

OPIS DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Przebudowa drogi powiatowej nr 1322K Dąbrowa Tarnowska _ Radomyśl Wielki polegająca na remoncie istniejącej jezdni i chodników oraz budowie ścieżki rowerowej na odcinku Dąbrowa Tarnowska – Radgoszcz do granicy powiatu w km 0+ 230,00 ÷ 14+368,00

1. Przedmiot inwestycji:

Lokalizacja:

Opracowanie obejmuje odcinek drogi powiatowej nr 1322K Dąbrowa Tarnowska – Radgoszcz granica powiatu położony na terenie Gminy Dąbrowa Tarnowska oraz Gminy Radgoszcz w km 0+175,75 – 14+360,80 Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi powiatowej nr 1322K Dąbrowa Tarnowska – Radgoszcz na działkach nr ew:

659, 863, 860/1, 612/2, –Dąbrowa Tarnowska

1089, 942, 1164 – Nieczajna

31/3, 31/2, 31/1 – Żdźary

2411/1, 2435/2, 225/2, 225/1, 2496/7, 2449/6, 2496/7,

2411/2, 473, 2105, 1569, 490, 2674, 3780 - Radgoszcz

Administratorem drogi jest Powiatowy Zarząd Dróg w Dąbrowie Tarnowskiej .

2. Program inwestycji

Projekt techniczny ww. odcinka drogi ma na celu:

- a. Wzmocnienie konstrukcji nawierzchni,
- b. budowa chodnika przy krawędzi jezdni
- c. remont istniejącego chodnika
- d. budowa ciągu pieszo jezdni
- e. budowa ścieżki rowerowej
- f. budowę skrzyżowania typu rondo w miejscowości Radgoszcz,
- g. odtworzenie odwodnienia z wykonaniem odcinkowo rowu krytego i urządzeń oczyszczania wody opadowej,
- h. budowa elementów bezpieczeństwa ruchu – przejść dla pieszych z wyspami azylu,
- i. remont i przebudowę części przelotowej przepustów pod koroną drogi i zjazdami,
- j. przebudowę oraz budowę zatok autobusowych,
- k. remont trzech mostów

Roboty drogowe związane z przebudową nawierzchni drogi i budową chodników prowadzone będą w obrębie pasa drogowego .

Podstawowe parametry istniejącej drogi:

- kategoria drogi: Powiatowa
- klasa drogi: Zbiorcza – Z
- jezdnia: szerokości 5,0- 9,0m
- pobocza: szerokości 0,8 – 1,2 m

Cel i zakładany efekt inwestycji:

Obecnie droga jest w złym stanie technicznym – koleiny, spękania siatkowe, brak chodników, zamulone rowy przydrożne.

Celem projektowanej przebudowy jest dostosowanie drogi do istniejącego natężenia ruchu oraz poprawa bezpieczeństwa przez budowę chodników , ciągu pieszo –rowerowego i ścieżki rowerowej

Zakłada się przebudowę skrzyżowań drogi powiatowej nr 1322K z z istniejącymi szlakami komunikacyjnymi co podniesie bezpieczeństwo i przepustowość oraz poprawi ruch na tych skrzyżowaniach . W miejscach gęstej zabudowy przydrożnej oraz na terenach szybko postępującej nowej zabudowy mieszkaniowej projektuje się wykonanie chodnika. Wzdłuż całej drogi projektuje się ciągi pieszo- rowerowe w miejscach zabudowy mieszkalnej oraz ścieżki rowerowej w sąsiedztwie lasu i terenów rolniczych.

W miejscach projektowanych ciągów pieszo jezdnych i ścieżki rowerowej projektuje się krycie rowów przydrożnych.

Postawa opracowania:

- Umowa z Inwestorem i umowa na wykonanie projektu technicznego,
- Uzgodnienia z Inwestorem niezbędne dla realizacji umowy,
- Mapa sytuacyjno-wysokościowa do celów projektowych w skali 1:500 na terenie miasta Dąbrowa Tarnowska oraz 1: 1000 na terenie Gminy Dąbrowa Tarnowska i Gminy Radgoszcz aktualna na dzień 25.03.2009r., opracowana przez geodetę uprawnionego,
- Kopia mapy ewidencyjnej,
- Wypis z ewidencji gruntów,
- Wizja w terenie oraz terenowe badania warstw nawierzchni i gruntu,
- Badania laboratoryjne gruntu,
- Niezbędne pomiary geodezyjne w terenie, wykonane przez geodetę uprawnionego,
- Inwentaryzacja obiektów drogowych i zagospodarowania pasa drogowego,
- Rozporządzenie MTiGM z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, Dz.U. Nr 43 poz. 430,
- Rozporządzenie MTiGM z dnia 30.05.2000 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać obiekty inżynierskie i ich usytuowanie, Dz.U. Nr 63 poz. 735 z 2000 r.,

- ustawy z dnia 3 października 2008r. Ustawa o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 3 października 2008 Nr 199 poz. 1227),
- Ustawa z dnia 27.04.2001 r. o odpadach z późniejszymi zmianami , Dz.U. Nr 62 poz. 628 z 2001r.,
- Katalog wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych opracowany przez IBDiM, Warszawa 2001 r.,
- Obowiązujące przepisy, wytyczne, normy i katalogi.

3. Stan istniejący

Przebudowywany odcinek drogi rozpoczyna się w km 0+157,70 tuż przed skrzyżowaniem ul. Jagiellońskiej z ul. Jana w Dąbrowie Tarnowskiej, a kończy się w Miejscowości Radgoszcz na granicy powiatu Dąbrowskiego. Droga na tym odcinku przebiega częściowo w terenie zabudowanym o zabudowie mieszkaniowej jednorodzinnej, częściowo zaś przez tereny leśne i tereny rolnicze.

Jezdnia

Odcinek drogi powiatowej nr 1322K w początkowej fazie tj w km 0+230,00 -1+507,25 posiada nawierzchnię w dobrym stanie , krawężniki betonowe o wymiarach 15 x 30 w stanie dobrym, chodniki wykonane z kostki brukowej betonowej w stanie dobrym, Odcinek ten wymaga tylko wykonania uszczelnienia nawierzchni poprzez powierzchniowe utwardzenie emulsją i grysem .

Odcinek w km 1+507,25 do końca opracowania czyli do granicy powiatu posiada nawierzchnie bitumiczną szerokości 5,0 – 5,5 w złym stanie technicznym / zlokalizowano krótkie odcinki drogi na których wykonana została nakładka bitumiczna/ 1. Jezdnia zniszczona z licznymi koleinami i spękaniami na skutek utraty nośności.

Skrzyżowania:

Geometria skrzyżowań nieuregulowana, bez właściwej konstrukcji jezdni, spadków podłużnych i poprzecznych, oraz odwodnienia.

Niweleta:

Niweleta drogi posiada liczne załomy o spadkach zawierających się w przedziale od 0,1% do 3,95%.

Przekrój poprzeczny:

Przekrój poprzeczny drogi nieuregulowany. Jezdnia dwupasowa, dwukierunkowa. Spadki nienormatywne.

- w km 4+835 – km 5+128 krawędź prawostronna jezdni zakończona krawężnikiem betonowym o wymiarach 15 x 30, za krawężnikiem chodnik o nawierzchni z płyt betonowych 5x50 szerokości 1,5 m. Krawężnik i chodnik mocno zniszczone do wymiany.
- w km 5+149,00 5+291,00– poza rowem ciąg pieszo rowerowy wykonany z kostki betonowej gr 6 cm koloru szarego i czerwonego , pozostaje bez zmian
- w km 9+755,00- - 10+078,00 – krawędź prawostronna jezdni zakończona krawężnikiem betonowym o wymiarach 15 x 30, za krawężnikiem chodnik o nawierzchni z płyt betonowych 5x50 szerokości 1,5 m. Krawężnik i chodnik mocno zniszczone do wymiany.

- w km 10+078,00 – 10+895,00 krawędź lewostronna jezdni zakończona krawężnikiem betonowym o wymiarach 15 x 30, za krawężnikiem chodnik o nawierzchni z kostki betonowej koloru szarego szerokości zmiennej Krawężnik i chodnik w stanie dobrym , ale ze względu na zmianę niwelety drogi /wzmocnienie konstrukcji drogi o ok. 19 cm / należy krawężnik wymienić na nowy , kostkę zaś wykorzystać do ponownego wbudowania w 70% /30% jako nie nadająca się do wbudowania – uszkodzenia przy rozbiórce/
- w km 10+200 – 10+336,00 krawędź prawostronna jezdni zakończona krawężnikiem betonowym o wymiarach 15 x 30, za krawężnikiem chodnik o nawierzchni z kostki betonowej koloru szarego szerokości zmiennej Krawężnik i chodnik w stanie dobrym , ale ze względu na zmianę niwelety drogi /wzmocnienie konstrukcji drogi o ok. 19 cm / należy krawężnik wymienić na nowy , kostkę zaś wykorzystać do ponownego wbudowania w 50% /50% jako nie nadająca się do wbudowania – uszkodzenia przy rozbiórce/

Pobocza:

Gruntowe, nieuregulowane, zarośnięte trawą, bez należytych spadków poprzecznych o szerokości od 1,0 do 1,5m.

Odwodnienie:

Odwodnienie korpusu drogowego złe ze względu na brak właściwych spadków poprzecznych jezdni i poboczy. Na odcinkach gdzie występuje przekrój półluczny wpusty uliczne odprowadzające wodę za pomocą przykanalików do rowu krytego. Wpusty jak i rów w złym stanie technicznym, częściowo należy wymienić, częściowo odmulić i udrożnić.

Rowy:

Odprowadzenie wody z drogi i przyległego terenu złe. Rowy niekompletne (odcinkami brak rowów), zamulone o niewłaściwych spadkach podłużnych.

Przepusty pod korpusem drogowym:

Na przedmiotowym odcinku drogi znajduje się :

- przepust rurowy o średnicy 20 cm: -km 2+625,70
- przepust sklepiony wylewany na mokro od strony prawej przedłużony za pomocą o średnicy 100 cm: km 3+707,00
- przepust rurowy o średnicy 20 cm: -km 6+059,00
- przepust rurowy o średnicy 50 cm: -km 6+566,85
- przepust ramowy: -km 8+719,00
- przepust rurowy o średnicy 60 cm: -km 10+785,70
- przepust rurowy o średnicy 80 cm: -km 13+699,00-
- przepust rurowy o średnicy 80 cm: -km 14 +107,45

Oznakowanie i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego:

Oznakowanie pionowe i poziome na całym odcinku drogi wymaga odnowy (Projekt organizacji ruchu na czas stały).

Urządzenia obce (uzbrojenie terenu):

W rozpatrywanym odcinku drogi powiatowej nr 1322K występują urządzenia obce, które kolidują z projektowaną przebudową.

Istniejące urządzenia obce (uzbrojenie terenu):

napowietrzna linia energetyczna z lampami oświetlenia ulicznego

kablowa sieć energetyczna eN

kanal teletechnicznej kanalizacji kablowej

sieć wodociągowa

sieć gazowa

kanalizacja sanitarna

kanalizacja deszczowa

Charakterystyka istniejącej zieleni:

W pasie drogowym znajdują się drzewa, które należy bezwzględnie wykarczować, ponieważ zagrażają bezpieczeństwu na drodze znajdują się również w pasie projektowanego chodnika bądź ciągu pieszo jezdni.

4. Stan projektowany

Podstawowe parametry techniczne:

- kategoria drogi	Powiatowa
- klasa drogi	Zbiorcza – Z
- kategoria obciążenia ruchem	KR-3
- nośność nawierzchni	100kN
- prędkość projektowa - V_p	50, 60km/h
- prędkość miarodajna - V_m	70km/h w terenie zabudowanym
- szerokość jezdni w przekroju ulicznym	7,00 m
- szerokość jezdni w przekroju półulicznym	6,50 m
- szerokość pobocza utwardzonego kruszywem	0,5 m
- pochylenie poprzeczne jezdni	2,0 % obustronne (daszkowe)
- pochylenie pobocza	2,0 % jednostronne
- pochylenie poprzeczne na łuku	3,0%, 5,0%, 7%
- zatoki autobusowe o szer.	3,00m
- chodniki o szer.	1,85-2,00m
- ciąg pieszo rowerowy	2,35 m
- ścieżka rowerowa	2,00 m
- spadek podłużny chodnika, ciągu pieszo rowerowego i ścieżki rowerowej	max.4%
- długość przebudowanej drogi	14,138 km

- długość przebudowanego chodnika	908,7 m
- długość budowanego chodnika	3951,10 m
- długość budowanego ciągu pieszo jezdni	9025,25 m
- długość budowanej ścieżki rowerowej	2740,45 m
przebudowane zatoki	6 szt
budowane zatoki	5 szt.

Przebieg drogi w planie:

Jezdnia:

Jezdnia szerokości 7,00m o przekroju: ulicznym z chodnikiem szerokości zmiennej 1,5-2,00 m w obrębie skrzyżowań, zatok autobusowych i przejść dla pieszych, oraz ciągiem pieszo rowerowym szerokości 2,35 m

- półulicznym z ciągiem szer. 1,5m, lub ścieżką rowerową szerokości 2m Pobocza utwardzone kruszywem z dwukrotnym utwaleniem emulsja i grysami, pobocze ziemne szerokości 0,5m.

Krawężnik drogowy betonowy w przekroju półulicznym lub ulicznych grubości 15cm na ławie betonowej z oporem z betonu B-15. Na szerokości zjazdów krawężnik należy zaniżyć o 8cm.

W celu likwidacji barier architektonicznych należy dokonać obniżenia krawężnika do wysokości 2 cm nad projektowaną nawierzchnią bitumiczną w miejscach przejść dla pieszych lub przejazdu rowerzystów.

Pobocza :

W miejscach gdzie występuje przekrój półuliczny należy wykonać pobocze utwardzone z destruktu uzyskanego z frezowania gr 10 cm

Rowy:

Remont odwodnienia w niniejszym opracowaniu zawiera wykonanie odcinkowo rowu krytego, oraz rowu przydrożnego wraz z urządzeniami oczyszczania wody opadowej.

Rowy o spadku większym od 1,5% projektuje się umocnić darnią lub kruszywem, ewentualnie elementami betonowymi prefabrykowanymi. W przypadku umocnienia dna rowu kruszywem należy wykonać dylatacje co 5m.

Przepusty pod korpusem drogowym:

Przewiduje się remont istniejących ścianek czołowych, oraz wymianę rur na nowe dla przepustów pod koroną drogi, ewentualnie przedłużenie przepustu. "Szczegóły konstrukcyjne". W km 10785,70 przepust zakończono komorą betonową monolityczną.

Aby zapewnić drożność przepustów a tym samym prawidłowe funkcjonowanie odwodnienia drogi należy odtworzyć, lub zaprojektować nowe rowy odpływowe poza pasem drogowym w odrębnym opracowaniu. Szczególnie w miejscowości Radgoszcz w rejonie rzeki Upust.

Zjazdy:

Projektuje się remont zjazdów na drogi boczne oraz zjazdy indywidualne. Konstrukcję nawierzchni na zjazdach na drogi boczne jak na drodze powiatowej tj z betonu asfaltowego. Na zjazdach indywidualnych w pasie chodnika i ciągu pieszo rowerowego przewidziano z kostki czarnej gr 8 cm i podbudowie z destruktu uzyskanego z frezowania masy bitumicznej gr. 15cm zagęszczonego mechanicznie. Poza pasem chodnika do granicy działki lub ogrodzenia również z destruktu uzyskanego z frezowania warstwa gr 15 cm

Pod zjazdami będą wykonane przepusty rurowe Ø 40 cm,

Chodnik:

Projektuje się budowę chodnika o szerokości 1,50m i 2,00m. Lokalizację chodnika przedstawia „Plan sytuacyjny” Rys. Nr 2-13.

Chodnik usytuowany jest przy krawędzi jezdni. Konstrukcję nawierzchni na chodniku przewidziano z kostki brukowej betonowej szarej ograniczonej obrzeżem betonowym szarym o wymiarach 8 x 30 na ławie z betonu B- 10 .

Odwodnienie:

Woda z korony drogi odprowadzana będzie powierzchniowo, za pomocą rowów otwartych i na krótkich odcinkach rowami krytymi w kierunku istniejących i projektowanych przepustów pod koroną drogi, oraz rzeki Upust i Dęba.

Na odcinkach drogi z rowem krytym woda deszczowa z jezdni jest odprowadzana poprzez wpusty uliczne

Przy chodnikach woda deszczowa z jezdni jest, poprzez wpusty uliczne boczne podłączone do rowu krytego za pomocą przykanalika z rur żelbetowych z uszczelkami zintegrowanymi Ø20cm.

Separator

Przy włączeniu do rzeki zainstalowano separator węglowodorów typu HFE-SWK (zatrzymuje substancje ropopochodne zawarte w wodach deszczowych) z zamontowanym przelewem wód burzowych zamykanym klapą zwrotną przy wylocie do rzeki Upust.

Należy skarpe rowu umocnić płytami otworowymi typu „jomb” 3,0 m przed wlotem i 3,0 m za wylotem i corocznie należy konserwować w/w odcinek rowu.

Wylot/wlot rowu krytego umocnić ścianką czołową betonową z betonu B30. W przypadku wylotu w km 2+220,5 należy wykonać osadnik .

Projektowany wlot rowu do rzeki Upust

Zabezpieczenie skarp rzeki Upust i rzeki Dęba na odcinku min. 5,0 m w górę od wylotu i 5,0 m w dół od krawędzi mostu wykonać dyblami betonowymi. Dyble należy ułożyć na podsypce z betonu B-10 gr.10cm Rysunek nr 4 „Plan sytuacyjny”, rysunek nr 7 „Profil podłużny”.

Styki na łączeniu prefabrykatów należy wypełnić zaprawą cementowo-piaskową.

Odrowadzenie wody z powierzchni jezdni

- w przekroju ulicznym odprowadzenie wody z powierzchni jezdni odbywa się poprzez wpust uliczny boczny lub ściekiem krytym pod chodnikiem.

Na odcinkach gdzie niweleta drogi ma spadek podłużny mniejszy niż 0,50 % oraz na rondzie projektuje się ściek przykrawężnikowy z dwóch rzędów kostki betonowej o szerokości 20cm.

- w przekroju drogowym woda odprowadzana będzie powierzchniowo, za pomocą rowów otwartych. W przekroju ulicznym woda odprowadzana zostanie powierzchniowo do kratek ściekowych a następnie w poprzez przykanaliki do rowów krytych. W przekroju półulicznym również do kratek ściekowych a następnie poprzez przykanaliki z umocnionym wylotem , na drugą stronę jezdni do rowów otwartych.

W miejscach gdzie projektujemy zasypianie istniejących rowów a przyległy teren ma spadek w stronę jezdni należy zastosować odwodnienie poprzez rury drenarskie poza obrzeżem projektowanego chodnika i ciągu pieszo - jezdni. Rury te należy ułożyć na takiej głębokości, aby woda z przyległego terenu mogła swobodnie wpłynąć do rur. Wodę z drenażu należy odprowadzić do wpustów ulicznych.

Roboty ziemne:

Roboty ziemne to roboty w gruntach kat. II-IV związane z uformowaniem prawidłowego korpusu drogowego i wykonaniem rowów. Będą to wykopy na przerzut wykonywane koparkami, roboty z transportem w obrębie budowy, wywóz nadmiaru ziemi, oraz formowanie i zagęszczenie.

Przed przystąpieniem do robót ziemnych, należy bezwzględnie usunąć z pasa drogowego humus średniej grubości 15cm.

Roboty ziemne w bezpośredniej bliskości istniejącego uzbrojenia uwidocznionego na „Planie sytuacyjnym” wykonać ręcznie, z zachowaniem szczególnej ostrożności i pod nadzorem pracownika – właściciela sieci. Zalecenie to w szczególności dotyczy kabli teletechnicznych

Wycinka drzew:

Względy bezpieczeństwa wymagają wycięcia drzew.

Inne uwagi:

Materiały rozbiórkowe należy wywieźć w miejsce wskazane przez inwestora. Destrukt uzyskany z masy bitumicznej wbudowany zostanie na zjazdach indywidualnych , poboczu utwardzonym oraz na ścieżce rowerowej jako podbudowa .

Oddziaływanie na środowisko

Przebudowa drogi przeprowadzona zgodnie z projektem, nie spowoduje degradacji środowiska, wręcz zdecydowanie poprawi komfort jazdy i bezpieczeństwo uczestników ruchu.

- Technologia wykonania - położenie nawierzchni z masy bitumicznej i kostki granitowej jest technologią optymalną, powszechnie stosowaną. W trakcie realizacji inwestycji wykonawca będzie korzystał z własnych materiałów budowlanych tj. kruszywo, masa mineralno-asfaltowa, posiadających odpowiednie atesty dopuszczające do stosowania w budownictwie.

- Przewidywana ilość wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii - do wykonywania inwestycji nie będzie używana woda, paliwa oraz inne materiały i surowce poza materiałami niezbędnymi do wykonania planowanej inwestycji.

Rozwiązania chroniące środowisko:

- Ścieki technologiczne i socjalne - funkcjonowanie drogi nie wiąże się z powstawaniem ścieków technologicznych i socjalnych.

- Ścieki opadowe - projektowana inwestycja może stanowić potencjalne zagrożenie dla wód podziemnych jak i powierzchniowych.- Gospodarka odpadami - w fazie budowy nie będą powstawały odpady
niebezpieczne.

Odpady w trakcie budowy zostaną prawidłowo zagospodarowane zgodnie z wytycznymi związanymi z gospodarką odpadami.

- Emisja zanieczyszczeń do powietrza - z inwestycją wiązać się będzie emisja zanieczyszczeń z pojazdów oraz sprzętu pracującego przy realizacji przedsięwzięcia, które będą spełniać wszystkie wymogi dopuszczenia do tego rodzaju prac / atesty jakości i szkodliwości/ jak również z pojazdów eksploatujących drogę w przyszłości. Dobra nawierzchnia drogi ograniczy emisję tych zanieczyszczeń.

- Oddziaływanie akustyczne - planowana inwestycja nie spowoduje przekroczenia wartości progowych poziomów hałasu w środowisku. Przebudowana droga przyniesie korzyści polegające na poprawie bezpieczeństwa ruchu kołowego oraz poprawi warunki akustyczne w związku z zastosowaniem na drodze tzw. „cichej” nawierzchni, jak również poprawi przepustowość i płynność ruchu.

- Powierzchnia ziemi - oddziaływanie inwestycji na powierzchnie ziemi będzie się wiązało z pracami budowlanymi. Podczas pracy sprawnego technicznie sprzętu nie powinno to spowodować zagrożenia czystości wód powierzchniowych i podziemnych.

- Krajobraz - planowana inwestycja nie narusza dóbr kultury. Natomiast w wyglądzie i krajobrazie okolicy zajdą zmiany dostosowane w charakterze do zagospodarowania sąsiednich terenów. Na zmniejszenie skutków krajobrazowych wpływać będzie to, że inwestycja realizowana będzie w miejscu istniejących dróg nie spowoduje, więc niekorzystnego wpływu na krajobraz otoczenia.

- Przewidywane wielkości emisji, wynikające z funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia - projektowana budowa drogi zarówno w fazie realizacji jak i po wykonaniu nie będzie wymagała zużycia wody i innych surowców, materiałów, paliw oraz energii elektrycznej.

Projekt przewiduje, że:

- zgodnie z paragrafem 19 ust. 1 i 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska (Dz. U. Nr 137 Poz. 984 z dnia 24 lipca 2006r) wody opadowe i roztopowe z powierzchni inwestycji mogą być wprowadzane częściowo do kanalizacji deszczowej - rowy kryte, częściowo do istniejących rowów przydrożnych otwartych.

- spadki podłużne i poprzeczne jezdni zapewnią sprawny spływ wody,.

Na wprowadzenie wód opadowych uzyskano pozwolenie wodno prawne

Przebudowa przeprowadzona zgodnie z projektem, nie spowoduje degradacji środowiska, wręcz zdecydowanie poprawi komfort i bezpieczeństwo uczestników ruchu. Ponadto uporządkowanie ruchu pieszego poprzez budowę chodnika wpłynie korzystnie na bezpieczeństwo pieszych. Zmniejszy natężenie hałasu z uwagi na projektowaną nową nawierzchnię.

Oddziaływanie inwestycji nie będzie wykraczało poza pas drogowy.

Projekt przebudowy drogi przewiduje zastosowanie technologii umożliwiającej maksymalne wykorzystanie istniejącego materiału. Destrukt powstały podczas frezowania nawierzchni zostanie wbudowany na zjazdy indywidualne jako podbudowa pod nawierzchnie z kostki bądź jako nawierzchnia poza pasem projektowanego chodnika i ciągu pieszego rowerowego.

Masy ziemne uzyskane w wyniku prowadzonych robót ziemnych zostaną wywiezione na składowisko odpadów.

Teren inwestycji nie znajduje się na obszarach objętego programem „Natura 2000”

Zagadnienia geodezyjno prawne

Szczegółowy rodzaj i zakres gruntów objęty przebudową zawierają wypisy z ewidencji oraz wyrys map, które znajdują się w załączniku do wniosku na zgłoszenie robót.

Obszary działek, na których opracowuje się przedmiotową inwestycję są objęte ochroną konserwatorską , nie podlegają ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Działki nie znajdują się na terenie szkód górniczych, nie są zlokalizowane na terenach zalewowych, nie są zagrożone osuwaniem się mas ziemnych.

Opracował: