

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

Spis treści

| | |
|---|-----------|
| 1. Podstawa opracowania. | 3 |
| 2. Cel opracowania. | 3 |
| 3. Materiały wyjściowe do projektu. | 3 |
| 4. Zakres opracowania. | 4 |
| 5. Stan istniejący. | 4 |
| 5.1. Opis stanu istniejącego. | 4 |
| 5.2. Warunki gruntowo-wodne. | 4 |
| 6. Rozwiązanie projektowe. | 5 |
| 6.1. Założenia techniczne..... | 5 |
| 6.2. Układ sytuacyjny..... | 5 |
| 6.3. Rozwiązanie wysokościowe. | 6 |
| 6.4. Mała architektura i dodatkowe elementy zagospodarowania. | 6 |
| 6.4.1. Schody | 6 |
| 6.4.2. Murki zabezpieczające (usytuowane na skraju skarpy) | 6 |
| 6.4.3. Mała architektura..... | 6 |
| 6.4.4. Elementy BRD..... | 7 |
| 6.4.5. Kolorystyka nawierzchni..... | 7 |
| 6.5. Odwodnienie. | 7 |
| 6.6. Roboty ziemne. | 7 |
| 6.7. Konstrukcje nawierzchni..... | 7 |
| 6.8. Rozwiązania dotyczące zieleni | 8 |
| 7. Zalecenia dotyczące ochrony środowiska. | 9 |
| 8. Określenie obszaru oddziaływania projektowanego obiektu budowlanego | 10 |
| 8.1. Informacja o obszarze oddziaływania..... | 10 |

Część rysunkowa:

| | |
|---------------------------------|----------------|
| 1. Plan orientacyjny | Rys. 1 |
| 2. Plan Zagospodarowania Terenu | Rys. 2PZT |
| 3. Plan sytuacyjno-wysokościowy | Rys. 2D |
| 4. Profil podłużny | Rys. 3.1D-3.2D |
| 5. Przekroje normalne | Rys. 4.1D-4.2D |

*PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY
PRZEBUDOWA UL. MŁYŃSKIEJ WRAZ Z INFRASTRUKTURĄ TOWARZYSZĄCĄ W MYŚLIBÓRZ*

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania.

Umowa nr ZP.272.28.2020AF z dnia 14/12/2020r. zawarta pomiędzy Gminą Myślibórz reprezentowaną przez:

Zastępcę Burmistrza – Przemysława Klityńskiego

a pracownią projektową „Pro-Trans” Consulting reprezentowaną przez:

Ireneusza Sinicę.

2. Cel opracowania.

Celem opracowania jest przygotowanie dokumentacji technicznych przebudowy drogi gminnej nr 2204034 ul. Młyńskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą w Myślibórz, w zakresie inwestycji znajduje się również: budowa zatoki postojowej dla samochodów osobowych, zatoka autobusowa, oraz remont istniejących schodów.

Dzięki przebudowie zdegradowane już nawierzchnie jedni i chodników, oraz remoncie schodów poprawie ulegnie: bezpieczeństwo ruchu drogowego, oraz właściwości techniczno-eksploatacyjne. Budowane zatoki postojowe stanowią będą miejsce postoju samochodów osobowych, oraz autobusów

3. Materiały wyjściowe do projektu.

- Umowa z inwestorem,
- Mapa sytuacyjno-wysokościowa z uzbrojeniem podziemnym terenu do celów projektowych wykonana przez Zakład Geodezyjny Norbert Rakowiecki, ul. Kościuszki 11/2, 72-310 Płoty.
- Opinia Geotechniczna opracowana w listopadzie 2020, przez Laboratorium Drogowe Szczecin Sp. z o.o.,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.99.43.430), z późniejszymi zmianami
- Ustawa z dnia 21.03.1985 r. o drogach publicznych (J.T. Dz.U.04.204.2086), z późniejszymi zmianami
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. (Dz. U. Nr 177, poz. 1729) w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. wraz z załącznikami nr 1 – 4 (Dz. U. Nr 220, poz. 2181). Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów

drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach.

- Wytyczne Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Szczecinie znak ZN.5183.54.2021.MS z dnia 18/10/2021r.
- Opis przedmiotu zamówienia, z późniejszymi zmianami

4. Zakres opracowania.

Zakres opracowania obejmuje przebudowę ul. Młyńskiej w tak aby osiągnąć parametry:

- Drogi klasy L (z elementami uspokojenia ruchu)
- Nośność jezdni dla kategorii ruch – KR1,

5. Stan istniejący.

5.1. Opis stanu istniejącego.

Obecnie ul. Młyńska na odcinku objętym opracowaniem posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości około 5,5 m. Nawierzchnia jezdni jest w złym stanie technicznym, posiada liczne wyboje, wyrwy, oraz spękania siatkowe które grożą rychłym jej uszkodzeniem. Po obu stronach jezdni znajduje się chodniki z betonowych płyt chodnikowych również w złym stanie technicznym. Wzdłuż istniejącego chodnika – strona lewa (na skraju skarpy) na długości km 0+048 – km 0+112 zlokalizowany jest murek ochrony z kamienia naturalnego również w złym stanie technicznym. W km 0+102 zlokalizowane są schody betonowe prowadzące na parking położony około 5m niżej niż ul. Młyńska. Stopnie schodów zakończone są kątownikami stalowymi, a po obu stronach znajdują się murki oporowe z kamienia naturalnego do których przymocowane są stalowe pochwyty. Konstrukcja schodów jest w dobrym stanie technicznym, niemniej jednak ich wygląd nie jest reprezentacyjny. Na działce nr 111 zlokalizowane są budynki mieszkalne i gospodarcze które przed rozpoczęciem inwestycji zostaną rozebrane wg. Oddzielnego opracowania, oraz oddzielnej procedury administracyjnej.

W dalszej części ulicy tj. na odcinkach km 0+112 – 0+177 i 0+264 – 0+320 chodnik (strona lewa) oddala się od krawędzi jezdni. Skrzyżowanie z ul. Spadzistą jest bardzo rozległe i nieregularne rozciągające się niemalże do skrzyżowania z ul. 11 Listopada i Pomorską które to biegnąc prostopadle do ul. Młyńskiej stanowią jej koniec.

Odprowadzenie wód opadowych odbywa się poprzez istniejącą kanalizację deszczową.

Wzdłuż ulicy funkcjonuje istniejące oświetlenie uliczne.

Na długości ulicy objętej opracowaniem zlokalizowanych jest szereg pojedynczych drzew.

5.2. Warunki gruntowo-wodne.

W trakcie badań wykonanych w m-cu marcu 2021r. stwierdzono następujące warunki gruntowo wodne – powierzchniowo pod 0,2-0,4 m konstrukcją drogi podłoże do gł. 1,7m buduje w-wa nasypów niekontrolowanych położonej na stropie glin piaszczystych które nie zostały przewiercone do głębokości rozpoznania tj. 3,0m p.p.t.

W trakcie badań nie stwierdzono wody gruntowej. Lokalnie (w otworze nr 1) na głębokości 1,7 i 2,6m p.p.t. stwierdzono sączenia. Stwierdzono ponadto, że w czasie niekorzystnych warunków atmosferycznych w obrębie nasypów niekontrolowanych (na gruntach słabo przepuszczalnych może pojawić się "zawieszone zwierciadło wody", a w obrębie gruntów spoistych dodatkowe sączenia.

6. Rozwiązanie projektowe.

6.1. Założenia techniczne.

- Kategoria drogi: gminna
- Klasa techniczna: L
- Kategoria ruchu: KR1
- Prędkość projektowa: $V_p = 30$ km/h
- Szerokość jezdni: 5,5m
- Zjazdy indywidualne: szerokość zmienna -dostosowano do szerokości istniejących wyokrąglone łukami o promieniu 3,0m,
- Odwodnienie: za pośrednictwem istniejących/projektowanych wpustów ulicznych do istniejącej kanalizacji deszczowej.
- Oświetlenie: do przebudowy według proj. branżowego.
- Sposób osiągnięcia zakładanych (powyższych) parametrów:
 - o korekta geometrii drogi,
 - o nowa konstrukcja jezdni,
 - o przebudowa chodników
 - o budowa zatok postojowych, dla samochodów osobowych, autobusów.
 - o przebudowa kanalizacji deszczowej
 - o przebudowa oświetlenia ulicznego

6.2. Układ sytuacyjny.

Projektowany układ sytuacyjny powstał w ścisłym dowiązaniu do istniejącej geometrii, szerokości pasa drogowego oraz istniejącego zagospodarowania terenu i terenów przyległych. Na całym odcinku objętym opracowaniem projektuje się jezdnię o szerokości 5,5m. Na całym odcinku projektuje się obustronny chodnik o szerokości od 1,25 do 3,0m.

Na całym odcinku objętym opracowaniem przebudowie ulegną także: kanalizacja deszczowa, oświetlenie.

Do posesji zlokalizowanych przy drodze projektuje się zjazdy indywidualne i publiczne o szerokości dostosowanej do istniejących w zakresie 3,5m – 5,5m wyokrąglone łukami o promieniu 3,0-5,0m.

W km 0+005,00; 0+105,00, 0+177,00; 0+264,00 i 0+318,00 przewiduje się do wykonania przejście dla pieszych, w tym w km 0+105,00 przejście dla pieszych „wyniesione”.

Od przejścia dla pieszych w km 0+177,00 w kierunku początku opracowania (do km 0+105) u dołu skarpy projektuje się chodnik stanowiący dodatkowy ciąg komunikacyjny

do parkingu zlokalizowanego u podnóża istniejących w km 0+102 schodów. Krawędź od strony dołu skarpy stanowią będą elementy prefabrykowane typu L posadwione na ławie betonowej.

Szczegółowe rozwiązanie sytuacyjne projektowanej drogi pokazano w części graficznej, rys. nr 2

6.3. Rozwiązanie wysokościowe.

Rozwiązanie wysokościowe drogę dostosowano maksymalnie do istniejącego zagospodarowania terenu oraz zagospodarowania terenów przyległych na całym odcinku opracowania.

W km 0+105 projektuje się wyniesione przejście dla pieszych.

W km 0+315 projektuje się wyniesioną tarczę skrzyżowania z ul. 11 Listopada/Pomorską.

W ciągu projektowanej drogi zaprojektowano pochylenia poprzeczne dwustronne 2%

Pochylenie poprzeczne zatok postojowych, oraz chodników 2% w kierunku jezdni.

6.4. Mała architektura i dodatkowe elementy zagospodarowania.

6.4.1. Schody

Istniejące schody należy odnowić poprzez oczyszczenie (wypiaskowanie) istniejących murków oporowych, uzupełnienie spoin i ewentualne ubytki w elementach betonowych za pomocą szpachlówek epoksydowych, zaimpregnowanie całych murków środkami do impregnacji betonu, oraz kamienia naturalnego. W celu zabezpieczenia przedmiotowych murków przeciwwilgociowo od strony gruntu należy wykonać izolację w postaci hydroizolacji bitumicznej grubowarstwowej. Istniejąc poręcze stalowe należy zdemontować i zastąpić je nowymi poręczami ze stali nierdzewnej. Stopnie należy obłożyć okładzinami z kamienia naturalnego (granitu) płomieniowanego o gr. 4cm.

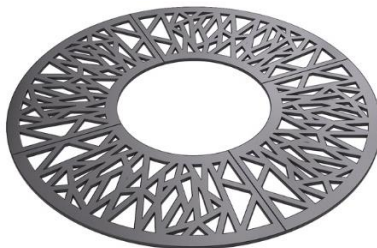
6.4.2. Murki zabezpieczające (usytuowane na skraju skarpy)

Istniejące murki należy odrestaurować poprzez ich oczyszczenie (wypiaskowanie), uzupełnienie spoin, i ewentualnie ubytków w elementach betonowych z pomocą szpachlówek epoksydowych. W miejscach gdzie ich degradacja jest na tyle duża, że niemożliwa jest ich odrestaurowanie za pomocą wcześniej opisujących zabiegów fragmenty te należy rozebrać, wykonać nową ławę fundamentową, a następnie odbudować z wcześniej rozebranego materiału. Części podziemne zabezpieczyć przeciwwilgociowo za pomocą hydroizolacji bitumicznej grubowarstwowej, części nadziemne środkami do impregnacji betonu, oraz kamienia naturalnego.

6.4.3. Mała architektura

Na długości przebudowywanej drogi projektuj się miejsca odpoczynku w postaci ławek zlokalizowanych na murku zabezpieczającym w ilości 5 szt. siedziska drewniane, lub kompozytowe w długości 2,0m, oraz wolnostojące w miejscach: 0+110; 0+119; 0+168; 0+185; 0+260; 0+280; 0+300 (zgodnie z rys. 2). Przy każdej ławce wolnostojącej projektuje się kosz na śmieci.

W celu zapewnienia prawidłowej roślinności w chodniku (w km 0+073,00) drzewa, oraz jednoczesnej bezproblemowej komunikacji pieszych jako nawierzchnię projektuje się projektuje się kratę stalową o średnicy 2,0m według wzoru poniżej.



6.4.4. Elementy BRD

Na krawędzi skarpy (0+112 – 0+170), oraz wzdłuż chodnika na parking projektuje się barierki ochronne typu U-12a

6.4.5. Kolorystyka nawierzchni

Chodniki – płytki chodnikowe w kolorze szarym/kostka granitowa w kolorze naturalnym

Wyniesione przejścia dla pieszych – kostka betonowa drobnowymiarowa w kolorze czerwonym, lub kostka kamienna w kolorze naturalnym

6.5. Odwodnienie.

Zagospodarowanie wody deszczowej odbywać się będzie za pomocą istniejących/projektowanych wpustów ulicznych/krawężnikowych oraz przebudowywanej kanalizacji deszczowej.

6.6. Roboty ziemne.

Roboty ziemne wykonywane na projektowanym obszarze należy wykonać zgodnie z PN-S-02205 „Roboty ziemne”.

Założono, że wszystkie projektowane nasypy zostaną zbudowane z piasku średniego, którego kąt tarcia wewnętrzny powinien być większy niż $\varnothing 30^\circ$, spójność $c=0$ KPa oraz gęstość objętościowa 18 kN/m^3 . Dopuszcza się budowę nasypów z gruntu otrzymanego z wykopów.

Roboty ziemne należy wykonywać w suchej porze roku. Należy zadbać o prawidłowe odwodnienie wykopu oraz w żadnym wypadku nie dopuścić do nawodnienia gruntu, na którym budowany ma być nasyp lub konstrukcja nawierzchni. Jeżeli dojdzie do zawilgocenia podłoża należy niezwłocznie i bezwzględnie je osuszyć przed rozpoczęciem dalszych robót.

Nałożenie humusu i obsianie go mieszankami traw przewidziano wzdłuż całego przebudowywanego odcinka (pobocza gruntowe).

6.7. Konstrukcje nawierzchni.

Na podstawie oceny stanu nawierzchni, oraz warunków gruntowo-wodnych zaprojektowano nową konstrukcję poszczególnych elementów pasa drogowego:

1. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI JEZDNI KR1

- | | | | |
|----|--|-----------|-------------------|
| 1. | Beton asfaltowy (AC) | gr. 4 cm | w-wa ścieralna |
| 2. | Beton asfaltowy (AC) | gr. 5 cm | w-wa wiążąca |
| 3. | Kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie | gr. 20 cm | w-wa podbudowy |
| 4. | Materac KŁSM w georuszcie 20/20 | gr. 20 cm | w-wa wzmacniająca |
| 5. | W-wa ulepszonych podłoża C1,5/2,0 | gr. 15 cm | ulepszone podłoże |

2. KONSTRUKCJA zjazdu/chodnika z możliwością parkowania sam. osobowych

| | | | |
|----|--|-----------|-------------------|
| 1. | Kostka kamienna rzędowa | gr. 20 cm | w-wa ścieralna |
| 2. | Podsypka piaskowo-cementowa | gr. 5 cm | w-wa podsypki |
| 3. | Kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie | gr. 20 cm | w-wa podbudowy |
| 4. | W-wa ulepszonego podłoża C1,5/2,0 | gr. 15 cm | ulepszone podłoże |

3. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI zatoki dla autobusów

| | | | |
|----|-----------------------------------|-----------|-------------------|
| 1. | Kostka kamienna rzędowa | gr. 20 cm | w-wa ścieralna |
| 2. | Podsypka piaskowo-cementowa | gr. 5 cm | w-wa podsypki |
| 3. | Podbudowa żelbetowa | gr. 25 cm | podb. zasadnicza |
| 6. | W-wa ulepszonego podłoża C1,5/2,0 | gr. 20 cm | ulepszone podłoże |

4. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI wyniesionej tarczy skrzyżowania

| | | | |
|----|-----------------------------------|-----------|-------------------|
| 1. | Kostka kamienna rzędowa | gr. 20 cm | w-wa ścieralna |
| 2. | Podsypka piaskowo-cementowa | gr. 5 cm | w-wa podsypki |
| 3. | Podbudowa żelbetowa | gr. 25 cm | podb. zasadnicza |
| 4. | W-wa ulepszonego podłoża C1,5/2,0 | gr. 20 cm | ulepszone podłoże |

5. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI wyniesionych przejść dla pieszych

| | | | |
|----|-----------------------------------|-----------|-------------------|
| 1. | Kostka betonowa/kamienna | gr. 20 cm | w-wa ścieralna |
| 2. | Podsypka cementowo-piaskowa 1:4 | gr. 5 cm | w-wa podsypki |
| 3. | Podbudowa żelbetowa | gr. 25 cm | podb. zasadnicza |
| 4. | W-wa ulepszonego podłoża C1,5/2,0 | gr. 20 cm | ulepszone podłoże |

6. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI CHODNIKA

| | | | |
|----|---|-----------|------------------|
| 1. | Płyty chodnikowe/kostka kamienna (po 50%) | gr. 7 cm | w-wa ścieralna |
| 2. | Podsypka piaskowo-cementowa | gr. 3 cm | w-wa podsypki |
| 3. | Kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie | gr. 15 cm | odb. zasadnicza |
| 4. | Kruszywo naturalne stabilizowane mechanicznie | gr. 10 cm | w-wa odsączająca |

UWAGA:

Bezpośrednio pod projektowaną konstrukcją projektowanych nawierzchni należy zapewnić wtórny moduł odkształcenia $E_{II} \geq 25 \text{ MPa}$. Jeżeli w trakcie prowadzonych robót wynikną kwestie wątpliwe dotyczące podłoża gruntowego należy niezwłocznie poinformować o tym inspektora nadzoru. Jeżeli grunt wykazuje właściwości pozwalające wnioskować, że nie spełnia wymogu nośności zaleca się, przed przystąpieniem do wykonywania podbudowy/wzmocnienia przeprowadzenie badań nośności podłoża za pomocą płyty VSS. **Jeżeli w trakcie budowy okaże się, że grunt pod konstrukcją zaprojektowaną na grupę nośności podłoża G4 nie spełnia tego wymogu, należy przeprowadzić ponowną analizę i wykonać odpowiednie wzmocnienie na wątpliwym odcinku.**

6.8. Rozwiązania dotyczące zieleni

Zgodnie z decyzją ZN.5146.28.2021.ML z dnia 19/05/2021r. oraz toczącym się postępowaniem o wycinkę 43m² krzewów do wycinki przeznaczone jest jedno drzewo, oraz

43m² krzewów. w miejsce których zostaną dokonane nasadzenia kompensacyjne w ilości 7 drzew, oraz 43m² krzewów zgodnie z projektowanym zagospodarowaniem terenu, oraz Projektem Zieleni.

Podczas prowadzonych prac w rejonie istniejącego drzewostanu, w szczególności drzew nie przeznaczanych do wycinki należy zastosować się do poniższych wytycznych: należy wyznaczyć strefę ochronną o promieniu 5,0m, oraz strefę ochronną dla bryły korzeniowej o promieniu 2,0m. Dodatkowo należy zabezpieczyć pnie drzew przed uszkodzeniami mechanicznymi polega na ich zabezpieczeniu obudową z desek. Pomiedzy deski a pień należy włożyć materiał izolacyjny – w tym celu pień należy owinać matą słomianą, grubym foliowym rękawem, węzłem gumowym lub geowłókniną (min. 2 warstwy), a następnie odeskować do wysokości pierwszych dolnych odgałęzień konarów, uwzględniając indywidualny kształtu pnia. Zabezpieczenie należy przymocować do pnia w trzech miejscach, w odległości 40–60 cm od siebie, za pomocą opasek z drutu lub biodegradowalnej taśmy polipropylenowej, bądź taśmy stalowej. Dolna część każdej deski powinna opierać się na podłożu, będąc lekko wkopana w grunt lub obsypana ziemią. Po zakończeniu robót należy zdemontować zabezpieczenie drzewa – rozebrać jego konstrukcję, usunąć i zagospodarować tworzące je materiały, spulchnić glebę w strefie korzeniowej drzewa.

Ochrona drzew i krzewów przy prowadzeniu wykopów

- wykopy, zabezpieczenie skarp powinno się wykonywać poza okresem wegetacji drzew i krzewów, przy zastrzeżeniu, że nie mogą być wykonywane w okresie mrozów. Jeżeli wykop będą wykonywane latem, to należy to zrobić w czasie pochmurnej i deszczowej pogody, zapewniając nawadnianie ściany wykopu (ochrona przed wysuszeniem);
- przy wykonywaniu prac w okresie wegetacji i upałów należy maksymalnie skrócić okres narażenia korzeni na przesuszenie poprzez regularne podlewanie oraz zabezpieczenie korzeni przez owinięcie ich przepuszczalnymi materiałami np. matą jutową. (uwaga ! w tym celu nie należy stosować folii);
- zakaz wykonywania wykopów w odległości bliższej niż 2 m od pnia drzewa;
- prace w obrębie korzeni należy prowadzić tylko ręcznie, z maksymalnym zachowaniem systemu korzeniowego;
- zakaz odcinania korzeni szkieletowych, odpowiedzialnych za statykę drzewa (o średnicy powyżej 3,5 cm);
- przy głębokich wykopach należy wykonać ekrany korzeniowe zabezpieczające zgodnie z zasadami pielęgnacji drzew.

7. Zalecenia dotyczące ochrony środowiska.

Zgodnie z zasadami określającymi ochronę środowiska oraz warunkami korzystania z jego zasobów określonymi w:

Ustawie z 27 kwietnia 2001r. „Prawo ochrony środowiska” Dz.U nr 62 z 20 czerwca 2001r. poz. 627;

Ustawie z dnia 27 kwietnia 2001r. – o odpadach;

Ustawie z 27 lipca 2001r. o wprowadzeniu ustawy „Prawo ochrony środowiska, ustawy o opadach.” Dz.U. nr 100 z 18 września 2001r. poz. 1085 jw., z 28 maja 2002r. Dz.U nr 74 poz. 686. wraz z późniejszymi zmianami przy rozbiórkowych robotach drogowych, związanych z budową dróg i ulic, wszystkie odpady zdefiniowano w Grupie 17. W trakcie

przewodzenia robót rozbiórkowych i budowlanych, wykonawca robót jest zobowiązany postępować zgodnie z w/w przepisami.

Jednocześnie zaleca się:

- zagospodarowanie odpadów na placu budowy (np. w ramach robót ziemnych lub nawierzchniowych);
- składowanie niewykorzystanych odpadów w miejscu wskazanym przez Inwestora;
- sprzedaż odpadów niebezpiecznych (wykrytych w czasie budowy) lub przekazanie ich do utylizacji wyspecjalizowanym firmom.

W przypadkach wątpliwych należy powiadomić nadzór inwestorski i autorski.

8. Określenie obszaru oddziaływania projektowanego obiektu budowlanego

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2013r. poz. 1409 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 75, poz. 69 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013r., poz. 21),
- Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2014r., poz. 1446),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr. 89. poz. 414 z późn. zm.)

8.1. Informacja o obszarze oddziaływania

Obszar oddziaływania projektowanego obiektu budowlanego – **drogi gminnej** zamknie się w granicach działek objętych opracowaniem do której Inwestor posiada tytuł prawny. Projektowany obiekt nie będzie oddziaływał na sąsiednie nieruchomości i zlokalizowane na nich obiekty. Inwestycja nie spowoduje pogorszenia warunków użytkowania istniejących obiektów oraz ograniczenia budowy nowych na sąsiednich działkach budowlanych.

Spełnione są warunki wynikające z przepisów szczególnych tj.

- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. 2013.687 ze zm.) Art. 11f ust. 1 pkt 8 lit. g w zw. z art. 11f ust. 2 ustawy
- Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2014 r., poz. 1446) Ograniczenia dotyczące zabudowy w otoczeniu zabytków. Zastosowanie może znaleźć np. art. 9, art. 16, art. 17, art. 19
- Rozporządzenie Rady Ministrów z 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397 z późn. zmianami) Zastosowanie może znaleźć § 2 i § 3
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r., poz. 460) art. 35, art. 38, art. 39, art. 43. art. 42

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430) §77, §113 ust. 5 i 7
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409 z późn. zmianami) art. 5 ust. 1

Sporządził:

Ireneusz Sinica