



F.T.B. AREX PAWEŁ JAŻDŻYK
96–100 Skierniewice, Czerwona 9
Tel. Kontaktowy: 607-096-095

Egz. nr

Rodzaj projektu: Projekt Budowlany

Nazwa zadania: Przebudowa ul. Matejki w Łowiczu

Stadium: TOM 1– Projekt Zagospodarowania Terenu

Inwestor: Gmina Miasto Łowicz
99-400 Łowicz,
pl. Stary Rynek 1



Adres obiektu: ul. Matejki, ul. Armii Krajowej, ul. Strzelecka Łowicz, powiat łowicki

Numery ewidencyjne działek: Obręb 0004 Korabka:

1455/3, 1090/6, 1090/18, 1090/17, 1003/29, 1003/30, 8080/16,
8080/21, 8080/23, 1003/40, 1005/2

Kategoria obiektów

budowlanych: IV, XXV, XXVI

Spis zawartości opracowania : Przedstawiono na stronie 2

ZESPÓŁ PROJEKTOWY

Funkcja	Specjalność	Imię i Nazwisko	Nr uprawnień	Podpis	Data
Projektant	drogowa	mgr inż. Paweł Jażdżyk	LOD/4829/PWBD/22		11.2024
Projektant	instalacje sanitarne	mgr inż. Sebastian Małek	LOD/3767/PWBS/18		11.2024
Projektant	teletechniczna	mgr inż. Wojciech Gręda	1786/99/U		11.2024
Projektant	elektryczna	mgr inż. Mateusz Klekowski	LOD/4859/PWBE/22		11.2024

Skierniewice, listopad 2024 r.

Spis treści

Spis treści.....	2
I. OŚWIADCZENIE PROJEKTANTÓW.....	4
II. CZĘŚĆ OPISOWA.....	5
1. INFORMACJE OGÓLNE.....	5
1.1. Przedmiot opracowania i określenie przedmiotu zamierzenia budowlanego	5
1.2. Lokalizacja inwestycji.....	5
1.3. Podstawa opracowania	5
1.4. Zakres opracowania.....	6
1.5. Cel inwestycji.....	7
2. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU	7
2.1. Układ komunikacyjny oraz charakterystyka ruchu.....	7
2.2. Istniejący stan zagospodarowania terenu.....	8
2.3. Istniejące uzbrojenie terenu.....	9
2.4. Obiekty budowlane przewidziane do rozbiórki.....	9
3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU	9
3.1. Opis ogólny projektowanego zagospodarowania terenu	9
3.2. Obiekty drogowe - układ drogowy	13
3.3. Geometria projektowanych elementów zagospodarowania terenu	13
3.4. Powiązania drogi z innymi drogami publicznymi i wewnętrznymi.....	14
3.5. Odwodnienie	14
3.6. Warunki gruntowo-wodne	14
3.7. Obsługa przyległego terenu	14
3.8. Komunikacja zbiorowa	14
3.9. System odwodnienia inwestycji	15
3.10. Kanał technologiczny.....	15
3.11. Sieć elektroenergetyczna	16
3.11.1. Linia Kablowa.....	17
3.11.2. Słupy	18
3.12. Gospodarka zielenią	18
4. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI ZAGOSPODAROWANIA TERENU.....	18
5. INFORMACJE I DANE.....	19
5.1. Ograniczenia w zagospodarowaniu i rozwiązania w kontekście MPZP.....	19
5.2. Warunki wynikające z uwarunkowań środowiskowych.....	20
5.3. Warunki wynikające z uwarunkowań ochrony konserwatorskiej.....	20
5.4. Warunki wynikające z uwarunkowań miejscowości uzdrowskiej.....	20
5.5. Warunki wynikające z uwarunkowań obszarów morskich.....	21

5.6.	Warunki określające wpływ eksploatacji górniczej	21
5.7.	Warunki określające wpływ na obszary leśne	21
5.8.	Warunki określające usytuowanie inwestycji w sąsiedztwie linii kolejowej	21
5.9.	Opis dostępności dla osób niepełnosprawnych	21
5.10.	Inne uwarunkowania	21
6.	OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA	21
7.	INNE NIEZBĘDNE DANE	22
8.	INFORMACJE O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU	22
II.	CZĘŚĆ RYSUNKOWA	24
	Rys. 1. Plan Orientacyjny	24
	Rys. 2. Projekt Zagospodarowania Terenu	24

I. OŚWIADCZENIE PROJEKTANTÓW

OŚWIADCZENIE

Na podstawie art. 34 ust. 3d pkt 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 - Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U.2020 poz. 1333 z późniejszymi zmianami) oświadczam, że projekt zagospodarowania terenu pt.:

„Przebudowa ul. Matejki w Łowiczu.”

został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej i polskimi normami. Zawartość projektu budowlanego spełnia wymagania Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 września 2020 r. w sprawie zakresu i formy dokumentacji projektowej, a dokumentacja projektowa jest kompletna z punktu widzenia celu jakiemu ma służyć.

ZESPÓŁ PROJEKTOWY

Funkcja	Specjalność	Imię i Nazwisko	Nr uprawnień	Podpis	Data
Projektant	drogowa	mgr inż. Paweł Jażdżyk	LOD/4829/PWBD/22		11.2024
Projektant	instalacje sanitarne	mgr inż. Sebastian Małek	LOD/3767/PWBS/18		11.2024
Projektant	teletechniczna	mgr inż. Wojciech Gręda	1786/99/U		11.2024
Projektant	elektryczna	mgr inż. Mateusz Klekowski	LOD/4859/PWBE/22		11.2024

II. CZĘŚĆ OPISOWA

Część opisowa zgodna z Rozporządzeniem z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. 2020 poz. 1609, z późn. zm.).

1. INFORMACJE OGÓLNE

1) określenie przedmiotu zamierzenia budowlanego, a w przypadku zamierzenia budowlanego obejmującego więcej niż jeden obiekt budowlany – zakres całego zamierzenia.

1.1. Przedmiot opracowania i określenie przedmiotu zamierzenia budowlanego

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt budowlany dla zamierzenia budowlanego pn.: „**Przebudowa ul. Matejki w Łowiczu**”.

1.2. Lokalizacja inwestycji

Inwestycja jest zlokalizowana na terenie miasta Łowicz, powiat łowicki, województwo łódzkie.

Wykaz działek ewidencyjnych objętych obszarem inwestycji:

1455/3, 1090/6, 1090/18, 1090/17, 1003/29, 1003/30, 8080/16, 8080/21, 8080/23, 1003/40, 1005/2

1.3. Podstawa opracowania

Opracowanie wykonano na zlecenie Zamawiającego – **Gmina Miasto Łowicz**, pl. Stary Rynek 1, 99-400 Łowicz na podstawie umowy zawartej pomiędzy Zamawiającym, a Wykonawcą - **F.T.B. AREX Paweł Jażdżyk**, ul. Czerwona 9, 96-100 Skierniewice.

Elementy na podstawie których sporządzono niniejsze opracowanie:

1. Umowa zawarta pomiędzy Inwestorem, a Wykonawcą.
2. Wizja lokalna.
3. Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500.
4. Ustalenia z Inwestorem, uzgodnione podczas spotkań koordynacyjnych i rozmów telefonicznych.
5. Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego UCHWAŁA Nr XVII/141/2007 z dnia 2007-10-25 w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Łowicza, fragment obrębu Korabka w rejonie ulic Armii Krajowej i Małszyce.
6. Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego Uchwała Nr LVII/352/2006 z dnia 2006-06-29 w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Łowicza, obszar urbanistyczny Korabka, fragment położony w rejonie ulic Armii Krajowej - Strzeleckiej (wraz ze zmianą wprowadzoną uchwałą nr LXII/494/2010 z dnia 26 sierpnia 2010r.)

7. Ustawa z dn. 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. 2003 nr 80 poz. 717 z późn. zm.),
8. Ustawa z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2020 r Nr. 1333)
9. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 1985 nr 14 poz. 60 z późn. zm.),
10. Rozporządzenie z dnia 02 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 poz. 124),
11. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 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. 2014 poz. 1800),
12. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. 2002 nr 75 poz. 690).
13. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dn. 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. Nr 170, poz. 1393).
14. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach wraz z załącznikami nr 1-4 (Dz.U. Nr 220, poz. 2181).
15. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. Nr 177, poz.1729).
16. Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2020.1363).

1.4. Zakres opracowania

Opracowanie obejmuje projekt zagospodarowania terenu, na który składa się wykonanie:

- jezdni ul. Matejki z betonu asfaltowego;
- ścieżki rowerowej o nawierzchni bitumicznej;
- chodnika z kostki betonowej;
- zjazdów z kostki betonowej;
- miejsc postojowych z kostki betonowej;
- ścieżki pieszo rowerowej o nawierzchni bitumicznej;
- zatoki postojowej o nawierzchni betonowej;
- nawierzchni z kostki integracyjnej przy przejściach dla pieszych
- budowa utwardzenia terenu z kostki betonowej pod ławki parkowe oraz kosze

- przebudowy sieci teletechnicznej oraz elektroenergetycznej
- przebudowę kolizji infrastruktury technicznej
- usunięcie drzew i krzewów kolidujących z inwestycją
- budowa odwodnienia (kanalizacja deszczowa)

1.5. Cel inwestycji

Głównym założeniem inwestycji jest zwiększenie atrakcyjności lokalnego terenu poprzez wykonanie nowej infrastruktury drogowej. Realizacja inwestycji ma na celu polepszenie warunków bytowych mieszkańców, ułatwienie obsługi komunikacyjnej terenu w pośrednim i bezpośrednim sąsiedztwie oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu.

2. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

2) określenie istniejącego stanu zagospodarowania działki lub terenu, w tym informację o obiektach budowlanych przeznaczonych do rozbiórki

2.1. Układ komunikacyjny oraz charakterystyka ruchu

Teren objęty inwestycją zlokalizowany jest w miejscowości Łowicz. Droga gminna nr105537E (ul. Matejki) jest drogą jednojezdniową klasy „L” i posiada nawierzchnię bitumiczną, gruntową oraz nawierzchnię z trylinki. Droga stanowi obsługę komunikacyjną mieszkańców pobliskich domów jednorodzinnych oraz budynków usługowych. Na ul. Matejki odbywa się w głównej mierze ruch pojazdów osobowych, ruch pieszych, rowerzystów a także ruch pojazdów użyteczności publicznej - śmieciarki. W obrębie przebudowanego fragmentu miasta ruch pojazdów jest niski.

Od strony zachodniej łączy się z ul. Strzelecką (droga gminna nr 105524E) która jest drogą jednojezdniową klasy „L” o nawierzchni bitumicznej.

Od strony wschodniej łączy się z ul. Armii Krajowej (droga powiatowa nr 2713E) która jest drogą jednojezdniową klasy „Z” o nawierzchni bitumicznej.

Od strony południowej łączy się z ul. Włada (droga gminna nr 105632E) która jest drogą jednojezdniową klasy D”o nawierzchni bitumicznej oraz z ul. Grunwaldzką (droga gminna nr 105498E) która jest drogą klasy „L”o nawierzchni bitumicznej

Pobliskie ulice obsługują ruch lokalny, w głównej mierze odbywa się ruch pojazdów osobowych, użyteczności publicznej oraz ruch rowerowy i pieszy.

Ulice łączące się z ul. Matejki stanowią obsługę głównie mieszkańców pobliskich domów jednorodzinnych. Na wyżej wymienionych odcinkach ulic ruch pojazdów jest mały.

Przebudowywana droga poprawi komfort komunikacji oraz bezpieczeństwo użytkowników ruchu poruszających się po ul. Matejki w Łowiczu.

2.2. Istniejący stan zagospodarowania terenu

Obszar objęty projektem w obecnym stanie stanowi istniejącą jezdnię drogi gminnej nr 105537E (ul. Matejki). Jezdnia posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości ok. 7,2m na długości ok. 11,5m od skrzyżowania z ul. Armii Krajowej. Następnie na długości ok. 110m ul. Matejki posiada nawierzchnię z trylinki o szerokości ok. 7,2m. W pozostałej jezdni posiada nawierzchnię gruntową o szerokości od 3,0m do 5,5m. W miejscu w którym jezdnia posiada nawierzchnię bitumiczną oraz z trylinki, ułożone jest obustronnie obramowanie w postaci krawężników betonowych. Po północnej stronie jezdni, za pasem zieleni o szerokości ok. 2,9m znajduje się na długości ok. 150m (od skrzyżowania z drogą powiatową) chodnik z płyt chodnikowych o szerokości ok. 1,5m. Po południowej stronie ul. Matejki w odległości ok. 64m od skrzyżowania z ul. Armii Krajowej znajduje się zatoka postojowa (nawierzchnia z trylinki) o długości 22,5m i szerokości równej 4,0m. Pozostałą część pasa drogowego stanowią tereny zielone. Istniejące zjazdy zlokalizowane wzdłuż jezdni posiadają nawierzchnię z trylinki oraz gruntową.

Brak jednoznacznych spadów dla spływu wód opadowych. Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo poprzez spadki poprzeczne i podłużne w kierunku terenów zielonych oraz poprzez odparowanie.

Droga gminna nr 105524E (ul. Strzelecka) jest drogą jednojezdniową klasy „L”. Jezdnia posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości ok. 7,0m. Po zachodniej stronie drogi znajduje się chodnik z płyt chodnikowych o szerokości ok. 1,9m. Pozostałą część pasa drogowego stanowią tereny zielone. Droga posiada obustronne obramowanie w postaci krawężnika betonowego. Istniejące zjazdy zlokalizowane wzdłuż jezdni posiadają nawierzchnię z trylinki. Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo poprzez spadki poprzeczne i podłużne w kierunku istniejących wpustów.

Droga powiatowa nr 2713E (ul. Armii Krajowej) relacji Wszeliwy – Wejsce – Błędów – Łowicz (ul. Armii Krajowej) jest drogą jednojezdniową klasy „Z”. Jezdnia posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości ok. 6,5m. Po zachodniej stronie drogi znajduje się miejscowo opaska z płyt chodnikowych o szerokości ok. 0,65m. Za opaską znajduje się chodnik z kostki betonowej o szerokości ok. 1,5m. Na południe od skrzyżowania z ul. Matejki, po zachodniej stronie jezdni znajduje się przystanek autobusowy utwardzony za pomocą kostki betonowej o szerokości ok. 4,7m.

Na północ od skrzyżowania z ul. Matejki, po wschodniej stronie jezdni znajduje się chodnik z kostki betonowej o szerokości ok. 1,6m oddzielony od jezdni poprzez pas zieleni o szerokości ok. 1,4m. Pozostałą część pasa drogowego stanowią tereny zielone. Droga posiada obustronne obramowanie w postaci krawężnika betonowego. Istniejące zjazdy zlokalizowane wzdłuż jezdni posiadają nawierzchnię z kostki betonowej. Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo poprzez spadki poprzeczne i podłużne w kierunku istniejących wpustów

2.3. Istniejące uzbrojenie terenu

W liniach rozgraniczających teren inwestycji znajdują się:

- sieć elektroenergetyczna podziemna i napowietrzna,
- sieć wodociągowa,
- sieć kanalizacji sanitarnej i deszczowej
- sieć teletechniczna,
- sieć gazociągowa
- oświetlenie drogowe,
- drzewa oraz krzewy;

2.4. Obiekty budowlane przewidziane do rozbiórki

W zakresie niniejszego opracowania nie przewiduje się rozbiórki istniejących obiektów.

3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

3) projektowane zagospodarowanie działki lub terenu, w tym: a) urządzenia budowlane związane z obiektami budowlanymi, b) sposób odprowadzania lub oczyszczania ścieków, c) układ komunikacyjny, d) sposób dostępu do drogi publicznej, e) parametry techniczne sieci i urządzeń uzbrojenia terenu, f) ukształtowanie terenu i układ zieleni, w zakresie niezbędnym do uzupełnienia części rysunkowej projektu zagospodarowania działki lub terenu;

3.1. Opis ogólny projektowanego zagospodarowania terenu

Długość przebudowywanego odcinka wynosi 497,97m. Początek (A1) przyjęto w miejscu skrzyżowania z ul. Strzelecką (DG 105524E) natomiast koniec znajduje się w miejscu skrzyżowania z ul. Armii Krajowej (DP 2713E).

Inwestycja przebudowy ul. Matejki polegać będzie na wykonaniu nowych warstw konstrukcyjnych na szerokości 6,0m. Nawierzchnia przedmiotowej ulicy z betonu asfaltowego obramowana będzie obustronnie krawężnikiem betonowym (15x30)cm w świetle 12cm. Wyjątek stanowią miejsca połączenia jezdni ze zjazdami (obramowanie stanowić będzie krawężnik betonowy (15x22)cm w świetle 2cm), przejściami i przejazdami oraz miejscami postojowymi gdzie należy ułożyć krawężnik betonowy (15x22)cm w świetle 0cm. Na połączeniu z drogą o nawierzchni z kostki betonowej (km 0+306,79) należy ułożyć opornik betonowy (12x25)cm w świetle 0cm. Ponadto przy działce nr ewid. 8117 projektowaną jezdnię ul. Matejki należy ograniczyć krawężnikiem (15x22)cm w świetle 0cm.

Ulica Matejki po południowej stronie jezdni w km 0+306,79, łączyć się będzie za pomocą łuków o promieniu odpowiednio $R=8m$, z drogą o nawierzchni z kostki betonowej. Obramowaniem jezdni z kostki betonowej w pasie zieleni będzie krawężnik betonowy (15x30)cm w świetle 12cm. W miejscach przejść dla pieszych obramowanie stanowić będzie krawężnik betonowy (15x22)cm w świetle 0cm.

Spadek poprzeczny jezdni z kostki betonowej dostosowany zostanie do spadku podłużnego jezdni ul. Matejki oraz terenów sąsiadujących.

W ciągu drogi, na całej długości jezdni (po południowej stronie) za krawężnikiem wykonany zostanie pas zieleni oraz ciąg pieszo rowerowy. Ponadto po południowej stronie znajdować się będą miejsca postojowe dla samochodów osobowych. Natomiast po północnej stronie jezdni, za krawężnikiem aż do granicy pasa drogowego znajdować się będzie pas zieleni. Wyjątek stanowi odcinek od km 0+311,77 do 0+482,81 gdzie za pasem zieleni projektuje się chodnik. Spadek poprzeczny jezdni ul. Matejki „daszkowy” o wartości równej 2%.

Wzdłuż drogi po południowej stronie jezdni projektuje się ciąg pieszo – rowerowy o nawierzchni z betonu asfaltowego oraz z kostki integracyjnej (w miejscu przejścia dla pieszych) gr. 8cm. Projektowany ciąg pieszo - rowerowy od strony wschodniej łączy się z istniejącym chodnikiem w ciągu drogi powiatowej (poprzez projektowane elementy zagospodarowania terenu tj. chodnik, ścieżka rowerowa oraz ciąg pieszo rowerowy), natomiast od strony zachodniej zostanie zakończony w ciągu ul. Strzeleckiej oraz poprzez projektowane przejście dla pieszych łączył się będzie z istniejącym chodnikiem znajdującym się po zachodniej stronie jezdni. Ciąg pieszo rowerowy oddzielony będzie od jezdni pasem zieleni o szerokości od 2,8 do 6,7m. Szerokość ciągu pieszo - rowerowego wynosi 3,0m z miejscowym zawężeniem do 2,5m. Przechodząc przez zjazdy, ciąg zachowuje nawierzchnię bitumiczną oraz spadek poprzeczny zjazdu. Obramowaniem ciągu pieszo – rowerowego będzie obrzeże betonowe (8x30)cm. W miejscach przejść i przejazdów na połączeniu z jezdnią należy ułożyć krawężnik betonowy (15x22)cm w świetle 0cm. Spadek ciągu pieszo - rowerowego jednostronny 2% skierowany w stronę jezdni.

Wzdłuż drogi po północnej stronie jezdni, od km 0+311,77 do końca opracowania projektuje się chodnik o nawierzchni z kostki betonowej oraz z kostki integracyjnej (w miejscu przejścia dla pieszych) gr. 8cm. Projektowany chodnik od strony wschodniej rozpoczynał się będzie od połączenia z działką nr ewid. 8117. W km 0+319,73 chodnik poprzez projektowane przejście będzie dodatkowo łączył się z ciągiem pieszo – rowerowym zlokalizowanym po południowej stronie jezdni. Na końcu opracowania połączony zostanie poprzez istniejące przejście ciągu drogi powiatowej z istniejącym chodnikiem znajdującym się po wschodniej stronie ul. Armii Krajowej. Dodatkowo poprzez projektowane przejście i przejazd (w ciągu ul. Matejki, km 0+486,32) chodnik będzie przechodził na południową stronę drogi gdzie będzie łączył się z projektowanym ciągiem pieszo rowerowym w ciągu ul. Armii Krajowej. W ramach projektu przewiduje się również wykonanie chodnika przy projektowanej zatoce postojowej który będzie stanowił połączenie zatoki z ciągiem pieszo – rowerowym. Dodatkowo w obrębie zatoki projektowany chodnik będzie łączył się z istniejącym chodnikiem na działce nr ewid. 1090/18. Chodnik w ciągu ul. Matejki oddzielony będzie od jezdni pasem zieleni o szerokości od 1,3 do 2,4m. Szerokość chodnika wynosiod 1,8m do 4,0m w miejscu projektowanych przejść. Obramowaniem chodnika będzie obrzeże betonowe (8x30)cm. W miejscach przejść i przejazdów na połączeniu z jezdnią należy ułożyć krawężnik betonowy (15x22)cm w świetle 0cm. Od strony zatoki postojowej należy ułożyć krawężnik (20x30)cm w świetle 20cm. Spadek chodnika jednostronny 2% skierowany w stronę jezdni. Nie przewiduje się ułożenia obramowania na połączeniu z projektowanymi zjazdami. Zjazdy zostaną wydzielone za pomocą innego koloru kostki

Przy projektowanym przejściu i przejeździe w ciągu ulicy Matejki (km 0+486,32) projektuje się ścieżkę rowerową o nawierzchni z betonu asfaltowego. Ścieżka od strony południowej łączyć się będzie z projektowanym ciągiem pieszo – rowerowym natomiast od strony północnej będzie kończyła się przy projektowanym przejściu w ciągu drogi powiatowej przechodząc jednocześnie w chodnik. Szerokość ścieżki rowerowej wynosi 3,0m. Obramowaniem ścieżki rowerowej będzie obrzeże betonowe (8x30)cm. W miejscach przejść i przejazdów na połączeniu z jezdnią należy ułożyć krawężnik betonowy (15x22)cm w świetle 0cm. Spadek ścieżki rowerowej jednostronny 2% skierowany w stronę terenów zielonych.

Zjazdy do posesji projektowane będą do granicy działki drogowej na szerokość od 4,0m do 6,2m. Przecięcie krawędzi jezdni drogi oraz jezdni zjazdów wyokrąglono łukiem od R=4,0m do R= 5,0m. Wszystkie zjazdy utwardzone zostaną kostką betonową gr.8cm. Natomiast zjazd po stronie południowej zostanie wykonany w formie hybrydowej tzn. w ramach zjazdu pozostanie nieprzerwany ciąg pieszo – rowerowy o nawierzchni bitumicznej, natomiast pozostała powierzchnia zostanie utwardzona kostką o gr. 8cm. Obramowanie zjazdów od strony jezdni stanowić będzie krawężnik betonowy (15x22)cm w świetle 2cm. Wzdłuż zjazdu, od strony terenów zielonych należy ułożyć krawężnik betonowy (15x30)cm w świetle 12cm.

Na końcu zjazdu obramowanie stanowić będzie krawężnik betonowy (15x22)cm w świetle 0cm. Od strony ciągu pieszo – rowerowego przechodzącego przez zjazd należy ułożyć obrzeże betonowe (8x30)cm. Nie przewiduje się ułożenia krawężnika na połączeniu z ciągiem pieszym - wyznaczenie zjazdu jedynie za pomocą innego koloru kostki. Spadek poprzeczny zjazdów oraz ciągu pieszo-rowerowego przechodzącego przez zjazd, dostosowany zostanie do spadku podłużnego jezdni oraz terenów sąsiadujących.

Zatoka postojowa (nawierzchnia betonowa) projektowana w ciągu ulicy Armii Krajowej, po zachodniej stronie jezdni posiada szerokość równą 3,0m oraz długości peronu równej 20,0m. Włączenie zatoki postojowej do drogi powiatowej wykonano za pomocą łuków o promieniu $R=30,0m$. Obramowanie zatoki od strony jezdni stanowić będzie opornik granitowy (20x30)cm w świetle 0cm. Od strony projektowanego chodnika oraz ciągu pieszo – rowerowego obramowanie stanowić będzie krawężnik betonowy (20x30)cm w świetle 20cm. Spadek poprzeczny zatoki dostosowany zostanie do spadku podłużnego jezdni oraz terenów sąsiadujących.

Na długości ok. 121,5 m (od km 0+345,40 do 0+466,98) projekt przewiduje wykonanie 37 miejsc postojowych dla samochodów osobowych do parkowania prostopadłego o wymiarach 2,5x5,0m w tym 3 miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych o wymiarach 3,6x5,0m. Nawierzchnię miejsc postojowych stanowić będzie kostki betonowa gr. 8cm. Włączenie miejsc postojowych do jezdni ulicy Matejki wykonano za pomocą łuków o promieniu $R=2,0m$. Obramowanie od strony jezdni stanowić będzie krawężnik betonowy (15x22)cm w świetle 0cm. Od strony terenów zielonych obramowaniem będzie krawężnik (15x30)cm w świetle 12cm. Spadek poprzeczny miejsc postojowych dostosowany zostanie do spadku podłużnego jezdni oraz terenów sąsiadujących.

Pozostałą część pasa drogowego stanowić będzie pas zieleni z warstwą humusu gr. min 10 cm i obsiany trawą.

Przed rozpoczęciem robót należy zweryfikować rzędne wysokościowe elementów składowych mapy do celów projektowych.

3.2. Obiekty drogowe - układ drogowy

Rozwiązania zaprojektowano w oparciu o Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Parametry techniczne projektowanego układu drogowego:

- długość drogi	497,97 m,
- klasa drogi:	L,
- przekrój drogi:	1x2,
- kategoria ruchu:	KR2,
- prędkość projektowa:	30 km/h,
- szerokość jezdni:	6.00 m,
- szerokość chodnika:	1,8÷4,0m,
- szerokość ciągu pieszo-rowerowego:	2,5÷3,0m,
- szerokość ścieżki rowerowej:	3,0m,
- szerokość zatoki postojowej:	3,0m,
- wymiary miejsc postojowych:	2,5x5,0m / 3,6x5,0m
- głębokość przemarzania:	hz= 1,0 m p.p.t.,
- pochylenie poprzeczne jezdni:	„daszkowe” 2%
- odprowadzenie wód deszczowych:	powierzchniowo do projektowanych wpustów

Rodzaje nawierzchni poszczególnych elementów:

- nawierzchnia jezdni, zjazdów, miejsc postojowych, chodnika: **kostka brukowa gr.8 cm,**
- nawierzchnia zatoki postojowej: **betonowa,**
- nawierzchnia przy przejściach dla pieszych: **kostka betonowa integracyjna (wskaźnikowa)**
- nawierzchnia jezdni ul. Matejki, ścieżki rowerowej, ciągu pieszo - jezdni: **bitumiczna**

3.3. Geometria projektowanych elementów zagospodarowania terenu

Przebieg oraz geometria projektowanego układu drogowego zostały dopasowane do potrzeb dedykowanych dla obszaru objętego inwestycją natomiast niweleta dróg została dostosowana do terenów przyległych i uwarunkowań wynikających z przyjętej technologii przebudowy drogi.

3.4. Powiązania drogi z innymi drogami publicznymi i wewnętrznymi

Przebudowywana droga (ul. Matejki) w granicach opracowania, po wschodniej stronie łączy się z ul. Armii Krajowej. W zachodniej części inwestycji łączyć się będzie z ul. Strzelecką. Po południowej stronie ul. Matejki łączy się z ul. Włada, ul. Grunwaldzką oraz drogami wewnętrznymi. Od strony południowej przedmiotowa ulica łączy się z drogami wewnętrznymi.

Kategorie przedmiotowych dróg:

- **ulica Armii Krajowej**– droga powiatowa nr 2713E, klasa Z (zbiorcza)
- **ulica Strzelecka** – droga gminna nr 105524E, klasa L (lokalna)
- **ulica Grunwaldzka** – droga gminna nr 105498E, klasa L (lokalna)
- **ulica Włada**– droga gminna nr 105632E, klasa D (dojazdowa)

3.5. Odwodnienie

Odwodnienie będzie realizowane powierzchniowo poprzez spadki podłużne oraz poprzeczne, w stronę projektowanych wpustów deszczowych, do istniejącej oraz miejscowo projektowanej kanalizacji deszczowej.

3.6. Warunki gruntowo-wodne

Warunki gruntowo wodne określono na podstawie wywiadu przeprowadzonego w terenie oraz oceny wizualnej terenu przyległego do drogi. Spodziewany poziom wody gruntowej poniżej 1,2 m p.p.t. ale stan może ulec zmianie. Grunty zalegające w podłożu zaliczono do grupy nośności G4.

3.7. Obsługa przyległego terenu

Przebudowa przedmiotowej drogi skutkować będzie uatrakcyjnieniem przyległych terenów. Wszystkie działki w obrębie opracowania zostaną połączone zjazdami z nowo projektowaną drogą.

3.8. Komunikacja zbiorowa

Na projektowanym odcinku drogi nie przewiduje się konieczności zaprojektowania zatok autobusowych. Natomiast w ciągu ul. Armii Krajowej, ze względu na istniejący przystanek autobusowy projekt zakłada wykonanie zatoki postojowej o szerokości 3,0m o nawierzchni betonowej.

3.9. System odwodnienia inwestycji

Na przebudowywanym odcinku ul. Matejki, odwodnienie realizowane będzie poprzez projektowane wpusty. Wpusty Wp1 – Wp12, Wp17, Wp18, Wp31 oraz Wp32 połączone za pomocą przykanalików z rur PVC $\Phi 160$ z istniejącą kanalizacją deszczową. Natomiast na odcinku km 0+164,36 – km 0+216,35 oraz km 0+309,37 – km 0+424,07 projekt zakłada wykonanie nowej kanalizacji deszczowej z rur PVC $\Phi 200$ do której za pomocą przykanalików PVC $\Phi 160$ będą połączone projektowane wpusty Wp13 – Wp16 oraz Wp19 - Wp30. Projekt ponadto zakłada wykonanie 7 studni rewizyjnych DN1000.

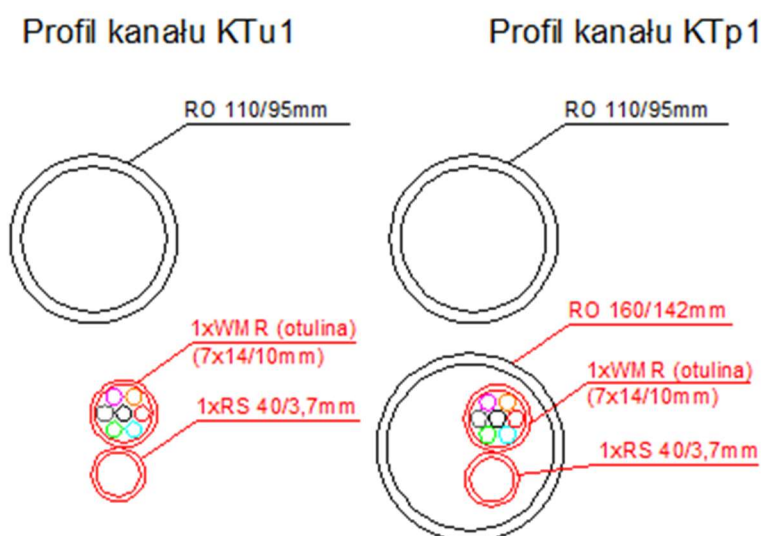
3.10. Kanał technologiczny

Wzdłuż projektowanej drogi należy wykonać kanał technologiczny dla umożliwienia bezkolizyjnego ułożenia nowych sieci teletechnicznych oraz innych sieci uzbrojenia podziemnego.

Kanał technologiczny wykonać jako ciągi kanałów technologicznych ulicznych typu **KTu1**, albo przepustowych typu **KTp1** w zależności od miejsca przebiegu kanału (zgodnie z planem sytuacyjnym).

KTu1 - Jest to moduł złożony z jednej rury RO 110/6,3 mm (średnica zewn. / grubość ścianki), trzech rur RS 40/3,7 mm (średnica zewn. / grubość ścianki) i jednej prefabrykowanej wiązki mikrorur WMR(7x14/10 mm) o średnicy zewnętrznej 50 mm.

KTp1 - Jest to moduł złożony z jednej rury RO 110/6,3 mm (średnica zewn. / grubość ścianki.), trzech rur RS 40/3,7 mm (średnica zewn. / grubość ścianki) i jednej prefabrykowanej wiązki mikrorur WMR(7x14/10 mm) o średnicy zewnętrznej 50 mm umieszczonych w rurze osłonowej RO 140/124 mm (średnica zewn. / średnica wew.).



Na załamaniach trasy należy zamontować studnie typu SK-2. Dla każdej studni należy zastosować ramy i pokrywy typu ciężkiego z zamkiem ryglowo-zasuwnym. Kanał doprowadzić do końca opracowania na każdym z wlotów skrzyżowania. Kanały zostaną ułożone na głębokości min. 100cm pod istniejącym terenem. Na całej długości kanału technologicznego należy ułożyć taśmę ostrzegawczą z wkładką

3.11. Sieć elektroenergetyczna

Projektuje się modernizację istniejącego oświetlenia i montaż nowego – projektowane oświetlenie znajdować się będzie na majątku Miasta Łowicz.

1. Istniejące wysięgniki, oprawy oświetleniowe zamontowane na słupach oświetleniowych przy ul. Matejki (cztery słupy po północnej stronie, od strony ul. Armii Krajowej) należy zdemontować, słupy pozostawić. Piąty słup w linii zdemontować razem z wysięgnikiem i oprawą. Istn. połączenia kablowe pozostawić.
2. Na słupach zamontować nowe oprawy oświetlenia ulicznego, chodników oraz doświetlenia przejść dla pieszych zgodnie z zał. rys.
3. Istn. linię kablową zasilającą oprawy (z SOU Armii Krajowej 1) pozostawić w słupie jako rezerwę. Oprawy zasilic z nowoprojektowanej SOU Matejki.
4. Pozostałe linie kablowe zasilające oświetlenie, nie ulegające demontażowi należy zabezpieczyć rurami dwudzielnymi w miejscach przejść przez jednię oraz pod wjazdami.
5. Istniejącą oprawę na słupie żelbetowym elektroenergetycznym przy ul. Strzeleckiej 59 i 61 zdemontować razem z wysięgnikiem. Zamontować oprawę LED zgodnie z załącznikami graficznymi.
6. Pozostałe słupy elektroenergetyczne oraz słupy oświetleniowe pozostawić bez zmian.
7. Projektuje się wykonanie rezerw dla obwodu oświetlenia ul. Grunwaldzkiej i ul. Włada zasilanej z SOU Skotnickiego: bezpośrednio z szafy ośw. z obwodu nr 1 przy ul. Grunwaldzkiej oraz z obwodu nr 3 przy ul. Włada.
8. Dla projektowanych przejść dla pieszych oraz przejazdów rowerowych projektuje się oświetlenie z oprawami dedykowanymi.
9. Rozmieszczenie projektowanych słupów oświetleniowych zgodnie z załączonym rys.
10. Zasilanie proj. opraw wykonać kablem YAKXS 4x25mm². Zasilanie oświetlenia ul. Matejki należy wyprowadzić z proj. szafy oświetleniowej SOU ul. Matejki, na majątku Miasta Łowicz.
11. Słupy stalowe, ocynkowane, sześć lub ośmiokątne z blachy min. 4mm.
12. Obliczenia fotometryczne stanowią załącznik do projektu technicznego.

Uwaga: Wszystkie użyte w niniejszym projekcie nazwy producentów, materiałów i osprzętu są przykładami i mają na celu jedynie wskazanie standardu jakościowego i parametrów projektowanych elementów. Dopuszcza się zastosowanie materiałów dowolnej firmy, innych niż podane, pod warunkiem, że będą one charakteryzować się parametrami nie gorszymi od tych użytych w projekcie.

3.11.1. Linia Kablowa

Projektowane odcinki kabli nN należy układać w rowach kablowych na 10 cm podsypce piaskowej, faliście stosując zapas 4%. Głębokość ułożenia kabla w ziemi, mierzona od powierzchni ziemi powinna wynosić co najmniej: 70 cm – przy układaniu kabli pod chodnikiem, 100 cm – przy układaniu kabli w częściach dróg i ulic przeznaczonych do ruchu kołowego.

Kabel ułożony w ziemi powinien być zaopatrzony na całej długości w trwałe oznaczniki rozmieszczone w odstępach nie większych niż 10m oraz w miejscach charakterystycznych np. przy skrzyżowaniach, wejściach do kanałów, rur, mufach kablowych itp.

Na oznacznikach należy nanieść trwałe napisy zawierające:

- nazwę właściciela linii kablowej
- relację linii kablowej
- napięcie znamionowe
- typ i przekrój linii kablowej
- rok ułożenia

Tak ułożony kabel należy przysypać 10 cm warstwą piasku, a następnie warstwą ziemi 15 cm. Na warstwie ziemi ułożyć folię PCV lub siatkę z tworzywa sztucznego o trwałym kolorze – kolor niebieski dla kabli do napięcia 1 kV. Krawędzie folii lub siatki powinny wystawać co najmniej 50mm poza zewnętrzną krawędź ułożonych kabli. Rowy kablowe zasypać ziemią ubijając ją warstwami co 20 cm.

W miejscach kolidujących z drogami i istniejącą infrastrukturą kable należy zabezpieczyć rurą sztywną gładkościenną typu RHDPE o średnicy $\phi 110\text{mm}$. Uszczelnienie przepustów należy wykonać przeznaczonymi do tego celu materiałami tj. szczelnymi uszczelniaczami fabrycznymi (np. dławicami czopowymi). Nie dopuszcza się stosowania pianki poliuretanowej do uszczelniania przepustów.

Po zakończeniu prac dokonać inwentaryzacji geodezyjnej, wykonać pomiary elektryczne oraz pomiary fotometryczne.

3.11.2. Słupy

Oprawy oświetleniowe zawieszone na projektowanych słupach stalowych sześć lub ośmiokątnych, ocynkowanych ogniowo o minimalnej grubości ścianki 4mm, montaż słupa na prefabrykowanych betonowych fundamentach. Wysokość zawieszenia opraw to 8m oraz 6m. Pokrywa wnętrza słupowej powinna licować się ze słupem. Projektowane słupy oświetleniowe, powinny być oznakowane zgodnie z przyjętym sposobem numeracji. Numerację słupów wykonać od strony jezdni, niezmywalną farbą olejną na wysokości ok. 2m. Przed montażem fundamentów należy wykonać przekopy kontrolne.

3.12. Gospodarka zielenią

Na obszarach, na których będzie realizowane przedmiotowe przedsięwzięcie, nie stwierdzono występowania chronionych gatunków roślin. Na drzewach w rejonie drogi nie stwierdzono występowania gniazd i dziupli ptaków, grzybów (w tym porostów) i owadów gatunków chronionych. Inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na populacje ptaków chronionych. Do wycinki nie są przeznaczone gatunki chronione lub będące pomnikami przyrody. Na obszarze inwestycji nie występują pomniki przyrody. W ramach inwestycji przewiduje się wycinkę pojedynczych drzew i krzewów rosnących wyłącznie w pasie drogowym drogi gminnej.

4. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI ZAGOSPODAROWANIA TERENU

4) zestawienie: a) powierzchni zabudowy projektowanych i istniejących obiektów budowlanych, przy czym powierzchnię zabudowy budynku pomniejsza się o powierzchnię części zewnętrznych budynku, takich jak: tarasy naziemne i podparte słupami, gzymsy oraz balkony, b) powierzchni dróg, parkingów, placów i chodników, c) powierzchni biologicznie czynnej, d) powierzchni innych części terenu, niezbędnych do sprawdzenia zgodności z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku jego braku z decyzją o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu albo uchwałą o ustaleniu lokalizacji inwestycji mieszkaniowej lub inwestycji towarzyszących;

Projektowane zagospodarowanie terenu obejmuje realizację przedsięwzięcia jedynie w zakresie branży drogowej oraz infrastruktury towarzyszącej.

Wobec powyższego sporządzono zestawienie poszczególnych części zagospodarowania terenu w odniesieniu do elementów objętych projektem:

Elementy zagospodarowania terenu	Powierzchnia
Nawierzchnia z betonu asfaltowego jezdni	3477 m ²
Nawierzchnia z kostki betonowej jezdni	126 m ²
Nawierzchnia bitumiczna ciągu pieszo-rowerowego	1560 m ²
Nawierzchnia z kostki betonowej miejsc postojowych	482 m ²
Nawierzchnia z kostki betonowej utwardzeń pod ławki	25 m ²
Nawierzchnia bitumiczna ścieżki rowerowej	99 m ²
Nawierzchnia z kostki betonowej chodników	639 m ²
Nawierzchnia z kostki betonowej zjazdów	524 m ²
Nawierzchnia betonowa zatoki postojowej	85 m ²
Nawierzchnia z kostki integracyjnej (wskaźnikowej)	43m ²
Nawierzchnia trawiasta	6467 m ²

5. INFORMACJE I DANE

5) informacje i dane: a) o rodzaju ograniczeń lub zakazów w zabudowie i zagospodarowaniu tego terenu wynikających z aktów prawa miejscowego lub decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, jeżeli są wymagane, b) czy działka lub teren, na którym jest projektowany obiekt budowlany, są wpisane do rejestru zabytków lub gminnej ewidencji zabytków lub czy zamierzenie budowlane lokalizowane jest na obszarze objętym ochroną konserwatorską, c) określające wpływ eksploatacji górniczej na działkę lub teren zamierzenia budowlanego – jeśli zamierzenie budowlane znajduje się w granicach terenu górniczego, d) o charakterze, cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów budowlanych i ich otoczenia w zakresie zgodnym z przepisami odrębnymi;

5.1. Ograniczenia w zagospodarowaniu i rozwiązania w kontekście MPZP

Teren planowanej inwestycji znajduje się w granicach następujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego Miasta Łowicz:

- Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego UCHWAŁA Nr XVII/141/2007 z dnia 2007-10-25 w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Łowicza, fragment obrębu Korabka w rejonie ulic Armii Krajowej i Małszyce
- Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego Uchwała Nr LVII/352/2006 z dnia 2006-06-29 w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Łowicza, obszar urbanistyczny Korabka, fragment położony w rejonie ulic Armii Krajowej - Strzeleckiej (wraz ze zmianą wprowadzoną uchwałą nr LXII/494/2010 z dnia 26 sierpnia 2010r.)

5.2. Warunki wynikające z uwarunkowań środowiskowych

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie zalicza się do przedsięwzięć wymienionych w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9. listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

W związku z powyższym :

- brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla w/w przedsięwzięcia;
- projektowane przedsięwzięcie nie będzie mieć powiązania z innymi przedsięwzięciami, co nie wpłynie na kumulowanie oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na tym obszarze;
- realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie się wiązała z koniecznością wykorzystywania zasobów wód powierzchniowych i podziemnych;
- przewidywana uciążliwość dla środowiska w fazie budowy wiąże się głównie z powstawaniem odpadów należących do grupy 17;
- w trakcie trwania prac budowlanych mogą wystąpić okresowe przekroczenia norm hałasu, jednakże będzie to miało charakter krótkotrwały i charakteryzowało się będzie niskim poziomem uciążliwości;
- inwestycja nie jest zlokalizowana w granicach specjalnego obszaru ochrony siedlisk Natura 2000;
- uwzględniając charakter inwestycji i ograniczony zasięg nie przewiduje się możliwości transgranicznego oddziaływania na środowisko.
- inwestycja realizowana będzie na terenie zainwestowanym uwzględniając jej lokalny charakter i ograniczony zasięg nie przewiduje się możliwości transgranicznego oddziaływania na środowisko.

5.3. Warunki wynikające z uwarunkowań ochrony konserwatorskiej

Inwestycja nie jest zlokalizowana na terenie objętym ochroną konserwatorską, ani w pobliżu obiektów zabytkowych i dóbr kultury współczesnej. Przedmiotowa inwestycja jest oddalona od terenów zabytkowych przez co nie wpływa negatywnie ani nie oddziałuje na istniejące obiekty zabytkowe czy dobra kulturowe. W obrębie prowadzonych robot nie występują zainwentaryzowane zabytki ani odkrywki archeologiczne.

5.4. Warunki wynikające z uwarunkowań miejscowości uzdrowiskowej

Nie dotyczy. Inwestycja nie leży na terenie miejscowości uzdrowiskowej.

5.5. Warunki wynikające z uwarunkowań obszarów morskich

Nie dotyczy. Inwestycja nie leży na terenie obszarów morskich.

5.6. Warunki określające wpływ eksploatacji górniczej

Nie dotyczy. Inwestycja nie leży na terenie górniczym.

5.7. Warunki określające wpływ na obszary leśne

Nie dotyczy. Inwestycja nie leży na obszarach leśnych.

5.8. Warunki określające usytuowanie inwestycji w sąsiedztwie linii kolejowej

Nie dotyczy. Inwestycja nie leży w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej oraz nie oddziałuje negatywnie na tereny kolejowe.

5.9. Opis dostępności dla osób niepełnosprawnych

W projekcie przewidziano ułatwienia dostępności dla osób niepełnosprawnych do wszystkich utwardzonych powierzchni planowanej inwestycji. Zaprojektowano nawierzchnie bez przeszkód i stopni utrudniających poruszanie się osobom niepełnosprawnym.

5.10. Inne uwarunkowania

Przedmiotowa inwestycja wiąże się z powstaniem obszaru ograniczonego użytkowania oraz okresowych uciążliwości związanych z budową inwestycji na terenie objętym opracowaniem. Uciążliwości ustąpią po zakończeniu inwestycji.

6. OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA

6) dane dotyczące warunków ochrony przeciwpożarowej, w szczególności o drogach pożarowych oraz przeciwpożarowym zaopatrzeniu w wodę, wraz z ich parametrami technicznymi.

Zgodnie z zapisami Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie z dnia 29.01.2016 §1. ust. 3: „Warunki techniczne, o których mowa w ust. 1, przy zachowaniu przepisów Prawa budowlanego, przepisów o drogach publicznych oraz przepisów odrębnych, a także ustaleń Polskich norm zapewniają szczególności: 1) spełnienie wymagań podstawowych dotyczących: [...]c) **bezpieczeństwa z uwagi na możliwość wystąpienia pożaru lub innego miejscowego zagrożenia** [..]”

7. INNE NIEZBĘDNE DANE

7) inne niezbędne dane wynikające ze specyfiki, charakteru i stopnia skomplikowania obiektu budowlanego lub robót budowlanych;

Na czas prowadzenia robót należy sporządzić projekt Tymczasowej Organizacji Ruchu.

Rozwiązania przyjęte w dokumentacji zabezpieczają interes osób trzecich w aspekcie:

- zapewnienia dojazdów do posesji i gruntów w czasie trwania prac,
- niepozbawiania możliwości korzystania z wody, kanalizacji, energii elektrycznej i ciepłej oraz środków łączności,
- zabezpieczenia obcych urządzeń podziemnych i naziemnych,
- minimalizacji wpływu budowy na środowisko poprzez ochronę przed zanieczyszczeniami powietrza, wody i gleby oraz zdrowia ludzi.

8. INFORMACJE O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU

8) informację o obszarze oddziaływania obiektu;

- Obszar oddziaływania obiektu, o którym mowa w art. 3 ust. 20 ustawy Prawo Budowlane - teren wyznaczony w otoczeniu obiektu budowlanego na podstawie przepisów odrębnych, wprowadzających związane z tym obiektem ograniczenia w zagospodarowaniu, w tym zabudowy, tego terenu zamyka się w działkach, na których prowadzona będzie inwestycja.
- Realizacja planowanej inwestycji jest możliwa, zgodnie z warunkami Prawa Budowlanego, ponieważ jest zgodna z planem przestrzennym zagospodarowania miasta Łowicz. Inwestycja poprawi układ komunikacyjny oraz docelowo nie utrudni korzystania z wody, energii ciepłej i elektrycznej. W ramach projektowanego układu dróg przewiduje się odwodnienie nawiązujące do odwodnienia ulic sąsiadujących. Projektowany odpływ wód opadowych i roztopowych nie stanowi utrudnienia dla gruntów sąsiednich. Teren w otoczeniu projektowanej inwestycji nie ogranicza zagospodarowania, ani zabudowy tego terenu i nie powstaną żadne oddziaływania na sąsiednie działki. Projektowana inwestycja w obszarze swojego oddziaływania, nie będzie zacieniała ani ograniczała funkcji sąsiadujących działek.

- Inwestycja nie narusza praw osób trzecich oraz zapewnia dostępność do zabudowań. Inwestycja nie będzie powodowała wytwarzaniu szkodliwego promieniowania lub oddziaływania pola magnetycznego, wibracji i hałasu oraz zmian nasłonecznienia.
- Teren nie jest zlokalizowany przy strefie ochrony konserwatorskiej i archeologicznej.
- Na terenie inwestycji występują urządzenia melioracji szczegółowej. Nie będzie zmiany kierunków spływu wód opadowych i roztopowych.
- Teren nie leży w granicach obszarów chronionych. Zostało to sprawdzone na mapie geoserwis.gdos.gov.pl. Najbliższy obszar chroniony to obszar Pradoliny Warszawsko - Berlińskiej w odległości około 1400 m.
- Inwestycja nie jest zaliczana do inwestycji mogących potencjalnie oddziaływać na środowisko. Skala projektowanego przedsięwzięcia w stosunku do zajmowanego terenu jest niewielka. Planowana inwestycja nie jest powiązana z innymi przedsięwzięciami. W trakcie realizacji oraz eksploatacji inwestycji nie nastąpi wykorzystanie zasobów naturalnych, a ryzyko poważnej awarii przy uwzględnieniu używanych materiałów i stosowanych technologii jest znikome. Realizacja inwestycji nie spowoduje ponadnormatywnej emisji substancji i energii do środowiska. W rejonie planowanej inwestycji nie występują obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone. Brak też jest obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne. Istniejąca w pobliżu infrastruktura nie zostanie obciążona. Z punktu widzenia przestrzeni budowa inwestycji nie spowoduje utraty przestrzeni społecznie i przyrodniczo cennej, nie doprowadzi do jej niekorzystnej degradacji. Nie wykryto jakichkolwiek niezgodności z przepisami odrębnymi. Ze względu na niewielki zasięg obszar projektowanego obiektu mieści się w całości na terenie objętym niniejszym opracowaniem.

Obszar oddziaływania obiektu ustalono na podstawie:

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie z 2 marca 1999 r. (Dz. U. z roku 1999, Nr 43, poz. 430 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane. (Dz. U. z roku 2018, poz. 1202, 1276, 1496, 1669 i 2245 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego z 3 lipca 2003 r. (Dz. U. z roku 2003, Nr 120, poz. 1133 z późn. zm.)
- Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r. (Dz.U. z roku 2018 r. poz. 317, Dz.U. z roku 2018 r. poz. 12 z późn. zm.)

- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2018, poz. 2081 z późn. zm.)
- Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 r. (Dz. U. z roku 2018, poz. 1945 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska (Dz. U. z roku 2018, poz. 799 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z roku 2018, poz. 1614 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo Wodne (Dz. U. z 2017 r. poz. 1566, 2180 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo Energetyczne (Dz. U z roku 2018, poz. 755 z późn. zm.)
- Ustawa z dnia 16 lipca 2004 r. Prawo Telekomunikacyjne (Dz. U. z 2018 r. poz. 1954, 2245, 2345 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 26.04.2013r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać sieci gazowe i ich usytuowanie (Dz. U. z dnia 04.06.2013r. poz. 640.)
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 17.09.1999r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy urządzeniach i instalacjach energetycznych (Dz. U. Nr 80/1999 poz. 912).

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys. 1. Plan Orientacyjny

Rys. 2. Projekt Zagospodarowania Terenu