

Spis treści projektu zagospodarowania terenu

I CZĘŚĆ FORMALNO – PRAWNA

1. OŚWIADCZENIE PROJEKTANTÓW WSZYSTKICH SPECJALNOŚCI O SPORZĄDZENIU PROJEKTU, ZGODNIE Z OBOWIĄZUJĄCYMI PRZEPISAMI I ZASADAMI WIEDZY TECHNICZNEJ
2. KOPIA DECYZJI O NADANIU PROJEKTANTOM WSZYSTKICH SPECJALNOŚCI UPRAWNIENÍ BUDOWLANYCH W ODPOWIEDNIEJ SPECJALNOŚCI
3. KOPIA ZAŚWIADCZENIA O PRZYNALEŻNOŚCI PROJEKTANTÓW WSZYSTKICH SPECJALNOŚCI DO WŁAŚCIWEJ IZBY SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

II CZĘŚĆ OPISOWA

1. PRZEDMIOT ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO.....	4
2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA DZIAŁKI LUB TERENU.....	4
3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE DZIAŁKI LUB TERENU	5
3.1 PARAMETRY TECHNICZNE DROGI POWIATOWEJ	5
3.2 ANALIZA POWIĄZANIA DROGI POWIATOWEJ, Z INNYMI DROGAMI PUBLICZNYMI.....	5
3.3 ZIELEŃ.....	5
4. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI	6
5. INNE INFORMACJE I DANE (§ 14 PKT 5 ROZPORZĄDZENIA)	6
5.1 INFORMACJA DOTYCZĄCA § 14 PKT 5, LIT A) ROZPORZĄDZENIA.....	6
5.2 INFORMACJA DOTYCZĄCA § 14 PKT 5, LIT B) ROZPORZĄDZENIA	6
5.3 INFORMACJA DOTYCZĄCA § 14 PKT 5, LIT C) ROZPORZĄDZENIA	6
5.4 INFORMACJA DOTYCZĄCA § 14 PKT 5, LIT D) ROZPORZĄDZENIA	6
5.4.1 OCHRONA WÓD POWIERZCHNIOWYCH	6
5.4.2 ODDZIAŁYWANIE NA POWIETRZE.....	7
5.4.3 ODPADY.....	8
5.4.4 ZAGOSPODAROWANIE MAS ZIEMNYCH	8
5.4.5 ODDZIAŁYWANIE AKUSTYCZNE	9
5.4.6 WIBRACJE	9
6. WARUNKI OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ	10
7. INNE DANE WYNIKAJĄCE ZE SPECYFIKI, CHARAKTERU I STOPNIA SKOMPLIKOWANIA OBIEKTU BUDOWLANEGO	10
8. INFORMACJA O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI.....	10

III CZĘŚĆ GRAFICZNA

Rys. nr 1	Plan orientacyjny	- skala 1:25000
Rys. nr 2	Projekt zagospodarowania terenu 1(2)	- skala 1:500
Rys. nr 3	Projekt zagospodarowania terenu 2(2)	- skala 1:500
Rys. nr 4	Przekroje konstrukcyjne 1-1, 2-2, 3-3	- skala 1:25

1. PRZEDMIOT ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO

Przedmiotem zamierzenia budowlanego jest przebudowa drogi powiatowej nr 3277D Bystrzyca Kłodzka – Długopole Zdrój, w miejscowości Bystrzyca Kłodzka, na odcinku od km 0+002,16 do km 0+573,51 (odcinek I, L=571,35 m).

Zakres przedsięwzięcia obejmuje:

Branża drogowa

- przebudowę jezdni drogi powiatowej,
- przebudowę skrzyżowań drogi powiatowej z innymi drogami publicznymi,
- przebudowę zjazdów,
- przebudowę chodników.

Branża sanitarna

- budowę i przebudowę sieci kanalizacji deszczowej.

Branża elektroenergetyczna:

- przebudowę linii oświetlenia drogowego,
- zabezpieczenie linii kablowych, elektroenergetycznych.

Branża teletechniczna:

- zabezpieczenie linii kablowych, teletechnicznych.

Roboty uzupełniające:

- remont balustrady,
- montaż oznakowania drogi.

2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA DZIAŁKI LUB TERENU

Przebudowywany odcinek drogi powiatowej nr 3277D położony jest na terenie województwa dolnośląskiego, powiatu kłodzkiego, gminy Bystrzyca Kłodzka, miejscowości Bystrzyca Kłodzka. Zakres prac drogowych realizowany będzie na odcinku drogi powiatowej od skrzyżowania ulicy Nadbrzeżnej z ulicą Plac Szpitalny w Bystrzycy Kłodzkiej, do skrzyżowania drogi powiatowej w ulicy Nadbrzeżnej z drogą gminną, w ulicy Krakowskiej. Długość odcinka przebudowywanej drogi powiatowej wynosi 571,35m.

W ramach istniejącego zagospodarowania tej ulicy funkcjonuje jezdnia o nawierzchni z kostki granitowej oraz nawierzchni bitumicznej, chodniki o nawierzchni z drobnowymiarowych elementów betonowych. Droga wyposażona jest w oświetlenie drogowe.

Dla obszaru planowanych działań inwestycyjnych gmina Bystrzyca Kłodzka posiada opracowany miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego (Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla części miasta Bystrzyca Kłodzka obejmującej dzielnicę staromiejską miasta Bystrzyca Kłodzka i tereny położone

między: zabudową mieszkaniową przy ul. Lotników, ul. Odrowąża, ul. 1 Maja, ul. Kłodzkiej, terenami kolejowymi, rzeką Nysą Kłodzką, granicami własności Mondi Packaging BZWP, zabudowa mieszkaniowa przy ul. C. K. Norwida, rzeką Bystrzycą Kłodzką, ul. Krakowską, ul. Kasztanową, granicami własności Fabryki Mebli, pl. T. Kościuszki, ul. Wojska Polskiego, ul. J. Słowackiego, zabudową mieszkaniową przy ulicach: H. Sienkiewicza, A. Mickiewicza, K. Świerczewskiego, uchwalony przez Radę Miejską w Bystrzycy Kłodzkiej uchwałą nr LXII/540/10, z dnia 29.10.2010r, zmieniony uchwałą nr MPZP Nr: LXI/539/14 oraz uchwałą nr XXXII/259/20.

Zgodnie z jego ustaleniami obszar inwestycji to teren ulicy klasy lokalnej.

3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE DZIAŁKI LUB TERENU

3.1 Parametry techniczne drogi powiatowej

➤ kategoria ruchu	KR 2
➤ klasa techniczna drogi	Z
➤ prędkość projektowa na terenie zabudowy	50 km/h
➤ dopuszczalny nacisk	115 KN/oś
➤ przekrój jednojezdniowy	1x2
➤ długość odcinka drogi powiatowej do przebudowy	571,35m.

3.2 Analiza powiązania drogi powiatowej, z innymi drogami publicznymi

Gmina Bystrzyca Kłodzka posiada umiarkowanie rozwinięty układ drogowy i komunikacyjny. Z punktu widzenia połączeń lokalnych i regionalnych położenie komunikacyjne gminy jest umiarkowanie korzystne, ponieważ posiada ona dogodne połączenia drogowe z Kłodzkiem i dalej z Wrocławiem oraz granicą państwa z Republiką Czeską.

Droga powiatowa nr 3277D Bystrzyca Kłodzka – Długopole Zdrój, w miejscowości Bystrzyca Kłodzka posiada powiązanie komunikacyjne z ulicą Plac Szpitalny, Przyjaciół, Krakowską.

Projektowane działanie inwestycyjne nie zmieni istniejącego układu komunikacyjnego. Przebudowywana droga powiatowa nr 3277D, a w szczególności skrzyżowania tej drogi z innymi drogami, utrzymają wszystkie dotychczasowe kierunki ruchu.

3.3 Zieleń

W ramach planowanego zagospodarowania pasa drogowego drogi powiatowej nie planuje się wycinki drzew i krzewów.

4. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI

L.p.	Wyszczególnienie	Powierzchnia [m ²]
1.	Jezdnia, o nawierzchni bitumicznej	1317,30
2.	Jezdnia, o nawierzchni z kostki granitowej	1781,70
3.	Chodnik, o nawierzchni z kostki betonowej	680,90
4.	Chodnik, o nawierzchni z kostki granitowej	1138,40
5.	Zjazdy, o nawierzchni z kostki granitowej	258,30
6.	Teren zielony	69,50

5. INNE INFORMACJE I DANE (§ 14 pkt 5 rozporządzenia)

5.1 Informacja dotycząca § 14 pkt 5, lit a) rozporządzeniaNie dotyczy.

5.2 Informacja dotycząca § 14 pkt 5, lit b) rozporządzenia

Inwestycja jest realizowana na obszarze wpisanym do rejestru zabytków. W przypadku odkrycia w trakcie robót ziemnych obiektów nieruchomych bądź ruchomych zabytków archeologicznych (bądź przedmiotów, co do których istnieje przypuszczenie, że są zabytkami), Inwestor zobowiązany jest przerwać prace mogące uszkodzić ten przedmiot, zabezpieczyć go przy pomocy dostępnych środków oraz niezwłocznie powiadomić Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. W tym przypadku zostaną podjęte ratownicze badania wykopaliskowe, prowadzonego przez uprawnionego archeologa, za pozwoleniem Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. W trakcie ewentualnych ratowniczych badań archeologicznych wszelkie odkryte przedmioty zabytkowe oraz obiekty nieruchome, nawarstwienia kulturowe podlegają ochronie w myśl przepisów ustawy z dnia 23 lipca 2003r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. z 2018, poz. 2067 ze zm.).

5.3 Informacja dotycząca § 14 pkt 5, lit c) rozporządzenia

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana nie jest lokalizowana na terenie eksploatacji górniczej.

5.4 Informacja dotycząca § 14 pkt 5, lit d) rozporządzenia

5.4.1 Ochrona wód powierzchniowych

Prace związane z planowanym przedsięwzięciem mogą mieć negatywne oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne. Na etapie realizacji inwestycji głównymi przyczynami zanieczyszczenia wód mogą być:

- spływy deszczowe i roztopowe z terenu budowy oraz zanieczyszczenia wypłukiwane z materiałów używanych do budowy drogi,
- nieodpowiednie składowane materiały budowlane oraz materiały stosowane w pracach nawierzchniowych i wykończeniowych,
- niewłaściwa lokalizacja zaplecza budowy bądź nieodpowiednio zorganizowane zaplecze sanitarne,
- zanieczyszczenia wód substancjami chemicznymi wyciekającymi z maszyn np.: w wyniku awarii,
- bezpośrednie przedostanie się substancji niebezpiecznych do naturalnych cieków, w trakcie prowadzenia robót na obiektach inżynierskich.

Źródłem niekorzystnych oddziaływań bezpośrednio na wody powierzchniowe, a pośrednio na wody podziemne na etapie eksploatacji są zanieczyszczenia ze spływów deszczowych i roztopowych

z nawierzchni drogi oraz zrzuty niebezpiecznych dla środowiska substancji, w przypadku wystąpienia poważnej awarii. W trakcie normalnej (bezawaryjnej) eksploatacji i zachowania norm obowiązujących dla ścieków deszczowych odprowadzanych do wód, projektowana droga nie będzie oddziaływać na ciek powierzchniowy. Przed wprowadzeniem wód do odbiorników przewiduje się ich podczyszczenie w osadnikach wpustów ulicznych.

5.4.2 Oddziaływanie na powietrze

W trakcie realizacji inwestycji emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie związana z pracą ciężkiego sprzętu (frezarek, zrywarek, ładowarek, samochodów transportujących materiały budowlane, walców dynamicznych i statycznych) oraz wielu innych urządzeń. Ilość emitowanych zanieczyszczeń będzie zależała m.in. od zastosowanych technologii robót, zaawansowania prac oraz czasu pracy. Zmienne będzie tym samym oddziaływanie na jakość powietrza atmosferycznego polegające na emisji zanieczyszczeń gazowych (głównie NO_x, SO₂), pyłu oraz metali ciężkich w pyłe. Negatywne oddziaływania będą odwracalne, chwilowe, krótko lub średnioterminowe (w zależności od czasu wykonywania robót). Bezpośrednie oddziaływanie, zwłaszcza zanieczyszczeń pyłowych, będzie dotyczyło budynków zlokalizowanych przy drodze oraz roślinności, zarówno naturalnej, jak i upraw polowych. Wymienione uciążliwości związane będą tylko z okresem prac budowlanych i dlatego należy uznać, że etap ten nie spowoduje trwałych, negatywnych zmian w środowisku atmosferycznym. Ich minimalizację można osiągnąć poprzez odpowiednią organizację placu budowy. Zanieczyszczenia powietrza w fazie eksploatacji można podzielić na zanieczyszczenia pierwotne, które występują w powietrzu w takiej postaci, w jakiej zostały uwolnione do atmosfery, i zanieczyszczenia wtórne, będące produktami przemian fizycznych i reakcji chemicznych, zachodzących między składnikami atmosfery i substancjami do niej wprowadzonymi. Zanieczyszczenia powietrza są bardzo mobilne, mogą rozprzestrzeniać się na dużych obszarach i przedostawać się do innych elementów środowiska naturalnego. Intensywność tych procesów zależy m.in. od warunków meteorologicznych i terenowych. Analizowana droga przebiega przez teren równinny, co sprzyja dobremu przewietrzaniu terenu.

5.4.3 Odpady

Podczas przebudowy drogi powstawać będą odpady z następujących prac:

- robót ziemnych,
- prac rozbiórkowych istniejących obiektów budowlanych,
- usuwania nawierzchni drogowych,
- ułożenia nawierzchni drogi,
- odpady opakowaniowe związane z wykorzystywanymi materiałami,
- odpady związane z zapleczem sanitarnym placu budowy.

Przy założeniu, że gospodarka odpadami w trakcie realizacji inwestycji prowadzona będzie zgodnie z obowiązującymi przepisami, bez względu na ilość powstających odpadów, nie przewiduje się istotnego zagrożenia dla środowiska.

Podczas eksploatacji drogi powstaną odpady związane z:

- z remontami, utrzymaniem i konserwacją dróg (m.in. odpady związane z czyszczeniem poboczy np. gruz, ziemia, humus czy też elementy gumowe pochodzące z kół pojazdów, fragmenty zderzaków samochodowych, listew),
- funkcjonowaniem osadników, oczyszczających wody spływające z powierzchni jezdni,
- kolizjami i wypadkami drogowymi, wśród których znajdują się również odpady niebezpieczne.

Oddziaływanie wszystkich wyżej wymienionych odpadów na środowisko będzie niewielkie. Powstają one w pasie drogowym (głównie na powierzchni uszczelnionej drogi) są łatwe do usunięcia, a następnie do zutylizowania lub ponownego wykorzystania. Wyjątek stanowi zagrożenie związane z wystąpieniem poważnej awarii.

5.4.4 Zagospodarowanie mas ziemnych

Zgodnie z zapisami art. 2 ustawy o odpadach masy ziemne i skalne usuwane w związku z realizacją inwestycji wraz z ich przerabianiem, nie są odpadami (przepisy Ustawy o odpadach nie mają do nich zastosowania), jeżeli ich zastosowanie nie spowoduje przekroczeń wymaganych standardów jakości gleb i ziemi, o których mowa w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska. Ziemia z wykopów (kod 17 05 04) powinna być magazynowana na gruncie w wyznaczonym miejscu w uporządkowany sposób – z rozbiciem na ziemię urodzajną i pozostałą. Masy ziemne z wykopów Wykonawca robót budowlanych powinien wykorzystać na miejscu (w jak największym stopniu i o ile to będzie możliwe ze względu na ich własności) na cele związane z realizacją inwestycji, np. do formowania nasypów czy do rekultywacji terenu. Gleba (humus) z terenów trwale zajmowanych pod drogę powinna zostać wykorzystana do tworzenia warstwy urodzajnej w późniejszych etapach budowy, np. może być użyta do umacniania skarp i urządzania terenów zieleni przydrożnej. Dopuszcza się także inny sposób zagospodarowania mas ziemnych przy uwzględnieniu następujących warunków:

- możliwe jest wykorzystanie mas ziemnych do: urządzania terenów zieleni miejskiej, do rekultywacji terenów zdegradowanych, do rekultywacji składowisk odpadów,

- dopuszczalne jest przekazanie osobom fizycznym na ich potrzeby, należy jednak prowadzić ewidencję przekazanych mas osobom prawnym i osobom fizycznym.

5.4.5 Oddziaływanie akustyczne

Podczas wykonywania prac budowlanych wystąpią niekorzystne zjawiska akustyczne w strefie prowadzenia robót oraz w jej pobliżu. Oddziaływania te spowodować mogą pogorszenie stanu klimatu akustycznego, ponieważ ciężkie maszyny, wykonujące prace związane z budową, będą źródłem emisji dźwięków o wysokich poziomach. Hałas emitowany w trakcie prowadzenia prac będzie zjawiskiem okresowym i odwracalnym. Charakteryzować go będzie duża dynamika zmian. W strefie oddziaływania (chwilowych) wysokich wartości poziomu dźwięku znajdują się wszystkie budynki zlokalizowane wzdłuż planowanych inwestycji, będące w niewielkich odległościach od krawędzi jezdni. Podczas wykonywania prac budowlanych, największy wpływ na istniejącą zabudowę mieszkaniową będzie występował w odległości do 150 metrów od realizowanych prac. Potencjalne możliwe oddziaływanie związane jest również z hałasem generowanym na drogach dojazdowych na plac budowy. Pojazdy ciężkie transportujące materiał budowlany są również uciążliwe w tym zakresie. Nie mniej jednak na obecnym etapie prac projektowych brak jest szczegółowej informacji o lokalizacji tych dróg. Oddziaływanie w zakresie hałasu z pewnością będzie odczuwalne przez ludzi zamieszkujących budynki położone blisko terenów, na których będą prowadzone prace. Istotnym jest, aby prace te odbywały się tylko w porze dnia i w możliwie krótkim czasie.

5.4.6 Wibracje

Wibracje drogowe to drgania mechaniczne wywołane przez ruch drogowy oraz pracę maszyn na terenie budowy. Generowane są one na styku pojazdu/maszyny z powierzchnią terenu/drogi, a następnie propagowane poprzez podłoże do otoczenia - głównie na sąsiadujące z drogą budynki, które następnie przekazują drgania na znajdujące się w ich wnętrzach osoby. W okresie budowy drogi powiatowej mogą powstać drgania. Oddziaływanie takie nie jest normowane przez przepisy ochrony środowiska (ustawy i rozporządzenia). Na etapie realizacji spodziewać się można wystąpienia negatywnego oddziaływania w zakresie drgań. Prace budowlane związane z przemieszczaniem mas ziemnych (budowa nasypów, tworzenie wykopów), poruszanie się maszyn budowlanych, powodować będzie drgania, które mogą mieć negatywny wpływ na najbliższe położone budynki (uszkodzenia) oraz ludzi, którzy w nich przebywają. Będą to oddziaływania okresowe, które ustaną wraz z zakończeniem pracy ciężkiego sprzętu w rejonie budynków. Podczas wykonywania robót nawierzchniowych stosuje się walce drogowe wibracyjne. Są one używane do zagęszczania gruntu, warstw podbudowy i warstw asfaltowych. Praca walców wibracyjnych stanowi potencjalne źródło drgań przenoszonych przez grunt na sąsiednią zabudowę i charakteryzuje się największym zasięgiem oddziaływania. Drgania te mogą powodować uszkodzenia budynków znajdujących się w strefie oddziaływań dynamicznych (zjawiska parasejsmiczne). Wpływ drgań drogowych na uszkodzenia budynków nie jest dotychczas wystarczająco zbadany i przypuszcza się, że uszkodzenia mogą powstawać na skutek nakładania się częstotliwości drgań wzbudzanych przez pojazdy na

częstotliwości rezonansowe obiektów budowlanych. Na podstawie wykonanych prognoz i analiz należy stwierdzić, że funkcjonowanie drogi nie wpływa negatywnie na znajdujące się w pobliżu budynki.

6. WARUNKI OCHRONY PRZECIWOŻAROWEJ

Parametry techniczne przebudowywanej drogi spełniają warunki określone w przepisach techniczno – budowlanych. Parametry techniczne tych elementów zagospodarowania terenu, w tym ich geometria, zapewnia możliwość bezkolizyjnego poruszania się po drodze samochodom służb technicznych, w tym służb zabezpieczenia p.poż.

7. INNE DANE WYNIKAJĄCE ZE SPECYFIKI, CHARAKTERU I STOPNIA SKOMPLIKOWANIA OBIEKTU BUDOWLANEGO

Nie dotyczy.

8. INFORMACJA O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI

Obszar oddziaływania obiektu obejmują nieruchomości stanowiącą teren pasa drogowego drogi powiatowej. W trakcie ustalania obszaru oddziaływania obiektu dokonano analizy projektowanych obiektów oraz uwarunkowań formalno - prawnych mogących mieć wpływ na określenie obszaru oddziaływania.

Analizując:

- 1) art.1 ustawy o drogach publicznych (Dz. U. z 2015r., poz. 460) - zapewniono dostęp do drogi publicznej właścicielom nieruchomości graniczących z pasem drogowym drogi powiatowej,
- 2) art. 234 ust. 2 ustawy prawo wodne Dz.U. z 2017 poz. 1566, ze zm.) – zapewniono właściwe warunki spływu wód opadowych i roztopowych z drogi powiatowej,
- 3) §8 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie bezp. i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U nr 43 z 2003r, poz. 401) – zapewniono bezpieczeństwo użytkowników drogi podczas prac drogowych i infrastrukturalnych.