



Autor opracowania:

mgr inż. Leszek Śmigas
27-215 Wąchock ul. Leśna 11

PROJEKT BUDOWLANY

Projekt budowlany.

Stadium

Drogowa.

Branża

**Budowa gminnego ciągu pieszego wzdłuż rzeki Korzeniówki w Szydłowcu
pomiędzy ulicą sportową a ulicą Narutowicza.**

Nr ewidencyjny działek : 4297, 4289, 4296, 4284/2, 4263, 4265, 4269/3, 4269/4, 4537/3, 5282, 4538/3, 4270/1, 4278/2
- obręb nr 143005 4.0001 Szydłowiec - kompetencja Starosty Szydłowieckiego.

Przedsięwzięcie , zamierzenie budowlane, zadanie

Kategoria obiektu budowlanego - IV i XXV.

**Ciągi pieszo-jezdne i piesz, ulice: Źródlana, Rieczna, rzeka Korzeniówka
w miejscowości Szydłowiec, gmina Szydłowiec.**

Obiekt

Miejscowość : Szydłowiec,

Gmina : Szydłowiec,

Województwo: mazowieckie,

**Nr działek: 4297, 4289, 4296, 4284/2, 4263,
4265, 4269/3, 4269/4, 4537/3,
5282, 4538/3, 4270/1, 4278/2.**

Gmina Szydłowiec

Pl. Rynek Wielki 1

26-500 Szydłowiec

Adres obiektu budowlanego

Inwestor

Autorzy opracowania	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	podpis	data
Opracowała cz. drogowa:	mgr inż. Lucyna Śmigas	-----		28.09.2017r.
Projektował cz. drogowa:	mgr inż. Leszek Śmigas	SWK /0118 / PWOD / 05		28.09.2017r.
Sprawdził cz. drogowa:	mgr inż. Andrzej Gała	SWK / 0138/ POOB / 07		28.09.2017r.

(miejsce na adnotacje o uzgodnieniu, akceptacji i zatwierdzeniu projektu)

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA :

I. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU.

A. CZĘŚĆ OPISOWA.

I. Opis techniczny stanu istniejącego.

B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

- | | | |
|-------------|--|-----------------------|
| - rys. nr 1 | - mapka orientacyjna lokalizacji obiektu | - w skali 1 : 25 000. |
| - rys. nr 2 | - projekt zagospodarowania terenu | - w skali 1 : 500. |

II. PROJEKT BUDOWLANY PRZEBUDOWY DROGI.

A. CZĘŚĆ OPISOWA.

I. Opis techniczny:
- Opis zakresu robót projektowanych,

B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

- | | |
|---|-----------------------|
| - rys. nr 3.1 „Profil podłużny od ul. Sportowej do ul. Źródlanej - ciąg pieszy 1-2-3-4” | - w skali 1:50/500. |
| - rys. nr 3.2 „Profil podłużny - ciąg pieszo-jezdny A-B-C-D” | - w skali 1:50/500. |
| - rys. nr 3.3 „Profil podłużny rzeki Korzeniówki - koryto rzeki” | - w skali 1:50/500. |
| - rys. nr 4 „Szczegóły konstrukcyjne” | - w skali 1:25. |
| - rys. nr 5.1 „Szczegóły konstrukcyjne – przepust skrzynkowy w km 4+347,55” | - w skali 1:25, 1:50. |
| - rys. nr 5.2 „Szczegóły konstrukcyjne – przepust skrzynkowy w km 4+261,71” | - w skali 1:25, 1:50. |

III. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA.

IV. UZGODNIENIA.

1. Wypis z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Strefa historycznego centrum S 1 w mieście Szydłowcu, zatwierdzonego Uchwałą Rady Miejskiej nr 212 / XLIII / 09 z dnia 23.09 2009r.
2. Opinia urbanistyczna znak 59 / BRP / 2010 z dnia 25.06.2010r. w sprawie wydania opinii na temat poszerzenia ciągu pieszo-42KPJ na sąsiednie jednostki planistyczne.
3. Oświadczenie Projektanta.
4. Oświadczenie Sprawdzającego.
5. Uprawnienia Projektanta.
6. Wpis do CROPUB Projektanta.
7. Zaświadczenie o przynależności do Izby Inżynierów Budownictwa – Projektanta.
8. Uprawnienia Sprawdzającego.
9. Wpis do CROPUB Sprawdzającego.
10. Zaświadczenie o przynależności do Izby Inżynierów Budownictwa Sprawdzającego.

I. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU.

Temat:

Budowa gminnego ciągu pieszego wzdłuż rzeki Korzeniówki w Szydłowcu pomiędzy ulicą sportową a ulicą Narutowicza.

Adres obiektu :

Miejscowość : Szydłowiec,

Gmina : Szydłowiec,

Województwo: mazowieckie,

Nr działek: 4297, 4289, 4296, 4284/2, 4263, 4265, 4269/3, 4269/4, 4537/3, 5282, 4538/3, 4270/1, 4278/2.

Inwestor :

Gmina Szydłowiec

z siedzibą:

Pl. Rynek Wielki 1

26-500 Szydłowiec

ZAWARTOŚĆ :

CZĘŚĆ OPISOWA.

I. Opis techniczny stanu istniejącego.

- załącznik nr 1 - wyniki obliczeń trasy osi drogi oraz współrzędne wierzchołków - ul. Źródłana do Placu Rynek Wielki A-B-C-D oraz ul. Rieczna B-E-F.
- załącznik nr 2 - wyniki obliczeń trasy osi drogi oraz współrzędne wierzchołków – chodnik od ulicy Sportowej do Źródlanej 1- 2.
- załącznik nr 3 - wyniki obliczeń trasy osi drogi oraz współrzędne wierzchołków – chodnik 3 – 4, chodnik 4 - 5 i chodnik 6 - 8.
- załącznik nr 4 - wykaz działek do realizacji inwestycji – w liniach rozgraniczających.

B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

- | | | |
|-------------|---|-----------------------|
| - rys. nr 1 | - mapa orientacyjna lokalizacji obiektu | - w skali 1 : 25 000. |
| - rys. nr 2 | - projekt zagospodarowania terenu | - w skali 1 : 500. |

Data opracowania: 28 wrzesień 2017 r.

I. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU.

OPIS TECHNICZNY.

do projektu zagospodarowania terenu przy budowie gminnego ciągu pieszego wzdłuż rzeki Korzeniówki w Szydłowcu pomiędzy ulicą Sportową a ulicą Narutowicza.

1. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA.

1.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest wykonanie dokumentacji budowy nowych ciągów komunikacyjnych pieszych oraz przebudowy istniejących ciągów pieszo-jezdnych, tj. ulic Źródlanej i Recznej. Obszar, w którym zlokalizowane jest przedsięwzięcie zamyka się pomiędzy ulicami: Kamienna, Plac Rynek Wielki, Kąpielowa, Narutowicza, Sportowa i Folwarczna, leżących w ścisłym zabytkowym centrum miasta Szydłowca. Przebudowa nawierzchni ulic Źródlanej i Recznej niezbędna jest ze względu na ich zły stan istniejącej nawierzchni brukowcowej. Budowa nowych ciągów pieszo-jezdnych i pieszych pozwoli na skomunikowanie zabytkowego centrum miasta Szydłowca z terenami rekreacyjno-sportowymi, położonymi nad rzeką Korzeniówką, tj. kompleksem boisk sportowych „Orlik” i kortami tenisowymi.

1.2. Zakres opracowania

Zakres opracowania obejmuje wykonanie przebudowy ulicy Źródlanej, budowy ciągu pieszo-jezdnego, od ulicy Źródlanej do ulicy Recznej Zakres opracowania zawiera również częściową przebudowę ulicy Recznej oraz budowę ciągów pieszo-spacerowych w kierunku kompleksu boisk sportowych „Orlik”. Opracowanie obejmuje również kompleksowe umocnienie brzegów rzeki Korzeniówki na odcinku od ulicy Źródlanej do ulicy Kąpielowej oraz budowę dwóch przepustów. Długość części przelotowych poszczególnych przepustów wynosi 6,00m i 4,00m.

1.3. Podstawa prawna opracowania

- Umowa zawarta między Inwestorem: Gminą Szydłowiec z siedzibą w Szydłowcu, Plac Rynek Wielki 1, a autorem niniejszego opracowania.

1.4. Podstawa techniczna opracowania

- aktualne mapy sytuacyjno – wysokościowe,
- własne pomiary inwentaryzacyjne terenu,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz.U.2016.124 z dnia 2016.01.29).

- badania warstw istniejących nawierzchni ulic Źródlanej i Rzeczej oraz podłoża gruntowego na trasie projektowanych ciągów pieszo-jezdnych i pieszych dla potrzeb projektowania oraz budowy obiektów budowlanych objętych opracowaniem,
- Wytyczne projektowania dróg III, IV i V klasy technicznej – WPD-2 wydane przez GDDP,
- Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych - Warszawa 1982r,
- Katalog Szczegółów Drogowych KSD cz. I Warszawa 1970r,
- inne obowiązujące przepisy i normy branżowe.

1.5. Zgodność przyjętych rozwiązań projektowych z obowiązującymi przepisami:

- a) Projekt opracowany został na podstawie kopii aktualnej mapy zasadniczej, do celów projektowych opracowanej zgodnie z przepisami Rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa w sprawie rodzaju i zakresu opracowań geodezyjno-kartograficznych oraz czynności geodezyjnych obowiązujących w budownictwie (Dz.U.1995.25.133 z dnia 1995.03.13).
- b) Teren objęty jest ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego – Strefa historycznego centrum S 1 w mieście Szydłowcu zatwierdzonego Uchwałą Rady Miejskiej nr 212 / XLIII / 09 z dnia 23 września 2009r.
- c) Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jednolity Dz.U.2016.71 z dnia 18.01.2016 r.), - inwestycja nie wywoła zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanej drogi (§ 3 ust. 1 pkt 60 – drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km, inne niż wymienione w § 2 ust 1 pkt 31 i 32). Łączna długość ciągów pieszo-jezdnych i pieszych jest mniejsza niż 1 km w związku z przywołanym wyżej przepisem rozporządzenia przedsięwzięcie nie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.
- d) Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014r. 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.2014.1800 z dnia 16.12.2014r), na podstawie § 21 ust. 1 i 2 (wody opadowe i roztopowe ujęte w szczelne, otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne pochodzące: z zanieczyszczonej powierzchni szczelnej terenów przemysłowych, składowych, baz transportowych, portów, lotnisk, miast, budowli kolejowych, **dróg zaliczanych do kategorii dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych klasy G**, a także parkingów o powierzchni powyżej 0,1 ha, w ilości, jaka powstaje z opadów o natężeniu, co najmniej 15 l na sekundę na 1 ha wprowadzane do wód lub do ziemi nie powinny zawierać substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/l zawiesin ogólnych oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych. Natomiast wody opadowe lub roztopowe pochodzące powierzchni innych niż powierzchnie, o których mowa w ust. 1, (w tym z ciągów pieszo-jezdnych i pieszych) mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez oczyszczania.

2. STAN ISTNIEJĄCY Z OMÓWIENIEM PRZEWIDYWANYCH ZMIAN.

Projektowane wykonanie ciągów pieszo-jezdnych oraz ciągów pieszych, umożliwiających optymalne wykorzystanie terenów położonych nad rzeką Korzeniówką, zlokalizowane jest na terenie miasta Szydłowiec pomiędzy ulicami: Folwarczną, Kąpielową, Sportową, Kamienną i Placem Rynek Wielki. Obecnie teren ten jest podmokły, porośnięty wysokimi trawami i chwastami, miejscami występuje pospolita roślinność charakterystyczna dla terenów podmokłych. Brak jest zorganizowanego zagospodarowania i wykorzystania atrakcyjnych widokowo i środowiskowo terenów, które mogą stanowić doskonałe miejsce do wypoczynku i rekreacji dla mieszkańców miasta Szydłowca oraz dla przyjezdnych turystów zwiedzających zabytki miasta i gminy Szydłowiec. Istniejąca ulica Źródlana posiada nawierzchnię brukowcową. Stan nawierzchni bardzo zły, widoczne rozległe odkształcenia, lokalnie wykruszenia i ubytki brukowca. Występujące spadki podłużne i poprzeczne nie odpowiadają wymaganiom normowym.

Na przedłużeniu ulicy Źródlanej znajduje się mostek żelbetowy, po którym odbywa się dojazd do posesji nr 20 i 22, położonych po drugiej stronie rzeki Korzeniówki. Obiekt wykonany został systemem gospodarczym, posiada żelbetową płytę monolityczną, opartą na przyczółkach i filarze. Rozpiętość przęsła w świetle 1,75 i 1,60 m. Przyczółki i filar są posadowione bezpośrednio na gruncie. Stan obiektu bardzo zły, widoczne spękania i wykruszenia w konstrukcji płyty pomostu, będącej jednocześnie nawierzchnią mostu. Obiekt nie posiada poręczy zabezpieczających przed wpadnięciem do wody.

Ulica Rieczna na odcinku od Placu Rynek Wielki do rzeki Korzeniówki położona jest bezpośrednio pomiędzy ścianami otaczających ją budynków. Szerokość ulicy wynosi od 3,00 do 2,00m. Stan nawierzchni brukowcowej ulicy Riecznej – bardzo zły. Widoczne lokalne ubytki brukowca oraz odkształcenia nawierzchni na całej długości i szerokości ulicy. Niezachowane są również normatywne spadki podłużne i poprzeczne.

Tereny położone wzdłuż rzeki Korzeniówki od ulicy Źródlanej do Kąpielowej są niezagospodarowane, zarośnięte wysokimi krzakami, zwłaszcza na odcinku między ulicami Rieczną i Kąpielową. Nad brzegiem rzeki rosną drzewa: olchy i wierzby, które, ze względu na swoje położenie, podmokły grunt oraz nadwątłony stan zdrowotny, mogą stanowić zagrożenie dla zdrowia i życia ludzkiego. Brzegi rzeki Korzeniówki w chwili obecnej umocnione są krawężnikami betonowymi 15 x 30cm oraz opartymi na krawężniku płytkami chodnikowymi 50 x 50 x 7cm.

Przewidywany zakres robót obejmuje wykonanie nowych nawierzchni na ulicach: Źródlanej i częściowo Riecznej, połączenie ulic Źródlanej z początkiem ulicy Riecznej ciągiem pieszo – jezdny o szerokości 3,5 m. Ponadto projektowane jest połączenie ciągu pieszo-jezdno, o którym mowa wyżej, ciągami pieszymi z kompleksem boisk sportowych „Orlik”(ul. Sportowa). Zaprojektowano również ciąg pieszy do ulicy Sportowej.

3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU.

Geometria i przebieg oraz usytuowanie w planie ulic Źródlanej i Riecznej pozostaje bez zmian. Stan ten podyktowany jest istniejącą zabudową oraz dotychczasowym układem funkcjonalno-użytkowym tych ciągów komunikacyjnych. Wykonanie ciągu pieszo-jezdno polegać będzie na wykonaniu nowej

konstrukcji nawierzchni z kostki brukowej - betonowej lub granitowej, ewentualnie z płyt piaskowca ułożonych na wykonanych wcześniej warstwach konstrukcyjnych podbudowy. Odgałęzieniem głównego ciągu pieszo-jezdnego będzie dojazd do posesji położonych na początku ulicy Rzecznej. Dojazd ten będzie posiadał taką samą konstrukcję, jak główny ciąg jezdny.

Ciągi piesze, łączące ciąg pieszo-jezdny z kompleksem boisk sportowych „Orlik” i dalej z ulicą Sportową, będzie wykonany w technologii wzmocnionej podbudowy z wykorzystaniem podbudowy z kruszywa łamanego gr. 10cm, jako wzmocnienia pod nawierzchnię z kostki betonowej-brukowej gr.8cm. Taka konstrukcja ciągów pieszych umożliwi, w razie konieczności wjechanie na nie samochodów dostawczych lub samochodów ratownictwa medycznego i przeciwpożarowego.

W celu właściwego skomunikowania terenów położonych po obu stronach rzeki Korzeniówki, niezbędne jest wykonanie dwóch obiektów inżynierskich, tj. przepustów skrzynkowych. Projektuje się wykonanie obiektów:

- na przedłużeniu ulicy Źródlanej przepust o długości 6,00m – dojazd do posesji nr 20 i 22, położonych na działce 4269/4, lokalizacja według kilometrażu rzeki Korzeniówki 4+347,55,
- przepust w miejscu istniejącej kładki drewnianej o długości 4,00 m, lokalizacja według kilometrażu rzeki Korzeniówki 4+261,71,

Wszystkie przepusty zostaną wykonane w technologii tradycyjnej z barierami drewnianymi stylizującymi do charakteru zabudowy. Brzegi rzeki Korzeniówki umocnione zostaną obustronnie kamieniem łamanym lub otoczakami. W celu uniemożliwienia wypłukiwania gruntu zza umocnienia, należy je ułożyć na geowłókninie przepuszczalnej z wyprowadzeniem jej pod konstrukcję ciągu pieszo-jezdnego lub pod konstrukcję nawierzchni chodnika w sposób podany na rysunku nr 4 Szczegóły konstrukcyjne.

W zakres robót związanych ze skomunikowaniem terenów nad rzeką Korzeniówką - wchodzi:

- rozbiórka istniejącej nawierzchni ulicy Źródlowej,
- rozbiórka istniejącego mostu betonowego z płytą żelbetową,
- rozbiórka betonowych umocnień dna i brzegów rzeki Korzeniówki,
- wykonanie robót ziemnych – wymianę gruntów wysadzinowych na grunty piaszczyste,
- wykonanie warstw konstrukcyjnych ciągów pieszych i ciągów pieszo-jezdnych oraz wykonanie nawierzchni z kostki betonowej brukowej lub granitowej, ewentualnie z płyt piaskowca,
- wykonanie zjazdów na posesje,
- wykonanie obiektów inżynierskich (przepustów) z obudową wlotu i wylotu kamieniem naturalnym,
- umocnienie dna i brzegów rzeki Korzeniówki kamieniem łamanym lub otoczakami,
- zagospodarowanie terenów zielonych wokół kompleksu rekreacyjno - wypoczynkowego.

Na całym odcinku projektowanych ciągów pieszo-jezdnych i pieszych odwodnienie nawierzchni i korpusu drogowego będzie poprowadzone powierzchniowo w sposób zapewniający ich długotrwałą eksploatację.

4. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI ZAGOSPODAROWANIA TERENU.

1. Jezdnia	-	2 130,00m ²
2. Chodniki	-	750,00m ²
3. Wjazdy indywidualne	-	150,00m ²
4. Zieleńce	-	4 503,00m ²

5. DANE TECHNICZNE OBIEKTU CHARAKTERYZUJĄCE WPLYW NA ŚRODOWISKO.

5.1. Ocena stanu jakości powietrza w świetle przepisów ochrony środowiska przed emisją spalin samochodowych w otoczeniu przebudowywanej drogi.

Ochrona powietrza, zgodnie z polskimi przepisami, polega na zapobieganiu powstawaniu zanieczyszczeń, ograniczaniu lub eliminowaniu wprowadzanych do powietrza substancji zanieczyszczających w celu zmniejszenia stężeń do dopuszczalnego poziomu, względnie utrzymania ich na poziomie dopuszczalnych wielkości. Kompleksową regulację prawną w tej dziedzinie w UE stanowi Dyrektywa Ramowa w sprawie oceny i zarządzania jakością powietrza w otoczeniu 96/62/EC. Określa ona ramy prawne oraz ujednolicone metody i kryteria oceny jakości powietrza. W Polsce regulację prawną w tej dziedzinie stanowi ustawa Prawo ochrony środowiska, uzupełniona licznymi aktami wykonawczymi – rozporządzeniami Rady Ministrów i Ministra Środowiska. Obowiązująca ustawa POŚ wraz z wydanymi do niej rozporządzeniami wykonawczymi w zakresie ochrony powietrza uwzględnia niemal w całości wymagania prawodawstwa europejskiego. Powietrze atmosferyczne jest jednym z elementów środowiska naturalnego, który decyduje, o jakości życia człowieka i jego otoczenia. Wpływa także na stopień czystości innych komponentów środowiska, m.in.: na zakwaszenie gleb i wód powierzchniowych, zdrowotność lasów i zanieczyszczenie upraw. Zanieczyszczenia przenoszą się szybko w powietrzu na dalekie odległości, oddziałują na zmiany klimatu i wywołują niekorzystne procesy w warstwie ozonowej. Komunikacja drogowa stanowi również istotne źródło zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego. Waga tego problemu nadal będzie rosła ze względu na przewidywany wzrost liczby samochodów. Redukcja zanieczyszczeń emitowanych do środowiska nastąpić może w wyniku poprawy stanu nawierzchni dróg, polepszenia stanu technicznego pojazdów.

5.1.1. Rozwiązania chroniące środowisko

Przedsięwzięcie budowlane nie jest zlokalizowane na obszarach wybrzeży, obszarach leśnych lub górskich, obszarach wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym na obszarach sieci Natura 2000. Przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone oraz na obszarach przylegających do jezior i obszarach ochrony uzdrowiskowej. W trakcie realizacji inwestycji przewiduje się wykorzystanie surowców (materiałów) budowlanych nie pogarszających stanu lokalnego środowiska w stosunku do stanu istniejącego. Na etapie realizacji przedsięwzięcia poziom zuży-

cia wody i innych surowców, paliw oraz energii wynikać będzie z zastosowanych technologii i organizacji robót budowlanych. Do realizacji inwestycji wykorzystywane będą materiały i urządzenia technologiczne dopuszczone do stosowania w budownictwie lądowym. Wszystkie surowce i wyroby dostarczane będą na plac budowy transportem samochodowym z miejsc ich wytwarzania usytuowanych poza placem budowy.

5.1.2. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji przy zastosowaniu · rozwiązań chroniących środowisko

Źródłem zanieczyszczenia powietrza z wybudowanego ciągu pieszo-jezdnego będą spaliny, powstające w wyniku sporadycznego ruchu pojazdów samochodowych. Stężenie spalin samochodowych i zawartych w nich substancji zanieczyszczających uwarunkowane jest rodzajem, intensywnością i szybkością ruchu pojazdów. Ze względu na ograniczony i znikomy ruch pojazdów wynikający z charakteru miejsca poziom emitowanych zanieczyszczeń będzie poniżej dopuszczalnych norm.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie powodować emisję pyłów w trakcie wykonywania prac ziemnych oraz emisję spalin i hałasu związaną z pracą maszyn i środków transportu. Charakter tych uciążliwości będzie przejściowy i nie spowoduje trwałych negatywnych zmian w środowisku. Realizacja inwestycji wiązać się będzie z oddziaływaniem na środowisko głównie na etapie budowy ze względu na powstawanie odpadów oraz hałas związany z pracą maszyn budowlanych. Uciążliwości te będą miały charakter krótkotrwały i ustąpią po zakończeniu budowy. Warunkiem ich minimalizacji jest prawidłowa organizacja prac budowlanych oraz wykonywanie prac jedynie przy użyciu pełnosprawnego sprzętu i maszyn budowlanych sprawnych technicznie. Wystąpi również podwyższone ryzyko skażenia środowiska w związku z możliwością zaistnienia awarii sprzętu, maszyn i urządzeń budowlanych, środków transportu oraz pojazdów drogowych. Rodzaj zanieczyszczeń emitowanych do powietrza i do gleby wynikający z pracy sprzętu, maszyn i urządzeń na terenie budowy oraz transportu materiałów, jest porównywalny z emisjami typowymi dla zanieczyszczeń komunikacyjnych.

Wobec powyższego budowa ciągu pieszo-jezdnego nad rzeką Korzeniówką w Szydłowcu na całym odcinku objętym opracowaniem, bez prognozowanego istotnego wzrostu zmian ruchowych nie spowoduje niekorzystnego oddziaływania na środowisko w stosunku do stanu istniejącego.

6. URZĄDZENIA OBCE.

Na działkach przeznaczonych do realizacji inwestycji zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego – Strefa historycznego centrum S 1 w mieście Szydłowcu zatwierdzonego Uchwałą Rady Miejskiej nr 212 / XLIII / 09 z dnia 23 września 2009r. – stanowiących teren pod budowę ciągów pieszo-jezdnych i ciągów pieszych, na odcinku objętym opracowaniem, nie ma obcych urządzeń podziemnych, które w znaczącym stopniu kolidowałyby z projektowanym zakresem robót drogowych związanych z wykonaniem nawierzchni, chodnika i przebudową zjazdów. Istniejące uzbrojenie terenu w postaci kanalizacji deszczowej \varnothing 200, \varnothing 400 i \varnothing 500, nie ma bezpośredniego wpływu na prowadzone roboty o charakterze powierzchniowym, ponieważ ich zagłębienie wynosi ponad 1,10m od spodu linii robót ziemnych. Ko-

nieczne jest jedynie wyregulowanie wysokościowe wjazdów do kanalizacji deszczowej do projektowanej wysokości nowej nawierzchni. Podczas wykonywania wszystkich rodzajów robót należy zwrócić szczególną uwagę na możliwość zlokalizowania urządzeń podziemnych, które mogą być niezainwentaryzowane i nieujawnione na mapie do celów projektowych, aby nie uszkodzić ww. urządzeń podziemnych. Wszelkie prace po odkryciu urządzenia podziemnego należy prowadzić po zgłoszeniu do odpowiedniego właściciela sieci uzbrojenia i pod bezpośrednim nadzorem upoważnionego pracownika.

7. DANE DOTYCZĄCE CZĘŚCI NIERUCHOMOŚCI PRZEWIDZIANYCH DO ZAJĘCIA

7.1. Wykaz działek przewidzianych do zajęcia podczas prowadzonych prac budowlanych:

- 4263, 4265, 5282, 4284/2, 4289 – władający - Gmina Szydłowiec,
- 4270/1 – rzeka Korzeniówka – Skarb Państwa – Marszałek Województwa Mazowieckiego,
- 4297, 4278/2, 4296, 4269/3, 4269/4, 4537/3, 4538/3 - działki lub ich części przeznaczone do realizacji inwestycji zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego – Strefa historycznego centrum S 1 w mieście Szydłowcu zatwierdzonego Uchwałą Rady Miejskiej nr 212 / XLIII / 09 z dnia 23 września 2009r – stanowiących teren pod budowę ciągów pieszo-jezdných.

Opracowano na podstawie: mapy do celów projektowych przyjętej do zasobu powiatowego ujętej w ewidencji pod nr: P.1430.2017.852.

Gmina Szydłowiec, jako upoważniona do władania wszystkimi działkami, które są przewidziane do zajęcia podczas prowadzenia robót budowlanych posiada pełną delegację prawną do występowania, jako inwestor bezpośredni przy realizacji przedmiotowego zadania. Gmina Szydłowiec dysponuje gruntem swoich działek na cele budowlane zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

8. INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE:

- Działki wymienione w pkt. 7.1. obręb Szydłowiec nie są wpisane do rejestru zabytków oraz nie podlegają ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego,
- Działki nie znajdują się na terenach górniczych, teren zamierzenia budowlanego – budowy ciągów pieszo-jezdných i pieszych – nie jest objęty wpływem eksploatacji górniczej,
- Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko – realizacja inwestycji nie wywoła zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników.

9. DECYZJE I UZGODNIENIA PRAWNE.

Podczas przygotowania inwestycyjnego zostały wydane następujące decyzje:

- Opinia urbanistyczna znak 59 / BRP / 2010 z dnia 25.06.2010r. w sprawie wydania opinii na temat poszerzenia ciągu pieszo - jezdni 42 KPJ na sąsiednie jednostki planistyczne.

Ciągi pieszo-jezdne i piesze zostały zaprojektowane zgodnie z warunkami określonymi w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Ciągi pieszo-jezdne i piesze są zaprojektowane i będą wybudowane zapewniając ochronę środowiska, ochronę przed hałasem i drganiami i powinny być użytkowane zgodnie z ich przeznaczeniem. Zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego – Strefa historycznego centrum S 1 w mieście Szydłowcu inwestycja będzie realizowana na terenach oznaczonych w planie symbolami: 41 KPJ, 42 KPJ, 60 KP, 61 KP, 62 KP, B4 WS, B3 WS.

10. INFORMACJA O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA PRZEDMIOTOWEJ INWESTYCJI.

Obszar oddziaływania projektowanego zamierzenia budowlanego nie wykracza poza granice linii rozgraniczające inwestycji. Projektowane ciągi pieszo-jezdne i piesze nie są sprzeczne z Miejscowym Planem Zagospodarowania przestrzennego. Odcinek ciągów pieszo-jezdnych i pieszych nie powoduje emisji szkodliwych zanieczyszczeń ani innego negatywnego wpływu na środowisko ponad normy określone w przepisach. Ciągi pieszo-jezdne i piesze nie są zaliczane do inwestycji mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Położenie ciągów pieszo-jezdnych i pieszych równo z poziomem gruntu nie powoduje zacieniania innych działek przyległych do otaczającego jak również nie mają innego negatywnego wpływu na otoczenie i sąsiednie działki.

CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

- rys. nr 1 - mapka orientacyjna lokalizacji obiektu - w skali 1 : 25 000.

- rys. nr 2 - projekt zagospodarowania terenu - w skali 1 : 500.

II. PROJEKT BUDOWLANY.

Temat:

Budowa gminnego ciągu pieszego wzdłuż rzeki Korzeniówki w Szydłowcu pomiędzy ulicą Sportową a ulicą Narutowicza.

Adres obiektu :

Miejscowość : Szydłowiec,

Gmina : Szydłowiec,

Województwo: mazowieckie,

**Nr działek: 4297, 4289, 4296, 4284/2, 4263, 4265, 4269/3, 4269/4, 4537/3, 5282, 4538/3,
4270/1, 4278/2.**

Inwestor :

Gmina Szydłowiec

z siedzibą:

**Pl. Rynek Wielki 1
26-500 Szydłowiec**

ZAWARTOŚĆ :

A. CZĘŚĆ OPISOWA.

I. Opis techniczny:

- Opis zakresu robót projektowanych,

B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

- rys. nr 3.1 „Profil podłużny od ul. Sportowej do ul. Źródlanej - ciąg pieszy 1-2-3-4” - w skali 1:50/500.
- rys. nr 3.2 „Profil podłużny - ciąg pieszo-jezdny A-B-C-D” - w skali 1:50/500.
- rys. nr 3.3 „Profil podłużny rzeki Korzeniówki - koryto rzeki” - w skali 1:50/500.
- rys. nr 4 „Szczegóły konstrukcyjne” - w skali 1:25.
- rys. nr 5.1 „Szczegóły konstrukcyjne – przepust skrzynkowy w km 4+347,55” - w skali 1:25, 1:50.
- rys. nr 5.2 „Szczegóły konstrukcyjne – przepust skrzynkowy w km 4+261,71” - w skali 1:25, 1:50.

Data opracowania: 28 września 2017 r.

II. PROJEKT BUDOWLANY BUDOWY GMINNEGO CIĄGU **PIESZEGO WZDŁUŻ RZEKI KORZENIÓWKI** **W SZYDŁOWCU.**

OPIS TECHNICZNY.

do projektu budowy gminnego ciągu pieszego wzdłuż rzeki Korzeniówki w Szydłowiecu, na działkach o numerach ewidencyjnych: 4297, 4289, 4296, 4284/2, 4263, 4265, 4269/3, 4269/4, 4537/3, 5282, 4538/3, 4270/1, 4278/2 - obręb Szydłowiec

1. Stan projektowany.

Celem opracowania jest wykonanie dokumentacji budowy nowych ciągów komunikacyjnych pieszych oraz przebudowy istniejących ciągów pieszo-jezdnych, tj. ulic Źródlanej i części ulicy Recznej. Obszar, w którym zlokalizowane jest przedsięwzięcie zamyka się pomiędzy ulicami Kamienna, Plac Rynek Wielki, Kąpielowa, Narutowicza, Sportowa i Folwarczna, leżących w ścisłym zabytkowym centrum miasta Szydłowca. Przebudowa nawierzchni ulic Źródlanej i części ulicy Recznej niezbędna jest ze względu na ich zły stan istniejącej nawierzchni brukowcowej. Budowa nowych ciągów pieszo - jezdnych i pieszych pozwoli na skomunikowanie zabytkowego centrum miasta Szydłowiec z terenami rekreacyjno-sportowymi, położonymi nad rzeką Korzeniówką, tj. kompleksem boisk sportowych „Orlik” i kortami tenisowymi. Zakres opracowania obejmuje wykonanie przebudowy ulicy Źródlanej, budowy ciągu pieszo-jezdnego, od ulicy Źródlanej do ulicy Recznej w Szydłowiecu. Zakres opracowania zawiera również przebudowę ulicy części ulicy Recznej oraz w kierunku kompleksu boisk sportowych „Orlik”. Opracowanie obejmuje również kompleksowe umocnienie brzegów rzeki Korzeniówki na odcinku od ulicy Źródlanej do ulicy Kąpielowej oraz budowę dwóch przepustów. Długość części przelotowych poszczególnych przepustów wynosi: 6,00m, 4,00m.

Geometria i przebieg oraz usytuowanie w planie ulic Źródlanej i Recznej pozostaje bez zmian. Stan ten podyktowany jest istniejącą zabudową oraz dotychczasowym układem funkcjonalno-użytkowym tych ciągów komunikacyjnych. Budowa ciągu pieszo-jezdnego polegać będzie na wykonaniu nowej konstrukcji nawierzchni z kostki brukowej - betonowej lub granitowej ewentualnie z płyt piaskowca ułożonych na wykonanych wcześniej warstwach konstrukcyjnych podbudowy. Odgałęzieniem głównego ciągu pieszo-jezdnego będzie dojazd do posesji położonych w początkowej części ulicy Recznej. Dojazd ten będzie posiadał taką samą konstrukcję, jak główny ciąg jezdny. Ciągi piesze, łączące ciąg pieszo-jezdny z kompleksem boisk sportowych „Orlik” i dalej z ulicą Sportową, będzie wykonany w technologii wzmocnionej podbudowy z wykorzystaniem podbudowy z kruszywa łamanego gr. 10cm, jako wzmocnienia pod nawierzchnię z kostki betonowej-brukowej gr.8cm. Taka konstrukcja ciągów pieszych umożliwi, w razie ko-

nieczności wjechanie na nie samochodów dostawczych lub samochodów ratownictwa medycznego i przeciwpożarowego.

W celu właściwego skomunikowania terenów położonych po obu stronach rzeki Korzeniówki, niezbędne jest wykonanie dwóch obiektów inżynierskich, tj. przepustów. Projektuje się wykonanie obiektów:

- na przedłużeniu ulicy Źródlanej przepust o długości 6,00 m – dojazd do posesji nr 20 i 22, położonych na działce 4269/4, lokalizacja według kilometrażu rzeki Korzeniówki 4+347,55,
- przepust w miejscu istniejącej kładki drewnianej o długości 4,00 m, lokalizacja według kilometrażu rzeki Korzeniówki 4+261,71,

Wszystkie przepusty zostaną wykonane w technologii tradycyjnej z elementów skrzynkowych 2,40 x 1,00m z barierami drewnianymi stylizującymi do charakteru zabudowy. Brzegi rzeki Korzeniówki umocnione zostaną obustronnie kamieniem łamanym lub otoczakami. W celu uniemożliwienia wypłukiwania gruntu zza umocnienia, należy je ułożyć na geowłókninie przepuszczalnej z wyprowadzeniem jej pod konstrukcję ciągu pieszo-jezdnego lub pod konstrukcję nawierzchni chodnika w sposób podany na rysunku nr 4 Szczegóły konstrukcyjne. W zakres robót związanych ze skomunikowaniem terenów nad rzeką Korzeniówką - wchodzi:

- rozbiórka istniejącej nawierzchni ulicy Źródłowej,
- rozbiórka istniejącego mostu betonowego z płytą żelbetową,
- rozbiórka betonowych umocnień dna i brzegów rzeki Korzeniówki,
- wykonanie robót ziemnych – wymianę gruntów wysadzinowych na grunty piaszczyste,
- wykonanie warstw konstrukcyjnych ciągów pieszych i ciągów pieszo-jezdnych oraz wykonanie nawierzchni z kostki betonowej brukowej lub granitowej,
- wykonanie wjazdów na posesję,
- wykonanie obiektów inżynierskich (przepustów) z obudową wlotu i wylotu kamieniem naturalnym,
- umocnienie dna i brzegów rzeki Korzeniówki kamieniem łamanym ,
- zagospodarowanie terenów zielonych wokół kompleksu rekreacyjno - wypoczynkowego.

Na całym odcinku projektowanych ciągów pieszo-jezdnych i pieszych odwodnienie nawierzchni i korpusu drogowego będzie poprowadzone powierzchniowo w sposób zapewniający ich długotrwałą eksploatację.

Planowana budowa nowych ciągów komunikacyjnych pieszo-jezdnych oraz przebudowy istniejących ciągów pieszo-jezdnych, tj. ulic Źródlanej i Rzeczej jest przedsięwzięciem o małej skali, nie wymaga wyburzeń budynków. Na całym odcinku budowa nie wymaga ingerencji w naziemne obiekty budowlane.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz.U.2012.463 z dnia 27.04.2012) na trasie projektowanych ciągów pieszych i pieszo-jezdnych - występują proste warunki gruntowe (proste warunki gruntowe - występujące w przypadku warstw gruntów jednorodnych genetycznie i litologicznie, równoległych do powierzchni terenu, nieobejmujących gruntów słabośnych, przy zwierciadle wody poniżej projektowanego poziomu posadowienia oraz braku występowania niekorzystnych zjawisk geologicznych). Przebudowa drogi będzie realizowana w I kategorii geotechnicznej (pierwsza kategoria geotechniczna, która obejmuje niewielkie obiekty budowlane o statycznie wyznaczal-

nym schemacie obliczeniowym, w prostych warunkach gruntowych, dla których wystarcza jakościowe określenie właściwości gruntów, takie jak m.in.: wykopy do głębokości 1,20 m i nasypy do wysokości 3,00m wykonywane zwłaszcza przy budowie dróg,

Szczegóły sytuacyjne oraz przebieg ciągów pieszych i pieszo-jezdnych w planie pokazano na rysunku nr 2 „Projekt zagospodarowania terenu”.

2. Ciągi piesze i pieszo-jezdne w profilu podłużnym.

Niweletę ciągów pieszych oraz ciągów pieszo-jezdnych zaprojektowano w nawiązaniu do istniejącego terenu z zapewnieniem właściwego odwodnienia powierzchniowego. Rzędne wysokościowej projektowanej niwelety zaprojektowano w sposób zapewniający wykorzystanie w sposób optymalny robót ziemnych wynikających z aktualnego ukształtowania terenu. Dodatkowo rzędne wysokościowej niwelety zostały dostosowane do rzędnych istniejących dróg gminnych tj. ulic: Kamiennej, drogi dojazdowej do „Orlika”. Zaprojektowano wyrównanie istniejącej niwelety ciągów pieszych i pieszo-jezdnych poprzez wyrównanie miejscowe lokalnych wybrzuszeń i zagłębień terenowych. Miejscami następuje obniżenie niwelety poprzez wykonanie wykopu o -0,29m w stosunku do stanu istniejącego, natomiast analogicznie występują nasypy o maksymalnej wysokości +0,70m ponad istniejącą niweletę terenu. Dane te dotyczą różnic pomiędzy istniejącą rzędną terenu a projektowaną niweletą. Różnica wysokości nie uwzględnia wykopów pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni. Podniesienie i obniżenie niwelety ciągów pieszo-jezdnych zaprojektowano w sposób niezbędny do wykonania właściwej konstrukcji nawierzchni. Zaprojektowano spadek podłużny niwelety o wartości od 0,11 % do 6,25 %.

Szczegóły pokazane są na rys. nr 3.1 „Profil podłużny od ul. Sportowej do ul. Źródlanej - ciąg pieszy 1-2-3-4” i rys. nr 3.2 „Profil podłużny - ciąg pieszo-jezdny A-B-C-D”.

3. Przekroje normalne.

Ciąg pieszo-jezdny: ulica Źródłana – ulica Rzeczna A - B - C - D:

- **ulica Źródłana** - szerokość nawierzchni 3,50m, spadek daszkowy 2 %, obustronny krawężnik 15 x 30 x100 cm, wyniesiony 12cm ponad poziom krawędzi jezdni z obniżeniami do 4 cm na wjazdach do posesji, spadek podłużny nawierzchni w kierunku rzeki Korzeniówki,
- na przedłużeniu ulicy Źródlanej zaprojektowano przepust o długości 6,00 m z elementów skrzynkowych 2,40 x 1,00m z barierami drewnianymi stylizującymi do charakteru zabudowy – dojazd do posesji nr 20 i 22, położonych na działce 4269/4, lokalizacja według kilometrażu rzeki Korzeniówki 4+347,55,
- **ciąg pieszo-jezdny od ul. Źródlanej do chodnika w kierunku boisk Orlik A - B - C** - szerokość nawierzchni 3,50 m, spadek jednostronny 2 %, po prawej krawężnik 15 x 30 x100 cm,

wyniesiony 12cm ponad poziom krawędzi jezdni z obniżeniami do 4 cm na wjazdach do posesji, po lewej krawężnik 15 x 30 x100 cm, lustrzany, wtopiony do poziomu krawędzi nawierzchni, za krawężnikiem umocnienie opaski szerokości 0,75m umocniona kruszywem kamiennym łamanym, stabilizowanym mechanicznie do skarpy rzeki, za krawężnikiem bariera metalowa U – 11b oddzielająca ruch pieszych od umocnionych brzegów rzeki Korzeniówki.

- **ciąg pieszo-jezdny od ul. Źródlanej w kierunku ulicy Rzecznej** - szerokość nawierzchni 3,50m, spadek jednostronny 2 %, obustronny krawężnik 15 x 30 x100 cm, wyniesiony 12cm ponad poziom krawędzi jezdni z obniżeniami do 4 cm na wjazdach do posesji,
- obustronna opaska o szerokości 0,75m, umocniona kruszywem łamanym, stabilizowanym mechanicznie,

Ciąg pieszy od ulicy Sportowej do ulicy Źródlanej i w kierunku kompleksu boisk sportowych Orlik 1 – 2 – 3 - 4:

- szerokość nawierzchni chodnika 3,00 m, spadek jednostronny 2 % w kierunku zniżenia terenu oraz rzeki Korzeniówki, miejscowe zawężenie chodnika przy posesji nr 22 do 3,00m a następnie do 1,50m, ze względu na brak dostępności terenu (istniejący budynek gospodarczy),
- obustronna opaska o szerokości 0,50 m, umocniona kruszywem kamiennym łamanym, stabilizowanym mechanicznie,
- chodnik o szer. 3,00 m kostki brukowej kolorowej lub granitowej ewentualnie z płyt piaskowca ułożonych na wykonanych wcześniej warstwach konstrukcyjnych podbudowy, chodnik zaoporzony obustronnie obrzeżem betonowym 20x6cm.

Rzeka Korzeniówka:

- szerokość dna rzeki 2,00m,
- brzegi rzeki umocnione elementami ażurowymi, płytami kamiennymi lub narzutem kamiennym, elementy umocnienia zaprojektowano do ułożenia na poduszce z kruszywa łącznej grubości 20cm, przykrytej geowłókniną przepuszczalną.

W celu skomunikowania ciągu pieszego **1 - 2 – 3 - 4** z ciągiem pieszo – jezdnym **A - B - C - D** zaprojektowano przepust z elementów skrzynkowych 2,40 x 1,00m z barierami drewnianymi stylizującymi do charakteru zabudowy o długości 4,00m – lokalizacja według kilometrażu rzeki Korzeniówki 4+261,71.

Rodzaje przekrojów normalno - konstrukcyjnych zawarte są na rysunku nr: 4. „Szczegóły konstrukcyjne”.

4. Konstrukcja nawierzchni ciągów pieszo-jezdnych.

Konstrukcję nawierzchni ciągów pieszo-jezdnych zaprojektowano w sposób odpowiadający obciążeniom, jakim mają służyć Zastosowano następujący rodzaj konstrukcji nawierzchni zgodnie z załącznikiem–

nawierzchnie dla dróg klasy Li D w strefie zamieszkania, przy czym zwiększono grubość podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie z 10 do 20cm:

- piasek stabilizowany cementem RM= 2,50 MPa grubości 15cm,
- kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie – grubości 20cm (12 cm dolna warstwa podbudowy 8 cm górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego),
- 3 cm warstwa podsypki cementowo - piaskowej,
- 8 cm nawierzchnia z kostki betonowej brukowej,

Rodzaje przekrojów normalno - konstrukcyjnych wraz z podanym kilometrażem lokalizacyjnym zawarte są na rysunku nr: 4. „Szczegóły konstrukcyjne”.

5. Konstrukcja nawierzchni ciągów pieszych.

Konstrukcję chodnika dostosowano do obciążenia ruchem pieszym i sporadycznie lekkim ruchem, zaprojektowano, zgodnie z zaleceniami zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43 poz. 430 z dn. 14 maja 1999r). Zastosowano następujący rodzaj konstrukcji nawierzchni:

- nawierzchnia z kostki betonowej brukowej grubości 8cm.
- warstwa podsypki cementowo - piaskowej grubości 3cm,
- dodatkowo w celu zwiększenia trwałości chodnika zaprojektowano wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie – grubości 10cm,

Ciągi piesze, łączące ciąg pieszo-jezdny z kompleksem boisk sportowych „Orlik” i dalej z ulicą Sportową, będą wykonane w technologii wzmocnionej podbudowy z wykorzystaniem podbudowy z kruszywa łamanego gr. 10cm, jako wzmocnienia pod nawierzchnię z kostki betonowej-brukowej gr.8cm. Taka konstrukcja ciągów pieszych umożliwi, w razie konieczności wjechanie na nie samochodów dostawczych lub samochodów ratownictwa medycznego i przeciwpożarowego.

Szczegółowa lokalizacja chodnika w planie pokazana jest na rysunku nr 2 „Projekt zagospodarowania terenu ”, natomiast szczegóły konstrukcyjne są na rysunku nr: 4. „Szczegóły konstrukcyjne”.

6. Odwodnienie ciągów pieszo-jezdnych i pieszych.

Na całym odcinku projektowanych ciągów pieszo-jezdnych i pieszych odwodnienie nawierzchni i korpusu drogowego będzie poprowadzone powierzchniowo w sposób zapewniający ich długotrwałą eksploatację.

Szczegółowa lokalizacja odwodnienia wg. opisu zawartego powyżej w planie pokazana jest na rysunku nr 2 „Projekt zagospodarowania terenu ”, natomiast szczegóły konstrukcyjne odwodnienia zawarte są na rysunku nr: 4. „Szczegóły konstrukcyjne”.

7. Zjazdy.

Na odcinku objętym opracowaniem projektuje się wjazdy indywidualne na posesję, na których nie jest prowadzona działalność gospodarcza. Szczegóły wykonania zjazdu gospodarczego przez chodnik podaje „Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych - Warszawa 1982r „ część III karta nr 03.90 oraz rysunek nr 4. „Szczegóły konstrukcyjne”.

Konstrukcję wjazdu do posesji indywidualnych zgodnie z w/w rozporządzeniem:

- piasek stabilizowany cementem grubości 15cm,
- kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie – grubości 20cm (12 cm dolna warstwa podbudowy,
- 3cm - podsypka cementowo – piaskowa,
- 8cm - nawierzchnia z kostki betonowej brukowej.

8. Urządzenia obce.

Na działkach przeznaczonych do realizacji inwestycji zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego – Strefa historycznego centrum S 1 w mieście Szydłowcu zatwierdzonego Uchwałą Rady Miejskiej nr 212 / XLIII / 09 z dnia 23 września 2009r. – stanowiących teren pod budowę ciągów pieszo-jezdnych i ciągów pieszych, na odcinku objętym opracowaniem, nie ma obcych urządzeń podziemnych, które w znaczącym stopniu kolidowałyby z projektowanym zakresem robót drogowych związanych z wykonaniem nawierzchni, chodnika i przebudową zjazdów. Istniejące uzbrojenie terenu w postaci kanalizacji deszczowej \varnothing 200, \varnothing 400 i \varnothing 500, nie ma bezpośredniego wpływu na prowadzone roboty o charakterze powierzchniowym, ponieważ ich zagłębienie wynosi ponad 1,10m od spodu linii robót ziemnych. Konieczne jest jedynie wyregulowanie wysokościowe wjazdów do kanalizacji deszczowej do projektowanej wysokości nowej nawierzchni. Podczas wykonywania wszystkich rodzajów robót należy zwrócić szczególną uwagę na możliwość zlokalizowania urządzeń podziemnych, które mogą być niezidentyfikowane i nieujawnione na mapie do celów projektowych, aby nie uszkodzić ww. urządzeń podziemnych. Wszelkie prace po odkryciu urządzenia podziemnego należy prowadzić po zgłoszeniu do odpowiedniego właściciela sieci uzbrojenia i pod bezpośrednim nadzorem upoważnionego pracownika.

Lokalizacja wymienionych wyżej urządzeń podziemnych w planie pokazana jest na rysunku nr 2 „Projekt zagospodarowania terenu ”.

CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

- rys. nr 3.1 „Profil podłużny od ul. Sportowej do ul. Źródlanej - ciąg pieszy 1-2-3-4 - w skali 1:50/500.
- rys. nr 3.2 „Profil podłużny - ciąg pieszo-jezdny A-B-C-D” - w skali 1:50/500.
- rys. nr 3.3 „Profil podłużny rzeki Korzeniówki - koryto rzeki” - w skali 1:50/500.
- rys. nr 4 „Szczegóły konstrukcyjne” - w skali 1:25.
- rys. nr 5.1 „Szczegóły konstrukcyjne – przepust skrzynkowy w km 4+347,55” - w skali 1:25, 1:50.
- rys. nr 5.2 „Szczegóły konstrukcyjne – przepust skrzynkowy w km 4+261,71” - w skali 1:25, 1:50.

III. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA

I OCHRONY ZDROWIA.

Temat:

Budowa gminnego ciągu pieszego wzdłuż rzeki Korzeniówki w Szydłowiecu pomiędzy ulicą sportową a ulicą Narutowicza.

Adres obiektu :

Miejscowość : Szydłowiec,

Gmina : Szydłowiec,

Województwo: mazowieckie,

Nr działek: 4297, 4289, 4296, 4284/2, 4263, 4265, 4269/3, 4269/4, 4537/3, 5282, 4538/3, 4270/1, 4278/2.

Inwestor :

Gmina Szydłowiec

z siedzibą:

Pl. Rynek Wielki 1

26-500 Szydłowiec

ZAWARTOŚĆ :

1. Zakres robót zamierzenia budowlanego.
2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych.
3. Elementy zagospodarowania terenu mogące stwarzać zagrożenie.
4. Przewidywane zagrożenia i środki zapobiegawcze.
5. Warunki prowadzenia robót w pasie drogowym.

Data opracowania: **28 września 2017 r.**

1. Zakres robót zamierzenia budowlanego.

Projektowane wykonanie ciągów pieszo-jezdných oraz ciągów pieszych, umożliwiających optymalne wykorzystanie terenów położonych nad rzeką Korzeniówką, zlokalizowane jest na terenie miasta Szydłowca pomiędzy ulicami: Folwarczną, Kąpielową, Sportową, Kamienną i Placem Rynek Wielki. Obecnie teren ten jest podmokły, porośnięty wysokimi trawami i chwastami, miejscami występuje pospolita roślinność charakterystyczna dla terenów podmokłych. Brak jest zorganizowanego zagospodarowania i wykorzystania atrakcyjnych widokowo i środowiskowo terenów, które mogą stanowić doskonałe miejsce do wypoczynku i rekreacji dla mieszkańców miasta Szydłowca oraz dla przyjezdných turystów zwiedzających zabytki miasta i gminy Szydłowiec. Istniejąca ulica Źródłana posiada nawierzchnię brukowcową. Stan nawierzchni bardzo zły, widoczne rozległe odkształcenia, lokalnie wykruszenia i ubytki brukowca. Występujące spadki podłużne i poprzeczne nie odpowiadają wymaganiom normowym. Na przedłużeniu ulicy Źródlanej znajduje się mostek żelbetowy, po którym odbywa się dojazd do posesji nr 20 i 22, położonych po drugiej stronie rzeki Korzeniówki. Obiekt wykonany został systemem gospodarczym, posiada żelbetową płytę monolityczną, opartą na przyczółkach i filarze. Rozpiętość przęsła w świetle 1,75 i 1,60 m. Przyczółki i filar są posadowione bezpośrednio na gruncie. Stan obiektu bardzo zły, widoczne spękania i wykruszenia w konstrukcji płyty pomostu, będącej jednocześnie nawierzchnią mostu. Obiekt nie posiada poręczy zabezpieczających przed wpadnięciem do wody.

Ulica Rieczna na odcinku od Placu Rynek Wielki do rzeki Korzeniówki położona jest bezpośrednio pomiędzy ścianami otaczających ją budynków. Szerokość ulicy wynosi od 3,00 do 2,00m. Stan nawierzchni brukowcowej ulicy Riecznej – bardzo zły. Widoczne lokalne ubytki brukowca oraz odkształcenia nawierzchni na całej długości i szerokości ulicy. Niezachowane są również normatywne spadki podłużne i poprzeczne.

Tereny położone wzdłuż rzeki Korzeniówki od ulicy Źródlanej do Kąpielowej są niezagospodarowane, zarośnięte wysokimi krzakami, zwłaszcza na odcinku między ulicami Rieczną i Kąpielową. Nad brzegiem rzeki rosną drzewa: olchy i wierzby, które, ze względu na swoje położenie, podmokły grunt oraz nadwątłony stan zdrowotny, mogą stanowić zagrożenie dla zdrowia i życia ludzkiego. Brzegi rzeki Korzeniówki w chwili obecnej umocnione są krawężnikami betonowymi 15 x 30cm oraz opartymi na krawężniku płytkami chodnikowymi 50 x 50 x 7cm.

Przewidywany zakres robót obejmuje wykonanie nowych nawierzchni na ulicach: Źródlanej i częściowo Riecznej, połączenie ulic Źródlanej z początkiem ulicy Riecznej ciągiem pieszo – jezdni o szerokości 3,5m. Ponadto projektowane jest połączenie ciągu pieszo-jezdnego, o którym mowa wyżej, ciągami pieszymi z kompleksem boisk sportowych „Orlik”(ul. Sportowa). Zaprojektowano również ciąg pieszy do ulicy Sportowej.

Geometria i przebieg oraz usytuowanie w planie ulic Źródlanej i Riecznej pozostaje bez zmian. Stan ten podyktowany jest istniejącą zabudową oraz dotychczasowym układem funkcjonalno-użytkowym tych ciągów komunikacyjnych. Wykonanie ciągu pieszo-jezdnego polegać będzie na wykonaniu nowej konstrukcji nawierzchni z kostki brukowej - betonowej lub granitowej, ewentualnie z płyt piaskowca ułożonych na wykonanych wcześniej warstwach konstrukcyjnych podbudowy. Odgałęzieniem głównego ciągu pieszo-

jezdnego będzie dojazd do posesji położonych na początku ulicy Rzecznej. Dojazd ten będzie posiadał taką samą konstrukcję, jak główny ciąg jezdny.

Ciągi piesze, łączące ciąg pieszo-jezdny z kompleksem boisk sportowych „Orlik” i dalej z ulicą Sportową, będzie wykonany w technologii wzmocnionej podbudowy z wykorzystaniem podbudowy z kruszywa łamanego gr. 10cm, jako wzmocnienia pod nawierzchnię z kostki betonowej brukowej gr.8cm. Taka konstrukcja ciągów pieszych umożliwi, w razie konieczności wjechanie na nie samochodów dostawczych lub samochodów ratownictwa medycznego i przeciwpożarowego.

W celu właściwego skomunikowania terenów położonych po obu stronach rzeki Korzeniówki, niezbędne jest wykonanie dwóch obiektów inżynierskich, tj. przepustów skrzynkowych. Projektuje się wykonanie obiektów:

- na przedłużeniu ulicy Źródlanej przepust o długości 6,00 m – dojazd do posesji nr 20 i 22, położonych na działce 4269/4, lokalizacja według kilometrażu rzeki Korzeniówki 4+347,55,
- przepust w miejscu istniejącej kładki drewnianej o długości 4,00 m, lokalizacja według kilometrażu rzeki Korzeniówki 4+261,71,

Wszystkie przepusty zostaną wykonane w technologii tradycyjnej z barierami drewnianymi stylizującymi do charakteru zabudowy. Brzegi rzeki Korzeniówki umocnione zostaną obustronnie kamieniem łamanym lub otoczkami. W celu uniemożliwienia wypłukiwania gruntu zza umocnienia, należy je ułożyć na geowłókninie przepuszczalnej z wyprowadzeniem jej pod konstrukcję ciągu pieszo-jezdnego lub pod konstrukcję nawierzchni chodnika w sposób podany na rysunku nr 4 Szczegóły konstrukcyjne.

W zakres robót związanych ze skomunikowaniem terenów nad rzeką Korzeniówką - wchodzi:

- rozbiórka istniejącej nawierzchni ulicy Źródlowej,
- rozbiórka istniejącego mostu betonowego z płytą żelbetową,
- rozbiórka betonowych umocnień dna i brzegów rzeki Korzeniówki,
- wykonanie robót ziemnych – wymianę gruntów wysadzinowych na grunty piaszczyste,
- wykonanie warstw konstrukcyjnych ciągów pieszych i ciągów pieszo-jezdnych oraz wykonanie nawierzchni z kostki betonowej brukowej lub granitowej, ewentualnie z płyt piaskowca,
- wykonanie zjazdów na posesje,
- wykonanie obiektów inżynierskich (przepustów) z obudową wlotu i wylotu kamieniem naturalnym,
- umocnienie dna i brzegów rzeki Korzeniówki kamieniem łamanym lub otoczkami,
- zagospodarowanie terenów zielonych wokół kompleksu rekreacyjno - wypoczynkowego.

Na całym odcinku projektowanych ciągów pieszo-jezdnych i pieszych odwodnienie nawierzchni i korpusu drogowego będzie poprowadzone powierzchniowo w sposób zapewniający ich długotrwałą eksploatację.

Niweletę ciągów pieszych oraz ciągów pieszo-jezdnych zaprojektowano w nawiązaniu do istniejącego terenu z zapewnieniem właściwego odwodnienia powierzchniowego. Rzędne wysokościowe projektowanej niwelety zaprojektowano w sposób zapewniający wykorzystanie w sposób optymalny robót ziemnych wynikających z aktualnego ukształtowania terenu. Dodatkowo rzędne wysokościowe niwelety zostały dostosowane do rzędnych istniejących dróg gminnych tj. ulic: Kamiennej, drogi dojazdowej do „Orlika”.

Zaprojektowano wyrównanie istniejącej niwelety ciągów pieszych i pieszo-jezdnych poprzez wyrównanie miejscowe lokalnych wybrzuszeń i zagłębień terenowych. Miejscami następuje obniżenie niwelety poprzez wykonanie wykopu o - 0,29 m w stosunku do stanu istniejącego, natomiast analogicznie występują nasypy o maksymalnej wysokości +0,70m ponad istniejącą niweletę terenu. Dane te dotyczą różnic pomiędzy istniejącą rzędną terenu a projektowaną niweletą. Różnica wysokości nie uwzględnia wykopów pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni. Podniesienie i obniżenie niwelety ciągów pieszo-jezdnych zaprojektowano w sposób niezbędny do wykonania właściwej konstrukcji nawierzchni. Zaprojektowano spadek podłużny niwelety o wartości od 0,11% do 6,25 %.

Konstrukcję nawierzchni ciągów pieszo-jezdnych zaprojektowano w sposób odpowiadający obciążeniom jakim mają służyć. Zastosowano następujący rodzaj konstrukcji nawierzchni zgodnie z załącznikiem – nawierzchnie dla dróg klasy Li D w strefie zamieszkania, przy czym zwiększono grubość podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie z 10 do 20cm :

- piasek stabilizowany cementem RM=2,50 MPa grubości 15cm,
- kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie – grubości 20cm (12cm dolna warstwa podbudowy, 8cm górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego),
- 3cm warstwa podsypki cementowo - piaskowej,
- 8 cm nawierzchnia z kostki betonowej brukowej,

Konstrukcję chodnika dostosowano do obciążenia ruchem pieszym i sporadycznie lekkim ruchem pojazdów ratowniczych. Zaprojektowano następujący rodzaj konstrukcji nawierzchni :

- nawierzchnia z kostki betonowej brukowej grubości 8cm .
- warstwa podsypki cementowo - piaskowej grubości 3cm ,
- dodatkowo w celu zwiększenia trwałości chodnika zaprojektowano wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie – grubości 10cm,

Wszystkie ciągi piesze, będą wykonane w technologii wzmocnionej podbudowy z wykorzystaniem podbudowy z kruszywa łamanego gr. 10cm, jako wzmocnienia pod nawierzchnią z kostki betonowej - brukowej gr.8cm. Taka konstrukcja ciągów pieszych umożliwi, w razie konieczności wjechanie na nie samochodów dostawczych lub samochodów ratownictwa medycznego i przeciwpożarowego.

Na odcinku objętym opracowaniem projektuje się wjazdy indywidualne na posesje, na których nie jest prowadzona działalność gospodarcza. Szczegóły wykonania zjazdu gospodarczego przez chodnik podaje „Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych - Warszawa 1982r „, część III karta nr 03.90 oraz rysunek nr 4. „Szczegóły konstrukcyjne”.

Konstrukcję wjazdu do posesji indywidualnych zgodnie z w/w rozporządzeniem:

- kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie – grubości 20cm (12 cm dolna warstwa podbudowy,
- 3cm - podsypka cementowo – piaskowa,
- 8cm - nawierzchnia z kostki betonowej brukowej.

Na działkach przeznaczonych do realizacji inwestycji zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego – Strefa historycznego centrum S 1 w mieście Szydłowcu zatwierdzonego Uchwałą Rady Miejskiej nr 212 / XLIII / 09 z dnia 23 września 2009r. – stanowiących teren pod budowę ciągów pieszo-jezdnych i ciągów pieszych, na odcinku objętym opracowaniem, nie ma obcych urządzeń podziemnych,

które w znaczącym stopniu kolidowałyby z projektowanym zakresem robót drogowych związanych z wykonaniem nawierzchni, chodnika i przebudową zjazdów. Istniejące uzbrojenie terenu w postaci kanalizacji deszczowej \varnothing 200, \varnothing 400 i \varnothing 500, nie ma bezpośredniego wpływu na prowadzone roboty o charakterze powierzchniowym, ponieważ ich zagłębienie wynosi ponad 1,10m od spodu linii robót ziemnych. Konieczne jest jedynie wyregulowanie wysokościowe wjazdów do kanalizacji deszczowej do projektowanej wysokości nowej nawierzchni. Podczas wykonywania wszystkich rodzajów robót należy zwrócić szczególną uwagę na możliwość zlokalizowania urządzeń podziemnych, które mogą być niezinwentaryzowane i nieujawnione na mapie do celów projektowych, aby nie uszkodzić ww. urządzeń podziemnych. Wszelkie prace po odkryciu urządzenia podziemnego należy prowadzić po zgłoszeniu do odpowiedniego właściciela sieci uzbrojenia i pod bezpośrednim nadzorem upoważnionego pracownika.

2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych.

Obce obiekty budowlane w pasie drogowym stanowią:

- 1). sieć energetyczna,
- 2). kanalizacja sanitarna

3. Elementy zagospodarowania terenu mogące stwarzać zagrożenie.

Na terenie objętym wpływem realizacji przedsięwzięcia nie ma elementów zagospodarowania terenu, które mogłyby stwarzać zagrożenie dla ludzi.

4. Przewidywane zagrożenia i środki zapobiegawcze.

W ramach prowadzonych prac budowlanych należy przestrzegać stosownych i aktualnych przepisów dotyczących warunków i sposobów wykonywania określonych czynności, a także warunków i wymogów dotyczących stosowanego sprzętu, maszyn i urządzeń. Należy też stosować odpowiedni nadzór nad prowadzonymi pracami.

- Każdy pracownik musi być wstępnie przeszkolony w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy na stanowisku roboczym.
- Na terenie budowy należy stosować robocze ubrania ochronne.
- Prace pomiarowe, obmiarowe i wykonawcze prowadzone bezpośrednio na drodze lub w pobliżu innych dróg i linii kolejowych wymagają właściwych oznaczeń i zabezpieczeń.
- Maszyny drogowe i inne urządzenia muszą być sprawne technicznie.
- Należy przestrzegać instrukcji obsługi maszyn i sprzętu drogowego.
- Obsługą maszyn i urządzeń mogą zajmować się pracownicy, którzy posiadają stosowne uprawnienia oraz kwalifikacje.

- Ruch pojazdów na budowie powinien odbywać się w sposób ustalony i w miejscach określonych w technologii robót drogowych.
- Prace prowadzone w pobliżu obcych urządzeń naziemnych i podziemnych, a szczególnie w pobliżu linii elektrycznych, gazowych, przewodów pod ciśnieniem – wodociągów, należy prowadzić ze szczególną ostrożnością w sposób określony w przepisach oraz pod bezpośrednim nadzorem upoważnionego pracownika i po zgłoszeniu do odpowiedniego właściciela sieci lub uzbrojenia podziemnego.
- Należy bezwzględnie przestrzegać wymogów dotyczących prowadzenia drogowych robót ziemnych, ze szczególnym uwzględnieniem wykonania wykopów.
- Roboty ciesielskie, zbrojarskie, betoniarskie, rozbiórkowe oraz ewentualne prace na wysokości należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP.
- Na terenie budowy powinno być zorganizowane zaplecze techniczne z pomieszczeniem socjalno – sanitarnym dla pracowników.
- Wskazane jest na terenie zaplecza technicznego zorganizowanie punktu pierwszej pomocy.

5. Warunki prowadzenia robót w pasie drogowym.

1. Oznakowanie robót prowadzonych w pasie drogowym musi być zgodne z:

- ustawą z dnia 20 czerwca 1997r - Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz.U.2017.1260 z dnia 27.06.2017r. z późniejszymi zmianami).
 - Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z roku 2003 nr 220, poz. 2181 z dnia 23.12.2003r. z późniejszymi zmianami),
 - projektem indywidualnym w przypadku konieczności zamknięcia drogi i skierowania ruchu objazdem lub gdy z organizacji robót wynika, że nie można zastosować projektu typowego powołanej wyżej Instrukcji oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym.
1. Wszystkie znaki zastosowane do oznakowania robót muszą być odblaskowe (folia, co najmniej I generacji), o jedną kategorię większe niż przewidywane do stałego oznakowania danej drogi.
 2. Oznakowanie pozostawione na noc musi być uzupełnione o światła ostrzegawcze barwy żółtej do zamocowania na zaporach. Światła winny być widoczne z odległości, co najmniej 250m oraz zapalać się i gasnąć z częstotliwością 60 do 120 cykli na minutę.
- 3. Niezależnie od powyższego wprowadza się obowiązek stosowania min. 3 lamp jw. na wszystkich robotach powodujących konieczność zajęcia części jezdni lub (przez całą dobę).***
4. Oznakowanie robót podlega dwukrotnemu odbiorowi przez Inspektora nadzoru (poprzez poświadczenie wpisem do dziennika budowy).
- przed jego ustawieniem na drodze, pod kątem spełnienia wymogów formalnych oraz jego kompletności i jakości,
 - oraz po ustawieniu pod kątem prawidłowości ustawienia.

5. *Sposób ustawienia oznakowania musi być na każdym etapie prowadzenia robót dostosowany do istniejącego oznakowania pionowego i poziomego drogi.*
6. Prawo i obowiązek kontroli oznakowania robót mają: inspektor nadzoru, przedstawiciel Inwestora oraz służby do tego uprawnione.
7. W przypadku nieprawidłowego oznakowania robót zleconych przez Inwestora, nadzór budowy jest zobowiązany natychmiast podjąć kroki w celu usunięcia nieprawidłowości, a w przypadku lekceważenia poleceń zażądać ukarania osób z personelu Wykonawcy odpowiedzialnych za utrzymanie prawidłowego oznakowania.
8. Schemat oznakowania i zabezpieczenia robót Wykonawca zobowiązany jest umieścić w Dzienniku Budowy przed przystąpieniem do robót.

II. Wykonawca robót jest zobowiązany do:

1. Takiej organizacji robót, aby nie powodować bez koniecznej potrzeby niszczenia elementów pasa drogowego nieobjętych umową o wykonaniu robót. W przypadku uszkodzenia lub zniszczenia jakiegokolwiek elementu pasa drogowego Wykonawca naprawi lub odbuduje go na koszt własny,
2. Bezzwłocznego uporządkowania terenu pasa drogowego i terenu przyległego po zakończeniu robót oraz protokolarnego jego przekazania przedstawicielowi Inwestora.

III. Wykonawca robót ponosi skutki prawne za ewentualne szkody osób trzecich spowodowane prowadzeniem robót w pasie drogowym w związku z:

1. Niewłaściwym oznakowaniem i zabezpieczeniem robót.
2. Wadami technicznymi wykonanych robót powstałymi w okresie gwarancyjnym.

IV. UZGODNIENIA.

Temat:

Budowa gminnego ciągu pieszego wzdłuż rzeki Korzeniówki w Szydłowcu pomiędzy ulicą sportową a ulicą Narutowicza.

Adres obiektu:

Miejscowość: Szydłowiec,

Gmina: Szydłowiec,

Województwo: mazowieckie,

Nr działek: 4297, 4289, 4296, 4284/2, 4263, 4265, 4269/3, 4269/4, 4537/3, 5282, 4538/3, 4270/1, 4278/2.

Inwestor:

Gmina Szydłowiec

z siedzibą:

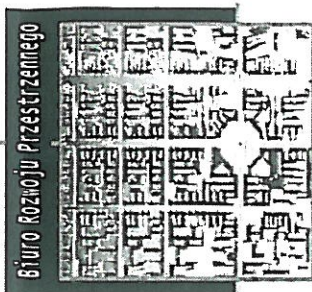
Pl. Rynek Wielki 1

26-500 Szydłowiec

ZAWARTOŚĆ:

1. Wypis z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego - Strefa historycznego centrum S 1 w mieście Szydłowcu zatwierdzonego Uchwałą Rady Miejskiej nr 212/XLIII/09 z dnia 23.09 2009r.
2. Opinia urbanistyczna znak 59 / BRP / 2010 z dnia 25.06.2010r. w sprawie wydania opinii na temat poszerzenia ciągu pieszo-42KPJ na sąsiednie jednostki planistyczne
3. Oświadczenie Projektanta.
4. Oświadczenie Sprawdzającego.
5. Uprawnienia Projektanta.
6. Wpis do CROPUB Projektanta.
7. Zaświadczenie o przynależności do Izby Inżynierów Budownictwa – Projektanta.
8. Uprawnienia Sprawdzającego.
9. Wpis do CROPUB Sprawdzającego.
10. Zaświadczenie o przynależności do Izby Inżynierów Budownictwa Sprawdzającego.

Data opracowania: **28 września 2017 r.**



Biuro Rozwoju Przestrzennego w Łodzi
M. Reterski i wspólnicy-spółka jawna

Gdańska 112 p.53 90-508 Łódź
tel/fax (42) 636 8725
0 501 129 154
brpwlodzi@op.pl
NIP. 725-187-09-08

Łódź 25 06 2010

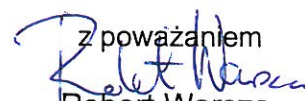
L.dz. 59/BRP/2010

Pan
Andrzej Jarzyński
Burmistrz Miasta Szydłowca
Rynek Wieki 1
26-500 Szydłowiecki

dot. Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru strefy historycznej centrum S1
w Szydłowcu

OPINIA URBANISTYCZNA

W odpowiedzi na zapytanie o możliwość poszerzenia ciągu pieszo-jezdnego 42KPJ (w planie szerokość zmienna 3-4 m odpowiadająca granicom istniejącej działki) na sąsiednie jednostki planistyczne oświadczam iż plan w §17 ust.6 umożliwia, w każdym terenie zorganizowanie drogi wewnętrznej poprawiającej warunki zagospodarowania. Droga taka może być zlokalizowana w sąsiedztwie ciągu pieszo-jezdnego 42KPJ tak aby łącznie stanowiła jedną przestrzeń komunikacyjną.

z poważaniem

Robert Warsza
autor planu

BIURO ROZWOJU PRZESTRZENNEGO W ŁODZI
M. Reterski i wspólnicy-spółka jawna
90-508 Łódź, ul. Gdańska 112
tel. 0-42 636-87-25; 0-501-129-154
NIP: 725-187-09-08; Regon 473214648

Szydłowiec, dnia 5 lipca 2010 r.

ZPI.7327/92/2010

Wypis z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru – Strefa historycznego centrum S1 w mieście Szydłowcu.

Wydział Zagospodarowania Przestrzennego i Inwestycji Urzędu Miejskiego w Szydłowcu informuje, że zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego obszaru – Strefa historycznego centrum S1 w mieście Szydłowcu zatwierdzonego Uchwałą Rady Miejskiej Nr 212/XLIII/09 z dnia 23.09.2009 r. działka o numerze geodezyjnym 4278/1 położona w Szydłowcu przy pl. Rynek Wielki 5 leży na terenach ciągów pieszo-jezdnym oznaczona na rysunku planu symbolem **42KPJ**.

Plan ustala zasadę **modernizacji i rozbudowy dróg** istniejących oraz budowy nowych dróg na obszarze obowiązywania planu.

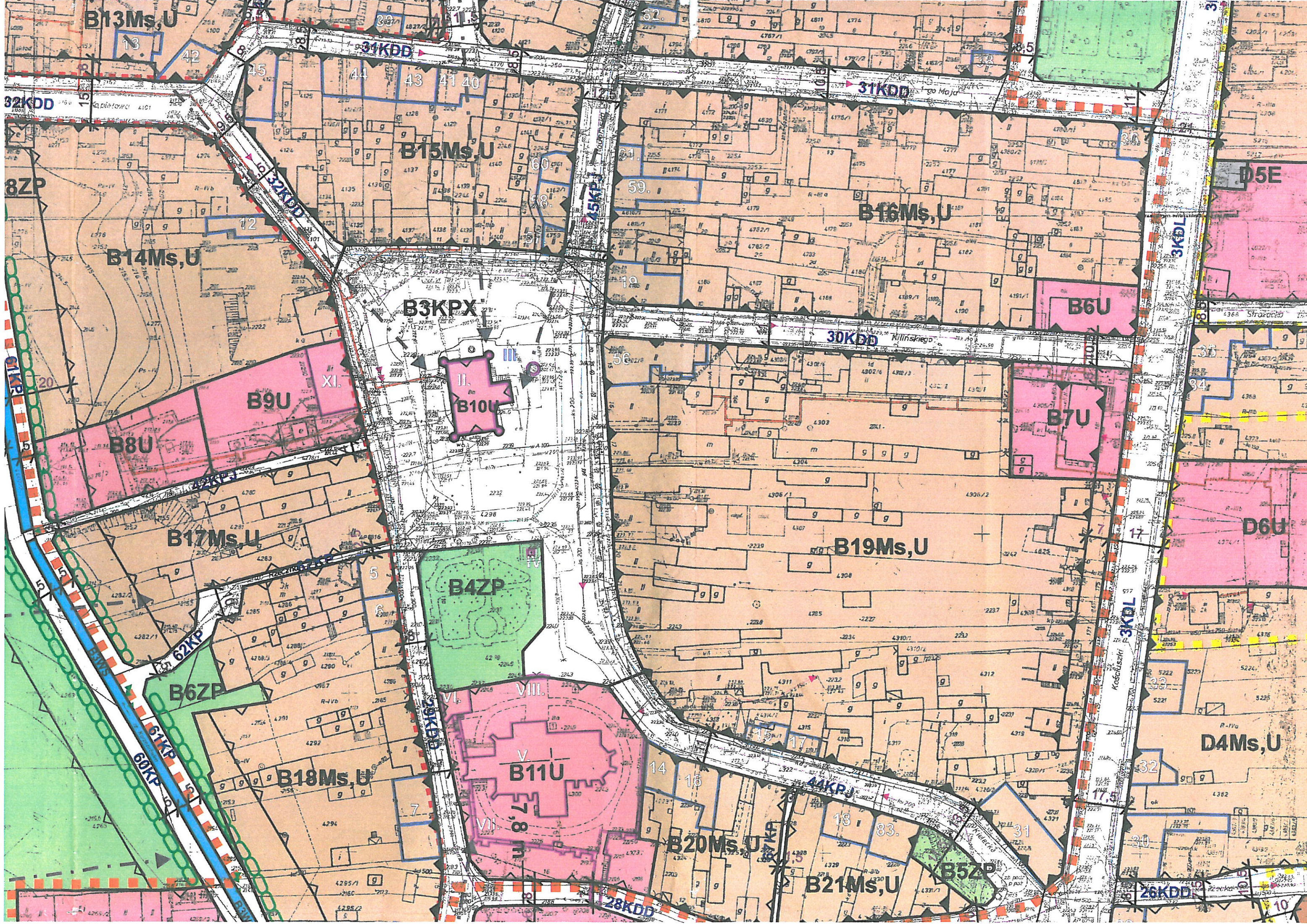
1. Obsługę komunikacyjną obszaru objętego planem stanowią:
 - 1) tereny dróg, obejmujący następujące klasy dróg:
 - a) KDL(KDZ), KDL – drogi lokalne
 - b) KDD – drogi dojazdowe
 - 2) tereny ciągów pieszo-jezdnym oznaczonych w planie symbolem – KPJ
 - 3) ulice znajdujące się na terenach placów oznaczonych na rysunku planu symbolem - KPX
 - 4) tereny ciągów pieszych oznaczonych w planie symbolem – KP
2. Dla terenów, o których mowa w ust.1 pkt. 1,2,4 plan ustala następujące szerokości w liniach rozgraniczających:
 - 1) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **1KDL(KDZ)** -rondo(wg linii na rysunku planu) i droga o szerokości zmiennej od 11 do 16,5 m,
 - 2) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **2KDL** - wg linii na rysunku planu zmienna od 14 do 15m
 - 3) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **3KDL** -wg linii na rysunku planu zmienna od 11,5 do 23m
 - 4) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **4KDL**-wg linii na rysunku planu zmienna od 10 do 21,5 m
 - 5) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **5KDL** -wg linii na rysunku planu zmienna od 10 do 20,5 m
 - 6) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **6KDL** -wg linii na rysunku planu zmienna od 15 do 21 m
 - 7) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **7KDL** -zmienna od 12,5 do 22,5 m
 - 8) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **8KDL** -zmienna od 11 do 17 m
 - 9) dla dróg oznaczonych na rysunku planu symbolami **9KDD, 13KDD, 23KDD** -10 m

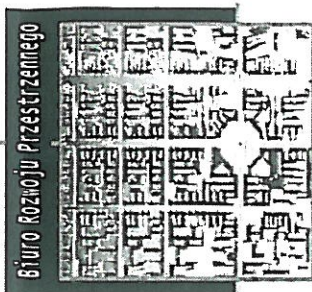
- 10) dla dróg oznaczonych na rysunku planu symbolem **10KDD, 30KDD** -zmienna od 10,5 do 11,5 m
- 11) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **11KDD** -zmienna od 15,5 do 16,5m,
- 12) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **12KDD** -zmienna od 10,0 do 13,5 m,
- 13) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **15KDD** -zmienna od 10 do 12,5 m,
- 14) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **16KDD** - 16 m,
- 15) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **17KDD** -zmienna od 10 do 23 m,
- 16) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **18KDD** -zmienna od 10 do 12,5 m
- 17) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **19KDD** -zmienna od 9 do 9,5 m
- 18) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **20KDD** -zmienna od 8 do 12 m,
- 19) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **21KDD** -zmienna od 13 do 21 m,
- 20) dla dróg oznaczonych na rysunku planu symbolem **22KDD,28KDD** -zmienna od 7 do 10,5 m,
- 21) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **24KDD** -13 m,
- 22) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **25KDD** -zmienna od 6,5 do 14,5 m,
- 23) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **26KDD** -zmienna od 7,5 do 14,5 m,
- 24) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **27KDD** -zmienna od 10 do 17 m,
- 25) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **29KDD** -zmienna od 7 do 12 m,
- 26) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **31KDD** -zmienna od 8 do 11 m,
- 27) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **32KDD** -zmienna od 9,5 do 15 m,
- 28) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **33KDD** -zmienna od 11,5 do 13 m,
- 29) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **34KDD** -zmienna od 11 do 16 m,
- 30) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **35KDD** -zmienna od 12,5 do 19,5 m,
- 31) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **36KDD** -8 m,
- 32) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **37KDD** -zmienna od 5 do 6 m,
- 33) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **38KDD** -zmienna od 14,5 m do 15,5 m
- 34) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **39KDD** -zmienna od 13,5 do 15,5 m,
- 35) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **40KDD** -zmienna od 9,5 do 12,5 m,

- 36) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **41KPJ** -zmienna od 5 do 6 m,
 - 37) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **42KPJ** - zmienna od 3 do 4 m,
 - 38) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **43KPJ** -zmienna od 5 do 17 m,
 - 39) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **44KPJ** -zmienna od 10,5 do 13,5 m,
 - 40) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **45KPJ** -zmienna od 10,5 do 14,5 m,
 - 41) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **46KPJ** -zmienna od 6,5 do 7,5 m,
 - 42) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **47KPJ** -zmienna od 7,5 do 8,5 m,
 - 43) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **48KPJ** -zmienna od 5,5 do 9 m,
 - 44) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **49KPJ** -zmienna od 5 do 10,5 m,
 - 45) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **50KPJ** -zmienna od 7 do 8 m,
 - 46) dla dróg oznaczonych na rysunku planu symbolami **51KPJ, 52KPJ, 53KPJ, 55KPJ, 54KPJ** -8 m,
 - 47) dla dróg oznaczonych na rysunku planu symbolami **56KP i 57KP**-zmienna od 3,5 m do 4m
 - 48) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **58KP**-3 m,
 - 49) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **59KP**-zmienna od 3 do 10 m,
 - 50) dla dróg oznaczonych na rysunku planu symbolami **60KP i 61KP**-zmienna od 2,5 do 5m,
 - 51) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **62KP** -zmienna od 2,5 do 10 m,
 - 52) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **63KP** -zmienna od 5,5 do 8 m,
 - 53) dla dróg oznaczonych na rysunku planu symbolami **64KP, 65KP, 66KP** -zmienna od 2 do 3 m,
 - 54) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **67KP** -zmienna od 1,5 do 3 m,
3. Maksymalne wymiary dróg nie dotyczą miejsc skrzyżowań gdzie poszerzenia powstają w wyniku wprowadzenia trójkątów widoczności . W miejscach tych podstawą wyznaczania linii rozgraniczających jest rysunek planu.
4. Możliwości lokalizacji w liniach rozgraniczających dróg, :
- 1) obiektów małej architektury,
 - 2) zieleni urządzonej,
 - 3) ciągów komunikacji pieszej i rowerowej,
 - 4) miejsc parkingowych ogólnodostępnych,
 - 5) przystanków komunikacji zbiorowej, kiosków
 - 6) urządzeń związanych z eksploatacją dróg oraz urządzeń infrastruktury technicznej, jeżeli zezwalają na to przepisy szczególne,

5. Dla wszystkich terenów wymienionych w ust.1 plan ustala obowiązek spełnienia warunków ochrony, nakazów i zakazów wymienionych w ustaleniach ogólnych:
 - a) zasad ochrony i kształtowania ładu przestrzennego - §8
 - b) zasad zagospodarowania przestrzeni publicznych - §9
 - c) zasad ochrony środowiska przyrodniczego - §12
 - d) zasad ochrony dziedzictwa kulturowego, zabytków i dóbr kultury współczesnej - §13
 - e) zasady modernizacji, rozbudowy, i budowy infrastruktury technicznej - §15
6. Plan dopuszcza obsługę działek budowlanych z dróg wewnętrznych nie wyznaczonych na rysunku planu, przyjmując ich minimalną szerokość w liniach rozgraniczających nie mniejszą niż:
 - 1) 7m – dla obsługi maksymalnie 4 działek,
 - 2) 8m - dla obsługi powyżej 4 działek.
 - 3) dla dróg nieprzelotowych, służących obsłudze powyżej dwóch działek plan nakłada obowiązek zakończenia takiej drogi placem do zawracania o minimalnych wymiarach 12,5X12,5m.
7. Plan ustala obowiązek zapewnienia miejsc postojowych na terenach własnych działkach przy uwzględnieniu następujących wskaźników (proporcjonalnie, z zaokrągleniem w górę) :
 - 1) zabudowa mieszkaniowa -1mp/ mieszkanie
 - 2) usługi – 15 mp / 1000m² powierzchni użytkowej.
 - 3) wielkopowierzchniowe obiekty handlowe – 25 mp / 1000m² powierzchni sprzedaży.
 - 4) obiekty sportowe, turystyczne, rekreacyjne, hotelowe, gastronomiczne, techniczne sale widowiskowe, -10mp/100 użytkowników
 - 5) produkcja, składy, magazyny – nie mniej niż 10mp/100 użytkowników/pracowników.
 - 6) W uzasadnionych przypadkach gdy zapewnienie odpowiedniej liczby miejsc parkingowych na działce jest niemożliwe dopuszcza się parkowanie na innych działkach w danej jednostce planistycznej bądź w terenach sąsiednich (inne jednostki planistyczne, parkingi przyuliczne, strategiczne). Zasada ta nie dotyczy wielkopowierzchniowych obiektów handlowych.

W załączeniu wyrys z miejscowego planu przestrzennego obszaru – Strefa historycznego centrum S1 w mieście Szydłowcu – 1 egz.





Biuro Rozwoju Przestrzennego w Łodzi
M. Reterski i wspólnicy-spółka jawna

Gdańska 112 p.53 90-508 Łódź
tel/fax (42) 636 8725
0 501 129 154
brpwlodzi@op.pl
NIP. 725-187-09-08

Łódź 25 06 2010

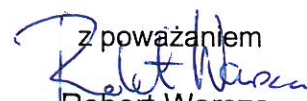
L.dz. 59/BRP/2010

Pan
Andrzej Jarzyński
Burmistrz Miasta Szydłowca
Rynek Wieki 1
26-500 Szydłowiecki

dot. Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru strefy historycznej centrum S1
w Szydłowcu

OPINIA URBANISTYCZNA

W odpowiedzi na zapytanie o możliwość poszerzenia ciągu pieszo-jezdnego 42KPJ (w planie szerokość zmienna 3-4 m odpowiadająca granicom istniejącej działki) na sąsiednie jednostki planistyczne oświadczam iż plan w §17 ust.6 umożliwia, w każdym terenie zorganizowanie drogi wewnętrznej poprawiającej warunki zagospodarowania. Droga taka może być zlokalizowana w sąsiedztwie ciągu pieszo-jezdnego 42KPJ tak aby łącznie stanowiła jedną przestrzeń komunikacyjną.

z poważaniem

Robert Warsza
autor planu

BIURO ROZWOJU PRZESTRZENNEGO W ŁODZI
M. Reterski i wspólnicy-spółka jawna
90-508 Łódź, ul. Gdańska 112
tel. 0-42 636-87-25; 0-501-129-154
NIP: 725-187-09-08; Regon 473214648

Szydłowiec, dnia 5 lipca 2010 r.

ZPI.7327/92/2010

Wypis z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru – Strefa historycznego centrum S1 w mieście Szydłowcu.

Wydział Zagospodarowania Przestrzennego i Inwestycji Urzędu Miejskiego w Szydłowcu informuje, że zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego obszaru – Strefa historycznego centrum S1 w mieście Szydłowcu zatwierdzonego Uchwałą Rady Miejskiej Nr 212/XLIII/09 z dnia 23.09.2009 r. działka o numerze geodezyjnym 4278/1 położona w Szydłowcu przy pl. Rynek Wielki 5 leży na terenach ciągów pieszo-jezdnym oznaczona na rysunku planu symbolem **42KPJ**.

Plan ustala zasadę **modernizacji i rozbudowy dróg** istniejących oraz budowy nowych dróg na obszarze obowiązywania planu.

1. Obsługę komunikacyjną obszaru objętego planem stanowią:
 - 1) tereny dróg, obejmujący następujące klasy dróg:
 - a) KDL(KDZ), KDL – drogi lokalne
 - b) KDD – drogi dojazdowe
 - 2) tereny ciągów pieszo-jezdnym oznaczonych w planie symbolem – KPJ
 - 3) ulice znajdujące się na terenach placów oznaczonych na rysunku planu symbolem - KPX
 - 4) tereny ciągów pieszych oznaczonych w planie symbolem – KP
2. Dla terenów, o których mowa w ust.1 pkt. 1,2,4 plan ustala następujące szerokości w liniach rozgraniczających:
 - 1) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **1KDL(KDZ)** -rondo(wg linii na rysunku planu) i droga o szerokości zmiennej od 11 do 16,5 m,
 - 2) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **2KDL** - wg linii na rysunku planu zmienna od 14 do 15m
 - 3) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **3KDL** -wg linii na rysunku planu zmienna od 11,5 do 23m
 - 4) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **4KDL**-wg linii na rysunku planu zmienna od 10 do 21,5 m
 - 5) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **5KDL** -wg linii na rysunku planu zmienna od 10 do 20,5 m
 - 6) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **6KDL** -wg linii na rysunku planu zmienna od 15 do 21 m
 - 7) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **7KDL** -zmienna od 12,5 do 22,5 m
 - 8) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **8KDL** -zmienna od 11 do 17 m
 - 9) dla dróg oznaczonych na rysunku planu symbolami **9KDD, 13KDD, 23KDD** -10 m

- 10) dla dróg oznaczonych na rysunku planu symbolem **10KDD, 30KDD** -zmienna od 10,5 do 11,5 m
- 11) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **11KDD** -zmienna od 15,5 do 16,5m,
- 12) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **12KDD** -zmienna od 10,0 do 13,5 m,
- 13) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **15KDD** -zmienna od 10 do 12,5 m,
- 14) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **16KDD** - 16 m,
- 15) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **17KDD** -zmienna od 10 do 23 m,
- 16) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **18KDD** -zmienna od 10 do 12,5 m
- 17) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **19KDD** -zmienna od 9 do 9,5 m
- 18) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **20KDD** -zmienna od 8 do 12 m,
- 19) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **21KDD** -zmienna od 13 do 21 m,
- 20) dla dróg oznaczonych na rysunku planu symbolem **22KDD,28KDD** -zmienna od 7 do 10,5 m,
- 21) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **24KDD** -13 m,
- 22) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **25KDD** -zmienna od 6,5 do 14,5 m,
- 23) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **26KDD** -zmienna od 7,5 do 14,5 m,
- 24) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **27KDD** -zmienna od 10 do 17 m,
- 25) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **29KDD** -zmienna od 7 do 12 m,
- 26) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **31KDD** -zmienna od 8 do 11 m,
- 27) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **32KDD** -zmienna od 9,5 do 15 m,
- 28) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **33KDD** -zmienna od 11,5 do 13 m,
- 29) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **34KDD** -zmienna od 11 do 16 m,
- 30) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **35KDD** -zmienna od 12,5 do 19,5 m,
- 31) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **36KDD** -8 m,
- 32) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **37KDD** -zmienna od 5 do 6 m,
- 33) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **38KDD** -zmienna od 14,5 m do 15,5 m
- 34) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **39KDD** -zmienna od 13,5 do 15,5 m,
- 35) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **40KDD** -zmienna od 9,5 do 12,5 m,

- 36) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **41KPJ** -zmienna od 5 do 6 m,
 - 37) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **42KPJ** - zmienna od 3 do 4 m,
 - 38) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **43KPJ** -zmienna od 5 do 17 m,
 - 39) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **44KPJ** -zmienna od 10,5 do 13,5 m,
 - 40) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **45KPJ** -zmienna od 10,5 do 14,5 m,
 - 41) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **46KPJ** -zmienna od 6,5 do 7,5 m,
 - 42) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **47KPJ** -zmienna od 7,5 do 8,5 m,
 - 43) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **48KPJ** -zmienna od 5,5 do 9 m,
 - 44) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **49KPJ** -zmienna od 5 do 10,5 m,
 - 45) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **50KPJ** -zmienna od 7 do 8 m,
 - 46) dla dróg oznaczonych na rysunku planu symbolami **51KPJ, 52KPJ, 53KPJ, 55KPJ, 54KPJ** -8 m,
 - 47) dla dróg oznaczonych na rysunku planu symbolami **56KP i 57KP**-zmienna od 3,5 m do 4m
 - 48) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **58KP**-3 m,
 - 49) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **59KP**-zmienna od 3 do 10 m,
 - 50) dla dróg oznaczonych na rysunku planu symbolami **60KP i 61KP**-zmienna od 2,5 do 5m,
 - 51) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **62KP** -zmienna od 2,5 do 10 m,
 - 52) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **63KP** -zmienna od 5,5 do 8 m,
 - 53) dla dróg oznaczonych na rysunku planu symbolami **64KP, 65KP, 66KP** -zmienna od 2 do 3 m,
 - 54) dla drogi oznaczonej na rysunku planu symbolem **67KP** -zmienna od 1,5 do 3 m,
3. Maksymalne wymiary dróg nie dotyczą miejsc skrzyżowań gdzie poszerzenia powstają w wyniku wprowadzenia trójkątów widoczności . W miejscach tych podstawą wyznaczania linii rozgraniczających jest rysunek planu.
 4. Możliwości lokalizacji w liniach rozgraniczających dróg, :
 - 1) obiektów małej architektury,
 - 2) zieleni urządzonej,
 - 3) ciągów komunikacji pieszej i rowerowej,
 - 4) miejsc parkingowych ogólnodostępnych,
 - 5) przystanków komunikacji zbiorowej, kiosków
 - 6) urządzeń związanych z eksploatacją dróg oraz urządzeń infrastruktury technicznej, jeżeli zezwalają na to przepisy szczególne,

5. Dla wszystkich terenów wymienionych w ust.1 plan ustala obowiązek spełnienia warunków ochrony, nakazów i zakazów wymienionych w ustaleniach ogólnych:
 - a) zasad ochrony i kształtowania ładu przestrzennego - §8
 - b) zasad zagospodarowania przestrzeni publicznych - §9
 - c) zasad ochrony środowiska przyrodniczego - §12
 - d) zasad ochrony dziedzictwa kulturowego, zabytków i dóbr kultury współczesnej - §13
 - e) zasady modernizacji, rozbudowy, i budowy infrastruktury technicznej - §15
6. Plan dopuszcza obsługę działek budowlanych z dróg wewnętrznych nie wyznaczonych na rysunku planu, przyjmując ich minimalną szerokość w liniach rozgraniczających nie mniejszą niż:
 - 1) 7m – dla obsługi maksymalnie 4 działek,
 - 2) 8m - dla obsługi powyżej 4 działek.
 - 3) dla dróg nieprzelotowych, służących obsłudze powyżej dwóch działek plan nakłada obowiązek zakończenia takiej drogi placem do zawracania o minimalnych wymiarach 12,5X12,5m.
7. Plan ustala obowiązek zapewnienia miejsc postojowych na terenach własnych działkach przy uwzględnieniu następujących wskaźników (proporcjonalnie, z zaokrągleniem w górę) :
 - 1) zabudowa mieszkaniowa -1mp/ mieszkanie
 - 2) usługi – 15 mp / 1000m² powierzchni użytkowej.
 - 3) wielkopowierzchniowe obiekty handlowe – 25 mp / 1000m² powierzchni sprzedaży.
 - 4) obiekty sportowe, turystyczne, rekreacyjne, hotelowe, gastronomiczne, techniczne sale widowiskowe, -10mp/100 użytkowników
 - 5) produkcja, składy, magazyny – nie mniej niż 10mp/100 użytkowników/pracowników.
 - 6) W uzasadnionych przypadkach gdy zapewnienie odpowiedniej liczby miejsc parkingowych na działce jest niemożliwe dopuszcza się parkowanie na innych działkach w danej jednostce planistycznej bądź w terenach sąsiednich (inne jednostki planistyczne, parkingi przyuliczne, strategiczne). Zasada ta nie dotyczy wielkopowierzchniowych obiektów handlowych.

W załączeniu wyrys z miejscowego planu przestrzennego obszaru – Strefa historycznego centrum S1 w mieście Szydłowcu – 1 egz.

