

Stadium dokumentacji:

**PROJEKT WYKONAWCZY**  
**BRANŻA DROGOWA**

Zadanie:

**Przebudowa drogi powiatowej nr 2708P**  
**na odcinku Stary Tomyśl - Wytomyśl**

Miejscowość: **Stary Tomyśl/Wytomyśl** Powiat: **nowotomyski** Woj.: **wielkopolskie**

Numery nieruchomości, na których usytuowana jest projektowana inwestycja:

Obręb Stary Tomyśl, arkusz nr 1, działki ewid. nr: 37/1, 37/3, 182/3, 383; obręb Kozie Laski, arkusz nr 1, działki ewid. nr: 46, 277, 281; obręb Wytomyśl, arkusz nr 1, działki ewid. nr: 127/3, 169; arkusz nr 2, działki ewid. nr: 206/1, 429/1; arkusz nr 3, działki ewid. nr: 471/1, 471/2, 477, 483.

Kategoria obiektu budowlanego: IV (zjazdy), XXV (drogi), XXVI (sieci elektroenergetyczne, telekomunikacyjne, gazowe, ciepłownicze, wodociągowe, kanalizacyjne oraz rurociągi przesyłowe).

Inwestor:

**Powiat Nowotomyski**  
**ul. Poznańska 33**  
**64-300 Nowy Tomyśl**

Umowa:

ZP.272.1.8.2020 z dnia 10.06.2020r.

Stanowisko	Tytuł, Imię i nazwisko	Uprawnienia bud. nr	Podpis
Projektował: branża drogowa	mgr inż. Robert Salomon	WKP/0235/POOD/06	
Sprawdził: branża drogowa	inż. Adam Chmielewski	WKP/0231/POOD/06	

wrzesień 2021 rok

**egz.1**

# K l a u z u l a

Poprawności i kompletności wykonania przedmiotu umowy  
Pracownia Projektowa EKODROGA  
z siedzibą w Kostrzynie przy ul. Piasta 4/16, 62-025 Kostrzyn  
oświadcza, że wykonana dokumentacja techniczna:

## PROJEKT WYKONAWCZY

### przebudowy drogi powiatowej nr 2708P na odcinku Stary Tomyśl - Wytomyśl

objęty umową ZP.272.1.8.2020 z dnia 10.06.2020r. stanowi komplet zlecony przez Zamawiającego, został opracowany w sposób prawidłowy, zgodny z zawartą umową, przepisami prawa budowlanego, powołanymi w nim przepisami oraz uzgodnieniami wymaganymi przepisami szczególnymi, jest kompletna z punktu widzenia celu, któremu ma służyć, a w szczególności:

- może zostać skierowana do realizacji,
- obejmuje wszelkie niezbędne do realizacji przedsięwzięcia roboty.

Nazwa dokumentacji			
Imię i nazwisko projektanta i sprawdzającego	Nr uprawnień Specjalność	Podpis:	Data:
Projekt architektoniczno-budowlany: branża drogowa			
mgr inż. Robert Salomon Projektant	WKP/0235/POOD/06 w specjalności drogowej		wrzesień 2021r.
inż. Adam Chmielewski Sprawdzający	WKP/0231/POOD/06 w specjalności drogowej		Wrzesień 2021r.

## **Projekt wykonawczy**

### **Przebudowy drogi powiatowej nr 2708P na odcinku Stary Tomyśl - Wytomyśl**

#### **CZĘŚĆ OPISOWA**

1. Przedmiot inwestycji.....	4
2. Lokalizacja inwestycji .....	4
3. Podstawa opracowania .....	4
4. Zakres opracowania.....	5
5. Zagospodarowanie istniejącego pasa drogowego .....	5
5.1. Warunki gruntowo-wodne.....	5
6. Projektowane zagospodarowanie terenu .....	6
6.1. Przyjęte parametry projektowe.....	6
6.2. Sprawdzenie warunku mrozoodporności .....	6
7. Rozwiązania projektowe .....	6
8. Projektowane odwodnienie .....	9
9. Roboty ziemne.....	9
10. Istniejąca zielen .....	10
11. Określenie granic terenu inwestycji .....	10
11.1. Wykaz działek, na których zlokalizowana jest inwestycja .....	10
12. Informacja o obszarze oddziaływania obiektu .....	10

#### **CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

1. Plan orientacyjny - rys. nr 1 – skala 1:10 000 .....	12
2. Plan sytuacyjny - rys. nr 2 - skala 1:500 .....	13
3. Przekrój podłużny - rys. nr 3 - skala 1:100/1000 .....	17
4. Przekroje normalne - rys. nr 4 - skala 1:50 .....	20
5. Szczegóły konstrukcyjne – rys. nr 5 – skala 1:10 .....	21
6. Przekroje poprzeczne – rys. nr 6 – skala 1:100.....	22
7. Przekrój przez kanał technologiczny – rys. nr 7 – skala 1:-.....	25
8. Przekrój przez przepust – rys. nr 8 – skala 1:- .....	26

# Projekt wykonawczy

## CZEŚĆ OPISOWA

### Przebudowy drogi powiatowej nr 2708P na odcinku Stary Tomyśl - Wytomyśl

#### 1. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem niniejszego opracowania jest przebudowa drogi powiatowej nr 2708P na odcinku Stary Tomyśl - Wytomyśl.

#### 2. Lokalizacja inwestycji

Inwestycja zlokalizowana jest w miejscowości Stary Tomyśl-Wytomyśl, w powiecie nowotomyskim, w województwie wielkopolskim.

#### 3. Podstawa opracowania

Projekt opracowano na zlecenie Powiatu Nowotomyskiego, na podstawie umowy nr ZP.272.1.8.2020 z dnia 10.06.2020r.

Dokumentację opracowano w oparciu o następujące materiały wyjściowe:

- 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. 2016 nr 0 poz. 124/,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. 2015 nr 0 poz. 331),
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. Prawo Budowlane (Dz.U. 2019, poz. 695),
- Ustawę z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych /Dz.U. 2017 nr 0 poz. 1496./,
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. /Dz.U. Nr 257, poz. 2573 z 2004r./ w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko wraz z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 maja 2005r. zmieniającym w/w rozporządzenie,
- Ustawę z dnia 20 lipca 2017r. - Prawo wodne /Dz.U. 2017 nr 0 poz. 1566./,
- Ustawę z dnia 7 kwietnia 2017r. o zmianie ustawy - Prawo ochrony środowiska /Dz.U. 2017 nr 0 poz. 898/,
- Ustawę z dnia 16 grudnia 2015r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko /Dz.U. 2017 nr 0 poz. 1405./,
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 marca 2012r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz.U. 2013 nr 0 poz. 1129),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych

---

*kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym /Dz.U. 2004 nr 130 poz. 1389/,*

- podkłady sytuacyjno – wysokościowe w skali 1:500,
- normatywy i wytyczne,
- ustawy i zarządzenia obowiązujące w budownictwie,
- wizję w terenie oraz pomiary uzupełniające.

#### **4. Zakres opracowania**

Zasadniczym zadaniem przedmiotowej inwestycji jest przebudowa drogi powiatowej nr 2708P na odcinku Stary Tomyśl – Wytomyśl. Przedmiotowa przebudowa wpłynie pozytywnie na poprawę komunikacji lokalnej oraz na bezpieczeństwo ruchu pojazdów, rowerzystów i pieszych jak i na estetykę zagospodarowania samej drogi.

W ramach przebudowy przewiduje się wykonanie następujących podstawowych robót:

- zdjęcie warstwy humusu,
- profilowanie z zagęszczeniem istniejącego podłoża,
- wzmocnienie i wykonanie poszerzeń nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego,
- wykonanie nawierzchni zjazdów gospodarczych oraz indywidualnych,
- wykonanie nawierzchni ścieżki rowerowej z betonu asfaltowego,
- wykonanie nawierzchni chodnika z kostki brukowej betonowej,
- ułożenie krawężnika betonowego 15x30cm na podsypce cementowo-piaskowej gr. 5cm i ławie betonowej z oporem z betonu C12/15,
- ułożenie obrzeża betonowego 8x30cm na podsypce cementowo-piaskowej gr. 3cm i ławie betonowej z oporem z betonu C12/15,
- humusowanie i obsianie trawą skarp,
- oznakowanie poziome i pionowe.

#### **5. Zagospodarowanie istniejącego pasa drogowego**

Przedmiotowa inwestycja przebudowy drogi powiatowej nr 2708P na odcinku Stary Tomyśl – Wytomyśl zlokalizowana jest na odcinku o długości ca 4166,40m.

Istniejącą nawierzchnię drogi powiatowej nr 2708P stanowi nawierzchnia z betonu asfaltowego. Na przeważającym odcinku przedmiotowa droga przebiega przez tereny leśne oraz niezabudowane lub o luźnej zabudowie jednorodzinnej, za wyjątkiem m. Wytomyśl. Dojazd do przyległych posesji zapewniają istniejące zjazdy indywidualne lub gospodarcze.

Odwodnienie pasa drogowego, w stanie istniejącym, odbywa się powierzchniowo w przyległy teren.

W pasie drogowym w rejonie projektowanej inwestycji stwierdza się występowanie następujących urządzeń infrastruktury technicznej: linii energetycznej eNN, linii telekomunikacyjnej, sieci kanalizacji sanitarnej oraz wodociągowej.

##### **5.1. Warunki gruntowo-wodne**

Na podstawie wykonanych wierceń badawczych i sondowań można stwierdzić, że podłoże gruntowe, w miejscu projektowanej inwestycji, cechuje się generalnie średnio-złożonymi warunkami gruntowo-wodnymi.

Dla przedmiotowej inwestycji przyjęto I kategorię geotechniczną.

## 6. Projektowane zagospodarowanie terenu

Początek projektowanego odcinka przebudowy przyjęto w km 0+000,00 (w Starym Tomysłu). Koniec projektowanego odcinka przebudowy przyjęto w km 4+166,40 (w Wytomyślu).

Na całej długości przedmiotowej inwestycji zaprojektowano drogę o szerokości 6,00 - dwa pasy ruchu po 3,00m, ograniczoną jednostronnie lub obustronnie krawężnikiem betonowym 15x30cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15.

Na długości inwestycji zaprojektowano dwukierunkową ścieżkę rowerową o szerokości 2,50m - zlokalizowaną przy krawędzi jezdni.

Pochylenie poprzeczne drogi zaprojektowano o wartości 2% jako daszkowe.

### 6.1. Przyjęte parametry projektowe

Parametry techniczne i geometryczne przyjęto zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02 marca 1999r. *w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*:

➤ Klasa drogi	L
➤ Prędkość projektowa	Vp=40 km/h
➤ Szerokość jezdni	6,00 m
➤ Przekrój poprzeczny	uliczny lub półuliczny
➤ Szerokość ścieżki rowerowej	2,50 m – ścieżka dwukierunkowa
➤ Pochylenie poprzeczne jezdni na prostej	2,0%
➤ Kategoria ruchu	KR3

### 6.2. Sprawdzenie warunku mrozoodporności

Dla kategorii ruchu KR3 i grupy nośności podłoża G1/G2

$H_{konstr.} > 0,50h_z$

$0,48m > 0,50 \times 0,80$

$0,48m \geq 0,40m$  warunek mrozoodporności nawierzchni jest spełniony.

## 7. Rozwiązania projektowe

### 7.1. Roboty rozbiórkowe

W ramach przebudowy przedmiotowej inwestycji rozbiórcze ulegną wszystkie elementy kolidujące z jej zakresem. Zakres rozbiórek ujęto w przedmiarze robót drogowych.

Uwaga: materiały rozbiórkowe stanowią własność Inwestora i odtransportowane będą na jego składowisko przy zachowaniu ustaleń Dz.U. Nr 62 z dnia 20.06.2001r. – Ustawa 628 z dnia 27.04.2001r. „O odpadach”.

### 7.2. Przebudowa drogi w planie

Początek projektowanego odcinka przebudowy przyjęto w km 0+000,00 (w Starym Tomysłu). Koniec projektowanego odcinka przebudowy przyjęto w km 4+166,40 (w Wytomyślu).

### 7.3. Przebudowa drogi w przekroju podłużnym

Przekrój podłużny przebudowy drogi zaprojektowano uwzględniając minimalne pochylenia podłużne oraz odpowiednie odprowadzenie wód opadowych.

Projektowana niweleta została dowiązana do istniejących rzędnych wysokościowych na początku oraz na końcu robót nawierzchniowych.

Przebieg projektowanej niwelety został zaprojektowany tak, aby odwodnienie odbywać się mogło powierzchniowo w przyległy teren oraz do istniejących rowów przydrożnych.

#### **7.4. Przebudowa drogi w przekroju poprzecznym**

Na całej długości przedmiotowej inwestycji zaprojektowano drogę o szerokości 6,00 - dwa pasy ruchu po 3,00m, ograniczoną jednostronnie lub obustronnie krawężnikiem betonowym 15x30cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15. Na długości drogi zaprojektowano dwukierunkową ścieżkę rowerową o szerokości 2,50m - zlokalizowaną przy krawędzi jezdni.

Od strony pasów zieleni ścieżka rowerowa ograniczona będzie obrzeżem betonowym 8x30 na podsypce cementowo-piaskowej (1:3) gr. 3cm i ławie betonowej z oporem.

Zjazdy zaprojektowano o szerokości istniejących zjazdów. Zjazdy na całej długości ograniczone będą opornikiem betonowym 12x25cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15. Przyjęto nawierzchnię zjazdu z kostki brukowej betonowej (koloru szarego) grubości 8cm.

Pochylenia poprzeczne drogi zaprojektowano o wartości 2% jako daszkowe.

Geometrię przekroju oraz konstrukcję projektowanej nawierzchni w sposób graficzny pokazano w części rysunkowej projektu (rys. „Przekroje normalne”).

#### **7.5. Projektowana konstrukcja nawierzchni**

Konstrukcja nawierzchni drogi powiatowej (nowa przy rondzie i na poszerzeniach):

- w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S gr. 5cm,
- w-wa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W gr. 6cm,
- w-wa podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego AC 22 P gr. 7cm,
- w-wa podbudowy pomocniczej z mieszanki niezwiązanej (kruszywo łamane) stabilizowanej mechanicznie o uziarnieniu ciągłym 0/31,5mm gr. 20cm,
- w-wa wzmacniająca z mieszanki związanej stabilizowanej spoiwem (cementem z betoniarni) o  $R_m=2,5\text{MPa}$  gr. 10cm.

Od strony jezdni krawężnik betonowy 15x30cm (wyniesiony +12cm ponad krawędź jezdni) na podsypce cementowo-piaskowej (1:3) gr. 5cm i ławie betonowej z oporem z betonu C12/15.

Konstrukcja wzmocnienia nawierzchni drogi powiatowej:

- w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S gr. 5cm,
- w-wa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC 16 W.

Konstrukcja nawierzchni drogi gminnej:

- w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S gr. 5cm,
- w-wa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W gr. 6cm,
- w-wa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej (kruszywo łamane) stabilizowanej mechanicznie o uziarnieniu ciągłym 0/31,5mm gr. 20cm,
- w-wa wzmacniająca z mieszanki związanej stabilizowanej spoiwem (cementem z betoniarni) o  $R_m=2,5\text{MPa}$  gr. 10cm.

---

Od strony jezdni krawężnik betonowy 15x30cm (wyniesiony +12cm ponad krawędź jezdni oraz wtopiony -1cm poniżej krawędzi jezdni) na podsypce cementowo-piaskowej (1:3) gr. 5cm i ławie betonowej z oporem z betonu C12/15.

Konstrukcja nawierzchni zjazdów gospodarczych:

- w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S gr. 5cm,
- w-wa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej (kruszywo łamane) stabilizowanej mechanicznie o uziarnieniu ciągłym 0/31,5mm gr. 20cm,
- w-wa wzmacniająca z mieszanki związanej stabilizowanej spoiwem (cementem z betoniarni) o  $R_m=2,5\text{MPa}$  gr. 10cm.

Konstrukcja nawierzchni wyspy centralnej ronda:

- w-wa ścieralna z kostki kamiennej (granitowej) gr. 15/17cm,
- w-wa podsypki cementowo-piaskowej (1:4) gr. 4cm,
- w-wa podbudowy zasadniczej z betonu C8/10 gr. 20cm,
- w-wa wzmacniająca z mieszanki związanej stabilizowanej spoiwem (cementem z betoniarni) o  $R_m=2,5\text{MPa}$  gr. 15cm.

Konstrukcja nawierzchni wyspy kanalizującej wlot na rondo:

- w-wa ścieralna z prefabrykowanej kostki brukowej betonowej MIKROFAZA gr. 8cm (typu „cegła”, koloru czerwonego – wyspa, koloru szarego - chodnik),
- w-wa podsypki cementowo-piaskowej (1:4) gr. 3cm,
- w-wa podbudowy zasadniczej z mieszanki związanej stabilizowanej spoiwem (cementem z betoniarni) o  $R_m=2,5\text{MPa}$  gr. 6cm.

Od strony jezdni krawężnik betonowy 15x30cm (wyniesiony +2/+12cm ponad krawędź jezdni) na podsypce cementowo-piaskowej (1:3) gr. 5cm i ławie betonowej z oporem z betonu C12/15.

Konstrukcja nawierzchni ścieżki rowerowej:

- w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S gr. 5cm,
- w-wa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej (kruszywo łamane) stabilizowanej mechanicznie o uziarnieniu ciągłym 0/31,5mm gr. 15cm.

Od strony jezdni krawężnik betonowy 15x30cm (wyniesiony +12cm ponad krawędź jezdni) na podsypce cementowo-piaskowej (1:3) gr. 5cm i ławie betonowej z oporem z betonu C12/15.

Od strony pasów zieleni obrzeże betonowe 8x30cm na podsypce cementowo-piaskowej (1:3) gr. 3cm i ławie betonowej z oporem .

Konstrukcja nawierzchni chodników:

- w-wa ścieralna z prefabrykowanej kostki brukowej betonowej MIKROFAZA gr. 8cm (typu „cegła”, koloru szarego),
- w-wa podsypki cementowo-piaskowej (1:4) gr. 3cm,
- w-wa wzmacniająca z mieszanki związanej stabilizowanej spoiwem (cementem z betoniarni) o  $R_m=2,5\text{MPa}$  gr. 10cm.



Od strony jezdni krawężnik betonowy 15x30cm (wyniesiony +12cm ponad krawędź jezdni) na podsypce cementowo-piaskowej (1:3) gr. 5cm i ławie betonowej z oporem z betonu C12/15.

Od strony pasów zieleni obrzeże betonowe 8x30 na podsypce cementowo-piaskowej (1:3) gr. 3cm i ławie betonowej z oporem z betonu C12/15.

#### Konstrukcja nawierzchni zjazdów indywidualnych:

- w-wa ścieralna z prefabrykowanej kostki brukowej betonowej gr. 8cm (typu „behaton”, koloru grafitowego),
- w-wa podsypki cementowo-piaskowej (1:4) gr. 3cm,
- w-wa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej (kruszywo łamane) stabilizowanej mechanicznie o uziarnieniu ciągłym 0/31,5mm gr. 15cm,
- w-wa wzmacniająca z mieszanki związanej stabilizowanej cementem (z betoniarki) o  $R_m=2,5\text{MPa}$  gr. 10cm.

Od strony jezdni krawężnik betonowy 15x30cm (wyniesiony +2cm ponad krawędź jezdni) na podsypce cementowo-piaskowej (1:3) gr. 5cm i ławie betonowej z oporem z betonu C12/15.

Krawędzie zjazdów zabezpieczone opornikiem betonowym 12x25 na podsypce cementowo-piaskowej (1:3) gr. 3cm i ławie betonowej z oporem z betonu C12/15.

### **7.6. Projektowane obiekty towarzyszące**

W ramach przedmiotowej inwestycji zrealizowana będzie również budowa lub przebudowa następujących sieci infrastruktury technicznej:

- sieć kanalizacji deszczowej,
- kanał technologiczny.

### **8. Projektowane odwodnienie**

Odwodnienia drogi odbywać się będzie powierzchniowo w przyległy teren oraz do istniejących rowów przydrożnych.

### **9. Roboty ziemne**

Roboty ziemne przy budowie inwestycji ograniczają się praktycznie do robót prowadzonych przy budowie infrastruktury technicznej i wykonaniu korytowania pod projektowaną nawierzchnię drogi, ścieżki, chodników i zjazdów. Przy wykonaniu robót należy zachować wymagania BHP. Roboty ziemne należy wykonać wg następujących norm:

- PN-S-02205: 1998 Roboty ziemne,
- PN-B-06050: 1999 Geotechnika; Roboty ziemne; Wymagania ogólne,
- BN-77/8931-12 Oznaczenie wskaźnika zagęszczenia gruntu.

Przed przystąpieniem do właściwych robót ziemnych należy zdjąć warstwę darniny i gleby tam, gdzie występuje i sprzymować wzdłuż trasy w celu późniejszego wykorzystania do darniowania i humusowania.

Na etapie wykonawstwa należy określić przydatność występujących gruntów jako podłoża pod konstrukcję nawierzchni. W przypadku wystąpienia gruntów nieprzydatnych należy je usunąć i zastąpić gruntem niewysadzinowym.

## **10. Istniejąca zieleń**

Istniejące drzewa i krzewy porastające pobocza drogi i znajdujące się w projektowanych liniach rozgraniczających teren inwestycji przed przystąpieniem do budowy należy wyciąć i wykarczować.

## **11. Określenie granic terenu inwestycji**

### **11.1. Wykaz działek, na których zlokalizowana jest inwestycja**

Poniżej przedstawiono numery działek, na których zlokalizowano przedmiotową inwestycję:

Obręb Stary Tomyśl, arkusz nr 1, działki ewid. nr: 37/1, 37/3, 182/3, 383; obręb Kozie Laski, arkusz nr 1, działki ewid. nr: 46, 277, 281; obręb Wytomyśl, arkusz nr 1, działki ewid. nr: 127/3, 169; arkusz nr 2, działki ewid. nr: 206/1, 429/1; arkusz nr 3, działki ewid. nr: 471/1, 471/2, 477, 483.

## **12. Informacja o obszarze oddziaływania obiektu**

Obszar oddziaływania obiektu budowlanego tworzą:

- linia terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, zgodnie z art. 3 pkt 20 ustawy z dnia 7lipca 1994r. „Prawo budowlane” obszarem oddziaływania obiektu jest również obszar wyznaczony w otoczeniu obiektu budowlanego na podstawie przepisów odrębnych (w tym warunków technicznych),
- linia oddziaływania drogi, zgodnie z art. 43 pkt 1 ustawy z dnia 21 marca 1985r. „o drogach publicznych” obiekty budowlane powinny być usytuowane w odległości co najmniej 8m od zewnętrznej krawędzi jezdni drogi powiatowej.

Informujemy, iż obszar oddziaływania obiektu mieści się w całości w liniach, oznaczonych w legendzie i na rysunku „projekt zagospodarowania terenu” w tomie I.

## **Projekt wykonawczy CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

**Przebudowy drogi powiatowej nr 2708P na odcinku Stary Tomyśl - Wytomyśl**

**Plan orientacyjny - rys. nr 1 – skala 1:10 000**

**Plan sytuacyjny - rys. nr 2 - skala 1:500**

**Przekrój podłużny - rys. nr 3 - skala 1:100/1000**

**Przekroje normalne - rys. nr 4 - skala 1:50**

**Szczegóły konstrukcyjne – rys. nr 5 – skala 1:10**

**Przekroje poprzeczne – rys. nr 6 – skala 1:100**

**Przekrój przez kanał technologiczny – rys. nr 7 – skala 1:-**

**Przekrój przez przepust – rys. nr 8 – skala 1:-**