

OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU.

do projektu rozwiązania układu komunikacyjnego w rejonie szkoły **WOLA TACZOWSKA** – Etap I, Gmina Zakrzew, powiat radomski, województwo mazowieckie (dz. nr ew. gruntu 79/2, 80/2, 80/5, 80/7, 134, 143, 162/1, 163/3, 163/5, 164).

1. Podstawa opracowania.

- aktualna na maj 2014 roku mapa sytuacyjno - wysokościowa w skali 1 : 1000
- Dziennik Ustaw RP nr 43 z dn. 1999.05.14.
- Wytyczne Projektowania Dróg - część 3 - W-wa GDDP 1995
- Katalog powtarzalnych elementów drogowych - Transprojekt W-wa 1992
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych - W-wa IBDM 1995
- Uzgodnienie projektu przebudowy DP 3507W z PZDP w Radomiu, znak: PZD.II.446.2.32.2014
- Opinia ZUDP nr GKN.6630.650.2014 uzgodnienia w ZUDP w Starostwie Powiatowym w Radomiu
- Warunki techniczne PGE, znak: RP/MD/1144/2014
- inwentaryzacja, pomiary uzupełniające i niwelacja pasa drogowego w terenie.

2. Lokalizacja.

Rozwiązanie układu komunikacyjnego w rejonie szkoły Wola Taczowska – I Etap obejmuje przebudowywany odcinek drogi powiatowej nr 3507W Taczówek – Taczów – Milejowice km 3+185,00 – 3+457,39, który przebiega przez tereny o zabudowie gospodarczej i mieszkaniowej niskiej, rozproszonej miejscowości Wola Taczowska, teren szkoły i kościoła, tereny niezabudowane - łąki, po istniejącym śladzie drogi o nawierzchni z BA.

W etapie I-szym projektuje się również odcinek drogi wewnętrznej (N1-N3*), który przebiega w kierunku północnym od skrzyżowania z DP 3507W w km 3+309,00 po istniejącym śladzie drogi gruntowej wzmocnionej żużlem paleniskowym oraz nowym śladem przez łąki (odcinek km 0+071,00 – 0+120,00).

Rozwiązanie układu komunikacyjnego w rejonie szkoły Wola Taczowska zlokalizowane jest na działkach o nr ew. gruntu 79/2, 80/2, 80/4, 80/5, 80/7, 134, 143, 162/1, 163/3, 163/5, 164.

Układ komunikacyjny I Etap pokazano na planie orientacyjnym w skali 1 : 10 000.

3. Zakres opracowania.

Niniejsze pracowanie obejmuje część drogową i elektryczną. W projekcie ujęto:

Część drogową:

- wzmocnienie nawierzchni jezdni DP,
- wykonanie poszerzeń istniejącej jezdni DP,
- wykonanie nawierzchni poboczy,
- przebudowę zjazdów indywidualnych,
- budowę chodnika,
- przebudowę nawierzchni zatok postojowych przy szkole i kościele,
- wykonanie włączeń dróg wewnętrznych do DP,
- wykonanie nawierzchni jezdni drogi wewnętrznej,
- niezbędne roboty ziemne do profilowania i pogłębiania odcinka rowu przydrożnego,
- wykonanie odcinka rowu krytego wraz ze studniami rewizyjnymi i łapaczowymi,
- wykonanie wpustów deszczowych wraz z przykanalikami,
- wykonanie słupów oświetleniowych,
- organizację ruchu dla przebudowywanego odcinka drogi,

Część elektryczna:

- budowa oświetlenia ulicznego

4. Warunki gruntowo - wodne.

Warunki gruntowo wodne określono na podstawie wywiadu przeprowadzonego w terenie oraz oceny wizualnej terenu przyległego do drogi. Na tej podstawie stwierdzono w podłożu grunty piaszczysto – gliniaste i gliniaste. Poziom wody gruntowej stwierdzono na podstawie poziomu wody w studniach i rowach istniejących w pobliżu drogi - na głębokości poniżej 1.10m od poziomu terenu. Grunty zalegające w podłożu zaliczono do grupy nośności G_3 .

Warunki gruntowe ze względu na stopień ich skomplikowania zakwalifikowano jako proste – grunty jednorodne genetycznie i litologicznie, zalegające poziomo, zwierciadło wody poniżej posadowienia konstrukcji jezdni.

Wobec powyższego przedmiotowy obiekt budowlany zaliczono do pierwszej kategorii geotechnicznej.

5. Stan istniejący z opisem projektowanych zmian.

Zabudowę obrzeżną projektowanego układu komunikacyjnego stanowią tereny zabudowane z zabudową niską mieszkaniową i gospodarczą rozproszoną m. Wola Taczowska, teren szkoły i kościoła oraz tereny niezabudowane - łąki. Nawierzchnię drogi stanowi nawierzchnia z betonu asfaltowego szer. 5,00m – jezdnia DP oraz nawierzchni gruntowa wzmocniona i gruntowa – jezdnia drogi wewnętrznej.

Nawierzchnię zatoki postojowej przy szkole stanowi nawierzchni z kostki brukowej betonowej, nawierzchnie zatoki przy kościele – nawierzchni gruntowa wzmocniona żużlem paleniskowym.

W pasie drogi prowadzone są następujące rodzaje uzbrojenia podziemnego:

- sieć wodociągowa
- kablowa sieć energetyczna
- napowietrzna sieć energetyczna

Wymienione urządzenia infrastruktury podziemnej nie kolidują z projektowaną przebudową drogi w związku z tym nie zachodzi konieczność przebudowy bądź przełożenia w/w urządzeń.

Po istniejącej nawierzchni drogi odbywa się ruch osobowych i dostawczych pojazdów indywidualnych, ruch pojazdów rolniczych i pojazdów obsługujących urządzenia istniejącej infrastruktury technicznej.

Szczegółowy przebieg, lokalizację i rodzaje uzbrojenia, pokazano na planie sytuacyjnym ulicy i zaznaczono odpowiednimi kolorami.

Zakres zmian obejmuje:

- wzmocnienie nawierzchni jezdni DP,
- wykonanie poszerzeń istniejącej jezdni DP,
- wykonanie nawierzchni poboczy,
- przebudowę zjazdów indywidualnych,
- budowę chodnika,
- przebudowę nawierzchni zatok postojowych przy szkole i kościele,
- wykonanie włączeń dróg wewnętrznych do DP,
- wykonanie nawierzchni jezdni drogi wewnętrznej,
- niezbędne roboty ziemne do profilowania i pogłębiania odcinka rowu przydrożnego,
- wykonanie odcinka rowu krytego wraz ze studniami rewizyjnymi i łapaczowymi,
- wykonanie wpustów deszczowych wraz z przykanalikami,
- wykonanie słupów oświetleniowych,
- organizację ruchu dla przebudowywanego odcinka drogi,
- budowę oświetlenia ulicznego

6. Gospodarka zielenią.

Opracowanie nie przewiduje projektu zieleni. Istniejący pas drogowy oraz infrastruktura występująca w pasie drogi jest dominującą częścią zagospodarowania terenu.

7. Stan projektowany.

Droga powiatowa 3507W - odcinek W1-W5: km 3+185,00 - 3+457,39:

Projektuje się drogę jednopasową, dwukierunkową dla prędkości projektowej 50km/h o parametrach:
- jezdnia 5,50m, z daszkowym spadkiem poprzecznym, odcinkiem przyległego chodnika szer. 2,00m, zatokami postojowymi w rejonie szkoły i kościoła, poboczami obustronnymi szer. 1,00m.

Oś drogi stanowi linia łamana. Punkty charakterystyczne osi trasy określono współrzędnymi geodezyjnymi od W_1 do W_5 zorientowanymi w układzie poligonizacji państwowej, co przedstawiono i opisano na planie sytuacyjnym - rys. nr 1 i przedstawiono w tabeli współrzędnych punktów głównych. Wartości charakterystyczne dla tyczenia osi ulicy opisano na planie sytuacyjnym i przedstawiono w obliczeniach charakterystyki trasy.

Całkowita długość przebudowywanej drogi powiatowej wynosi $L=272,39m$.

Dla oświetlenia drogi powiatowej projektuje się ustawienie słupów betonowych typu ŻN10 i wirowanych typu E-10,5. Na słupach zamontować oprawy LED na wysięgnikach rurowych. Zasilanie oświetlenia z istniejącej linii napowietrznej NN ze słupa nr 5 linią napowietrzną izolowaną kablem AsXSn 2x25. Lokalizację słupów pokazano na planie zagospodarowania.

Droga wewnętrzna - odcinek N1-N3*: km 0+000,00 - 0+120,00:

Projektuje się drogę jednopasową, dwukierunkową dla prędkości projektowej 50km/h o parametrach: - jezdnia 5,00m, z jednostronnym spadkiem poprzecznym, odcinkiem ścieku przykrawędziowego, pobocznymi obustronnymi szer. 0,50-0,75m.

W km 0+112,00 – 0+192,20 projektuje się rów trapezowy przydrożny w celu odprowadzenia wód do rowu istniejącego.

Oś drogi stanowi linia łamana z wyokrągleniami załamań powyżej 1,5g łukami poziomymi od $R=250,00m$ do $R=1000,00m$. Punkty charakterystyczne osi trasy określono współrzędnymi geodezyjnymi od N_1 do N_3 , zorientowanymi w układzie poligonizacji państwowej, co przedstawiono i opisano na planie sytuacyjnym - rys. nr 1 i przedstawiono w tabeli współrzędnych punktów głównych. Wartości charakterystyczne dla tyczenia osi drogi opisano na planie sytuacyjnym i przedstawiono w obliczeniach charakterystyki trasy.

Całkowita długość budowanej drogi wewnętrznej wynosi $L=120,00m$.

8. Zestawienie powierzchni.

– Jezdnia	2157,52m ²
– Pobocza	487,00m ²
– Zjazdy	259,50m ²
– Chodnik	361,00m ²
– Zatoki postojowe	524,00m ²

9. Dane informujące o terenie – odnośnie wpisu do rejestru zabytków.

Działki, na których projektowana jest przedmiotowy układ komunikacyjny (79/2, 80/2, 80/5, 80/7, 134, 143, 162/1, 163/3, 163/5, 164) nie są wpisane do rejestru zabytków oraz nie podlegają ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

10. Dane określające wpływ eksploatacji górniczej.

Działki, na których projektowana jest przedmiotowy układ komunikacyjny (79/2, 80/2, 80/5, 80/7, 134, 143, 162/1, 163/3, 163/5, 164) nie znajdują się na terenie eksploatacji górniczej.

11. Informacje i dane odnośnie wpływu inwestycji na środowisko

Rozwiązania chroniące środowisko i przewidywane oddziaływanie na środowisko.

W najbliższym otoczeniu układu komunikacyjnego klimat niskoakustyczny, zanieczyszczenia powietrza i wód determinowane są i będą znikomym ruchem kołowym. Emitowane przez poruszające się jezdnią pojazdy zanieczyszczenia gazowe to: SO_2 , NO_2 , CO, Pb, ponadto pył. W spływach powierzchniowych występować będą zawiesiny ogólne, ChZT, substancje olejowe, ołów, chlorki, węglowodory aromatyczne (WWA).

Duży wpływ na wielkość emisji i rozkład stężeń zanieczyszczeń ma przede wszystkim wielkość i struktura ruchu, a ponadto stan techniczny pojazdów, rodzaj stosowanego paliwa, budowa silnika, na które zarządzający ulicą nie ma wpływu. Parametry te nie zależą od rozwiązań obecnie podejmowanych w ramach budowy zjazdu.

W trakcie wykonywanych prac budowlanych będą powstawać odpady zaliczane do grupy 17 – odpady z budowy, remontu i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych). Wśród nich należy wymienić:

- odpady materiałów i elementów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (kod 1701), w tym: odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów nawierzchni drogowej, przepustów (kod 17 01 01), odpady z remontów i przebudowy dróg (kod 17 01 81),
- odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych (kod 17 02) w tym drewno nasączone związkami konserwującymi i impregnującymi (kod 17 02 04) oraz szkło (kod 17 02 02)
- odpady asfaltów, smół i produktów smołowych (kod 17 03) w tym asfalt inny nie wymieniony w 17 03 01 z rozbiórki nawierzchni bitumicznej na drogach i obiektach (kod 17 03 02),
- odpady i złomy metaliczne oraz stopów metali (kod 17 04),
- gleba i ziemia, w tym gleba i ziemia z terenów zanieczyszczonych oraz urobek z pogłębiania (17 05), określone jako gleba i ziemia, w tym kamienie, inne nie wymienione w 17 05 03 (kod 17 05 04),

Odpady wymienione powyżej nie są zaliczane do odpadów niebezpiecznych z wyjątkiem odpadów z grupy 17 02 04 i nie stanowią istotnego zagrożenia dla środowiska naturalnego. Powinny one być jednak właściwie gromadzone i usuwane przez jednostki posiadające stosowne uprawnienia.

Ponadto powstawać będą odpady związane z funkcjonowaniem zaplecza budowy. Będą to:

- zużyte oleje, akumulatory, które są zaliczane do odpadów niebezpiecznych,
- zużyte części maszyn,
- różnego rodzaju opakowania,
- odpady komunalne.

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady ministrów w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko – realizacja przedmiotowego zadania nie wywoła zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników

Opracował: