

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>	<i>ul. Kłosowa w Gaszynie gm. Wieluń, dz. Nr 907, 298/1 obręb Gaszyn</i>
<i>INWESTOR:</i>	Gmina Wieluń, Plac Kazimierza Wielkiego 1 98-300 Wieluń

2. Podstawowe dane obiektu:

- ✓ lokalizacja: Gaszyn, gmina Wieluń, powiat Wieluń, województwo Łódzkie
- ✓ właściciel drogi: Gmina Wieluń
- ✓ teren zabudowany
- ✓ klasa drogi: D (dojazdowa)
- ✓ szerokość jezdni 5,00m
- ✓ rów jednostronny
- ✓ pobocza utwardzone, szerokość 0,75m
- ✓ nawierzchnia jezdni: beton asfaltowy

3. Cel i zakres opracowania,

Przedmiotem opracowania jest przebudowa istniejącej ul. Kłosowej w m. Gaszyn - inwestycja liniowa (droga gminna) - na dz. Nr 907, 298/1 (*włączenie w ciąg drogi krajowej nr 45*). Opracowanie swoim zakresem obejmuje przebudowę drogi na odcinku 1000m wraz z włączeniem w ciąg drogi krajowej nr 45. Celem opracowania jest poprawa komfortu i możliwości dojazdu do posesji znajdujących się przy

przebudowywanej drodze. Dyskomfort korzystania z istniejącej drogi gminnej spowodowany jest wybojami i ubytkami nawierzchni (a co z tym idzie, hałasem towarzyszącym przejazdem istniejącą drogą o nawierzchni żużlowej) 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 planuje się wykonania specjalnych rozwiązań chroniących środowisko.

-ochrona przed hałasem

Aktualnie jedynymi źródłami hałasu na terenie planowanej przebudowy drogi gminnej i w jej otoczeniu jest znajdująca się tam droga gruntowa oraz położone wzdłuż niej zabudowania. Hałas spowodowany poruszaniem się po istniejącej drodze gminnej o nawierzchni nieutwardzonej z ubytkami i wybojami w nawierzchni powinien ulec zmniejszeniu po wymianie nawierzchni na nową. Nie powstają nowe elementy zagospodarowania które powodowały by zwiększenie natężenia i struktury ruchu lub emisję nowego ruchu komunikacyjnego. 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 gminną będą pojazdy silnikowe poruszające się po niej po jej uruchomieniu. Aktualnie ruch po drodze gruntowej, szczególnie w okresie letnim, powoduje znaczne i uciążliwe dla zabudowań i ludzi przebywających w pobliżu pasa drogowego, pylenie nawierzchni. Nie powstają nowe elementy zagospodarowania które powodowały by zwiększenie natężenia i struktury ruchu lub emisję nowego ruchu komunikacyjnego. 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.

Zgodnie 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.

5. Podstawa opracowania

- umowa zawarta z Urzędem Miejskim w Wieluniu
- akceptacja przez Inwestora koncepcji przebudowywanej drogi
- ustawa z dnia 7 lipca 1994 "Prawo budowlane"
- 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
- dokumentacja geotechniczna autorstwa EKO-GEO-SERWIS mgr Leszek Kozołup, 98-220 Zduńska Wola, ul. K.K. Baczyńskiego 8/15 z listopada 2007

6. Stan istniejący

Istniejąca droga o nawierzchni żużlowej. Teren częściowo zabudowany – zabudowa jednorodzinna, zabudowa zagrodowa, gospodarstwa rolne. Włączenie w ciąg drogi krajowej nr 45 (poza obszarem zabudowanym), skrzyżowanie z drogą gminną o nawierzchni asfaltowej – ul. Źródlana w Gaszynie. Brak chodników. Klasa drogi: D – dojazdowa. Istniejące oświetlenie uliczne. Odwodnienie powierzchniowe zgodnie z naturalnym spadkiem terenu, do rowu przydrożnego. Teren uzbrojony: sieć wodociągowa, kanalizacji sanitarnej, telekomunikacyjna, energetyczna.

8. Projektowane zagospodarowanie terenu

Teren zabudowany. Trasa przebudowywanej drogi przebiega w większości po śladzie istniejącym. Przebudowywana droga o nawierzchni z betonu asfaltowego i geometrii zgodnej z rysunkiem D1. Brak czynników które mogłyby zmienić dotychczasowy obszar oddziaływania. Po realizacji inwestycji, ze względu na utrzymany charakter drogi (droga klasy D – dojazdowa, gminna) należy uznać, że charakter ruchu oraz natężenie ruchu nie ulegną zmianie. W związku z tym, można stwierdzić, że nie zmienia się obszar na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie poza dotychczasowy obszar oddziaływania. Projektowana szerokość jezdni 5,0m (5,50m-włączenie w DK45). Ze względu na wielkość terenu w dysponowaniu Inwestora, spadek poprzeczny przebudowywanej drogi jednostronny 2% w kierunku rowu przydrożnego. Pobocza utwardzone szerokości 0,75 m – zgodnie z rysunkiem D1. Projektowane zjazdy gospodarcze do posesji znajdujących się przy przebudowywanej drodze z zapewnieniem dojazdu do każdej nieruchomości. W większości lokalizacja zjazdów zgodna z istniejącą. Własność terenu – zgodnie z oświadczeniem o dysponowaniu nieruchomością na cele budowlane. Włączenie projektowanej drogi w punkcie P.T.: droga krajowa nr 45.

Długość trasy w opracowaniu: 1000,00 m.

9. Odwodnienie

Odwodnienie drogi powierzchniowe, zgodnie naturalnym spadkiem terenu oraz niweletą i przekrojem poprzecznym projektowanej drogi - do jednostronnego otwartego rowu przydrożnego. Na włączeniu w drogę krajową nr 45 zastosowano rów kryty oraz prefabrykowany ściek drogowy typu trójkątnego. Lokalizacja zgodna z rysunkiem D1, opis szczegółowy w dalszej części opracowania.