



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: Projekt Techniczny

Branża: Drogowa,

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



Adres obiektu: Miasto Łowicz,
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

Skierniewice, listopad 2024 r.

Spis treści

I.	OŚWIADCZENIE PROJEKTANTÓW	4
II.	CZĘŚĆ OPISOWA	5
1.	INFORMACJE OGÓLNE.....	5
1.1.	Rodzaj obiektu budowlanego	5
1.2.	Kategoria obiektu budowlanego	5
1.3.	Podstawa opracowania	5
1.4.	Użytkowanie obiektu budowlanego	5
2.	MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO.....	6
2.1.	Układ komunikacyjny oraz charakterystyka ruchu	6
3.	CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY OBIEKTU BUDOWLANEGO	6
3.1.	Zestawienie powierzchni	6
3.2.	Obiekty drogowe - układ drogowy	7
3.3.	Geometria projektowanych dróg	8
3.4.	Powiązania drogi z innymi drogami publicznymi i wewnętrznymi.....	8
3.5.	Układ konstrukcyjny elementów drogowych	8
3.6.	Odwodnienie	11
3.7.	Warunki gruntowo-wodne	11
3.8.	Obsługa przyległego terenu.....	12
3.9.	Komunikacja zbiorowa.....	12
4.	WPŁYW NA ŚRODOWISKO.....	12
4.1.	Warunki wynikające z uwarunkowań środowiskowych	12
4.2.	Warunki wynikające z uwarunkowań ochrony konserwatorskiej	13
4.3.	Warunki wynikające z uwarunkowań miejscowości uzdrowiskowej	13
4.4.	Warunki wynikające z uwarunkowań obszarów morskich	13
4.5.	Warunki określające wpływ eksploatacji górniczej	13
4.6.	Warunki określające wpływ na obszary leśne	13
4.7.	Warunki określające usytuowanie inwestycji w sąsiedztwie linii kolejowej	13
4.8.	Opis dostępności dla osób niepełnosprawnych	13
4.9.	Inne uwarunkowania	14
5.	ELEMENTY WYPOSAŻENIA BUDOWLANO – INSTALACYJNEGO	14
6.	OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA.....	14
7.	INNE UWAGI	14
III.	CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	15
	Rys. 1. Plan sytuacyjny	15

Rys. 2. Profil podłużny	17
Rys. 3. Przekroje konstrukcyjne.....	15
Rys. 4.1. Rzut i przekroje poprzeczne zjazd + chodnik	15
Rys. 4.2. Rzut i przekroje poprzeczne zjazd + ścieżka rowerowa	20
Rys. 4.3. Rzut i przekroje poprzeczne przejścia dla pieszych.....	21
Rys. 4.4. Rzut i przekroje poprzeczne zatoki autobusowej	22

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 techniczny 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

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) *rodzaj i kategorię obiektu budowlanego będącego przedmiotem zamierzenia budowlanego;*
- 2) *zamierzony sposób użytkowania oraz program użytkowy obiektu budowlanego;*

1.1. Rodzaj obiektu budowlanego

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

1.2. Kategoria obiektu budowlanego

Przedmiotowy obiekt budowlany można zaliczyć do następujących kategorii:

- **Kategoria IV** – elementy dróg publicznych i kolejowych dróg szynowych, jak skrzyżowania i węzły, wjazdy, zjazdy, przejazdy przez perony, rampy
- **Kategoria XXV** – drogi i kolejowe drogi szynowe

1.3. Podstawa opracowania

Opracowanie wykonano na zlecenie Zamawiającego – **Gmina Miasto Łowicz**, ul. 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.

1.4. Użytkowanie obiektu budowlanego

Niniejszy obiekt budowlany użytkowany będzie przez uczestników ruchu drogowego korzystających pobliskich dróg gminnych nr 105524E (ul. Strzelecka), nr 105632E (ul. Włada), nr 105498E (ul. Grunwaldzka) oraz drogi powiatowej nr 2713E (ul. Armii Krajowej). Planowana inwestycja ułatwi obsługę komunikacyjną terenu w pośrednim i bezpośrednim sąsiedztwie oraz zwiększy przepustowość i bezpieczeństwo ruchu.

2. MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

- 3) *Układ przestrzenny oraz formę architektoniczną obiektu budowlanego, w tym jego wygląd zewnętrzny, uwzględniając charakterystyczne wyroby wykończeniowe i kolorystykę elewacji, a także sposób jego dostosowania do warunków wynikających z wymaganych przepisami*
- 4) *szczególnymi pozwoleni, uzgodnień lub opinii innych organów, o których mowa w art. 32 ust. 1 pkt 2 ustawy, lub ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku jego braku – z decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu albo uchwały o ustaleniu lokalizacji inwestycji mieszkaniowej lub inwestycji towarzyszących.*

2.1. Układ komunikacyjny oraz charakterystyka ruchu

Teren objęty inwestycją zlokalizowany jest w miejscowości Łowicz. Droga gminna nr 105537E (ul. Matejki) jest drogą jednojezdniową klasy „L”. 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.

Przedmiotowa ulica od strony zachodniej łączy się z ul. Strzelecką (droga gminna nr 105524E), od strony wschodniej łączy się z ul. Armii Krajowej (droga powiatowa nr 2713E), od strony południowej łączy się z ul. Włada (droga gminna nr 105632E) oraz z ul. Grunwaldzką (droga gminna nr 105498E).

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.

3. CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY OBIEKTU BUDOWLANEGO

- 3) *charakterystyczne parametry obiektu budowlanego, w szczególności: a) kubaturę, b) zestawienie powierzchni, c) wysokość, długość, szerokość, średnicę, d) liczbę kondygnacji, e) inne dane niż wskazane w lit. a–d niezbędne do stwierdzenia zgodności usytuowania obiektu z wymaganiami ochrony przeciwpożarowej;*

3.1. Zestawienie powierzchni

Projektowane zagospodarowanie terenu obejmuje zakresem realizację przedsięwzięcia 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 oraz	3279 m ²
Nawierzchnia z betonu asfaltowego zjazdów	200m ²
Nawierzchnia z kostki betonowej jezdni	126 m ²
Nawierzchnia bitumiczna ciągu pieszo-rowerowego	1407 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	642 m ²
Nawierzchnia z kostki betonowej zjazdów	524 m ²
Nawierzchnia betonowa zatoki postojowej	83m ²
Nawierzchnia z kostki integracyjnej (wskaźnikowej)	45m ²
Nawierzchnia trawiasta	6495 m ²

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: 497,97m,
- 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 drogi pieszo-rowerowej: 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: **kostka granitowa 15/17, kostka betonowa integracyjna (wskaźnikowa oraz kierunkowa)**
- nawierzchnia przy przejściach dla pieszych: **kostka betonowa integracyjna (wskaźnikowa)**
- nawierzchnia jezdni ul. Matejki, ścieżki rowerowej, ciągu pieszo - jezdni: **bitumiczna**

3.3. Geometria projektowanych dróg

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 budowy 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. Układ konstrukcyjny elementów drogowych

Konstrukcje nawierzchni drogowych dostosowano do przewidywanego obciążenia - kategorii ruchu KR-2.

W uzgodnieniu z Zamawiającym zaprojektowano konstrukcje poszczególnych elementów zgodnie z poniższym opisem:

Jezdnia ul. Matejki:

- warstwa ścieralna AC 11S asfalt 50/70 - 4cm
- warstwa wiążąca z AC 16W asfalt 50/70 - 8cm
- podbudowa z mieszanki niezwiązanej kruszywem 0/31,5 - 20 cm po zagęszczeniu
- podbudowa pomocnicza z gruntu stabilizowanego cementem $R_m=2,5-5,0\text{MPa}$ - 30cm
- grunt kategorii G4

Jezdnia 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 z miejscami postojowymi gdzie należy ułożyć krawężnik betonowy (15x22)cm w świetle 0cm. Na połączeniu z drogami o nawierzchni z kostki betonowej(km 0+306,79) należy ułożyć opornik betonowy (12x25)cm w świetle 0cm

Chodnik:

- betonowa kostka bezfazowa gr. 6cm
- podsypka cem.-piaskowa gr. 3 cm (1:4)
- podbudowa z mieszanki niezwiązanej kruszywem 0/31,5 gr.10 cm po zagęszczeniu
- warstwa ulepszanego podłoża z mieszanki związanej cementem C1,5/2 - 15cm
- grunt kategorii G4

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 18cm. 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

Zjazdy indywidualne:

- betonowa kostka brukowa bezfazowa - 8cm
- podsypka cem.-piaskowa - 3 cm (1:4)
- podbudowa z mieszanki niezwiązanej kruszywem 0/31,5 - 20 cm po zagęszczeniu
- warstwa ulepszanego podłoża z mieszanki związanej cementem C1,5/2 - 20cm
- grunt kategorii G4

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.

Miejsca postojowe:

- kostka betonowa bezfazowa, gr. 8cm
- podsypka cementowo – piaskowa, gr. 3cm (1:4)
- podbudowa z mieszanki niezwiązanej kruszywem 0/31,5 gr.20 cm
- warstwa podbudowy pomocniczej z gruntu stabilizowanego cementem $R_m=2,5\text{MPa}$ - 5,0 MPa gr. 20 cm
- grunt kategorii G4

Obramowanie miejsc postojowych od strony jezdni stanowić będzie krawężnik betonowy (15x22)cm w świetle 0cm. Od strony terenów zielonych obramowaniem będzie krawężnik (15x30)cm w świetle 12cm

Jezdnia z kostki betonowej:

- kostka betonowa bezfazowa, gr. 8cm
- podsypka cementowo – piaskowa, gr. 3cm (1:4)
- podbudowa z mieszanki niezwiązanej kruszywem 0/31,5 gr.20 cm
- warstwa podbudowy pomocniczej z gruntu stabilizowanego cementem $R_m=2,5\text{MPa}$ - 5,0 MPa gr. 20 cm
- grunt kategorii G4

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. Na połączeniu z jezdnią ul. Matejki należy ułożyć opornik betonowy (12x25)cm w świetle 0cm

Droga rowerowa/ ścieżka pieszo rowerowa/ścieżka pieszo rowerowa na zjazdach:

- warstwa ścieralna AC 8S asfalt 50/70 - 4cm
- warstwa wiążąca z AC 16W asfalt 50/70 - 4cm
- podbudowa z mieszanki niezwiązanej kruszywem 0/31,5 - 15 cm po zagęszczeniu
- podbudowa z gruntu stabilizowanego cementem $R_m=2,5\text{MPa}$ - 5,0 MPa - 20 cm
- grunt kategorii G4

Obramowaniem drogi rowerowej będzie obrzeże betonowe (8x30)cm. W miejscach przejść i przejazdów na połączeniu z jezdnią należy ułożyć krawężnik betonowy (15x22)cm w świetle 0cm

Obramowaniem ścieżki pieszo – rowerowej będzie obrzeże betonowe (8x30)cm. W miejscach przejść i przejazdów na połączeniu z jezdnią należy ułożyć krawężnik betonowy (15x22)cm w świetle 0cm

Obramowaniem ścieżki pieszo rowerowej na zjazdach będzie obrzeże betonowe (8x30)cm ułożone od strony zjazdu

Zatoka autobusowa:

- kostka granitowa 15/17
- podsypka cem.-piaskowa - 5 cm (1:4)
- podbudowa zasadnicza z "chudego betonu" C8/10 -15 cm warstwa mieszanki kruszywa stabilizowanego cementem RM=2,5-5,0 MPa z dowozu - 15 cm
- warstwa mieszanki kruszywa stabilizowanego cementem RM=1,5 - 2,5 MPa z dowozu - 20 cm
- grunt kategorii G4

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 18cm

Połączenie krawężnika (15x30)cm w świetle 12cm z krawężnikiem (15x22)cm należy wykonać poprzez ułożenie krawężnika betonowego przejściowego (15x30-15x22)cm.

3.6. Odwodnienie

Odwodnienie będzie realizowane powierzchniowo poprzez spadki podłużne oraz poprzeczne w stronę projektowanych wpustów deszczowych. W związku z planowaną przebudową ul. Matejki w Łowiczu zaplanowano budowę sieci kanalizacji deszczowej. Opracowanie swym zakresem obejmuje wykonanie projektu budowlanego sieci kanalizacji deszczowej z rur PVC-U Litych SN8 prowadzonych od istniejących studni kanalizacyjnych poprzez posadowienie nowych wpustów deszczowych jak i przedłużenia istniejącej sieci kanalizacji w zakresie nowych lokalizacji wpustów. Sieci wykonane będą za pomocą rur PVC-U Litych DN160, DN250 SN8 ze studniami kanalizacyjnymi betonowymi DN1000 bez osadników oraz wpustami deszczowymi betonowymi DN500. Dodatkowo do granic opracowania należy doprowadzić rury kanalizacyjne i zakorkować w celu późniejszej możliwości przedłużenia sieci.

3.7. 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.

3.8. Obsługa przyległego terenu

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

3.9. 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 z kostki kamiennej.

4. WPŁYW NA ŚRODOWISKO

9) parametry techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie pod względem: a) zapotrzebowania i jakości wody oraz ilości, jakości i sposobu odprowadzania ścieków oraz wód opadowych, b) emisji zanieczyszczeń gazowych, w tym zapachów, pyłowych i płynnych, z podaniem ich rodzaju, ilości i zasięgu rozprzestrzeniania się, c) rodzaju i ilości wytwarzanych odpadów, d) właściwości akustycznych oraz emisji drgań, a także promieniowania, w szczególności jonizującego, pola elektro-magnetycznego i innych zakłóceń, z podaniem odpowiednich parametrów tych czynników i zasięgu ich rozprzestrzeniania się, e) wpływu obiektu budowlanego na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne – uwzględniając, że przyjęte w projekcie budowlanym rozwiązania przestrzenne, funkcjonalne i techniczne powinny wykazywać ograniczenie lub eliminację wpływu obiektu budowlanego na środowisko przyrodnicze, zdrowie ludzi i inne obiekty budowlane, zgodnie z odrębnymi przepisami;

4.1. 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.

4.2. 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.

4.3. Warunki wynikające z uwarunkowań miejscowości uzdrowiskowej

Nie dotyczy. Inwestycja nie leży na terenie miejscowości uzdrowiskowej.

4.4. Warunki wynikające z uwarunkowań obszarów morskich

Nie dotyczy. Inwestycja nie leży na terenie obszarów morskich.

4.5. Warunki określające wpływ eksploatacji górniczej

Nie dotyczy. Inwestycja nie leży na terenie górniczym.

4.6. Warunki określające wpływ na obszary leśne

Nie dotyczy. Inwestycja nie leży na obszarach leśnych.

4.7. 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.

4.8. 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.

4.9. Inne uwarunkowania

Przedmiotowa inwestycja wiąże się z powstaniem obszaru ograniczonego użytkowania oraz okresowych uciążliwości związanych z przebudową drogi i infrastruktury technicznej na terenie objętym opracowaniem. Uciążliwości ustąpią po zakończeniu inwestycji.

5. ELEMENTY WYPOSAŻENIA BUDOWLANO – INSTALACYJNEGO

12) informacje o zasadniczych elementach wyposażenia budowlano-instalacyjnego, zapewniających użytkowanie obiektu budowlanego zgodnie z przeznaczeniem;

6. OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA

13) dane dotyczące warunków ochrony przeciwpożarowej, stosownie do zakresu projektu.

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 UWAGI

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.

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys. 1. Plan sytuacyjny

Rys. 2. Profil podłużny

Rys. 3. Przekroje konstrukcyjne

Rys. 4.1. Rzut i przekroje poprzeczne zjazd + chodnik

Rys. 4.2. Rzut i przekroje poprzeczne zjazd + ścieżka rowerowa

Rys. 4.3. Rzut i przekroje poprzeczne przejścia dla pieszych

Rys. 4.4. Rzut i przekroje poprzeczne zatoki autobusowej