracowano na mapie numerycznej. Osie jezdni wyznaczają punkty o określonych współrzędnych X, Y.

inż. Zygmunt Bieroła  
Upr. nr Bt. 161/83 Bt/95/94  
Przewid. PIIB PDL/BD/0008/01