

# **OPIS TECHNICZNY**

## **1. PRZEDMIOT I CEL INWESTYCJI**

Projekt niniejszy ma charakter dokumentacji budowlano– wykonawczej, której celem jest określenie szczegółowego sposobu i zakresu przebudowy ulicy Pińczowskiej wraz z wykonaniem chodników, wjazdów oraz placów manewrowych przez ustalenie: przebiegu projektowanej osi jezdni w planie sytuacyjnym (*w istniejącym pasie drogowym*), niwelety w profilu podłużnym, ustalenie technologii wykonania nawierzchni, chodników, wjazdów i placów manewrowych (*ustalenie konstrukcji nawierzchni*), ustalenie sposobu oznakowania pionowego, poziomego oraz określenie ilości robót do wykonania. Jednocześnie dokumentacja niniejsza wraz z przedmiarem robót i szczegółowymi specyfikacjami technicznymi wykonania i odbioru robót ( *SST* ) będzie stanowiła podstawę do przeprowadzenia przetargu publicznego w celu wyłonienia wykonawcy n/w zakresu inwestycji oraz szczegółowego określenia warunków wykonania i odbioru robót.

**Strategicznym celem projektu jest poprawa dostępności komunikacyjnej - dostosowanie infrastruktury drogowej do potrzeb osób niepełnosprawnych, aby umożliwić osobom niepełnosprawnym samodzielne funkcjonowanie i pełny udział na zasadzie równości z innymi osobami we wszystkich aspektach życia poprzez podjęcie odpowiednich środków. Środki te, obejmujące rozpoznanie i eliminację przeszkód i barier w zakresie dostępności do dróg, transportu instytucji zapewniających opiekę medyczną.**

Osiągnięcie celu strategicznego jest realizowane poprzez cele projektu, które związane są bezpośrednio z oczekiwaniami i potrzebami odbiorców projektu, tj. mieszkańców w/w ulicy. Potrzeby te zostaną zaspokojone w efekcie realizacji projektu poprzez:

1. Poprawę warunków i jakości życia mieszkańców w tym osób niepełnosprawnych – poprawa parametrów technicznych drogi,
2. Poprawę bezpieczeństwa oraz warunków ruchu
3. Podniesienie integralności gminnej sieci drogowej - usprawnienie połączeń komunikacyjnych z najważniejszymi punktami.

Projekt pozytywnie wpływa na zagadnienia związane z polityką równości szans, gdyż poprzez odpowiednią przebudowę drogi (zniesienie barier architektonicznych w zakresie kształtowania przekroju poprzecznego drogi) osoby niepełnosprawne będą mogły poruszać się w sposób bardziej komfortowy.

Nierówna nawierzchnia, zastoiska wodne w znacznym stopniu utrudniają poruszanie się dla osoby niepełnosprawnej.

Zastosowanie zaproponowanych w opracowaniu rozwiązań zapewne ułatwi poruszanie się osobom niepełnosprawnym jak również zmniejszy prawdopodobieństwo wypadków z udziałem tych kategorii osób, jak również osób w zaawansowanym wieku.

**Zakres opracowania obejmuje przebudowę ulicy Pińczowskiej w m. Ciechanowiec wraz z wykonaniem chodników, wjazdów oraz placów manewrowych.**

Projekt obejmuje:

- wykonanie nawierzchni bitum. z masy mineralno-asfaltowej gr. 4cm – warstwa ścieralna,
- wykonanie nawierzchni bitum. z masy mineralno-asfaltowej gr. 4cm – warstwa wiążąca,
- wykonanie podbudowy z kruszywa naturalnego z dodatkiem 35% łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 30cm (10+20cm),
- wykonanie warstwy odcinającej z piasku gr. 10cm,
- wykonanie chodnika z kostki brukowej betonowej gr. 6cm na podsypce cementowo - piaskowej gr. 5cm oraz podsypce piaskowej 2 x 5cm,
- wykonanie wjazdów z kostki brukowej betonowej gr. 8cm na podsypce cementowo-piaskowej oraz podbudowie z kruszywa łamanego gr. 15cm,

- wykonanie zatok manewrowych z kostki brukowej betonowej gr. 8cm na podsypce cementowo-piaskowej, podbudowie z kruszywa łamanego gr. 30cm (10+20),
- ustawienie obrzeży betonowych 6x20cm oraz 8x30cm,
- ustawienie krawężników betonowych 15x30cm,
- wykonanie zieleńcy poprzez humusowanie gr. 10cm wraz z obsianiem trawą.

Odwodnienie projektuje się poprzez powierzchniowy spływ wody do istniejącej kanalizacji deszczowej.

## 2. PODSTAWA OPRACOWANIA ORAZ STAN PRAWNY

Projekt budowlano - wykonawczy przebudowy w/w ulicy opracowano na zlecenie Gminy Ciechanowiec który pełni rolę zarządcy drogi i będzie także Inwestorem projektowanej inwestycji.

Projekt opracowano na podstawie:

- mapy sytuacyjno – wysokościowej do celów projektowych( *skala 1:500*),
- pomiarów sytuacyjnych wykonanych przez jednostkę projektującą,
- inwentaryzacji stanu istniejącego zagospodarowania terenu pasa drogowego,
- inwentaryzacji istniejącej konstrukcji nawierzchni bitumicznej, żwirowej i gruntowej,
- ustaleń uzyskanych od Zamawiającego w zakresie technologii oraz zakresu wykonania chodników, wjazdów oraz placów manewrowych,
- Rozporządzenia M. T. i G. M. z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr. 43, poz. 430),
- Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych GDDKiA Warszawa 1997 r.
- ustaleń w zakresie warunków gruntowo – wodnych podłoża,
- obowiązujących norm i przepisów prawnych,
- uzgodnienia z zarządcami infrastruktury technicznej.

Inwestycja zlokalizowana jest na działkach:

obręb Ciechanowiec

Działki Nr: **2635; 2658; 2626; 2584; 2646; 2606; 2678; 2636; 2719; 2701; 2767/1; 2777/11**

- działki znajdujące się w administracji Urzędu Miejskiego w Ciechanowcu i stanowiące własność Gminy Ciechanowiec.

o łącznej powierzchni około **0,20ha.**

## 3. STAN ISTNIEJĄCY

### 3.1 Dane ogólne

Istniejące ulice posiadają przekrój trasowy jedno-jezdniowy o szer. jezdni 6,00m, klasa ulic L. Szerokość pasa drogowego wynosi 9,00 - 25,00m.

Teren przyległy do ulic przebiega przez obszar zabudowany m. Ciechanowiec. W obrębie planowanych robót nie występują obszary objęte ochroną historyczną, kulturową bądź archeologiczną.

Projektowana inwestycja mieści się w istniejącym pasie drogowym.

Lokalizacja drogi przedstawiona została na planie orientacyjnym oraz planie sytuacyjnym w skali 1:500.

### 3.2 Przebieg drogi

W/w ulice przebiegają przez teren zabudowany m. Ciechanowiec.

#### Odc. I

- Początek projektowanej nawierzchni w km rob.0+000 położony jest na osi drogi gminnej na granicy działek Nr 2635 i 857 – nawiązanie do istniejących chodników.
- Koniec opracowania KT km rob. 0+465 położony jest na osi drogi gminnej za wjazdem na działkę Nr 2756 str. P.

#### Odc. II

- Początek projektowanej nawierzchni w km rob.0+000 położony jest na osi odcinka I – nawiązanie do istniejącej nawierzchni bitumicznej.
- Koniec opracowania KT km rob. 0+045,50 położony jest na granicy działek Nr 2658 i 2659

#### Odc. III

- Początek projektowanej nawierzchni w km rob.0+000 położony jest na osi odcinka II – nawiązanie do istniejącej nawierzchni bitumicznej.
- Koniec opracowania KT km rob. 0+088 położony jest na granicy działek Nr 2582 i 2584

#### Odc. IV

- Początek projektowanej nawierzchni w km rob.0+000 położony jest na osi odcinka III – nawiązanie do istniejącej nawierzchni bitumicznej.
- Koniec opracowania KT km rob. 0+059 położony jest na granicy działek Nr 2663 i 2646

#### Odc. V

- Początek projektowanej nawierzchni w km rob.0+000 położony jest na osi odcinka IV – nawiązanie do istniejącej nawierzchni bitumicznej.
- Koniec opracowania KT km rob. 0+068,60 położony jest na granicy działek Nr 2606 i 2585

#### Odc. VI

- Początek projektowanej nawierzchni w km rob.0+000 położony jest na osi odcinka V – nawiązanie do istniejącej nawierzchni bitumicznej.
- Koniec opracowania KT km rob. 0+079 położony jest na granicy działki Nr 2678 i 2675

### 3.3 Przekroje normalne

Ulice osiedla przy ulicy Pińczowskiej posiadają przekrój trasowy jedno-jezdniowy o szer. jezdni 6,00m, klasa ulic L i D. Szerokość pasa drogowego wynosi 9,00 - 25,00m.

### 3.4 Uzbrojenie techniczne

Teren, na którym położone są w/w odcinki ulicy Pińczowskiej uzbrojony jest w napowietrzną sieć energetyczną i telefoniczną oraz podziemną linię telefoniczną, wodociagową, kanalizację sanitarną i kanalizację deszczową. Uzbrojenie istniejące zostało pokolorowane na planie sytuacyjnym projektu zagospodarowania terenu.

### 3.5 Badania geotechniczne

W związku z brakiem opracowania geotechnicznego rozpoznanie podłoża gruntowego stwierdzono na podstawie wykonanego otworu roboczego. Stwierdza się, że pod warstwą nasypu niekontrolowanego o miąższości 0,4-1,3m (piasek drobny, pospółka z domieszką gleby) występuje glina piaszczysta brązowa. Wodę gruntową stwierdzono na głębokości 1,80 - 2,00m.

Z wykonanych analiz wynika, że podłoże może być zaliczane do grupy nośności G1.

### 3.6 Stan techniczny

Ulice osiedla przy ulicy Pińczowskiej posiadają przekrój trasowy jedno-jezdniowy o szer. jezdni 6,00m, klasa ulic L nawierzchnia bitumiczna w stanie dobrym oraz nawierzchnia żwirowa w stanie złym. Szerokość pasa drogowego wynosi 9,00 - 25,00m.

Obecnie w/w ulice posiadają odpowiednie oznakowanie pionowe.

### 3.7 Odwodnienie

Odwodnienie odbywa się poprzez powierzchniowy spływ wód do istniejącej i projektowanej (oddzielne opracowanie) kanalizacji deszczowej.

### 3.8 Obiekty inżynierskie

Brak.

### 3.9 Warunki ruchowe

Warunki ruchowe utrudnione w związku z występowaniem zastoisk wodnych na w/w ulicach. Ruch pieszy obecnie odbywa się ulicami.

## 4. STAN PROJEKTOWANY

### 4.1 Cel

Celem opracowania jest **przebudowa ulicy Pińczowskiej w m. Ciechanowiec wraz z wykonaniem chodników, wjazdów oraz placów manewrowych.**

Projekt obejmuje:

- wykonanie nawierzchni bitum. z masy mineralno-asfaltowej gr. 4cm – warstwa ścieralna,
- wykonanie nawierzchni bitum. z masy mineralno-asfaltowej gr. 4cm – warstwa wiążąca,
- wykonanie podbudowy z kruszywa naturalnego z dodatkiem 35% łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 30cm (10+20cm),
- wykonanie warstwy odcinającej z piasku gr. 10cm,
- wykonanie chodnika z kostki brukowej betonowej gr. 6cm na podsypce cementowo - piaskowej gr. 5cm oraz podsypce piaskowej 2 x 5cm,
- wykonanie wjazdów z kostki brukowej betonowej gr. 8cm na podsypce cementowo-piaskowej oraz podbudowie z kruszywa łamanego gr. 15cm,
- wykonanie zatok manewrowych z kostki brukowej betonowej gr. 8cm na podsypce cementowo-piaskowej, podbudowie z kruszywa łamanego gr. 30cm (10+20),
- ustawienie obrzeży betonowych 6x20cm oraz 8x30cm,
- ustawienie krawężników betonowych 15x30cm,
- wykonanie zielenicy poprzez humusowanie gr. 10cm wraz z obsianiem trawą.

Odwodnienie projektuje się poprzez powierzchniowy spływ wody do istniejącej kanalizacji deszczowej.

## 4.2 Przebieg trasy

Początek i koniec projektowanych odcinków dowiązано wysokościowo do wysokości istniejących nawierzchni bitumicznych, krawężników oraz lokalnych warunków terenowych (istniejących wjazdów, ogrodzeń).

## 4.3 Skrzyżowania

Występują skrzyżowania z ulicami gminnymi o nawierzchni bitumicznej i żwirowo - gruntowej.

## 4.4 Dostępność drogi

L.p	Lokalizacja	Powierzchnia zjazdu w m <sup>2</sup>	Rodzaj naw. i grubość	Rury Ø mb	Uwagi
Odc. I					
1.	0+040 str. L	37,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
2.	0+078 str. P	13,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
3.	0+086 str. P	10,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
4.	0+087 str. L	30,00	kostka bet. 8 cm	-	wjazd
5.	0+092 str. L	30,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
6.	0+095 str. P	16,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
7.	0+114 str. L	28,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
8.	0+130 str. P	43,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
9.	0+160 str. P	56,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
10.	0+172 str. L	26,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
11.	0+198 str. L	31,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
12.	0+208 str. L	35,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
13.	0+216 str. P	61,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
14.	0+228 str. P	61,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
15.	0+308 str. P	36,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
16.	0+320 str. P	3600	kostka bet. 8cm	-	wjazd
17.	0+337 str. P	19,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
18.	wjazd na działkę nr 2719 str. L	5,00	kostka bet. 8 cm	-	wjazd
19.	wjazd na działkę nr 2719 str. P	28,00	kostka bet. 8 cm	-	wjazd
20.	0+360 str. L	31,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
21.	0+375 str. L	20,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
22.	0+387 str. P	38,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
23.	0+406 str. P	41,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
24.	0+415 str. P	37,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
25.	0+432 str. P	33,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
26.	0+443 str. P	37,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
27.	0+454 str. L	28,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
28.	0+462 str. P	35,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
RAZEM:		powierzchnia z kostki brukowej betonowej gr. 8cm – 901,00m2			
Odc. II					
29.	0+037 str. P	16,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
RAZEM:		powierzchnia z kostki brukowej betonowej gr. 8cm – 16,00m2			

Odc. III					
30.	0+022 str. P	10,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
31.	0+043 str. L	11,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
32.	0+048 str. L	11,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
33.	0+049 str. P	13,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
34.	0+078 str. L	36,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
35.	0+080 str. P	20,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
RAZEM:		powierzchnia z kostki brukowej betonowej gr. 8cm – 101,00m2			
Odc. IV					
36.	0+023 str. L	13,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
37.	0+027 str. P	9,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
38.	0+040 str. L	28,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
39.	0+042 str. P	17,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
40.	0+057 str. L	25,00	kostka bet. 8cm	-	wjazdy
RAZEM:		powierzchnia z kostki brukowej betonowej gr. 8cm – 92,00m2			
Odc. V					
41.	0+022 str. P	7,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
42.	0+042 str. P	9,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
43.	0+047 str. P	9,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
44.	0+061 str. P	9,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
RAZEM:		powierzchnia z kostki brukowej betonowej gr. 8cm – 34,00m2			
Odc. VI					
45.	0+017 str. L	8,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
46.	0+031 str. L	8,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
47.	0+039 str. P	15,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
48.	0+044 str. L	8,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
49.	0+061 str. L	8,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
50.	0+066 str. L	8,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
51.	0+075 str. L	41,00	kostka bet. 8cm	-	wjazd
RAZEM:		powierzchnia z kostki brukowej betonowej gr. 8cm – 96,00m2			
ŁĄCZNIE:		powierzchnia z kostki brukowej betonowej gr. 8cm – 1240.00m2			

Wjazdy na działki bez zmian wg projektu zagospodarowania terenu należy wykonać na nich nawierzchnię z kostki brukowej betonowej gr. 8cm.

**W razie potrzeby po uzgodnieniu z Inwestorem istnieje możliwość niewielkiej zmiany lokalizacji wjazdów z dostosowaniem do potrzeby użytkownika wjazdu.**

#### 4.5 Projektowane elementy drogi związane z bezpieczeństwem

Po wykonaniu w/w zakresu inwestycji, oznakowanie pionowe nie ulegnie zmianie, w związku z tym nie opracowano projektu stałej organizacji ruchu.

Dostosowanie infrastruktury drogowej dla potrzeb osób niepełnosprawnych z dysfunkcją narządu ruchu poprzez:

- Stosowanie jak najmniejszego pochylenia płaszczyzny chodnika w stronę jezdni zapewniające równocześnie prawidłowe odprowadzenie wody,
- Szerokość ciągu komunikacyjnego powinna wynosić min. 1,5 m,
- Obniżenie krawężników przed wejściem na jezdnię - obniżenie krawężników przed wejściem na przejście do wys. 2 - 3cm

#### 4.6 Projektowane przekroje normalne

Na przekrojach normalnych - konstrukcyjnych w/w odcinków ulicy Pińczowskiej pokazano szerokości i spadki poprzeczne oraz konstrukcję nawierzchni na chodnikach, wjazdach oraz placach manewrowych.

*Na projektowanym odcinku* na prostej droga będzie posiadała przekrój daszkowy z zastosowaniem spadków poprzecznych wynoszących 2 % i skierowanych w kierunkach krawędzi jezdni.

Na projektowanych odcinkach chodnik, wjazdy (z dostosowaniem do istniejących wjazdów) i placów manewrowych należy wykonać z pochyleniem poprzecznym wynoszącym po 2% skierowanym w kierunku jezdni.

Po wykonaniu nawierzchni, chodników, wjazdów i placów manewrowych parametry techniczne ulic nie zmieniają się i wynoszą:

- Klasa drogi – ulica gminna klasy L  $V_p = 40$  km/h, Obciążenie ruchem – KR1.
- łączna długość proj. odcinków ulic – 805,10m

Przekroje normalne

a) odcinek uliczny

- szerokość pasa ruchu – 3,00m
- projektowany chodnik z kostki brukowej betonowej gr. 6cm - do 2,50m,
- spadek poprzeczny jezdni, wjazdów, placów manewrowych i chodników jak wyżej.

#### 4.7 Projektowane konstrukcje nawierzchni

Place manewrowe:

- kostka brukowa betonowa gr. 8cm
- podsypka cementowo – piaskowa gr. 5 cm
- podbudowa z kruszywa naturalnego z dodatkiem 35% łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 30cm (10+20cm),

Chodniki:

- kostka brukowa betonowa gr. 6cm
- podsypka cementowo – piaskowa 5 cm
- podsypka piaskowa – 2 x 5 cm

Wjazdy:

- kostka brukowa betonowa gr. 8cm
- podsypka cementowo – piaskowa gr. 5 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego gr. 15cm

Obrzeża (jako zabezpieczenie chodników):

- obrzeże betonowe 6x20 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 5 cm
- ława betonowa z oporem z bet B-10

Obrzeża (jako zabezpieczenie wjazdów):

- obrzeże betonowe 8x30 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 5 cm
- ława betonowa z oporem z bet B-10

#### 4.8 Odwodnienie

Odwodnienie odbywa się poprzez powierzchniowy spływ wód do istniejącej i projektowanej (oddzielne opracowanie) kanalizacji deszczowej.

## 4.9 Obiekty inżynieryjne

Brak.

## 4.10 Kolidujące uzbrojenie

### Wodociąg, kanalizacja deszczowa i kanalizacja sanitarna:

Istniejąca armatura na sieci wodociągowej, kanalizacji sanitarnej i deszczowej będzie wymagała regulacji pod względem wysokościowym. Regulację należy przeprowadzić pod nadzorem służb użytkowników w/w sieci. Roboty budowlane należy wykonać z uzgodnieniem.

### Energetyka:

- a) prace ziemne w pobliżu czynnych linii kablowych nN należy prowadzić ręcznie. Kable należy umieścić w przepustach kablowych dwudzielnych. Przed zasypaniem należy zgłosić do odbioru w ZS Wysokiem Mazowieckiem.
- b) Należy zachować określone w normach wysokości przewodów linii napowietrznych 15kV i 0,4kV oraz przyłączy napowietrznych nad projektowaną jezdnią przebudowywanej drogi. W przypadku nie zachowania skrajni drogowej należy wystąpić z wnioskiem o określenie warunków przebudowy linii napowietrznych.
- c) W trakcie prowadzenia prac ziemnych należy zabezpieczyć urządzenia elektroenergetyczne przed uszkodzeniem.
- d) O rozpoczęciu prac budowlanych należy powiadomić ZS Wysokie Mazowieckie.

### Telekomunikacja:

1. prace ziemne w pobliżu istniejących urządzeń telekomunikacyjnych wykonać ręcznie,
2. zachować minimum 0,60m przykrycia urządzeń telekomunikacyjnych,
3. w przypadku braku wymaganej głębokości urządzeń telekomunikacyjnych należy w obecności pracownika TP wykonać ich regulację,
4. zagęszczenie gruntu należy wykonać w taki sposób, aby nie uszkodzić urządzeń telekomunikacyjnych,
5. wykonać regulację studni telefonicznych.

Przejścia poprzeczne linii telekomunikacyjnej i energetycznej oraz istniejące przejścia linii pod zjazdami na posesje należy zabezpieczyć rurami AROT (dwudzielne). Roboty budowlane należy wykonać zgodnie z uzgodnieniami.

## 4.11 Gospodarka zielenią

Projektuje się wykonanie zieleńcy poprzez humusowanie gr. 10cm wraz z obsianiem trawą.

Należy wykonać wycinkę krzaków, nawisających gałęzi drzew nad krawędzią jezdni oraz wykonać karczowanie karp.

## 5. ROZBÓRKI

Projekt przewiduje prace rozbiórkowe – lokalna rozbiórka istniejących krawężników (obniżenie na przejściach dla pieszych).

Grunt uzyskany z wykopów oraz materiał z rozbiórki zostanie odwieziony na odkład w miejsce składowania uzgodnione z Inspektorem Nadzoru i Inwestorem.

## 6. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI

Powierzchnie robót drogowych wg przedmiaru robót.



## 7. ZGODNOŚĆ Z MIEJSCOWYM PROJEKTEM ZAGOSPODAROWANIA

Projektowana inwestycja mieści się w istniejącym pasie drogowym.

## 8. TERENY CHRONIONE

Teren pod inwestycję **nie podlega ochronie Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków**.

Inwestycja znajduje się poza obszarem chronionym Natura 2000 w odległości około 20km. Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje oddziaływania na siedliska i gatunki chronione. Ewentualne oddziaływanie ograniczy się do obszaru objętego pasem drogowym.

## 9. TERENY GÓRNICZE

Nie występują.

## 10. OCHRONA ŚRODOWISKA

**Wykonanie nawierzchni, chodników, wjazdów oraz placów manewrowych przy ulicy Pińczowskiej w m. Ciechanowiec** będzie miało pozytywny wpływ na środowisko. Zdecydowanie poprawi się komfort i bezpieczeństwo ruchu pieszego i mechanicznego oraz odprowadzenie wód opadowych.

Planowana inwestycja polegająca na podniesieniu parametrów technicznych i eksploatacyjnych ulic wpłynie na polepszenie komfortu poruszania się pieszych, zwiększy bezpieczeństwo wszystkich użytkowników drogi oraz poprawi odprowadzenie wód opadowych.

Dostosowując się do wymogów ochrony środowiska projekt przewiduje:

- w całym przedsięwzięciu zastosowanie materiałów dopuszczonych do stosowania w budownictwie na podstawie odpowiednich atestów lub deklaracji zgodności z obowiązującymi normami,
- wyprofilowanie nawierzchni, chodników, wjazdów i placów manewrowych w sposób zapewniający odprowadzenie wód opadowych.

## 11. PLAN BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

Oddzielne opracowanie (Informacja o planie bezpieczeństwa i ochrony zdrowia).

Do sporządzenia lub zapewnienia sporządzenia Planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia podczas wykonywania robót zobowiązany jest kierownik budowy zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 26. 06. 2003 r. ( Dz. U. z 10 .07. 2003 r.)

Projektowane **wykonanie nawierzchni, chodników, wjazdów oraz placów manewrowych przy ulicy Pińczowskiej w m. Ciechanowiec** nie stwarza szczególnego zagrożenia dla pracowników wykonawcy i osób postronnych przy przestrzeganiu zasad ujętych w powszechnie obowiązujących przepisach bhp.

W szczególności wykonanie robót w pasie dróg gminnych wymaga zgody zarządcy drogi oraz oznakowania tymczasowego uzgodnionego z zarządcą tej drogi.

## 12. OPRAWOWANIE GEODEZYJNE

Jako reperów roboczych użyto wysokości:

odc. I studnia rewizyjna w km rob. 0+065 str. L o wys. 121,44m

odc. III zasuwa wodociągowa w km rob. 0+000 (na rozjeździe) o wys. 120,95m

odc. I studnia rewizyjna w km rob. 0+285 o wys. 120,12m

odc. IV studnia rewizyjna w km rob. 0+000 o wys. 120,87m

### **13. STAN TERENOWO – PRAWNY**

Inwestycja zlokalizowana jest na działkach:

obręb Ciechanowiec

Działki Nr: **2635; 2658; 2626; 2584; 2646; 2606; 2678; 2636; 2719; 2701; 2767/1; 2777/11**

- działki znajdujące się w administracji Urzędu Miejskiego w Ciechanowcu i stanowiące własność Gminy Ciechanowiec.

o łącznej powierzchni około **0,20ha**.

### **14. PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

W związku z w/w inwestycją nie zachodzi potrzeba wykonania projektu stałej organizacji ruchu drogowego, gdyż na w/w odcinkach nie ma potrzeby ustawiania znaków.

Istniejące oznakowanie jest zgodne z poprzednio zatwierdzonym projektem stałej organizacji ruchu drogowego.

### **15. UZGODNIENIA**

W związku z przebudową drogi zostały przeprowadzone uzgodnienia:

- Zakład Energetyczny Białystok, Rejon Energetyczny Wysokie Mazowieckie,
- TP S.A. Łomża,
- Zakład Wodociągów,

Wszystkie uwagi zawarte w uzgodnieniach z administratorami urządzeń obcych w pasie drogowym zostały uwzględnione w dokumentacji.