

I. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Zawartość:

CZĘŚĆ OPISOWA:

1. Dane ogólne
2. Podstawowe dane obiektu
3. Cel i zakres opracowania
4. Wpływ inwestycji na środowisko oraz na zdrowie ludzi
5. Podstawa opracowania
6. Stan istniejący
7. Projektowane zagospodarowanie terenu
8. Odwodnienie

RYSUNKI:

.	PLAN ORIENTACYJNY	skala 1:25000
rys. D1	PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU	skala 1:500

1. Dane ogólne

<i>STADIUM:</i>	Projekt zagospodarowania terenu
<i>OBIEKT:</i>	Przebudowa drogi gminnej
<i>ADRES INWESTYCJI:</i>	Kadłub <i>gm. Wieluń</i> , dz. 17/45, 227
<i>INWESTOR:</i>	Gmina Wieluń, Plac Kazimierza Wielkiego 1 98-300 Wieluń

2. Podstawowe dane obiektu:

- ✓ lokalizacja: Kadłub, gmina Wieluń, powiat Wieluń, województwo łódzkie
- ✓ właściciel drogi: Gmina Wieluń
- ✓ teren przeznaczony pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną, częściowo zabudowany
- ✓ klasa drogi: D (dojazdowa)
- ✓ szerokość jezdni 6,00m-zgodnie z zapisem planu miejscowego
- ✓ odwodnienie - rów jednostronny i rów kryty z wpustami deszczowymi
- ✓ nawierzchnia jezdni: kostka betonowa
- ✓ nawierzchnia chodnika: kostka betonowa

3. Cel i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi gminnej w m. Kadłub - inwestycja liniowa (droga gminna) - na dz. Nr 17/45, 227 (włączenie w ciąg drogi gminnej) w granicach istniejącego pasa drogowego.

Celem opracowania jest umożliwienie oraz poprawa komfortu (istniejąca droga żuźłowa) dojazdu do posesji znajdujących się przy budowanej drodze. W

odniesieniu do istniejącej drogi o nawierzchni żużlowej - dyskomfort korzystania spowodowany jest wybojami i ubytkami nawierzchni (a co z tym idzie, hałasem towarzyszącym przejazdem istniejącą drogą) oraz trudnościami z przejazdem w okresie zimowym (pokrywa śnieżna), wiosennym (roztopy), letnim (nadmierne pylenie), jesiennym (opady).

4. Wpływ inwestycji na środowisko oraz na zdrowie ludzi

Nie przewiduje się wykonania specjalnych rozwiązań chroniących środowisko.

-ochrona przed hałasem

Aktualnie jedynymi źródłami hałasu na terenie planowanej budowy drogi gminnej i w jej otoczeniu jest znajdująca się tam droga żużlowa oraz położone wzdłuż niej zabudowania mieszkalne oraz przebiegająca w niewielkiej odległości – droga krajowa nr 45. Hałas spowodowany poruszaniem się po istniejącej drodze o nawierzchni nieutwardzonej z ubytkami i wybojami w nawierzchni może się zmniejszyć po wymianie nawierzchni na nową. Należy stwierdzić, iż projektowana droga, w związku z przewidywanym charakterem ruchu i klasą drogi, nie będzie powodowała ponadnormatywnego oddziaływania na klimat akustyczny w swoim otoczeniu.

-ochrona powietrza atmosferycznego

Jedynymi a więc i głównymi źródłami emisji zanieczyszczeń do powietrza związanymi z projektowaną drogą będą pojazdy silnikowe poruszające się po niej po jej uruchomieniu. Aktualnie ruch po istniejącej drodze, szczególnie w okresie letnim, powoduje znaczne i uciążliwe dla zabudowań i ludzi przebywających w pobliżu pasa drogowego, pylenie nawierzchni. Należy stwierdzić, iż projektowana droga, w związku z przewidywanym charakterem ruchu i klasą drogi, nie będzie powodowała ponadnormatywnego oddziaływania na powietrze atmosferyczne. Jej funkcjonowanie nie będzie powodowało przekraczania dopuszczalnych norm stężeń emisji zanieczyszczeń w powietrzu.

-wody opadowe, ścieki technologiczne, odpady

W związku z funkcjonowaniem projektowanej drogi gminnej będzie dochodziło do

powstania jedynie wód opadowych. Jej eksploatacja nie będzie się wiązała z powstawaniem ścieków w ścisłym tego słowa znaczeniu.

Projektowana droga gminna będzie odwadniana powierzchniowo zgodnie z naturalnym spadkiem terenu do istniejącego rowu przydrożnego na dz. Nr 227 (istniejąca droga asfaltowa gminna). Odwodnienie realizowane poprzez projektowane rowy kryte i rów otwarty. W związku z przewidywanym charakterem i natężeniem ruchu oraz klasą drogi, zagrożenie spływem substancji ropopochodnych z projektowanej drogi w związku z ruchem pojazdów silnikowych i tym samym możliwym zanieczyszczeniem wód opadowych i roztopowych (okres zimowy) substancjami ropopochodnymi, można uznać za znikome i pomijalne.

Funkcjonowanie projektowanej drogi gminnej nie będzie wiązało się praktycznie z powstawaniem odpadów. Nie planuje się bowiem czyszczenia powierzchni drogi przy pomocy urządzeń mechanicznych czy też ręcznych.

5. Podstawa opracowania

- umowa zawarta z Urzędem Miejskim w Wieluniu
- akceptacja przez Inwestora koncepcji przebudowywanej drogi
- wypis i wyrys z planu miejscowego zagospodarowania przestrzennego
- ustawa z dnia 7 lipca 1994 "Prawo budowlane"
- ustawa z dnia 21 marca 1985r „O drogach publicznych”
- rozporządzenie Nr 430 Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2.03.1999 roku w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie
- normy branżowe
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z 31.07.2002 roku w sprawie znaków i sygnałów na drogach (Dz. U Nr 170)
- mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500
- badania makroskopowe gruntu

6. Stan istniejący

Teren inwestycji częściowo zabudowany, zabudowa mieszkaniowa, planowane osiedle domków jednorodzinnych, na części terenu istniejąca droga o nawierzchni żużlowej. Brak chodników. Odwodnienie powierzchniowe zgodnie z naturalnym spadkiem terenu, do rowu przydrożnego w istniejącej asfaltowej drodze gminnej (dz.nr 227). Teren uzbrojony: sieć wodociągowa, kanalizacji sanitarnej, energetyczna.

7. Projektowane zagospodarowanie terenu

Teren aktualnie częściowo zabudowany. Projektowana droga na śladzie istniejącym (droga żużlowa) lub zgodnie z wcześniej wyznaczonym pasem drogowym. Oznaczenie w planie miejscowym zagospodarowania przestrzennego – 1 KD $\frac{1}{2}$ – ulica dojazdowa – szerokość w liniach rozgraniczających 12m, szerokość jezdni 6,0m. Projektowana droga o nawierzchni z kostki betonowej i geometrii zgodnej z rysunkiem D1. W zależności od lokalizacji, projektowane chodniki obustronne o szerokości 2,0m lub chodnik jednostronny szerokości 2,0 m. Spadek poprzeczny projektowanej jezdni drogi daszkowy 2% lub jednostronny 2% - zgodnie z lokalizacją na rys. D1. Jezdnia w krawężnikach betonowych 15x30x100. Chodniki w obrzeżu betonowym 8x30x100.

Projektowane zjazdy indywidualne do posesji znajdujących się przy przebudowywanej drodze z zapewnieniem dojazdu do każdej nieruchomości. Ulica oznaczona w planie miejscowym symbolem 2 KD $\frac{1}{2}$ – ulica dojazdowa – szerokość w liniach rozgraniczających 10m, szerokość jezdni – 5,0m – w projekcie została potraktowana jak indywidualny zjazd do posesji (ZD-14 zgodnie z rys.D1). Na w.w. obiekcie, nie ma możliwości (brak odpowiedniej wielkości terenu we władaniu Inwestora) zaprojektowania placu do zawracania samochodów (ślepe zakończenie ulicy). Ponadto jest to jedynie dojazd do jednej posesji.

Własność terenu – zgodnie z oświadczeniem o dysponowaniu nieruchomością na cele budowlane. Włączenie w punkcie P.T. – istniejąca droga gminna. Długość trasy w opracowaniu: 710,56 m.

Dodatkowo – zgodnie z zapisem w planie miejscowym – projektowany samodzielny ciąg pieszy (chodnik) o nawierzchni z kostki betonowej i szerokości 2,50m do granicy pasa drogowego DK45 (oznaczenie w planie miejscowym zagospodarowania przestrzennego – 3KX- szerokość w liniach rozgraniczających 6,0 m). Na zakończeniu ciągu, w celu zabezpieczenia przed nagłym wtargnięciem użytkowników ciągu pieszego na jezdnię DK45, zastosowano ogranicznik przejazdu w formie słupków betonowych lub granitowych oraz przesunięto oś konstrukcyjną ciągu.

8. Odwodnienie

Odwodnienie drogi do istniejącego rowu przydrożnego na dz. Nr 227 (istniejąca droga asfaltowa gminna). Odwodnienie realizowane poprzez projektowane wpusty deszczowe i rowy kryte (kanał PCV) oraz rów otwarty - zgodnie naturalnym spadkiem terenu oraz niweletą i przekrojem poprzecznym projektowanej drogi.