

Projekt zagospodarowania terenu

(część opisowa)

Inwestor:

Wójt Gminy Chełm Śląski
ul. Konarskiego 2
41-403 Chełm Śląski

Temat:

„Rozbudowa drogi gminnej ul. Zagłoby na odcinku od skrzyżowania z ul. Stacyjną do skrzyżowania z ul. Odrodzenia w Chełmie Śląskim”

Lokalizacja:

Rozbudowa drogi gminnej na dz. nr: 1763/657, 1586/659, 2148/383, 2150/381, 2152/381, 2153/381, 2154/381, 2155/381, 2156/381, 2157/381, 2158/381, 2159/381, 2313/380, 2315/380, 2315/380, 371, 1234/362, 2160/344, 2161/344, 1429/344, 1432/361, 1431/361, 1452/347, 2266/347, 2267/347, 1278/347, 349, 350, 1761/351, 1765/316, 1124/317, 348, 1951/341, 1275/339, 1274/339, 2125/339, 2149/383, 2190/346, 2270/347

Obręb ewidencyjny: Nr 0001, Chełm Śląski

Jednostka ewidencyjna: 241405_2, Chełm Śląski

1. Zakres zamierzenia

Zakres projektu obejmuje rozbudowę ulicy Zagłoby w Chełmie Śląskim w zakresie od skrzyżowania z drogą wojewódzką ul. Chełmską do skrzyżowania z drogą gminną ul. Wołodyjowskiego. W granicach obecnego pasa drogowego wg. wprowadzonego kilometrażu roboczego jest to odcinek o długości **596,80m** tj. od **0 km + 000,00** do **km 0 + 596,80m**.

Rozbudowa drogi obejmuje:

- Rozbudowę nawierzchni drogi
- Budowę zjazdów indywidualnych
- Usunięcie kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną (zabezpieczenia i przebudowa)

2. Istniejący stan zagospodarowania terenu

2.1. Lokalizacja projektowanych obiektów oraz zagospodarowanie terenu

Droga gminna ul. Zagłoby zlokalizowana jest w południowej części miejscowości Chełm Śląski pomiędzy ulicami Chełmską oraz Wołodyjowskiego. Jej długość wynosi ~597 m. Na skrzyżowaniach z w/w drogami ul. Wieniawskiego funkcjonuje w charakterze drogi podporządkowanej. Na długości ul. Zagłoby

występuje zabudowa w postaci domków jednorodzinnych natomiast w rejonie skrzyżowania z ul. Chełmską dominują działki niezabudowane będące polami uprawnymi.

2.2. Opis istniejącego rozwiązania drogowego

W stanie istniejącym ul. Zagłoby jest drogą gminną o przekroju jednojezdniowym, dwukierunkowym o szerokości jezdni ~4.2m. Przedmiotowa droga nie jest wyposażona w infrastrukturę dla ruchu pieszego oraz nie posiada poboczy. Z uwagi na małą szerokość jezdni miejscami przy jej krawędzi znajdują się rozjeżdżone pasy gruntu. Przebieg drogi w planie składa się z odcinków prostych, które ze względu na niewielkie kąty załomu nie zostały wyokrąglone łukami kołowymi.

Wysokościowy przebieg ul. Zagłoby na całym odcinku objętym opracowaniem składa się ze spadków o jednakowych zwrotach z najniższym punktem występującym w rejonie skrzyżowania z ul. Wołodyjowskiego. Wartości powyższych spadków wynoszą od 0,5% do 1,85%.

W stanie istniejącym zapewniona jest pełna dostępność do ul. Zagłoby. Obsługuje teren przyległy za pomocą zjazdów prywatnych. Rozwiązania tych zjazdów na opracowywanym odcinku są zróżnicowane.

Ulica Zagłoby nie posiada urządzeń powierzchniowego odwodnienia. Skrzyżowanie ul. Zagłoby z ul. Wołodyjowskiego jest skrzyżowaniem zwykłym trzywlotowymi. Na skrzyżowaniu ul. Zagłoby występuje w charakterze wlotu podporządkowanego a oś jej jezdni przecina się z drogami nadrzędnymi pod kątem zbliżonym do 90°. Włączenie do jezdni ul. Wołodyjowskiego jest wyokrąglone łukami kołowymi, o promieniu ~4,5m oraz ~10m.

Woda opadowa odprowadzana jest z tarcz skrzyżowania za pomocą układu spadków podłużnych oraz poprzecznych.

2.3. Istniejące uzbrojenie zlokalizowane w pasie drogowym:

- Sieć wodociągowa - w pasie drogowym znajduje się sieć wodociągowa
- Sieć gazociągowa - w pasie drogowym znajduje się sieć gazociągowa
- Sieć elektro-energetyczna - w pasie drogowym znajduje się sieć elektro-energetyczna
- Sieć kanalizacji sanitarnej - w obrębie planowanej inwestycji znajduje się sieć kanalizacji sanitarnej
- Sieć telekomunikacyjna – w pasie drogowym znajduje się sieć telekomunikacyjna

2.4. Zagospodarowanie terenu zielenią

Planowana inwestycja nie koliduje z istniejącym drzewostanem. W obrębie planowanej rozbudowy nie występują chronione gatunki roślin.

3. Projektowane zagospodarowanie terenu

3.1. Rozbudowa drogi

Przebieg w planie projektowanej osi drogi został dopasowany do istniejących warunków terenowych. Kąty zwrotu projektowanej trasy mieszczą się w przedziale 0°-1°. W związku z powyższym nie zachodzi konieczność wprowadzania łuków kołowych na powyższych załomach.

Projektowany przekrój drogi jest jednojezdniowy, jednopasowy, dwukierunkowy o szerokości jezdni 4.5m. Całkowita długość rozbudowywanej jezdni wynosi 596,80m. Po północnej stronie jezdni zaprojektowano pobocze o szerokości 0.75m natomiast po południowej stronie, opaskę bezpieczeństwa szerokości 0.5m.

3.2. Budowa zjazdów

W ramach projektu rozbudowy ul. Zagłoby przewidziano również budowę istniejących zjazdów. Projektuje się zjazdy bramowe o jednakowych, symetrycznych skosach najazdowych 1:1. Szerokości zjazdów zostały dopasowane do istniejących bram wjazdowych do posesji.

3.3. Usunięcie kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną

W miejscu skrzyżowania z istniejącym uzbrojeniem prace budowlano-montażowe należy prowadzić ze szczególną ostrożnością. Wszelkie wykopy w tych miejscach należy wykonywać ręcznie. Projektuje się zabezpieczenie istniejącej infrastruktury technicznej wg. zaleceń gestorów sieci. Podczas prac prowadzonych pod istniejącą infrastrukturą należy ją zabezpieczyć przed uszkodzeniem i zerwaniem.

Zabezpieczenie podziemnej sieci telekomunikacyjnej rurami osłonowymi dwudzielnymi w miejscach przejścia sieci pod drogą oraz zjazdem.

Zabezpieczenie sieci wodociągowej i kanalizacyjnej rurami osłonowymi dwudzielnymi. Wszystkie zasuwki wodociągowe oraz włazy do studni sanitarnych zostaną wyregulowane i podniesione do rzędnych projektowanych. Istniejąca sieć wodociągowa do której są podłączone hydranty nie jest wodociągiem przeciwpożarowym.

3.4. Tereny zielone.

Z uwagi na przeznaczenie terenu – granica pasa drogowego, brak jest szczegółowych wymagań dotyczących powierzchni terenów zielonych. Miejsce wolne od zabudowy ciągami komunikacyjnymi zostaną wykorzystane jako strefa biologicznie czynna – humus zostanie obsiany trawą.

3.5. Wyłączenie z produkcji rolnej.

Z uwagi na lokalizację inwestycji - granica pasa drogowego, przedmiotowa nieruchomość nie wymaga zezwolenia na wyłączenie z produkcji rolnej. W obrębie pasa drogowego nie występują działki rolne.

3.6. Projektowana inwestycja a osoby trzecie

Projektowana inwestycja nie narusza praw osób trzecich, zapewnia dostępność do drogi publicznej. Inwestycja nie będzie powodowała wytwarzania szkodliwego promieniowania ani oddziaływania pola magnetycznego, wibracji i hałasu i zmian nasłonecznienia.

4. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania

Powierzchnia nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego	2707,00 m ²
Powierzchnia pobocza	387,30 m ²
Powierzchnia opaski bezpieczeństwa	288,50 m ²
Powierzchnia zjazdów	367,34 m ²

5. Informacje dotyczące wpisu działki do rejestru konserwatora budynków oraz czy podlegają ochronie.

Inwestycja nie koliduje z przepisami ustawy z dnia 23 lipca 2003r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2003 Nr 162, poz. 1220 z późniejszymi zmianami) działka oraz obiekty nie są objęte ochroną konserwatorską. Projektowana inwestycja nie będzie oddziaływać negatywnie, na obiekty objęte ochroną konserwatorską. Projektowana inwestycja w całości jest zlokalizowana poza obszarem Natura 2000.

6. Warunki geotechniczne i górnicze

Warunki geotechniczne ustalono zgodnie z opinią geotechniczną z kwietnia 2015r. „*Określającą warunki gruntowo-wodne dla projektowanej rozbudowę drogi – ul. Zagłoby o dł. 0,6km w miejscowości Chełm Śląski, powiat bieruńsko-lędzki*” opracowanej przez uprawnionego geologa.

Na przedmiotowym terenie panują dobre (proste) warunki gruntowe. Projektowana inwestycja w całości zlokalizowana będzie w warstwie podłoża gruntowego o dobrych parametrach geotechnicznych. Na podstawie badań geotechnicznych, analizie przekrojów geotechnicznych w rejonie posadowienia projektowanego obiektu występują proste warunki gruntowe natomiast projektowany obiekt kwalifikuje się, Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U.2012 nr. 0 poz. 463 z późniejszymi zmianami) do I kategorii geotechnicznej.

Teren przedmiotowych działek znajduje w zasięgu wpływu eksploatacji górniczej. Zgodnie z informacją o warunkach geologiczno-górniczych wydaną przez Kompanię Węglową S.A. Oddział KWK „Ziemowit” możliwe jest wystąpienie w okresie koncesyjnym tj. do 2020r wpływów eksploatacji górniczej dokonanej i przewidywanej. Zgodnie z informacją:

- inwestycja położona jest na Terenie Górniczym „Lędziny I” w którym prognozuje się wystąpienie „0 – 3” (zerowej, pierwszej, drugiej i trzeciej) Kategorii terenu górniczego.
- Prognozowane obniżenie terenu może wynieść 45cm,
- Stosunki wodne nie ulegną zmianie,
- Nie występują złoża innych kopalin,

- Ze względu na wstrząsy górnicze generowane prowadzona eksploatacja górnictwem teren objęty jest II stopniem intensywności wg skali GSI-GZW_{KW}-2012 (przyspieszenia drgań powierzchni $a \leq 900 \text{ mm/s}^2$).

W rejonie obejmującym przedmiotową inwestycję występują udokumentowane zasoby bilansowe możliwe do zagospodarowania po okresie koncesyjnym tj po 2020r, których eksploatacja w przyszłości w oparciu o warunki techniczno-ekonomiczne projektowanej eksploatacji, może spowodować wystąpienie deformacji na poziomie „0 – III” Kategorii (w zakresach jak na załączonej mapie) oraz dalsze obniżenie terenu o $\leq 35 \text{ cm}$ (łącznie $\leq 80 \text{ cm}$)

Zakres przeprowadzonych badań parametrów fizycznych i mechanicznych gruntów występujących w poziomie posadowienia projektowanych obiektów budowlanych jest wystarczający do przeprowadzenia obliczeń statycznych i doboru sposobu posadowienia w/wym. obiektów z zapewnieniem bezpieczeństwa konstrukcji. Projektowane obiekty zostaną posadowione na podbudowach (ławach) wykonanych z mieszanek kruszyw mineralnych, zaplanowano powierzchniowe odwodnienie projektowanych obiektów.

7. Wpływ inwestycji na środowisko oraz higienę i zdrowie użytkowników projektowanego budowl

Z uwagi na rozbudowę drogi o nawierzchni twardej na długości mniejszej niż 1km przedmiotowa inwestycja nie jest przedsięwzięciem mogącym potencjalnie oddziaływać na środowisko, a co za tym idzie nie ma konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia.

Planowana inwestycja w żaden sposób nie wpływa na zanieczyszczenie powietrza, gruntu i wód. Nie zmienia stosunku nasłonecznienia dla działek sąsiednich oraz nie powoduje naruszenia istniejących stosunków wodnych.

7.1. Wpływ w zakresie hałasu i zanieczyszczenia powietrza

Z uwagi na niewielkie prędkości samochodów oraz małe natężenie ruchu na przedmiotowej drodze, nie przewiduje się możliwości wystąpienia przekroczenia obowiązujących norm dotyczących poziomu hałasu i zanieczyszczenia powietrza.

7.2. Wpływ na świat roślinny i zwierzęcy

Inwestycja nie koliduje z istniejącym drzewostanem. W przedmiotowym obszarze nie występują chronione gatunki roślin i zwierząt.

7.3. Wpływ na powierzchnię ziemi i gleby

Proponowane rozwiązania projektowe nie będą miały wpływu na powierzchnię ziemi oraz gleby.

7.4. Wpływ na złoża kopalin, warunki geologiczne, wody podziemne

Ze względu na charakter inwestycji nie wystąpią niekorzystne oddziaływania w zakresie wpływu na złoża kopalin, warunki geologiczne i wody podziemne.

7.5. Wpływ w zakresie wód powierzchniowych

Planowana inwestycja nie wpłynie niekorzystnie na stan wód powierzchniowych.

7.6. Wpływ w zakresie krajobrazu, dóbr materialnych i kultury

Projektowane rozwiązanie nie będzie powodowało niekorzystnego oddziaływania w zakresie krajobrazu.

7.7. Odpady stałe.

Projektowana inwestycja nie warunkuje powstania żadnych nowych źródeł powstawania odpadów stałych o charakterze gospodarczo – komunalnym, nie przewiduje się dodatkowych miejsc lokalizacji kontenerów i kubłów na odpady stałe, zatem projektowana inwestycja nie narusza ustaleń ustawy z dnia 14 grudnia 2012r o odpadach z późniejszymi zmianami. Wszelkie odpady budowlane powstałe w trakcie prowadzenia robót budowlanych zostaną zagospodarowane zgodnie z postanowieniami zawartymi w w/wym. ustawie o odpadach.

7.8. Odprowadzenie wód deszczowych.

Odwodnienie powierzchniowe projektowanej jezdni będzie realizowane dzięki układowi spadków poprzecznych oraz podłużnych. Na całym odcinku objętym opracowaniem projektuje się spadek jednostronny o wartości 2% w kierunku zachodniej krawędzi jezdni.

Wody opadowe z pasa drogowego zostaną odprowadzone poprzez projektowany jednostronny spadek poprzeczny w kierunku zachodniej krawędzi jezdni. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 §19.1. ścieki deszczowe z określonych zlewni tj. droga gminna klasy D nie wymagają podczyszczenia.

7.9. Informacja dotycząca mas ziemnych

Grunty pochodzące z wykopów odpowiadające gruntom przydatnym bez zastrzeżeń do budowy nasypów wg PN-02205 należy ponownie wykorzystać do budowy nasypów zagęszczając warstwowo. Nadmiar mas ziemnych z korytowania pod nawierzchnie drogową zostanie wywieziona poza plac budowy i zutylizowana.

7.10. Oddziaływania obiektu

Zakres oddziaływania projektowanego obiektu mieści się w granicach pasa drogowego, przewidywany rodzaj uciążliwości to hałas, drgania związane z ruchem drogowym.

Projektowana inwestycja nie wpłynie na pogorszenie stanu środowiska

8. Inne konieczne dane wynikające ze specyfiki, charakteru oraz stopnia skomplikowania obiektu budowlanego lub robót budowlanych.

8.1. Uwagi projektanta

Zagadnienia p.poż.

Geometria drogi zapewni dojazd wozu bojowego do obiektów zlokalizowanych na działkach przydrożnych.

Tereny o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa.

Przedmiotowa inwestycja i przyległe parcele nie leżą w terenie o charakterze zastrzeżonym, o którym mowa w aktualnie obowiązującym prawie geodezyjno-kartograficznym.

Rozpoczęcie robót budowlanych

Roboty budowlane można rozpocząć jedynie po uzyskaniu odpowiednich decyzji administracyjnych tj. zgłoszenie robót budowlanych lub pozwolenie na budowę zgodnie z obowiązującymi przepisami Prawa Budowlanego i KPA

Zgodnie z Art. 20. Punkt 2, Dz. U. 1994 Nr 89 poz. 414 USTAWA z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, Projektant ma obowiązek zapewnić sprawdzenie projektu architektoniczno budowlanego pod kątem zgodności z przepisami, w tym techniczno budowlanymi, przez osobę posiadającą uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w odpowiedniej specjalności lub rzeczoznawcę budowlanego. Zgodnie z powyższym posiadający tytuł rzeczoznawcy budowlanego dr inż. Krzysztof Michalik dokonał sprawdzenia projektów branży drogowej załączonej w dalszej części niniejszego projektu.

PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

mgr inż. arch. Bogdan Ślusarczyk