

Projekt Zagospodarowania Terenu

CZĘŚĆ OPISOWA

1 OPIS TECHNICZNY.

- 1.1 Podstawa opracowania
- 1.2 Zakres inwestycji
- 1.3 Istniejący stan zagospodarowania terenu.
 - 1.3.1 Lokalizacja.
 - 1.3.2 Opis stanu istniejącego.
 - 1.3.3 Powiązania drogi z innymi drogami publicznymi.
 - 1.3.4 Urządzenia obce.
- 1.4 Projektowane zagospodarowanie terenu.
 - 1.4.1 Geometria trasy.
 - 1.4.2 Przekrój konstrukcyjny drogi.
 - 1.4.3 Odwodnienie.
 - 1.4.4 Przebudowa urządzeń obcych.
 - 1.4.5 Organizacja ruchu drogowego.
- 1.5. Zajęcie terenu.
 - 1.5.1. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania terenu.
 - 1.5.2. Zestawienie działek dla inwestycji.
- 1.6. Dane informujące czy teren inwestycji jest wpisany do rejestru zabytków.
- 1.7. Dane określające wpływ eksploatacji górniczej.
- 1.8. Informacja o przewidywanych zagrożeniach dla środowiska.

2. ZAŁĄCZNIKI

WYPISY Z REJESTRU GRUNTÓW

MAPA DO CELÓW PROJEKTOWYCH

OPINIE I UZGODNIENIA – odrębna teczka

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Nr rys. treść rysunku

- 01. Orientacja.
- 02. Sytuacja. Projekt zagospodarowania. Plansza 1.
- 03. Sytuacja. Projekt zagospodarowania. Plansza 2.
- 04. Sytuacja. Projekt zagospodarowania. Plansza 3.
- 05. Sytuacja. Projekt zagospodarowania. Plansza 4.

1. Opis techniczny

1.1. Podstawa opracowania.

Podstawę opracowania niniejszej dokumentacji stanowią:

- Umowa na zadanie inwestycyjne pn.: „Przebudowa ul. Głównej (DP 2022D) w Smolcu”.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie Dz. U. Nr 43/99 poz. 430.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie Dz. U. Nr 63/2000 poz. 735.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach
- Ustawa „Prawo o ruchu drogowym” Dz. U. 58 z 2003r. poz. 515 z późniejszymi zmianami
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31.07.2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych
- Własne pomiary inwentaryzacyjne
- Obowiązujące normy i przepisy

1.2. Zakres inwestycji.

Niniejsza inwestycja swym zakresem obejmuje przebudowę ul. Głównej w Smolcu biegnącej w ciągu drogi powiatowej nr 2022D. Przebudowę ul. Głównej planuje się na odcinku od skrzyżowania z ul. Ogrodową km 0+098 do skrzyżowania z ul. Wierzbową km 1+072 w miejscowości Smolec.

Zadanie polega na poszerzeniu jezdni ul. Głównej do szerokości 6,00m wraz z wykonaniem nowej konstrukcji nawierzchni, spełniającej parametry dla kategorii ruchu KR2.

W zakres zadania wchodzi również: przebudowa i budowa chodników, poboczy utwardzonych oraz zjazdów na posesje istniejące. Przebudowane również zostaną zatoki autobusowe komunikacji miejskiej.

Dla całości zadania zaprojektowano sprawny system odwodnienia ulicznego w postaci kanalizacji deszczowej, będący uzupełnieniem istniejących odcinków kanalizacji.

Na całość dokumentacji projektowej związanej z inwestycją składają się poszczególne opracowania branżowe:

- | | |
|---|---------------------|
| – Projekt zagospodarowania | AP-7206/339-PZ/2013 |
| – Projekt architektoniczno – budowlany: | |
| Część drogowa z odwodnieniem | AP-7206/339/2013 |

– Inwentaryzacja zieleni istniejącej

AP-7206/324-Z/2012

1.3. Istniejący stan zagospodarowania terenu

1.3.1. Lokalizacja.

Droga będąca przedmiotem opracowania (ul. Główna) położona jest na odcinku objętym projektem w granicach administracyjnych Województwa Dolnośląskiego – Powiat Wrocław. Odcinek obejmuje fragment opisany:

- Województwo: dolnośląskie
- Powiat: Wrocław
- Gmina: Kąty Wrocławskie
- Długość inwestycji : L= 974,00 m
odcinek od skrzyżowania z ul. Ogrodową km 0+098
do skrzyżowania z ul. Wierzbową km 1+072

1.3.2. Opis stanu istniejącego.

Miejscowość Smolec leży w Gminie Kąty Wrocławskie w obrębie Powiatu Wrocławskiego. Ul. Główna w Smolcu przebiega w ciągu drogi powiatowej nr 2022D.

Obecnie ul Główna posiada przekrój poprzeczny drogowo – uliczny, jednojezdniowy. Najbliższe otoczenie jezdni stanowi głównie zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i usługowa.

Nawierzchnia jezdni ul. Głównej wykonana jest z betonu asfaltowego o szerokości około 5m. Obecnie stan techniczny nawierzchni jest zły z licznymi spękaniami i dziurami w jezdni oraz wykruszeniami na krawężniach.

Wzdłuż jezdni ul. Głównej przebiegają gruntowo – żwirowe pobocza oraz chodniki z kostki betonowej. Z drogi występuje wiele zjazdów na posesje prywatne.

Okoliczną zieleń stanowią trawniki, krzewy, drzewa w różnym wieku, nie stwierdzono jednakże żadnych walorów przyrodniczych mogących mieć wpływ na realizację inwestycji. W zakresie inwestycji, w pasie drogowym nie występuje zieleń mogąca kolidować z pracami budowlanymi. Jedynie w rejonie ul. Wierzbowej występują w poboczu ul. Głównej drzewa. Planuje się wycinkę 1 szt. drzewa, które koliduje z projektowanym peronem przystanku autobusowego.

Ul. Główna na analizowanym odcinku jest oświetlona.

Odwodnienie ul. Głównej w chwili obecnej odbywa się w sposób powierzchniowy na tereny przyległe oraz do istniejącej kanalizacji deszczowej. System odwodnienia drogi nie działa prawidłowo i wody opadowe oraz roztopowe spływają z jezdni w sposób niekontrolowany.

1.3.3. Powiązania drogi z innymi drogami publicznymi.

Ulica Główna na odcinku objętym opracowaniem przebiega w ciągu drogi powiatowej nr 2022D oraz posiada połączenia z siecią istniejących dróg obsługujących przyległy teren:

- skrzyżowanie z drogą gminną publiczną nr 107177D – ul. Ogrodową,
- skrzyżowanie z drogą gminną publiczną nr 120606D – ul. Starowiejską,
- skrzyżowanie z drogą wewnętrzną gminną – ul. Różaną,
- skrzyżowanie z drogą wewnętrzną gminną – ul. Dworcową,
- skrzyżowanie z drogą wewnętrzną gminną – ul. Kościelną,
- skrzyżowanie z drogą gminną publiczną nr 107184D – ul. Polną,
- skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 370 – ul. Chłopską,
- skrzyżowanie z drogą wewnętrzną gminną – ul. Lipową,
- skrzyżowanie z drogą wewnętrzną gminną – ul. Parkową,
- skrzyżowanie z drogą wewnętrzną gminną – ul. Wierzbową,
- skrzyżowanie z drogą wewnętrzną gminną – ul. Dębową.

1.3.4. Urządzenia obce.

Teren inwestycji objęty opracowaniem jest uzbrojony w sieci, takie jak:

- podziemna sieć elektroenergetyczna,
- napowietrzna sieć elektroenergetyczna,
- podziemna sieć teletechniczna,
- sieć gazociągowa,
- sieć wodociągowa,
- kanalizacja sanitarna,
- kanalizacja deszczowa.

Wszystkie istniejące sieci uzbrojenia terenu zostały przedstawione na mapie zasadniczej stanowiącej podstawę niniejszego opracowania.

Wymienione powyżej sieci nie kolidują z inwestycją w sposób wymagający przebudowy. Wszystkie skrzynki uliczne oraz studnie zostaną dostosowane wysokościowo do nowych nawierzchni.

1.4. Projektowane zagospodarowanie terenu.

1.4.1. Geometria trasy.

Analizowana ul. Główna w Smolcu posiadać będzie przekrój uliczny 1/2 (jedna jezdnia, 2 pasy ruchu – po jednym w każdym kierunku) z jednostronnymi i dwustronnymi chodnikami wzdłuż jezdni. Projektowana szerokość jezdni to 6,00m. Projektowana konstrukcja jezdni umożliwi przenoszenie obciążeń dla ruchu kategorii KR2 (100 kN/oś).

Wzdłuż jezdni ul. Głównej projektuje się wykonanie chodników, utwardzonych poboczy oraz zjazdów na posesje o nawierzchni z kostki betonowej w różnej kolorystyce rozróżniającej funkcje poszczególnych nawierzchni.

Projektuje się wykonanie zatoki autobusowej o nawierzchni z kostki kamiennej granitowej lub w przypadku braku miejsca zostały wyznaczone miejsca zatrzymania na jezdni ul. Głównej w postaci malowania poziomego.

Parametry projektowanych elementów geometrii i konstrukcji ustalono na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie Dz. U. Nr 43/99 poz. 430, przy założeniu projektu drogi:

Parametry techniczne ul. Głównej:

- Klasa drogi: L 1/2
- Obciążenie (kategoria ruchu): 100 kN (KR-2)
- Prędkość projektowa drogi: 40 km/h
- Prędkość miarodajna drogi: 50 km/h
- Szerokość jezdni: 2x 3,00 m
- Szerokość chodnika: 1,50 m – 2,00m (lokalnie min. 1,25m – max 4,90m)
- Szerokość poboczy utwardzonych: 1,50 m – 2,00m (lokalnie min. 1,25m – max 3,00m)
- Szerokość pasów zieleni: 1,50 m – 2,00m

Oś w planie : proste, krzywe przejściowe, łuki poziome.

Geometrię główną ul. Głównej opisują następujące współrzędne wierzchołkowe:

Współrzędne projektowanego układu drogowego:

W1	X = 6421402.40	Y = 5660195.36
W2	X = 6421439.77	Y = 5660230.84
W3	X = 6421521.06	Y = 5660272.06
W4	X = 6421605.45	Y = 5660356.62
W5	X = 6421693.50	Y = 5660368.49
W6	X = 6421759.84	Y = 5660390.45
W7	X = 6421810.76	Y = 5660445.06
W8	X = 6421819.08	Y = 5660453.15
W9	X = 6421766.16	Y = 5660496.16
W10	X = 6421787.82	Y = 5660609.48
W11	X = 6421708.07	Y = 5660677.04
W12	X = 6421678.59	Y = 5660752.70
W13	X = 6421628.11	Y = 5660793.56
W14	X = 6421583.56	Y = 5660846.03

Max. łuk poziomy R= 300 m

Min. łuk poziomy R= 30 m

Niweleta ul. Głównej.

W ramach przebudowy ul. Głównej projektowana niweleta została poprowadzona w dostosowaniu do rzędnych istniejących. Zaprojektowano profil podłużny w osi istniejącej ul. Głównej z zachowaniem wymaganej płynności i z zachowaniem wymaganych parametrów. Projektowana niweleta nie zakłóca całego przebiegu ul. Głównej.

Poniżej zestawiono maksymalne i minimalne zastosowane parametry geometrii pionowej dla ul. Głównej w profilu podłużnym:

Max. spadek podłużny $i = 2,4\%$
Min. spadek podłużny $i = 0,5\%$

Max. łuk pionowy wklęsły $R = 8000$ m
Min. łuk pionowy wklęsły $R = 4000$ m

Max. łuk pionowy wypukły $R = 4500$ m
Min. łuk pionowy wypukły $R = 3500$ m

1.4.2. Przekrój konstrukcyjny drogi.

Projektowana konstrukcja nawierzchni ul. Głównej została przyjęta zgodnie z wytycznymi zawartymi w *Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43, poz. 430). Załącznik nr 5 Projektowanie konstrukcji nawierzchni dróg*, oraz dostosowana do istniejących warunków gruntowo – wodnych, w celu prawidłowego posadowienia konstrukcji na istniejącym podłożu.

Projektowane konstrukcje zostały odpowiednio dostosowane do istniejących warunków terenowych a także założonej kategorii ruchu KR2.

Niniejszy projekt przewiduje na całym odcinku przebudowy ul. Głównej nową i jednolitą konstrukcję drogową. Konstrukcję projektowaną obliczono metodą CBR przy założeniu kategorii ruchu KR2.

Pod konstrukcją należy wykonać stabilizację istniejącego podłoża metodą głębokiego recyklingu w technologii MC. Pozwoli to ujednolicić warunki posadowienia konstrukcji, ujednolicić sztywność podłoża co ma bezpośrednie przełożenie na jednolitą pracę konstrukcji na każdym odcinku drogi w okresie eksploatacji.

Szczegółowo warstwy poszczególnych konstrukcji przedstawiono na przekrojach konstrukcyjnych oraz opisano w projekcie Architektoniczno – Budowlanym.

W projekcie przyjęto następujące konstrukcje nawierzchni:

1. KONSTRUKCJA JEZDNI UL. GŁÓWNEJ KR2

4 cm „nawierzchnia cicha” warstwa ścieralna AC 8 S 50/70
z modyfikacją asfaltu dodatkiem miazgi gumowego
- skropienie międzywarstwowe C 60 B4 ZM w ilości 0,3 kg/m²
8 cm warstwa wiążąca AC 16 W 50/70
26 cm podbudowa górna z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie #0/63mm
25 cm stabilizacja podłoża do G1 metodą recyklingu w technologii MC
Σ 63 cm

2. KONSTRUKCJA CHODNIKA

6 cm kostka betonowa wibroprasowana kolor żółty
4 cm podsypka cementowo – piaskowa 1:4
15 cm podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie #0/31,5mm
Σ 25 cm

3. KONSTRUKCJA POBOCZA UTWARDZONEGO

6 cm kostka betonowa wibroprasowana kolor szary
4 cm podsypka cementowo – piaskowa 1:4
15 cm podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie #0/31,5mm
Σ 25 cm

4. KONSTRUKCJA ZJAZDU

8 cm kostka betonowa wibroprasowana kolor szary
4 cm podsypka cementowo – piaskowa 1:4
20 cm podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie #0/31,5mm
Σ 32 cm

5. KONSTRUKCJA ZATOKI AUTOBUSOWEJ

18 cm kostka granitowa z rozbiórki
4 cm podsypka cementowo – piaskowa 1:4
25 cm podbudowa z betonu C30/37
zbrojona przeciwskurczowo siatką stalową A-II Ø8mm #100/100mm
- folia PE 0,8 mm
25 cm stabilizacja podłoża do G1 metodą recyklingu w technologii MC
Σ 72 cm

1.4.3. Odwodnienie.

Dla całej inwestycji przebudowy ul. Głównej zaprojektowany został sprawny system odwodnienia w postaci kanalizacji deszczowej.

Odbiornikami wód z projektowanej kanalizacji deszczowej na odcinku od ul. Ogrodowej do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 370 będą istniejące kanalizacje deszczowe.

Odbiornikiem wód z projektowanej kanalizacji na odcinku od skrzyżowania z DW370 do skrzyżowania z ul. Wierzbową będzie rów przydrożny drogi powiatowej nr 2022D.

Na wykonanie wylotu kanalizacji oraz odprowadzenie wód do rowu uzyskano Pozwolenie Wodnoprawne – Decyzja nr WSR-E.6341.66.2013.BK z dnia 17.07.2013 r.

Pas drogowy ul. Głównej, z uwagi na zastosowanie przekroju ulicznego (jezdni w krawężnikach), zostanie odwodniony przy pomocy projektowanej kanalizacji deszczowej.

Jako rury przewodowe projektowanej kanalizacji deszczowej zastosowano rury lite PVC SDR34, SN8. Studnie kanalizacyjne zaprojektowano z kręgów żelbetowych łączonych na uszczelki ze zwężkami, natomiast studzienki wpustów z rur PVC grubościennych z nasadą wpustu z żeliwa sferoidalnego, przykrycie zatrzaskowe.

Wszystkie wody wprowadzane do ziemi a ujęte w szczelny system kanalizacji deszczowej (dotyczy odcinka od DW370 do ul. Wierzbowej) zostaną oczyszczone w osadniku zawiesziny mineralnej celem zabezpieczenia odbiornika przed zanieczyszczeniem. Zgodnie § 19 ust.1 pkt. 1 *Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. Nr 137, poz. 984)*, urządzenie zabudowane zostanie bezpośrednio przed wylotem do rowu przydrożnego, zapewniając oczyszczanie całości ścieków opadowych zebranych kolektorem kanalizacji deszczowej.

Osadnik zawiesziny mineralnej służy do zatrzymania zanieczyszczeń stałych (żwir, piasek itp.) oraz zawiesin zawartych w wodach deszczowych dopływających do urządzeń. Podczas przepływu ścieków przez osadnik następuje sedimentacja cząstek cięższych od wody na dno osadnika, cząsteczki lżejsze od wody floatują ku górze i gromadzą się na powierzchni lustra.

Dzięki zastosowanym rozwiązaniom skuteczność usuwania zawiesziny mineralnej dla tego typu urządzeń wynosi ponad 90%, w efekcie do odbiornika trafia mniej niż 100 mg/l zanieczyszczeń stałych.

1.4.4. Przebudowa urządzeń obcych.

Projekt nie przewiduje zabezpieczenia i przebudowy istniejących sieci uzbrojenia. Projektowane elementy zagospodarowania nie kolidują z istniejącymi sieciami.

Z uwagi na projektowaną kanalizację deszczową może się zdarzyć kolizja rur przewodowych kanalizacji z występującymi w jezdni przyłączami wodociągowymi lub gazowymi do posesji. W miarę potrzeb przyłącza te należy przełożyć w istniejącym śladzie poniżej rur kanalizacji deszczowej.

1.4.5. Organizacja ruchu.

Projekt docelowej organizacji ruchu stanowi odrębną dokumentację, będącą integralnym uzupełnieniem niniejszego projektu w fazie projektu wykonawczego.

1.5. Zajęcie terenu.**1.5.1. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania terenu.**

Jezdnia	6 576 m ²	52,7 %
Pobocze utwardzone	847 m ²	6,8 %
Chodniki	2 304 m ²	18,5 %
Zjazdy	972 m ²	7,8 %
Zatoki autobusowe	107 m ²	0,9 %
Zieleń - trawniki	1 082 m ²	8,7 %
Istniejące tereny utwardzone	581 m ²	4,6 %
Teren inwestycji	12 469 m²	100 %

1.5.2. Zestawienie działek dla inwestycji.

Inwestycja przebudowy ul. Głównej w Smolcu realizowana będzie w trybie pozwolenia na budowę. Teren inwestycji leży w obrębie terenu dla którego obowiązuje Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego:

- Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego – uchwała nr XXXII/266/96 Rady Miejskiej w Kątach Wrocławskich z dnia 16 grudnia 1996 r.,
- Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego – uchwała nr XXVII/205/04 Rady Miejskiej w Kątach Wrocławskich z dnia 22 czerwca 2004 r.,

Inwestycja realizowana będzie na działkach, których numery zostały wykazane poniżej:

DZIAŁKI OBJĘTE INWESTYCJĄ:

L.p.	Nr działki	Obręb	Ark.	Właściciel	Gospodarujący zasobem nieruchomości	Uwagi
1.	304/1	Smolec	3, 4	Skarb Państwa	Starosta Powiatu Wrocławskiego ul. T. Kościuszki 131, 50-440 Wrocław	Droga powiatowa nr 2022D – ul. Główna
2.	304/2	Smolec	4	Skarb Państwa	Starosta Powiatu Wrocławskiego ul. T. Kościuszki 131, 50-440 Wrocław	Droga powiatowa nr 2022D – ul. Główna

3.	471/1	Smolec	1, 4	Skarb Państwa	Starosta Powiatu Wrocławskiego ul. T. Kościuszki 131, 50-440 Wrocław	Droga powiatowa nr 2022D – ul. Główna/ Dębowa
4.	407	Smolec	3	Skarb Państwa	Starosta Powiatu Wrocławskiego ul. T. Kościuszki 131, 50-440 Wrocław	Droga gminna nr 120606D – ul. Starowiejska
5.	437	Smolec	4	Gmina Kąty Wrocławskie	Burmistrz Miasta i Gminy Kąty Wrocławskie ul. Rynek – Ratusz 1, 55-080 Kąty Wrocławskie	Droga wewnętrzna gminna – ul. Kościelna
6.	518	Smolec	4	Gmina Kąty Wrocławskie	Burmistrz Miasta i Gminy Kąty Wrocławskie ul. Rynek – Ratusz 1, 55-080 Kąty Wrocławskie	Droga gminna nr 107184D – ul. Polna
7.	495	Smolec	4	Skarb Państwa	Starosta Powiatu Wrocławskiego ul. T. Kościuszki 131, 50-440 Wrocław	Droga wojewódzka nr 370 – ul. Chłopska
8.	471/2	Smolec	4	Skarb Państwa	Starosta Powiatu Wrocławskiego ul. T. Kościuszki 131, 50-440 Wrocław	Droga wewnętrzna gminna – ul. Lipowa
9.	449	Smolec	4	Gmina Kąty Wrocławskie	Burmistrz Miasta i Gminy Kąty Wrocławskie ul. Rynek – Ratusz 1, 55-080 Kąty Wrocławskie	Droga wewnętrzna gminna – ul. Wierzbowa

Inwestycja przebudowy ul. Głównej realizowana będzie na działkach, do których Inwestor posiada prawo dysponowania nieruchomością na cele budowlane na podstawie własności bądź na podstawie zgody właściciela na wejście w teren w celu wykonania prac budowlanych.

1.6. Dane informujące czy teren inwestycji jest wpisany do rejestru zabytków.

Teren inwestycji leży poza obszarem zabytkowym i nie podlega ochronie konserwatorskiej.

Jednocześnie należy mieć na uwadze, że zgodnie z art. 32 ust 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. Nr 162, poz. 1568 wraz z późn. zm.): „Kto w trakcie prowadzenia robót budowlanych lub ziemnych, odkrył przedmiot, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, jest obowiązany: 1) wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot; 2) zabezpieczyć, przy użyciu dostępnych środków, ten przedmiot i miejsce jego odkrycia; 3) niezwłocznie zawiadomić o tym właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków, a jeśli nie jest to możliwe, właściwego wójta (burmistrza, prezydenta miasta)”.

1.7. Dane określające wpływ eksploatacji górniczej.

Nie dotyczy. Teren inwestycji przebudowy ul. Głównej w Smolcu usytuowany jest poza obszarem górniczym.

1.8. Informacja o przewidywanych zagrożeniach dla środowiska.

Projektowana inwestycja nie spowoduje znaczących zmian w środowisku istniejącym.

Przewiduje się wycinkę 1szt. drzewa, które koliduje z inwestycją. Dodatkowo stan fitosanitarny tego drzewa jest zły i zagrażający bezpieczeństwu ruchu.

Poprzez zastosowane w projekcie rozwiązania związane z oczyszczaniem wód opadowych zminimalizowany zostanie wpływ inwestycji na środowisko. W celu ochrony wód powierzchniowych i podziemnych oraz środowiska gruntowo – wodnego, projektuje się ujęcie całej ilości wód opadowych i roztopowych z odwodnienia analizowanej drogi w szczelny system kanalizacji deszczowej. Przed wylotem kanalizacji deszczowej do odbiornika, w postaci rowu przydrożnego, zastosowany zostanie osadnik zawiesiny mineralnej.

Dzięki zastosowaniu tzw. „nawierzchni cichej” analizowana inwestycja przyczyni się do poprawy warunków akustycznych w otoczeniu ul. Głównej. Dla analizowanej drogi ze względu na uwarunkowania techniczne (zbyt małą odległość zabudowy od krawędzi drogi) nie ma możliwości zastosowania innych środków ochrony akustycznej np. w postaci ekranów. Cicha nawierzchnia obniża hałas o 3 do 5 dB i jest jedynym sposobem redukcji uciążliwości akustycznych w tym przypadku.

Zastosowane w projekcie rozwiązania techniczne zapewniają, że oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia nie przekroczy standardów jakości środowiska poza granicami terenu, do którego posiada tytuł prawny inwestor.

Roboty budowlane będą wykonywane w sposób jak najmniej uciążliwy dla mieszkańców oraz środowiska.

Ze względu na ograniczony zasięg oddziaływań inwestycji nie wnosi się ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania.

Opracował