

## **OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU** **ZAGOSPODAROWANIA TERENU**

### **1. PRZEDMIOT ZAMIERZANIA BUDOWLANEGO**

Dokumentacja projektowa została opracowana w związku z planowaną inwestycją: **„Rozbudowa i przebudowa drogi gminnej nr 102875B Dreństwo – Wólka Karwowska”**.

Opracowaniem projektowym objęto odcinek drogi gminnej o długości niespełna 1,0 km. Teren wykorzystany pod budowę - o łącznej powierzchni około 0,40ha - stanowią nieruchomości będące własnością Gminy Bargłów Kościelny oraz części działek prywatnych przewidziane do podziału na potrzeby poszerzenia pasa drogowego.

### **2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU**

Droga gminna, stanowiąca przedmiot dokumentacji projektowej, zalicza się do klasy technicznej „L” - lokalna. Długość drogi objętej opracowaniem wynosi łącznie 977,10m.

Projektowany odcinek trasy przebiega w większości przez tereny rolnicze oraz częściowo przez teren zabudowy siedliskowej. Na drodze nie ma w chwili obecnej zastosowanego oznakowania pionowego oraz innych elementów bezpieczeństwa ruchu. Droga w obszarze opracowania posiadają obecnie nawierzchnię żwirową bądź gruntową o zmiennej szerokości 3,40 ÷ 4,70m. W nawierzchni występują duże nierówności, zapadnięcia i wyboje spowodowane wieloletnim okresem użytkowania oraz brakiem odpowiedniej nośności podłoża.

W konstrukcji drogi występują nienormatywne łuki pionowe i poziome. Konieczna jest korekta parametrów geometrycznych w celu poprawy bezpieczeństwa użytkowników ruchu, zapewnienia lepszego komfortu i płynności jazdy, a także w celu zagwarantowania właściwego odwodnienia.

Odwodnienie jezdni w chwili obecnej odbywa się metodą powierzchniowego spływu wód opadowych i roztopowych zgodnie z naturalnym ukształtowaniem terenu. Wody spływają na pobocza i skarpy skąd następnie trafiają do rowów melioracyjnych oraz zbieraczy drenarskich zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie drogi, lub są rozsączone bezpośrednio do gruntu. Występujące nierówności nawierzchni sprzyjają powstawaniu miejscowych zastoisk wody oraz kałuż w okresie opadów, co z kolei przekłada się na jeszcze szybsze niszczenie i degradację jezdni.

W ciągu projektowanej drogi występują przejścia poprzeczne sieci melioracji szczegółowych w postaci przepustów, studni oraz zbieraczy.

Na odcinku drogi będącym przedmiotem opracowania, pod jezdnią główną występują istniejące przepusty z rur betonowych o średnicach  $\varnothing 400\text{mm}$  ÷  $\varnothing 900\text{mm}$ . Z uwagi na zły stan techniczny zaprojektowano rozbiórkę przepustów średnicy  $\varnothing 400\text{mm}$  i odbudowę nowych przepustów w tej samej lokalizacji. Łączna długość przepustów betonowych przeznaczonych do rozbiórki wynosi 14,0 mb.

### 3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

#### a) urządzenia budowlane związane z obiektem budowlanym,

Jako urządzenia budowlane występujące w obszarze opracowania zalicza się przepusty pod drogą główną.

Istniejący przepust  $\varnothing$  900 mm zlokalizowany na rowie melioracyjnym w km 0+420,00 (działka nr 342) jest w dobrym stanie technicznym i nie będzie podlegać przebudowie w ramach niniejszej inwestycji. Pozostałe przepusty drogowe zostaną przebudowane na nowe. Wykonane zostaną z rur karbowanych PEHD  $\varnothing$ 400 mm klasy SN8, oraz wyposażone w prefabrykowane ścianki czołowe dostosowane do średnicy rur.

Przebudowa przepustów nie wpłynie na zmianę istniejących stosunków wodnych na gruncie.

Lokalizacja i parametry projektowanych przepustów drogowych:

- km rob. 0+062,00 - przepust  $\varnothing$  400 mm, długości 8,00m;
- km rob. 0+300,00 - przepust  $\varnothing$  400 mm, długości 8,50m;
- km rob. 0+546,00 - przepust  $\varnothing$  400 mm, długości 8,00m;
- km rob. 0+160,50 - przepust  $\varnothing$  400 mm, długości 8,00m.

#### b) sposób odprowadzania lub oczyszczania ścieków,

Wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą metodą powierzchniowego spływu na pobocza i skarpy drogowe, oraz do przydrożnych rowów odwadniających. Ścieki drogowe zostaną wstępnie podczyszczone na obszarach trawiastych a następnie odparowane lub rozsączone do gruntu. Zgodnie z obowiązującymi przepisami, wody pochodzące z terenu inwestycji mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez dodatkowego oczyszczania.

#### c) układ komunikacyjny,

Przebieg osi projektowanej drogi w większości pokrywa się z przebiegiem istniejącej jezdni gruntowej. Ze względu na zbyt małą szerokość istniejącego korpusu drogowego wykonano podziały gruntu celem poszerzenia pasa drogowego.

Na obszarze przebiegającym przez tereny rolnicze zaprojektowano drogę o przekroju szlakurowym z jezdnią o szerokości 4,00 m. Wzdłuż jezdni zostaną wykonane obustronne pobocza szerokości od 0,75 do 1,00 m oraz wyprofilowane odcinki rowów drogowych na potrzeby odwodnienia jezdni.

Nawierzchnia jezdni zostanie wykonana dwuwarstwowo, z mieszanki mineralno-asfaltowej.

W ramach inwestycji zaprojektowano pozostawienie wszystkich istniejących powiązań w formie skrzyżowań i zjazdów indywidualnych z projektowanej drogi publicznej.

#### d) sposób dostępu do drogi publicznej,

Nie dotyczy.

#### e) parametry techniczne sieci i urządzeń uzbrojenia terenu,

Wzdłuż projektowanego odcinka drogowego występuje sieć telekomunikacyjna jako linia kablowa doziemna. Część istniejących kabli zlokalizowana jest bezpośrednio w drodze, pod istniejącą nawierzchnią żwirową. W związku z projektowaną zmianą szerokości i przebiegu

rozpatrywanej drogi zachodzi konieczność przebudowy kabli telekomunikacyjnych poza nawierzchnię utwardzoną jezdni. Projektowana jest przebudowa sieci Orange na długości 499,0m

*f) ukształtowanie terenu i układ zieleni, w zakresie niezbędnym do uzupełnienia części rysunkowej projektu zagospodarowania działki lub terenu;*

Pobocza i skarpy istniejącej drogi gminnej w większości porośnięte są trawą, chwastami polnymi oraz krzakami.

W obszarze pasa drogowego nie stwierdzono występowania drzew kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu. Realizacja inwestycji drogowej nie spowoduje więc potrzeby przeprowadzenia wycinki drzew. Wycince podlegać będą wyłącznie zakrzaczenia zlokalizowane w obrębie rowów odwadniających.

#### **4. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI TERENU**

Na terenie planowanej inwestycji występują nawierzchnie i tereny nieutwardzone w niżej wymienionym zakresie:

➤ nawierzchnia jezdni z betonu asfaltowego	- 4 320 m <sup>2</sup>
➤ nawierzchnia zjazdów z betonu asfaltowego	- 210 m <sup>2</sup>
➤ powierzchnia chodników z kostki brukowej	- 0 m <sup>2</sup>
➤ powierzchnia poboczy z mieszanki kruszyw	- 1 620 m <sup>2</sup>
➤ powierzchnia biologicznie czynna	- ok. 4 000 m <sup>2</sup>

#### **5. INFORMACJE I DANE DOTYCZĄCE:**

*a) rodzaju ograniczeń lub zakazów w zagospodarowaniu terenu*

Teren projektowanej inwestycji nie podlega ochronie na podstawie ustaleń MPZP lub decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego.

*b) wpisu do rejestru zabytków lub objęcia ochroną konserwatorską*

Teren projektowanej inwestycji nie jest wpisany do rejestru zabytków. W obszarze oddziaływania inwestycji nie występują obszary lub obiekty zabytkowe podlegające ochronie konserwatorskiej.

*c) wpływu eksploatacji górniczej na teren zamierzenia budowlanego*

Obszar wyznaczony poprzez linie rozgraniczające projektowanej inwestycji nie jest położony w granicach terenu górniczego.

*d) zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników*

Na podstawie rozporządzenia rady ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839); zakres inwestycji nie zawiera się w zapisach § 3 ust. 1 pkt. 62: drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km. W związku z powyższym inwestycja nie jest zaliczana do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Ze względu na charakter terenu, inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na florę i faunę. W przedmiotowym obszarze nie występują chronione gatunki roślin i zwierząt oraz tereny chronione sieci Natura 2000.

Planowana budowa dotyczy obszaru już istniejącej drogi i nie wpłynie negatywnie na zmianę walorów krajobrazu. Teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie nie posiada szczególnego znaczenia architektoniczno-krajobrazowego, ani szczególnych wartości kulturowych. Nie wystąpią też niekorzystne oddziaływania w zakresie wpływu na złoża kopalin, warunki geologiczne i wody podziemne.

Oddziaływania planowanego zamierzenia inwestycyjnego będzie miało wyłącznie charakter lokalny (brak oddziaływania transgranicznego) i zamknie się w granicach terenu objętego wnioskiem o ZRID, do którego inwestor posiadać będzie tytuł prawny.

## **6. DANE DOTYCZĄCE WARUNKÓW OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ**

Nie dotyczy. Projektowana rozbudowa i przebudowa drogi gminnej nie podlega szczególnym wymaganiom pod względem ochrony przeciwpożarowej obiektów budowlanych.

## **7. DANE WYNIKAJĄCE ZE SPECYFIKI, CHARAKTERU I STOPNIA SKOMPLIKOWANIA OBIEKTU BUDOWLANEGO LUB ROBÓT BUDOWLANYCH**

Planowana inwestycja nie wymaga uzyskania decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego. Wszystkie roboty budowlane realizowane będą na podstawie decyzji ZRID zgodnie z Ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

Przedmiotowa droga oraz działki przyległe nie są położone na terenach zamkniętych, o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo Państwa.

Obsługa osób niepełnosprawnych – nie dotyczy.

Inne konieczne dane wynikające ze specyfiki projektowanego obiektu budowlanego nie występują.

## **8. OBSZAR ODDZIAŁYWANIA NA OTOCZENIE**

Planowana do realizacji inwestycja budowlana dotyczy obszaru już istniejącej drogi i nie wpłynie negatywnie na tereny sąsiadujące.

Zakres oddziaływania inwestycji na otoczenie ogranicza się wyłącznie do działek wchodzących w zakres opracowania projektu oraz działek na których wystąpi czasowe zajęcie terenu na czas budowy. Zakres opracowania/oddziaływania oznaczony został na planie sytuacyjnym linią przerywaną koloru fioletowego oraz błękitnego.

Określenie obszaru oddziaływania obiektu wykonano zgodnie z Ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. 2013.687 ze zm.) na podstawie zapisów Art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. g w zw. z art. 11f ust. 2 ustawy.

W związku z realizacją inwestycji, nie wprowadza się ograniczeń w zagospodarowaniu terenu na nieruchomościach bezpośrednio przyległych do projektowanej drogi publicznej.

Projektant:

## **OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU** **ZAGOSPODAROWANIA TERENU**

### **1. PRZEDMIOT ZAMIERZANIA BUDOWLANEGO**

Dokumentacja projektowa została opracowana w związku z planowaną inwestycją: **„Rozbudowa i przebudowa drogi gminnej nr 102875B Dreństwo – Wólka Karwowska”**.

Opracowaniem projektowym objęto odcinek drogi gminnej o długości niespełna 1,0 km. Teren wykorzystany pod budowę - o łącznej powierzchni około 0,40ha - stanowią nieruchomości będące własnością Gminy Bargłów Kościelny oraz części działek prywatnych przewidziane do podziału na potrzeby poszerzenia pasa drogowego.

### **2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU**

Droga gminna, stanowiąca przedmiot dokumentacji projektowej, zalicza się do klasy technicznej „L” - lokalna. Długość drogi objętej opracowaniem wynosi łącznie 977,10m.

Projektowany odcinek trasy przebiega w większości przez tereny rolnicze oraz częściowo przez teren zabudowy siedliskowej. Na drodze nie ma w chwili obecnej zastosowanego oznakowania pionowego oraz innych elementów bezpieczeństwa ruchu. Droga w obszarze opracowania posiadają obecnie nawierzchnię żwirową bądź gruntową o zmiennej szerokości 3,40 ÷ 4,70m. W nawierzchni występują duże nierówności, zapadnięcia i wyboje spowodowane wieloletnim okresem użytkowania oraz brakiem odpowiedniej nośności podłoża.

W konstrukcji drogi występują nienormatywne łuki pionowe i poziome. Konieczna jest korekta parametrów geometrycznych w celu poprawy bezpieczeństwa użytkowników ruchu, zapewnienia lepszego komfortu i płynności jazdy, a także w celu zagwarantowania właściwego odwodnienia.

Odwodnienie jezdni w chwili obecnej odbywa się metodą powierzchniowego spływu wód opadowych i roztopowych zgodnie z naturalnym ukształtowaniem terenu. Wody spływają na pobocza i skarpy skąd następnie trafiają do rowów melioracyjnych oraz zbieraczy drenarskich zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie drogi, lub są rozsączone bezpośrednio do gruntu. Występujące nierówności nawierzchni sprzyjają powstawaniu miejscowych zastoisk wody oraz kałuż w okresie opadów, co z kolei przekłada się na jeszcze szybsze niszczenie i degradację jezdni.

W ciągu projektowanej drogi występują przejścia poprzeczne sieci melioracji szczegółowych w postaci przepustów, studni oraz zbieraczy.

Na odcinku drogi będącym przedmiotem opracowania, pod jezdnią główną występują istniejące przepusty z rur betonowych o średnicach  $\varnothing 400\text{mm}$  ÷  $\varnothing 900\text{mm}$ . Z uwagi na zły stan techniczny zaprojektowano rozbiórkę przepustów średnicy  $\varnothing 400\text{mm}$  i odbudowę nowych przepustów w tej samej lokalizacji. Łączna długość przepustów betonowych przeznaczonych do rozbiórki wynosi 14,0 mb.

### 3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

#### a) urządzenia budowlane związane z obiektem budowlanym,

Jako urządzenia budowlane występujące w obszarze opracowania zalicza się przepusty pod drogą główną.

Istniejący przepust  $\varnothing$  900 mm zlokalizowany na rowie melioracyjnym w km 0+420,00 (działka nr 342) jest w dobrym stanie technicznym i nie będzie podlegać przebudowie w ramach niniejszej inwestycji. Pozostałe przepusty drogowe zostaną przebudowane na nowe. Wykonane zostaną z rur karbowanych PEHD  $\varnothing$ 400 mm klasy SN8, oraz wyposażone w prefabrykowane ścianki czołowe dostosowane do średnicy rur.

Przebudowa przepustów nie wpłynie na zmianę istniejących stosunków wodnych na gruncie.

Lokalizacja i parametry projektowanych przepustów drogowych:

- km rob. 0+062,00 - przepust  $\varnothing$  400 mm, długości 8,00m;
- km rob. 0+300,00 - przepust  $\varnothing$  400 mm, długości 8,50m;
- km rob. 0+546,00 - przepust  $\varnothing$  400 mm, długości 8,00m;
- km rob. 0+160,50 - przepust  $\varnothing$  400 mm, długości 8,00m.

#### b) sposób odprowadzania lub oczyszczania ścieków,

Wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą metodą powierzchniowego spływu na pobocza i skarpy drogowe, oraz do przydrożnych rowów odwadniających. Ścieki drogowe zostaną wstępnie podczyszczone na obszarach trawiastych a następnie odparowane lub rozsączone do gruntu. Zgodnie z obowiązującymi przepisami, wody pochodzące z terenu inwestycji mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez dodatkowego oczyszczania.

#### c) układ komunikacyjny,

Przebieg osi projektowanej drogi w większości pokrywa się z przebiegiem istniejącej jezdni gruntowej. Ze względu na zbyt małą szerokość istniejącego korpusu drogowego wykonano podziały gruntu celem poszerzenia pasa drogowego.

Na obszarze przebiegającym przez tereny rolnicze zaprojektowano drogę o przekroju szlakurowym z jezdnią o szerokości 4,00 m. Wzdłuż jezdni zostaną wykonane obustronne pobocza szerokości od 0,75 do 1,00 m oraz wyprofilowane odcinki rowów drogowych na potrzeby odwodnienia jezdni.

Nawierzchnia jezdni zostanie wykonana dwuwarstwowo, z mieszanki mineralno-asfaltowej.

W ramach inwestycji zaprojektowano pozostawienie wszystkich istniejących powiązań w formie skrzyżowań i zjazdów indywidualnych z projektowanej drogi publicznej.

#### d) sposób dostępu do drogi publicznej,

Nie dotyczy.

#### e) parametry techniczne sieci i urządzeń uzbrojenia terenu,

Wzdłuż projektowanego odcinka drogowego występuje sieć telekomunikacyjna jako linia kablowa doziemna. Część istniejących kabli zlokalizowana jest bezpośrednio w drodze, pod istniejącą nawierzchnią żwirową. W związku z projektowaną zmianą szerokości i przebiegu

rozpatrywanej drogi zachodzi konieczność przebudowy kabli telekomunikacyjnych poza nawierzchnię utwardzoną jezdni. Projektowana jest przebudowa sieci Orange na długości 499,0m

*f) ukształtowanie terenu i układ zieleni, w zakresie niezbędnym do uzupełnienia części rysunkowej projektu zagospodarowania działki lub terenu;*

Pobocza i skarpy istniejącej drogi gminnej w większości porośnięte są trawą, chwastami polnymi oraz krzakami.

W obszarze pasa drogowego nie stwierdzono występowania drzew kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu. Realizacja inwestycji drogowej nie spowoduje więc potrzeby przeprowadzenia wycinki drzew. Wycince podlegać będą wyłącznie zakrzaczenia zlokalizowane w obrębie rowów odwadniających.

#### **4. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI TERENU**

Na terenie planowanej inwestycji występują nawierzchnie i tereny nieutwardzone w niżej wymienionym zakresie:

➤ nawierzchnia jezdni z betonu asfaltowego	- 4 320 m <sup>2</sup>
➤ nawierzchnia zjazdów z betonu asfaltowego	- 210 m <sup>2</sup>
➤ powierzchnia chodników z kostki brukowej	- 0 m <sup>2</sup>
➤ powierzchnia poboczy z mieszanki kruszyw	- 1 620 m <sup>2</sup>
➤ powierzchnia biologicznie czynna	- ok. 4 000 m <sup>2</sup>

#### **5. INFORMACJE I DANE DOTYCZĄCE:**

*a) rodzaju ograniczeń lub zakazów w zagospodarowaniu terenu*

Teren projektowanej inwestycji nie podlega ochronie na podstawie ustaleń MPZP lub decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego.

*b) wpisu do rejestru zabytków lub objęcia ochroną konserwatorską*

Teren projektowanej inwestycji nie jest wpisany do rejestru zabytków. W obszarze oddziaływania inwestycji nie występują obszary lub obiekty zabytkowe podlegające ochronie konserwatorskiej.

*c) wpływu eksploatacji górniczej na teren zamierzenia budowlanego*

Obszar wyznaczony poprzez linie rozgraniczające projektowanej inwestycji nie jest położony w granicach terenu górniczego.

*d) zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników*

Na podstawie rozporządzenia rady ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839); zakres inwestycji nie zawiera się w zapisach § 3 ust. 1 pkt. 62: drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km. W związku z powyższym inwestycja nie jest zaliczana do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Ze względu na charakter terenu, inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na florę i faunę. W przedmiotowym obszarze nie występują chronione gatunki roślin i zwierząt oraz tereny chronione sieci Natura 2000.



Planowana budowa dotyczy obszaru już istniejącej drogi i nie wpłynie negatywnie na zmianę walorów krajobrazu. Teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie nie posiada szczególnego znaczenia architektoniczno-krajobrazowego, ani szczególnych wartości kulturowych. Nie wystąpią też niekorzystne oddziaływania w zakresie wpływu na złoża kopalin, warunki geologiczne i wody podziemne.

Oddziaływania planowanego zamierzenia inwestycyjnego będzie miało wyłącznie charakter lokalny (brak oddziaływania transgranicznego) i zamknie się w granicach terenu objętego wnioskiem o ZRID, do którego inwestor posiadać będzie tytuł prawny.

## **6. DANE DOTYCZĄCE WARUNKÓW OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ**

Nie dotyczy. Projektowana rozbudowa i przebudowa drogi gminnej nie podlega szczególnym wymaganiom pod względem ochrony przeciwpożarowej obiektów budowlanych.

## **7. DANE WYNIKAJĄCE ZE SPECYFIKI, CHARAKTERU I STOPNIA SKOMPLIKOWANIA OBIEKTU BUDOWLANEGO LUB ROBÓT BUDOWLANYCH**

Planowana inwestycja nie wymaga uzyskania decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego. Wszystkie roboty budowlane realizowane będą na podstawie decyzji ZRID zgodnie z Ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

Przedmiotowa droga oraz działki przyległe nie są położone na terenach zamkniętych, o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo Państwa.

Obsługa osób niepełnosprawnych – nie dotyczy.

Inne konieczne dane wynikające ze specyfiki projektowanego obiektu budowlanego nie występują.

## **8. OBSZAR ODDZIAŁYWANIA NA OTOCZENIE**

Planowana do realizacji inwestycja budowlana dotyczy obszaru już istniejącej drogi i nie wpłynie negatywnie na tereny sąsiadujące.

Zakres oddziaływania inwestycji na otoczenie ogranicza się wyłącznie do działek wchodzących w zakres opracowania projektu oraz działek na których wystąpi czasowe zajęcie terenu na czas budowy. Zakres opracowania/oddziaływania oznaczony został na planie sytuacyjnym linią przerywaną koloru fioletowego oraz błękitnego.

Określenie obszaru oddziaływania obiektu wykonano zgodnie z Ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. 2013.687 ze zm.) na podstawie zapisów Art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. g w zw. z art. 11f ust. 2 ustawy.

W związku z realizacją inwestycji, nie wprowadza się ograniczeń w zagospodarowaniu terenu na nieruchomościach bezpośrednio przyległych do projektowanej drogi publicznej.

Projektant:

## **OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU** **ZAGOSPODAROWANIA TERENU**

### **1. PRZEDMIOT ZAMIERZANIA BUDOWLANEGO**

Dokumentacja projektowa została opracowana w związku z planowaną inwestycją: **„Rozbudowa i przebudowa drogi gminnej nr 102875B Dreństwo – Wólka Karwowska”**.

Opracowaniem projektowym objęto odcinek drogi gminnej o długości niespełna 1,0 km. Teren wykorzystany pod budowę - o łącznej powierzchni około 0,40ha - stanowią nieruchomości będące własnością Gminy Bargłów Kościelny oraz części działek prywatnych przewidziane do podziału na potrzeby poszerzenia pasa drogowego.

### **2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU**

Droga gminna, stanowiąca przedmiot dokumentacji projektowej, zalicza się do klasy technicznej „L” - lokalna. Długość drogi objętej opracowaniem wynosi łącznie 977,10m.

Projektowany odcinek trasy przebiega w większości przez tereny rolnicze oraz częściowo przez teren zabudowy siedliskowej. Na drodze nie ma w chwili obecnej zastosowanego oznakowania pionowego oraz innych elementów bezpieczeństwa ruchu. Droga w obszarze opracowania posiadają obecnie nawierzchnię żwirową bądź gruntową o zmiennej szerokości 3,40 ÷ 4,70m. W nawierzchni występują duże nierówności, zapadnięcia i wyboje spowodowane wieloletnim okresem użytkowania oraz brakiem odpowiedniej nośności podłoża.

W konstrukcji drogi występują nienormatywne łuki pionowe i poziome. Konieczna jest korekta parametrów geometrycznych w celu poprawy bezpieczeństwa użytkowników ruchu, zapewnienia lepszego komfortu i płynności jazdy, a także w celu zagwarantowania właściwego odwodnienia.

Odwodnienie jezdni w chwili obecnej odbywa się metodą powierzchniowego spływu wód opadowych i roztopowych zgodnie z naturalnym ukształtowaniem terenu. Wody spływają na pobocza i skarpy skąd następnie trafiają do rowów melioracyjnych oraz zbieraczy drenarskich zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie drogi, lub są rozsączone bezpośrednio do gruntu. Występujące nierówności nawierzchni sprzyjają powstawaniu miejscowych zastoisk wody oraz kałuż w okresie opadów, co z kolei przekłada się na jeszcze szybsze niszczenie i degradację jezdni.

W ciągu projektowanej drogi występują przejścia poprzeczne sieci melioracji szczegółowych w postaci przepustów, studni oraz zbieraczy.

Na odcinku drogi będącym przedmiotem opracowania, pod jezdnią główną występują istniejące przepusty z rur betonowych o średnicach  $\varnothing 400\text{mm}$  ÷  $\varnothing 900\text{mm}$ . Z uwagi na zły stan techniczny zaprojektowano rozbiórkę przepustów średnicy  $\varnothing 400\text{mm}$  i odbudowę nowych przepustów w tej samej lokalizacji. Łączna długość przepustów betonowych przeznaczonych do rozbiórki wynosi 14,0 mb.

### 3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

#### a) urządzenia budowlane związane z obiektem budowlanym,

Jako urządzenia budowlane występujące w obszarze opracowania zalicza się przepusty pod drogą główną.

Istniejący przepust  $\varnothing$  900 mm zlokalizowany na rowie melioracyjnym w km 0+420,00 (działka nr 342) jest w dobrym stanie technicznym i nie będzie podlegać przebudowie w ramach niniejszej inwestycji. Pozostałe przepusty drogowe zostaną przebudowane na nowe. Wykonane zostaną z rur karbowanych PEHD  $\varnothing$ 400 mm klasy SN8, oraz wyposażone w prefabrykowane ścianki czołowe dostosowane do średnicy rur.

Przebudowa przepustów nie wpłynie na zmianę istniejących stosunków wodnych na gruncie.

Lokalizacja i parametry projektowanych przepustów drogowych:

- km rob. 0+062,00 - przepust  $\varnothing$  400 mm, długości 8,00m;
- km rob. 0+300,00 - przepust  $\varnothing$  400 mm, długości 8,50m;
- km rob. 0+546,00 - przepust  $\varnothing$  400 mm, długości 8,00m;
- km rob. 0+160,50 - przepust  $\varnothing$  400 mm, długości 8,00m.

#### b) sposób odprowadzania lub oczyszczania ścieków,

Wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą metodą powierzchniowego spływu na pobocza i skarpy drogowe, oraz do przydrożnych rowów odwadniających. Ścieki drogowe zostaną wstępnie podczyszczone na obszarach trawiastych a następnie odprowadzone lub rozsączone do gruntu. Zgodnie z obowiązującymi przepisami, wody pochodzące z terenu inwestycji mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez dodatkowego oczyszczania.

#### c) układ komunikacyjny,

Przebieg osi projektowanej drogi w większości pokrywa się z przebiegiem istniejącej jezdni gruntowej. Ze względu na zbyt małą szerokość istniejącego korpusu drogowego wykonano podziały gruntu celem poszerzenia pasa drogowego.

Na obszarze przebiegającym przez tereny rolnicze zaprojektowano drogę o przekroju szlakurowym z jezdnią o szerokości 4,00 m. Wzdłuż jezdni zostaną wykonane obustronne pobocza szerokości od 0,75 do 1,00 m oraz wyprofilowane odcinki rowów drogowych na potrzeby odwodnienia jezdni.

Nawierzchnia jezdni zostanie wykonana dwuwarstwowo, z mieszanki mineralno-asfaltowej.

W ramach inwestycji zaprojektowano pozostawienie wszystkich istniejących powiązań w formie skrzyżowań i zjazdów indywidualnych z projektowanej drogi publicznej.

#### d) sposób dostępu do drogi publicznej,

Nie dotyczy.

#### e) parametry techniczne sieci i urządzeń uzbrojenia terenu,

Wzdłuż projektowanego odcinka drogowego występuje sieć telekomunikacyjna jako linia kablowa doziemna. Część istniejących kabli zlokalizowana jest bezpośrednio w drodze, pod istniejącą nawierzchnią żwirową. W związku z projektowaną zmianą szerokości i przebiegu

rozpatrywanej drogi zachodzi konieczność przebudowy kabli telekomunikacyjnych poza nawierzchnię utwardzoną jezdni. Projektowana jest przebudowa sieci Orange na długości 499,0m

*f) ukształtowanie terenu i układ zieleni, w zakresie niezbędnym do uzupełnienia części rysunkowej projektu zagospodarowania działki lub terenu;*

Pobocza i skarpy istniejącej drogi gminnej w większości porośnięte są trawą, chwastami polnymi oraz krzakami.

W obszarze pasa drogowego nie stwierdzono występowania drzew kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu. Realizacja inwestycji drogowej nie spowoduje więc potrzeby przeprowadzenia wycinki drzew. Wycince podlegać będą wyłącznie zakrzaczenia zlokalizowane w obrębie rowów odwadniających.

#### **4. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI TERENU**

Na terenie planowanej inwestycji występują nawierzchnie i tereny nieutwardzone w niżej wymienionym zakresie:

➤ nawierzchnia jezdni z betonu asfaltowego	- 4 320 m <sup>2</sup>
➤ nawierzchnia zjazdów z betonu asfaltowego	- 210 m <sup>2</sup>
➤ powierzchnia chodników z kostki brukowej	- 0 m <sup>2</sup>
➤ powierzchnia poboczy z mieszanki kruszyw	- 1 620 m <sup>2</sup>
➤ powierzchnia biologicznie czynna	- ok. 4 000 m <sup>2</sup>

#### **5. INFORMACJE I DANE DOTYCZĄCE:**

*a) rodzaju ograniczeń lub zakazów w zagospodarowaniu terenu*

Teren projektowanej inwestycji nie podlega ochronie na podstawie ustaleń MPZP lub decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego.

*b) wpisu do rejestru zabytków lub objęcia ochroną konserwatorską*

Teren projektowanej inwestycji nie jest wpisany do rejestru zabytków. W obszarze oddziaływania inwestycji nie występują obszary lub obiekty zabytkowe podlegające ochronie konserwatorskiej.

*c) wpływu eksploatacji górniczej na teren zamierzenia budowlanego*

Obszar wyznaczony poprzez linie rozgraniczające projektowanej inwestycji nie jest położony w granicach terenu górniczego.

*d) zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników*

Na podstawie rozporządzenia rady ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839); zakres inwestycji nie zawiera się w zapisach § 3 ust. 1 pkt. 62: drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km. W związku z powyższym inwestycja nie jest zaliczana do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Ze względu na charakter terenu, inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na florę i faunę. W przedmiotowym obszarze nie występują chronione gatunki roślin i zwierząt oraz tereny chronione sieci Natura 2000.

Planowana budowa dotyczy obszaru już istniejącej drogi i nie wpłynie negatywnie na zmianę walorów krajobrazu. Teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie nie posiada szczególnego znaczenia architektoniczno-krajobrazowego, ani szczególnych wartości kulturowych. Nie wystąpią też niekorzystne oddziaływania w zakresie wpływu na złoża kopalin, warunki geologiczne i wody podziemne.

Oddziaływania planowanego zamierzenia inwestycyjnego będzie miało wyłącznie charakter lokalny (brak oddziaływania transgranicznego) i zamknie się w granicach terenu objętego wnioskiem o ZRID, do którego inwestor posiadać będzie tytuł prawny.

## **6. DANE DOTYCZĄCE WARUNKÓW OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ**

Nie dotyczy. Projektowana rozbudowa i przebudowa drogi gminnej nie podlega szczególnym wymaganiom pod względem ochrony przeciwpożarowej obiektów budowlanych.

## **7. DANE WYNIKAJĄCE ZE SPECYFIKI, CHARAKTERU I STOPNIA SKOMPLIKOWANIA OBIEKTU BUDOWLANEGO LUB ROBÓT BUDOWLANYCH**

Planowana inwestycja nie wymaga uzyskania decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego. Wszystkie roboty budowlane realizowane będą na podstawie decyzji ZRID zgodnie z Ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

Przedmiotowa droga oraz działki przyległe nie są położone na terenach zamkniętych, o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo Państwa.

Obsługa osób niepełnosprawnych – nie dotyczy.

Inne konieczne dane wynikające ze specyfiki projektowanego obiektu budowlanego nie występują.

## **8. OBSZAR ODDZIAŁYWANIA NA OTOCZENIE**

Planowana do realizacji inwestycja budowlana dotyczy obszaru już istniejącej drogi i nie wpłynie negatywnie na tereny sąsiadujące.

Zakres oddziaływania inwestycji na otoczenie ogranicza się wyłącznie do działek wchodzących w zakres opracowania projektu oraz działek na których wystąpi czasowe zajęcie terenu na czas budowy. Zakres opracowania/oddziaływania oznaczony został na planie sytuacyjnym linią przerywaną koloru fioletowego oraz błękitnego.

Określenie obszaru oddziaływania obiektu wykonano zgodnie z Ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. 2013.687 ze zm.) na podstawie zapisów Art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. g w zw. z art. 11f ust. 2 ustawy.

W związku z realizacją inwestycji, nie wprowadza się ograniczeń w zagospodarowaniu terenu na nieruchomościach bezpośrednio przyległych do projektowanej drogi publicznej.

Projektant:

## **OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU** **ZAGOSPODAROWANIA TERENU**

### **1. PRZEDMIOT ZAMIERZANIA BUDOWLANEGO**

Dokumentacja projektowa została opracowana w związku z planowaną inwestycją: **„Rozbudowa i przebudowa drogi gminnej nr 102875B Dreństwo – Wólka Karwowska”**.

Opracowaniem projektowym objęto odcinek drogi gminnej o długości niespełna 1,0 km. Teren wykorzystany pod budowę - o łącznej powierzchni około 0,40ha - stanowią nieruchomości będące własnością Gminy Bargłów Kościelny oraz części działek prywatnych przewidziane do podziału na potrzeby poszerzenia pasa drogowego.

### **2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU**

Droga gminna, stanowiąca przedmiot dokumentacji projektowej, zalicza się do klasy technicznej „L” - lokalna. Długość drogi objętej opracowaniem wynosi łącznie 977,10m.

Projektowany odcinek trasy przebiega w większości przez tereny rolnicze oraz częściowo przez teren zabudowy siedliskowej. Na drodze nie ma w chwili obecnej zastosowanego oznakowania pionowego oraz innych elementów bezpieczeństwa ruchu. Droga w obszarze opracowania posiadają obecnie nawierzchnię żwirową bądź gruntową o zmiennej szerokości 3,40 ÷ 4,70m. W nawierzchni występują duże nierówności, zapadnięcia i wyboje spowodowane wieloletnim okresem użytkowania oraz brakiem odpowiedniej nośności podłoża.

W konstrukcji drogi występują nienormatywne łuki pionowe i poziome. Konieczna jest korekta parametrów geometrycznych w celu poprawy bezpieczeństwa użytkowników ruchu, zapewnienia lepszego komfortu i płynności jazdy, a także w celu zagwarantowania właściwego odwodnienia.

Odwodnienie jezdni w chwili obecnej odbywa się metodą powierzchniowego spływu wód opadowych i roztopowych zgodnie z naturalnym ukształtowaniem terenu. Wody spływają na pobocza i skarpy skąd następnie trafiają do rowów melioracyjnych oraz zbieraczy drenarskich zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie drogi, lub są rozsączone bezpośrednio do gruntu. Występujące nierówności nawierzchni sprzyjają powstawaniu miejscowych zastoisk wody oraz kałuż w okresie opadów, co z kolei przekłada się na jeszcze szybsze niszczenie i degradację jezdni.

W ciągu projektowanej drogi występują przejścia poprzeczne sieci melioracji szczegółowych w postaci przepustów, studni oraz zbieraczy.

Na odcinku drogi będącym przedmiotem opracowania, pod jezdnią główną występują istniejące przepusty z rur betonowych o średnicach  $\varnothing 400\text{mm}$  ÷  $\varnothing 900\text{mm}$ . Z uwagi na zły stan techniczny zaprojektowano rozbiórkę przepustów średnicy  $\varnothing 400\text{mm}$  i odbudowę nowych przepustów w tej samej lokalizacji. Łączna długość przepustów betonowych przeznaczonych do rozbiórki wynosi 14,0 mb.



### 3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

#### a) urządzenia budowlane związane z obiektem budowlanym,

Jako urządzenia budowlane występujące w obszarze opracowania zalicza się przepusty pod drogą główną.

Istniejący przepust  $\varnothing$  900 mm zlokalizowany na rowie melioracyjnym w km 0+420,00 (działka nr 342) jest w dobrym stanie technicznym i nie będzie podlegać przebudowie w ramach niniejszej inwestycji. Pozostałe przepusty drogowe zostaną przebudowane na nowe. Wykonane zostaną z rur karbowanych PEHD  $\varnothing$ 400 mm klasy SN8, oraz wyposażone w prefabrykowane ścianki czołowe dostosowane do średnicy rur.

Przebudowa przepustów nie wpłynie na zmianę istniejących stosunków wodnych na gruncie.

Lokalizacja i parametry projektowanych przepustów drogowych:

- km rob. 0+062,00 - przepust  $\varnothing$  400 mm, długości 8,00m;
- km rob. 0+300,00 - przepust  $\varnothing$  400 mm, długości 8,50m;
- km rob. 0+546,00 - przepust  $\varnothing$  400 mm, długości 8,00m;
- km rob. 0+160,50 - przepust  $\varnothing$  400 mm, długości 8,00m.

#### b) sposób odprowadzania lub oczyszczania ścieków,

Wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą metodą powierzchniowego spływu na pobocza i skarpy drogowe, oraz do przydrożnych rowów odwadniających. Ścieki drogowe zostaną wstępnie podczyszczone na obszarach trawiastych a następnie odparowane lub rozsączone do gruntu. Zgodnie z obowiązującymi przepisami, wody pochodzące z terenu inwestycji mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez dodatkowego oczyszczania.

#### c) układ komunikacyjny,

Przebieg osi projektowanej drogi w większości pokrywa się z przebiegiem istniejącej jezdni gruntowej. Ze względu na zbyt małą szerokość istniejącego korpusu drogowego wykonano podziały gruntu celem poszerzenia pasa drogowego.

Na obszarze przebiegającym przez tereny rolnicze zaprojektowano drogę o przekroju szlakurowym z jezdnią o szerokości 4,00 m. Wzdłuż jezdni zostaną wykonane obustronne pobocza szerokości od 0,75 do 1,00 m oraz wyprofilowane odcinki rowów drogowych na potrzeby odwodnienia jezdni.

Nawierzchnia jezdni zostanie wykonana dwuwarstwowo, z mieszanki mineralno-asfaltowej.

W ramach inwestycji zaprojektowano pozostawienie wszystkich istniejących powiązań w formie skrzyżowań i zjazdów indywidualnych z projektowanej drogi publicznej.

#### d) sposób dostępu do drogi publicznej,

Nie dotyczy.

#### e) parametry techniczne sieci i urządzeń uzbrojenia terenu,

Wzdłuż projektowanego odcinka drogowego występuje sieć telekomunikacyjna jako linia kablowa doziemna. Część istniejących kabli zlokalizowana jest bezpośrednio w drodze, pod istniejącą nawierzchnią żwirową. W związku z projektowaną zmianą szerokości i przebiegu

rozpatrywanej drogi zachodzi konieczność przebudowy kabli telekomunikacyjnych poza nawierzchnię utwardzoną jezdni. Projektowana jest przebudowa sieci Orange na długości 499,0m

*f) ukształtowanie terenu i układ zieleni, w zakresie niezbędnym do uzupełnienia części rysunkowej projektu zagospodarowania działki lub terenu;*

Pobocza i skarpy istniejącej drogi gminnej w większości porośnięte są trawą, chwastami polnymi oraz krzakami.

W obszarze pasa drogowego nie stwierdzono występowania drzew kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu. Realizacja inwestycji drogowej nie spowoduje więc potrzeby przeprowadzenia wycinki drzew. Wycince podlegać będą wyłącznie zakrzaczenia zlokalizowane w obrębie rowów odwadniających.

#### **4. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI TERENU**

Na terenie planowanej inwestycji występują nawierzchnie i tereny nieutwardzone w niżej wymienionym zakresie:

➤ nawierzchnia jezdni z betonu asfaltowego	- 4 320 m <sup>2</sup>
➤ nawierzchnia zjazdów z betonu asfaltowego	- 210 m <sup>2</sup>
➤ powierzchnia chodników z kostki brukowej	- 0 m <sup>2</sup>
➤ powierzchnia poboczy z mieszanki kruszyw	- 1 620 m <sup>2</sup>
➤ powierzchnia biologicznie czynna	- ok. 4 000 m <sup>2</sup>

#### **5. INFORMACJE I DANE DOTYCZĄCE:**

*a) rodzaju ograniczeń lub zakazów w zagospodarowaniu terenu*

Teren projektowanej inwestycji nie podlega ochronie na podstawie ustaleń MPZP lub decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego.

*b) wpisu do rejestru zabytków lub objęcia ochroną konserwatorską*

Teren projektowanej inwestycji nie jest wpisany do rejestru zabytków. W obszarze oddziaływania inwestycji nie występują obszary lub obiekty zabytkowe podlegające ochronie konserwatorskiej.

*c) wpływu eksploatacji górniczej na teren zamierzenia budowlanego*

Obszar wyznaczony poprzez linie rozgraniczające projektowanej inwestycji nie jest położony w granicach terenu górniczego.

*d) zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników*

Na podstawie rozporządzenia rady ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839); zakres inwestycji nie zawiera się w zapisach § 3 ust. 1 pkt. 62: drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km. W związku z powyższym inwestycja nie jest zaliczana do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Ze względu na charakter terenu, inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na florę i faunę. W przedmiotowym obszarze nie występują chronione gatunki roślin i zwierząt oraz tereny chronione sieci Natura 2000.

Planowana budowa dotyczy obszaru już istniejącej drogi i nie wpłynie negatywnie na zmianę walorów krajobrazu. Teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie nie posiada szczególnego znaczenia architektoniczno-krajobrazowego, ani szczególnych wartości kulturowych. Nie wystąpią też niekorzystne oddziaływania w zakresie wpływu na złoża kopalin, warunki geologiczne i wody podziemne.

Oddziaływania planowanego zamierzenia inwestycyjnego będzie miało wyłącznie charakter lokalny (brak oddziaływania transgranicznego) i zamknie się w granicach terenu objętego wnioskiem o ZRID, do którego inwestor posiadać będzie tytuł prawny.

## **6. DANE DOTYCZĄCE WARUNKÓW OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ**

Nie dotyczy. Projektowana rozbudowa i przebudowa drogi gminnej nie podlega szczególnym wymaganiom pod względem ochrony przeciwpożarowej obiektów budowlanych.

## **7. DANE WYNIKAJĄCE ZE SPECYFIKI, CHARAKTERU I STOPNIA SKOMPLIKOWANIA OBIEKTU BUDOWLANEGO LUB ROBÓT BUDOWLANYCH**

Planowana inwestycja nie wymaga uzyskania decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego. Wszystkie roboty budowlane realizowane będą na podstawie decyzji ZRID zgodnie z Ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

Przedmiotowa droga oraz działki przyległe nie są położone na terenach zamkniętych, o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo Państwa.

Obsługa osób niepełnosprawnych – nie dotyczy.

Inne konieczne dane wynikające ze specyfiki projektowanego obiektu budowlanego nie występują.

## **8. OBSZAR ODDZIAŁYWANIA NA OTOCZENIE**

Planowana do realizacji inwestycja budowlana dotyczy obszaru już istniejącej drogi i nie wpłynie negatywnie na tereny sąsiadujące.

Zakres oddziaływania inwestycji na otoczenie ogranicza się wyłącznie do działek wchodzących w zakres opracowania projektu oraz działek na których wystąpi czasowe zajęcie terenu na czas budowy. Zakres opracowania/oddziaływania oznaczony został na planie sytuacyjnym linią przerywaną koloru fioletowego oraz błękitnego.

Określenie obszaru oddziaływania obiektu wykonano zgodnie z Ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. 2013.687 ze zm.) na podstawie zapisów Art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. g w zw. z art. 11f ust. 2 ustawy.

W związku z realizacją inwestycji, nie wprowadza się ograniczeń w zagospodarowaniu terenu na nieruchomościach bezpośrednio przyległych do projektowanej drogi publicznej.

Projektant:

## **OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU** **ZAGOSPODAROWANIA TERENU**

### **1. PRZEDMIOT ZAMIERZANIA BUDOWLANEGO**

Dokumentacja projektowa została opracowana w związku z planowaną inwestycją: **„Rozbudowa i przebudowa drogi gminnej nr 102875B Dreństwo – Wólka Karwowska”**.

Opracowaniem projektowym objęto odcinek drogi gminnej o długości niespełna 1,0 km. Teren wykorzystany pod budowę - o łącznej powierzchni około 0,40ha - stanowią nieruchomości będące własnością Gminy Bargłów Kościelny oraz części działek prywatnych przewidziane do podziału na potrzeby poszerzenia pasa drogowego.

### **2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU**

Droga gminna, stanowiąca przedmiot dokumentacji projektowej, zalicza się do klasy technicznej „L” - lokalna. Długość drogi objętej opracowaniem wynosi łącznie 977,10m.

Projektowany odcinek trasy przebiega w większości przez tereny rolnicze oraz częściowo przez teren zabudowy siedliskowej. Na drodze nie ma w chwili obecnej zastosowanego oznakowania pionowego oraz innych elementów bezpieczeństwa ruchu. Droga w obszarze opracowania posiadają obecnie nawierzchnię żwirową bądź gruntową o zmiennej szerokości 3,40 ÷ 4,70m. W nawierzchni występują duże nierówności, zapadnięcia i wyboje spowodowane wieloletnim okresem użytkowania oraz brakiem odpowiedniej nośności podłoża.

W konstrukcji drogi występują nienormatywne łuki pionowe i poziome. Konieczna jest korekta parametrów geometrycznych w celu poprawy bezpieczeństwa użytkowników ruchu, zapewnienia lepszego komfortu i płynności jazdy, a także w celu zagwarantowania właściwego odwodnienia.

Odwodnienie jezdni w chwili obecnej odbywa się metodą powierzchniowego spływu wód opadowych i roztopowych zgodnie z naturalnym ukształtowaniem terenu. Wody spływają na pobocza i skarpy skąd następnie trafiają do rowów melioracyjnych oraz zbieraczy drenarskich zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie drogi, lub są rozsączone bezpośrednio do gruntu. Występujące nierówności nawierzchni sprzyjają powstawaniu miejscowych zastoisk wody oraz kałuż w okresie opadów, co z kolei przekłada się na jeszcze szybsze niszczenie i degradację jezdni.

W ciągu projektowanej drogi występują przejścia poprzeczne sieci melioracji szczegółowych w postaci przepustów, studni oraz zbieraczy.

Na odcinku drogi będącym przedmiotem opracowania, pod jezdnią główną występują istniejące przepusty z rur betonowych o średnicach  $\varnothing 400\text{mm}$  ÷  $\varnothing 900\text{mm}$ . Z uwagi na zły stan techniczny zaprojektowano rozbiórkę przepustów średnicy  $\varnothing 400\text{mm}$  i odbudowę nowych przepustów w tej samej lokalizacji. Łączna długość przepustów betonowych przeznaczonych do rozbiórki wynosi 14,0 mb.

### 3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

#### a) urządzenia budowlane związane z obiektem budowlanym,

Jako urządzenia budowlane występujące w obszarze opracowania zalicza się przepusty pod drogą główną.

Istniejący przepust  $\varnothing$  900 mm zlokalizowany na rowie melioracyjnym w km 0+420,00 (działka nr 342) jest w dobrym stanie technicznym i nie będzie podlegać przebudowie w ramach niniejszej inwestycji. Pozostałe przepusty drogowe zostaną przebudowane na nowe. Wykonane zostaną z rur karbowanych PEHD  $\varnothing$ 400 mm klasy SN8, oraz wyposażone w prefabrykowane ścianki czołowe dostosowane do średnicy rur.

Przebudowa przepustów nie wpłynie na zmianę istniejących stosunków wodnych na gruncie.

Lokalizacja i parametry projektowanych przepustów drogowych:

- km rob. 0+062,00 - przepust  $\varnothing$  400 mm, długości 8,00m;
- km rob. 0+300,00 - przepust  $\varnothing$  400 mm, długości 8,50m;
- km rob. 0+546,00 - przepust  $\varnothing$  400 mm, długości 8,00m;
- km rob. 0+160,50 - przepust  $\varnothing$  400 mm, długości 8,00m.

#### b) sposób odprowadzania lub oczyszczania ścieków,

Wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą metodą powierzchniowego spływu na pobocza i skarpy drogowe, oraz do przydrożnych rowów odwadniających. Ścieki drogowe zostaną wstępnie podczyszczone na obszarach trawiastych a następnie odparowane lub rozsączone do gruntu. Zgodnie z obowiązującymi przepisami, wody pochodzące z terenu inwestycji mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez dodatkowego oczyszczania.

#### c) układ komunikacyjny,

Przebieg osi projektowanej drogi w większości pokrywa się z przebiegiem istniejącej jezdni gruntowej. Ze względu na zbyt małą szerokość istniejącego korpusu drogowego wykonano podziały gruntu celem poszerzenia pasa drogowego.

Na obszarze przebiegającym przez tereny rolnicze zaprojektowano drogę o przekroju szlakurowym z jezdnią o szerokości 4,00 m. Wzdłuż jezdni zostaną wykonane obustronne pobocza szerokości od 0,75 do 1,00 m oraz wyprofilowane odcinki rowów drogowych na potrzeby odwodnienia jezdni.

Nawierzchnia jezdni zostanie wykonana dwuwarstwowo, z mieszanki mineralno-asfaltowej.

W ramach inwestycji zaprojektowano pozostawienie wszystkich istniejących powiązań w formie skrzyżowań i zjazdów indywidualnych z projektowanej drogi publicznej.

#### d) sposób dostępu do drogi publicznej,

Nie dotyczy.

#### e) parametry techniczne sieci i urządzeń uzbrojenia terenu,

Wzdłuż projektowanego odcinka drogowego występuje sieć telekomunikacyjna jako linia kablowa doziemna. Część istniejących kabli zlokalizowana jest bezpośrednio w drodze, pod istniejącą nawierzchnią żwirową. W związku z projektowaną zmianą szerokości i przebiegu

rozpatrywanej drogi zachodzi konieczność przebudowy kabli telekomunikacyjnych poza nawierzchnię utwardzoną jezdni. Projektowana jest przebudowa sieci Orange na długości 499,0m

*f) ukształtowanie terenu i układ zieleni, w zakresie niezbędnym do uzupełnienia części rysunkowej projektu zagospodarowania działki lub terenu;*

Pobocza i skarpy istniejącej drogi gminnej w większości porośnięte są trawą, chwastami polnymi oraz krzakami.

W obszarze pasa drogowego nie stwierdzono występowania drzew kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu. Realizacja inwestycji drogowej nie spowoduje więc potrzeby przeprowadzenia wycinki drzew. Wycince podlegać będą wyłącznie zakrzaczenia zlokalizowane w obrębie rowów odwadniających.

#### **4. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI TERENU**

Na terenie planowanej inwestycji występują nawierzchnie i tereny nieutwardzone w niżej wymienionym zakresie:

➤ nawierzchnia jezdni z betonu asfaltowego	- 4 320 m <sup>2</sup>
➤ nawierzchnia zjazdów z betonu asfaltowego	- 210 m <sup>2</sup>
➤ powierzchnia chodników z kostki brukowej	- 0 m <sup>2</sup>
➤ powierzchnia poboczy z mieszanki kruszyw	- 1 620 m <sup>2</sup>
➤ powierzchnia biologicznie czynna	- ok. 4 000 m <sup>2</sup>

#### **5. INFORMACJE I DANE DOTYCZĄCE:**

*a) rodzaju ograniczeń lub zakazów w zagospodarowaniu terenu*

Teren projektowanej inwestycji nie podlega ochronie na podstawie ustaleń MPZP lub decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego.

*b) wpisu do rejestru zabytków lub objęcia ochroną konserwatorską*

Teren projektowanej inwestycji nie jest wpisany do rejestru zabytków. W obszarze oddziaływania inwestycji nie występują obszary lub obiekty zabytkowe podlegające ochronie konserwatorskiej.

*c) wpływu eksploatacji górniczej na teren zamierzenia budowlanego*

Obszar wyznaczony poprzez linie rozgraniczające projektowanej inwestycji nie jest położony w granicach terenu górniczego.

*d) zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników*

Na podstawie rozporządzenia rady ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839); zakres inwestycji nie zawiera się w zapisach § 3 ust. 1 pkt. 62: drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km. W związku z powyższym inwestycja nie jest zaliczana do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Ze względu na charakter terenu, inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na florę i faunę. W przedmiotowym obszarze nie występują chronione gatunki roślin i zwierząt oraz tereny chronione sieci Natura 2000.

Planowana budowa dotyczy obszaru już istniejącej drogi i nie wpłynie negatywnie na zmianę walorów krajobrazu. Teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie nie posiada szczególnego znaczenia architektoniczno-krajobrazowego, ani szczególnych wartości kulturowych. Nie wystąpią też niekorzystne oddziaływania w zakresie wpływu na złoża kopalin, warunki geologiczne i wody podziemne.

Oddziaływania planowanego zamierzenia inwestycyjnego będzie miało wyłącznie charakter lokalny (brak oddziaływania transgranicznego) i zamknie się w granicach terenu objętego wnioskiem o ZRID, do którego inwestor posiadać będzie tytuł prawny.

## **6. DANE DOTYCZĄCE WARUNKÓW OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ**

Nie dotyczy. Projektowana rozbudowa i przebudowa drogi gminnej nie podlega szczególnym wymaganiom pod względem ochrony przeciwpożarowej obiektów budowlanych.

## **7. DANE WYNIKAJĄCE ZE SPECYFIKI, CHARAKTERU I STOPNIA SKOMPLIKOWANIA OBIEKTU BUDOWLANEGO LUB ROBÓT BUDOWLANYCH**

Planowana inwestycja nie wymaga uzyskania decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego. Wszystkie roboty budowlane realizowane będą na podstawie decyzji ZRID zgodnie z Ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

Przedmiotowa droga oraz działki przyległe nie są położone na terenach zamkniętych, o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo Państwa.

Obsługa osób niepełnosprawnych – nie dotyczy.

Inne konieczne dane wynikające ze specyfiki projektowanego obiektu budowlanego nie występują.

## **8. OBSZAR ODDZIAŁYWANIA NA OTOCZENIE**

Planowana do realizacji inwestycja budowlana dotyczy obszaru już istniejącej drogi i nie wpłynie negatywnie na tereny sąsiadujące.

Zakres oddziaływania inwestycji na otoczenie ogranicza się wyłącznie do działek wchodzących w zakres opracowania projektu oraz działek na których wystąpi czasowe zajęcie terenu na czas budowy. Zakres opracowania/oddziaływania oznaczony został na planie sytuacyjnym linią przerywaną koloru fioletowego oraz błękitnego.

Określenie obszaru oddziaływania obiektu wykonano zgodnie z Ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. 2013.687 ze zm.) na podstawie zapisów Art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. g w zw. z art. 11f ust. 2 ustawy.



W związku z realizacją inwestycji, nie wprowadza się ograniczeń w zagospodarowaniu terenu na nieruchomościach bezpośrednio przyległych do projektowanej drogi publicznej.

Projektant: