

<i>Temat opracowania:</i>	<i>Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 188 Człuchów – Piła wraz z budową nowego mostu nad rzeką Głomią w m. Skórka.</i>
---------------------------	--

<i>Tom:</i>	2
<i>Branża:</i>	Mostowa Obiekty Inżynierskie
<i>Stadium opracowania:</i>	Projekt wykonawczy.
<i>Rodzaj opracowania:</i>	Opis techniczny.
<i>Zamawiający:</i>	Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu 61-623 Poznań Ul. Wilczak 51
<i>Umowa:</i>	17/01.22/14
<i>Data opracowania:</i>	Październik 2014

Stanowisko	Imię i nazwisko	Numer uprawnień i specjalność	Podpis
<i>Projektant:</i>	<i>mgr inż. Marta Kaczan-Melcer</i>	WKP/0242/POOM/06 <i>Do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej</i>	
<i>Sprawdzający:</i>	<i>mgr inż. Weronika Słodkiewicz</i>	WKP/0282/POOM/10 <i>Do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej</i>	

Spis treści:

1. Zamawiający:	3
2. Podstawa opracowania.....	3
3. Przedmiot opracowania	4
4. Istniejący most	4
5. Zakres rozbiórki istniejącego mostu	5
6. Warunku gruntowo – wodne.	6
7. Projektowany most.	7
7.1. Charakterystyka ogólna.....	7
7.2. Konstrukcja mostu	7
7.3. Posadowienie i konstrukcja podpór.....	8
7.4. Konstrukcja ścian czołowych mostu.	9
7.5. Zasyпка konstrukcji stalowej.	9
7.6. Elementy odwodnienia drogi i zasyпки.....	10
7.7. Elementy drogi na moście.....	11
7.8. Bariery	11
7.9. Schody skarpowe.	11
7.10. Powierzchniowe zabezpieczenia betonu	11
7.11. Skarpy drogi przy moście.	12
7.12. Roboty regulacyjne w cieku	12
7.13. Znaki pomiarowe.	12
8. Ściana oporowa w km 0+016,35 – 0+043,71 drogi	13
9. Uwagi.	14
10. Decyzje, opinie, uzgodnienia:	15
11. Część rysunkowa	41

1. Zamawiający:

Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu
61-623 Poznań
Ul. Wilczak 51

2. Podstawa opracowania

- Umowa nr 17/01.22/14 z 10 stycznia 2014r. zawarta z Wielkopolskim Zarządem Dróg Wojewódzkich w Poznaniu
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. *w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* /Dz.U. Nr 43 z 1999r., poz. 430/,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. *w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.* /Dz.U. Nr 63 z 2000r. poz.735/
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. - Prawo budowlane /Dz.U. Nr 89, poz. 414 ze zm./
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych/Dz. U. Nr 80, poz. 721 ze zm./
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004r. *w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego* /Dz.U. Nr 202, poz. 2072/, wraz ze zmianą z 18 lutego 2011r. /Dz.U.42 poz.217/
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004r. *w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym* /Dz.U. Nr 130, poz. 1389/,
- mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500
- plan orientacyjny
- normatywy, aprobaty techniczne, wytyczne, ustawy i zarządzenia obowiązujące w budownictwie, w tym:
PN-85/S-10030 „Obiekty mostowe. Obciążenia”
- Literatura techniczna, wytyczne i zalecenia obowiązujące przy projektowaniu, budowie i remontach dróg i obiektów inżynierskich.
- Wizja w terenie i własne pomiary inwentaryzacyjne

3. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlany – wykonawczy budowy nowego mostu przez rzekę Głomia oraz rozbiórka mostu istniejącego, w ramach opracowania pn. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 188 Człuchów – Piła wraz z budową nowego mostu nad rzeką Głomią w miejscowości Skórka”.

Dokumentacja wykonywana jest w trybie Ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych /Dz. U. Nr 80, poz. 721 ze zm./

4. Istniejący most

Istniejący most został wybudowany w 1919 roku. Jest obiektem jednoprzęsłowym o konstrukcji łukowej jednoprzegubowej żelbetowej z jazdą górą. Całkowita długość obiektu wynosi 22,45m. Jezdnia na obiekcie ma nawierzchnię bitumiczną ułożoną na starobruku z kamienia nieregularnego 16-18cm i zasypce nadłuczka. Zasypka nadłuczka utrzymana jest pionowymi ścianami czołowymi. Przekrój poprzeczny na moście jest bezkrawężnikowy, bez wydzielonych chodników. Krawędzie obiektu zabezpieczone są obustronnie balustradami masywnymi pełnościennymi żelbetowymi. Wysokość konstrukcji wraz z nawierzchnią w kluczu łuku wynosi 89cm.

Parametry techniczno – geometryczne istniejącego obiektu:

Światło poziome:	20,00m
Długość całkowita:	22,45m
Szerokość całkowita:	7,90m (lokalnie 8,9m)
Szerokość jezdni:	5,30m
Strzałka łuku:	2,58m
Obustronne opaski wzdłuż balustrad:	0,95m
Oś mostu w planie:	prosta
Kąt skosu:	90°
Aktualna nośność:	15t (wg ewidencji Zarządzającego)

Stan techniczny mostu ocenia się jako niezadowolający. Widoczna jest postępująca korozja i destrukcja elementów konstrukcji i wyposażenia, zwłaszcza:

- przecieki wody przez konstrukcję łuku,
- rysy i pęknięcia w ustroju nośnym,
- znaczne ubytki i spękanie betonu podpór,
- pęknięcia i ubytki betonu masywnych balustrad.

Z uwagi na stan techniczny obiektu oraz parametry techniczne niezgodne z aktualnie obowiązującymi przepisami (bardzo wąska jezdnia) konieczna jest rozbiórka mostu i budowa nowego obiektu.

5. Zakres rozbiórki istniejącego mostu.

Z uwagi na:

- konieczność utrzymania ruchu kołowego na istniejącym moście w czasie budowy nowego mostu,
- konieczność poprawienia bezpieczeństwa na drodze na dojazdach do mostu poprzez przebudowę nienormatywnych łuków poziomych,

projektuje się budowę nowego mostu bezpośrednio obok istniejącego oraz przebudowę odcinka drogi wojewódzkiej nr 188, na długości bezpośrednich dojazdów do mostu.

Rozbiórka istniejącego mostu zostanie zrealizowana dopiero po zakończeniu budowy nowego obiektu.

Rozbiórka obejmuje:

- nawierzchnię wraz z zasypką nadłucza,
- balustrady betonowe,
- ściany czołowe,
- konstrukcję łuku,
- konstrukcję podpór i skrzydeł do głębokości 1,0m poniżej poziomu terenu,
- bariery stalowe na dojazdach do mostu

Rozbiórkę pozostałych elementów drogi na dojazdach do mostu przedstawiono w projekcie drogowym.

Kolejność wykonania prac rozbiórkowych:

- Wykonanie próbnych przekopów w celu potwierdzenia zasięgu odsadzki fundamentów.
- Wbicie ścianek szczelnych technologicznych wzdłuż południowego skrzydła przyczółka od strony Człuchowa.
- Rozbiórka i zabezpieczenie do ponownego wbudowania bruku betonowego z północnych skarp przy przyczółkach.
- Rozbiórka i zabezpieczenie do ponownego wbudowania balustrad U-12a zlokalizowanych między istniejącym mostem a kładką dla pieszych.
- Rozbiórka barier stalowych na dojazdach do mostu.
- Wbicie ścianek szczelnych technologicznych wzdłuż północnych skrzydeł obydwu przyczółków (od strony podpór istniejącej kładki dla pieszych)
- Rozbiórka nawierzchni na moście i na dojazdach.
- Rozbiórka stalowych barier ochronnych na dojazdach do mostu.
- Rozbiórka studzienek wpustowych na dojazdach do mostu.
- Rozbiórka zasypki przyczółków i zasypki nadłucza.
- Tymczasowe podparcie konstrukcji łuku.
- Rozbiórka balustrad betonowych i ścian czołowych nadłucza wraz ze spornikami podchodnikowymi.
- Rozbiórka stalowych zawiesi kabli telekomunikacyjnych.
- Rozbiórka konstrukcji łuku w kierunku od klucza do utwierdzenia.
- Rozbiórka stożków i skarp przy przyczółkach.
- Rozbiórka skrzydeł przyczółków.
- Rozbiórka ścian czołowych (utwierdzenia przyczółków)

- Wykonanie wykopu przy odsadzkach fundamentów.
- Rozbiórka żelbetowych elementów fundamentów do głębokości 1,0m poniżej poziomu terenu

Po wykonaniu rozbiórki należy:

- Zasypać wykopy po rozbiórce mostu.
- Zrehabilitować teren.
- Odtworzyć koryto rzeki Głomii,
- Wyciągnąć ścianki szczelne technologiczne (z pozostawieniem ścianek w poboczu przy nowym moście),
- Wykonać nasyp między starodrożem a nowym mostem zgodnie z projektem drogowym,
- Odtworzyć obrukowanie skarpy przy kładce dla pieszych,
- Humusować i obsiać trawą skarpy w miejscu rozbiórki mostu,
- Odtworzyć balustradę U-12a przy wejściu na kładkę, zgodnie z projektem drogowym.

Uwaga:

- Przed rozpoczęciem prac należy przełożyć istniejące kable telekomunikacyjne wg projektu branżowego i przy pomocy przekopów próbnych potwierdzić brak kolizji ścianek szczelnych z istniejącym uzbrojeniem terenu.
- Ścianki szczelne wzdłuż skrzydła południowego od strony Człuchowa należy wbić przed rozpoczęciem budowy nowego mostu.
- Należy zastosować zabezpieczenia nowej konstrukcji mostu przed uszkodzeniem w czasie prac rozbiórkowych,

Przed rozpoczęciem prac rozbiórkowych Wykonawca zobowiązany jest opracować projekt technologiczny rozbiórki mostu, który będzie obejmował między innymi:

- dobór podpór tymczasowych mostu,
- wzmocnienie podłoża pod podpory tymczasowe,
- wykonanie ewentualnych dróg technologicznych dla dźwigów wraz ze wzmocnieniem podłoża.

Z Kierownikiem RDW w Złotowie należy uzgodnić przydatność oraz miejsce składowania materiałów z rozbiórek.

6. Warunku gruntowo – wodne.

Warunki gruntowo – wodne zbadano do głębokości 12m pod poziomem terenu. Wykonano tradycyjne otwory badawcze oraz sondowania CPTU.

W wykonanych otworach stwierdzono namuł piaszczysty przewarstwiony piaskiem średnim do głębokości 0,8 m – 1,3m, namuł piaszczysty z domieszką torfu do głębokości 1,3 – 2,2m, namuł przewarstwiony piaskiem grubym z domieszką żwiru do głębokości 2,8 m, piasek gliniasty z domieszką kamieni i otoczków oraz glinę piaszczystą przewarstwowaną piaskiem drobnym z domieszką żwiru twardoplastyczną o $I_L = 0,15$ do głębokości 3,4 m, glinę piaszczystą przewarstwowaną piaskiem drobnym z domieszką żwiru, półzwartą o $I_L = 0,00$ do głębokości 5,2 m, glinę piaszczystą na pograniczu gliny piaszczystej zwięzłej, półzwartą o $I_L = 0,00$ do głębokości 5,6 m, glinę piaszczystą przewarstwowaną piaskiem drobnym, półzwartą o $I_L = 0,00$ do głębokości 7,4 m, piasek drobny, zagęszczony o $I_D = 0,80$ do głębokości 8,0 m, glinę piaszczystą przewarstwowaną piaskiem drobnym, półzwartą o $I_L = 0,00$ do głębokości 12,0 m.

Stwierdzono występowanie zwierciadła wód podziemnych. W otworze nr 4 zwierciadło nawiercono na głębokości 1,15 m w warstwie namulów piaszczystych przewarstwionych piaskami średnimi z domieszką żwiru, kamieni i otoczków oraz stwierdzono występowanie zwierciadła wody o charakterze napiętym, na głębokości 7,4 m w warstwie piasków drobnych. Warstwę napinającą stanowią szare gliny.

Na podstawie rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 25 kwietnia 2012r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych projektowany **obiekt zaliczono do drugiej kategorii geotechnicznej, przy złożonych warunkach gruntowych.**

Uwaga: W ciągu roku należy spodziewać się zmienności poziomu wód gruntowych, związanej z porami roku oraz intensywnością opadów. W trakcie prowadzenia robót należy kontrolować rodzaj i stan gruntów. W przypadku stwierdzenia innych warunków gruntowych od przedstawionych w dokumentacji geotechnicznej, należy powiadomić o tym projektanta. W czasie prowadzenia prac należy unikać zbierania się wody w wykopie roboczym i uplastycznienia gruntów spoistych.

7. Projektowany most.

7.1. Charakterystyka ogólna.

Projektuje się budowę mostu o konstrukcji stalowego płaszcza z blach falistych współpracującego z gruntem zasypowym, wspartego na żelbetowych fundamentach. Droga na moście będzie jednojezdniowa dwukierunkowa. Jezdnia na moście będzie miała przekrój drogowy o parametrach zgodnych z parametrami drogi na dojeździe do mostu. Krawędzie drogi na moście zabezpieczone będą barierami.

Parametry techniczno – geometryczne nowego obiektu:

Światło poziome:	15,00m
Długość obiektu wraz ze ścianami czołowymi:	27,45m
Szerokość korony drogi na obiekcie:	11,50m
Szerokość jezdni:	8,00m
Strzałka łuku:	3,17m
Obustronne pobocza:	1,75m
Oś mostu w planie:	prosta
Kąt skosu:	60°
Nośność:	klasa A obciążenia wg PN-85/S-10030

Konstrukcja mostu posadowiona będzie bezpośrednio. Żelbetowe fundamenty wykonane będą w ściankach szczelnych pozostawionych w gruncie.

7.2. Konstrukcja mostu.

Ustrój nośny mostu stanowi sklepienie z blach falistych. Wysokość w świetle wynosi 3168mm, natomiast szerokość 15020mm. Zaprojektowano blachy o grubości 7mm i wysokości fali 140mm. Zaprojektowano wykonanie żeber na całej konstrukcji nośnej. W części środkowej mostu – zgodnie z rysunkiem konstrukcji mostu - żebra należy wypełnić betonem B20 (C16/20). Wypełnienie betonem wykonać po zasypaniu konstrukcji do poziomu jej klucza i po wbudowaniu ścian czołowych.

Sklepienie z blach falistych będzie kotwione w podporach przechodzących w ściany czołowe. Blachy należy, przy pomocy śrub, przymocować do ceownika montażowego zamontowanego wcześniej za pośrednictwem kotew do korpusów podpór. Połączenie konstrukcji sklepienia z fundamentem wypełnić materiałem trwaleplastycznym.

Wloty i wyloty konstrukcji stalowej będą ścięte pionowo. W planie ścięcie wlotów wykonać w skosie 60°. Zgodnie z wytycznymi Producenta konstrukcji stalowej, na wlocie i wylocie, zaprojektowano podparcie (kotwienie) konstrukcji płaszczy w żelbetowych monolitycznych ścianach czołowych. Kotwienie konstrukcji wykonać zgodnie z zaleceniami Producenta konstrukcji. Zastosować systemowe kotwy stalowe.

Uwaga: Montaż konstrukcji stalowej mostu należy wykonać zgodnie z zaleceniami producenta konstrukcji oraz pod nadzorem producenta konstrukcji.

Konstrukcja z blachy zabezpieczona będzie przed korozją poprzez ocynkowanie ogniowe warstwą cynku o grubości 85µm. Dodatkowo od strony wewnętrznej (nieosłoniętej), do wysokości 40cm od dołu, konstrukcja będzie malowana zestawem farb epoksydowo-poliuretanowych o grubości 200µm. W czasie transportu i montażu należy zwrócić uwagę na zabezpieczenia warstwy ochronnej stali przed uszkodzeniami mechanicznymi.

Okolo 15cm nad konstrukcją należy ułożyć płaszcz odcinający dopływ wody składający się z dwóch warstw geowłókniny polipropylenowej o wytrzymałości na przebicie CBR 9kN, rozdzielonych membraną polipropylenową o grubości min. 1mm. Płaszcz odcinający należy ułożyć na całej szerokości korony nasypu na konstrukcji. Poprzecznie warstwę odcinającą ułożyć na długości 20,0m (ok. 10m od osi obiektu w obie strony) w spadku minimum 5% od osi obiektu. Poszczególne rolki geomembrany należy zgrzewać między sobą.

Parametry techniczne warstwy odcinającej:

geowłóknina polipropylenowa

- wytrzymałość na rozciąganie wzdłuż pasm min. 80kN/m
- wytrzymałość na rozciąganie w poprzek pasm min. 80kN/m
- wydłużenie względne przy maksymalnym obciążeniu 20%
- wytrzymałość na przebicie 9 kN
- wodoprzepuszczalność 18 l/m²*s

geomembrana polipropylenowa lub z twardego polietylenu (HDPE)

- grubość min. 1,0mm.

7.3. Posadowienie i konstrukcja podpór.

Projektuje się bezpośrednie posadowienie konstrukcji na ławach żelbetowych wykonanych na warstwie korka betonowego w ściankach szczelnych traconych.

Z uwagi na zalegające przypowierzchniowo słabonośne grunty projektuje się wbicie dookoła projektowanych fundamentów stalowych ścianek szczelnych G62 o długości 6,0m i usunięcie z wnętrza skrzyni ograniczonej ściankami, gruntów słabonośnych (organicznych). Po usunięciu gruntów organicznych wewnątrz ścianek należy zabetonować korek z betonu B15 (C12/15) grubości około 1,1m. Na tak

przygotowanym podłożu należy ułożyć zbrojenie i zabetonować ławy fundamentowe wraz z podporami mostu. Ławy wykonane będą z betonu B40 (C35/45) i zbrojone stalą A-IIIN (B500SP).

Podczas wbijania ścianek szczelnych należy zachować szczególną uwagę ze względu na lokalizację istniejącego mostu: nie dopuścić do uszkodzenia elementów mostu.

Na czas wykonania prac ziemnych i fundamentowych ścianki szczelne należy rozeprzeć górą. Po wykonaniu fundamentów ścianki szczelne należy przyciąć równo z górą fundamentów.

Z ławami monolitycznie połączone będą pełnościenne podpory mostu. Podpory należy wykonać w deskowaniu z betonu B40 (C35/45) i zbroić stalą A-IIIN (B500SP).

Powierzchnie górne podpór i fundamentów należy ukształtować z pochyleniem 2% w kierunku gruntu. Wszystkie powierzchnie podpór i fundamentów należy zaizolować powierzchniowo zgodnie z oddzielnym punktem opisu.

7.4. Konstrukcja ścian czołowych mostu.

Na wlocie i wylocie mostu projektuje się wykonanie monolitycznych ścian czołowych. Ściany będą betonowane w deskowaniu z betonu B40 (C35/45) i zbrojone stalą A-IIIN (B500SP). W ścianach kotwione będą elementy stalowych płaszczy konstrukcji nośnej mostu. W ścianach należy zabetonować nierdzewne stalowe rury osłonowe Dn 168,3/4mm. Przez rury osłonowe wyprowadzony będzie drenaż z za konstrukcji mostu. Połączenie rur drenażowych z rurami osłonowymi należy uszczelnić materiałem trwaleplastycznym. Części ścian przysłonięte skarpami (stożkami) zostaną ukształtowane jako podcięte skrzydła. Między skrzydłami a centralną częścią ścian należy ukształtować dylatację pozorną. Dylatację uszczelnić od strony gruntu taśmą dylatacyjną uszczelniającą PCV, a od strony zewnętrznej – taśmą zamykającą PCV.

Ściany zakończone będą gzymsami z kapinosami. Gzymsy będą miały wysokość 70cm.

Powierzchnie ścian należy zabezpieczyć powierzchniowo zgodnie z oddzielnym punktem opisu.

7.5. Zasyпка konstrukcji stalowej.

Zasyпка podpór oraz konstrukcji mostu będzie wykonana z mieszanki żwirowo – piaskowej 0-45mm zagęszczanej mechanicznie do $I_s=0,98$. Nasyp należy układać warstwami grubości 25cm zagęszczanymi płytą wibracyjną. W bezpośrednim sąsiedztwie konstrukcji dopuszczalne jest zagęszczenie nasypu do wskaźnika zagęszczenia $I_s=0,95$.

Zasyпка wokół konstrukcji powinna być wykonywana równomiernie i równocześnie z obu stron konstrukcji. Podczas zagęszczania zasyпки należy prowadzić bieżącą kontrolę odkształceń pionowych, poziomych oraz ukośnych stalowej konstrukcji obiektu. Pionowe i poziome odkształcenia winny być mierzone po każdej warstwie zasyпки, a ich wartości umieszczone w tabelach stanowiących załączniki do dziennika budowy. Pomiar odkształceń ukośnych prowadzić po ułożeniu każdych pięciu warstw zasyпки.

Po wykonaniu zasyпки do poziomu klucza konstrukcji należy wykonać betonowanie żeber. Po zabetonowaniu żeber konstrukcji stalowej, należy dokończyć wykonywanie zasyпки.

W celu zlikwidowania parcia zasyпки na tylną ścianę obu podpór zaprojektowano nasyp zbrojony geotkaniną poliestrową 200/50. Usytuowanie nasypu zbrojonego przedstawiono na rysunku szczegółowym zbrojenia nasypu.

▪ **Deskowanie dla nasypu zbrojonego:**

Budowanie nasypu zbrojonego należy wykonywać w deskowaniu przyległym do tylnej ściany podpory, tak aby po usunięciu deskowania została tam pustka powietrzna o szerokości 15 cm.

▪ **Wykonywanie nasypu:**

Nasyp należy wykonywać z piasku średniego lub pospółki, budując go w warstwach o grubości 25 cm i zagęszczając (płytą wibracyjną) do wskaźnika zagęszczenia $I_s = 0,98$.

▪ **Zbrojenie nasypu geotkaniną:**

Na całej wysokości tylnej ściany podpory (1,2 m) usytuowane będą 2 warstwy (grubości 0,6 m) nasypu zbrojonego z geotkaniną o długościach 6,0 m (4,4 + 0,6 + 1,0 m). Na górze ułożona będzie dodatkowa warstwa nasypu zbrojonego z geotkaniną o długości 9,9 m (4,70 + 0,5 + 4,70) oparta na podporze i przykrywająca 15 cm pustkę powietrzną.

1) Geotkanina o szerokości pasm 4,50 m łączona będzie przez wykonywanie zakładów między poszczególnymi pasmami o szerokości około 100 cm

2) Poszczególne warstwy geotkaniny należy układać z lekkim naprężeniem.

Na zakładach oraz na krawędziach geotkaniny należy wbijać stalowe klamry wykonane z prętów zbrojeniowych $\varnothing 10$ (8), w kształcie litery „U” z ramionami o długości 300 mm, rozsuniętymi o 100 mm. Niedopuszczalny jest ruch pojazdów po ułożonej geotkaninie.

▪ **Rodzaj i parametry geotkaniny**

Geotkanina z poliestru 200/50, o parametrach:

- wytrzymałość wzdłużna 200 kN/m
- wytrzymałość w poprzek 50 kN/m
- wydłużenie przy zerwaniu 12%
- siła rozciągająca występująca przy wydłużeniu 3% - 55 kN/m
- siła rozciągająca występująca przy wydłużeniu 5% - 100 kN/m

7.6. Elementy odwodnienia drogi i zasyпки.

Odwodnienie jezdni na moście zrealizowane będzie zgodnie z odwodnieniem drogi – poprzez spadki podłużne i poprzeczne jezdni. Elementy odwodnienia drogi zostały pokazane w projekcie drogowym.

Wyloty rowów drogowych do rzeki Głomii wykonane będą w postaci zarzucania przepustami HDPE o średnicy 40cm i długości 4,0m. W miejscu podłączenia przepustów do koryta rzeki Głomii skarpy rzeki umocnione będą narzutem kamiennym i palisadą z kołków drewnianych, zgodnie z oddzielnym punktem opisu. Przepusty należy wbudować w suchym wykopie na warstwie podbudowy żwirowo – piaskowej 0-45mm o grubości warstwy 20cm i obsypać mieszanką żwirowo – piaskową zagęszczoną do $I_s \geq 0,98$. Zasyпка powinna mieć grubość minimum 0,3m ponad konstrukcję przepustu. Pochylenie podłużne przepustów należy przyjąć zgodnie z pochyleniem podłużnym projektowanych rowów.

Na wlocie przepustów należy wykonać obrukowanie skarp i dna rowów drogowych brukiem kamiennym 9x11cm na podłożu betonowym B20 (C16/20) o grubości 15cm.

Za podporami mostu oraz na zakończeniu membrany wodoszczelnej, równolegle do podpór mostu, pod kątem 60° do osi drogi, przewiduje się ułożenie drenażu w postaci rury perforowanej drenażowej PCV średnicy 150mm z pełnym dnem, w geowłókninie drenażowej i obsypce z tłucznia. Drenaż oprzeć na podbetonie B10 (C8/10). Rury drenażowe należy wyprowadzić przez ściany czołowe na skarpy nasypu.

7.7. Elementy drogi na moście.

Elementy drogi na moście należy wykonać zgodnie z opracowaniem branży drogowej.

7.8. Bariery

Wzdłuż krawędzi poboczy na moście zaprojektowano bariery kotwione w żelbetowym fundamencie, wykonanym w formie ławy ciągłej. Sposób kotwienia barier należy przyjąć zgodnie z zaleceniem wybranego producenta barier. Na dojazdach do mostu należy wbudować bariery ochronne skrajne na słupkach wbijanych w grunt. Przewiduje się bariery o minimalnym poziomie powstrzymywania H1, maksymalnej szerokości pracującej W4 oraz intensywności zderzenia A.

Wymiary oraz ogólny schemat barier zabezpieczających przedstawiono na rysunku barier. Należy zastosować bariery oznaczone znakiem CE. Rozstaw słupków oraz sposób ich kotwienia należy przyjąć wg systemowego rozwiązania wybranego producenta barier. Elementy barier należy zabezpieczyć wg Specyfikacji Technicznej Wykonania i Odbioru Robót.

Fundamenty, w których kotwione będą słupki barier należy wykonać w deskowaniu z betonu B30 (C25/30) i zbroić zgodnie z rysunkiem konstrukcyjnym stałą A-IIIN (B-500SP). Pod fundamenty należy wylać podbeton B10 (C8/10) w warstwie o grubości 5cm. Beton fundamentów należy zabezpieczyć zgodnie z oddzielnym punktem opisu technicznego.

7.9. Schody skarpowe.

Na północnej skarpie od strony Człuchowa projektuje się betonowe prefabrykowane schody skarpowe dla obsługi. Schody należy wykonać z elementów prefabrykowanych wg Katalogu Powtarzalnych Elementów Drogowych. Schody należy zaopatrzyć w balustradę stalową o wysokości 1,10m kotwioną w prefabrykowanych przeponach i zabezpieczoną antykorozyjnie warstwą cynku grubości 180µm oraz zestawem farb epoksydowo – poliuretanowych o grubości 200µm.

7.10. Powierzchniowe zabezpieczenia betonu

Odkryte powierzchnie ścian czołowych i skrzydeł należy zabezpieczyć powierzchniowo elastyczną powłoką malarską na bazie czystego akrylanu.

Części odziemne podpór, skrzydeł, ścian czołowych, fundamentów mostu i fundamentów barier należy zagruntować i pokryć epoksydowo - bitumiczną izolacją powłokową układaną w trzech warstwach.

Zastosowane preparaty ochrony powierzchniowej powierzchni betonowych muszą być:

- wodoszczelne,
- jednokierunkowo przepuszczalne dla pary wodnej,
- powstrzymujące wnikanie dwutlenku węgla w beton,
- odporne na działanie soli i mrozu,
- nietoksyczne.

Na powierzchniowe zabezpieczenie elementów konstrukcji należy stosować systemowe materiały posiadające aktualne aprobaty IBDiM.

7.11. Skarpy drogi przy moście.

Skarpy drogi przy moście oraz stożki należy wykonać w pochyleniu 1:1 – 1:1,5. Stożki nasypu oraz skarpy bezpośrednio przy moście projektuje się umocnić kostką granitową na podłożu betonowym B20 (C16/20) gr. 15cm, a u podnóża umocnienia projektuje się opornik betonowy 30x30cm stanowiący oczep grodzic stalowych GZ4 długości 6,0m. Oczip wykonać z betonu B30 (C25/30) i zbroić zgodnie z rysunkiem konstrukcyjnym stalą A-IIIN (B500SP). Powierzchnię oczepu należy zaizolować bitumiczną izolacją powłokową układaną w trzech warstwach. Grodzice należy wbić po obrysie stożków (skarpy). Grunty organiczne zalegające pod projektowanymi stożkami (nasypami) należy usunąć i zastąpić gruntem przepuszczalnym różnoziarnistym. Nasyp zagęścić do $I_s \geq 0,98$.

7.12. Roboty regulacyjne w cieku

Pod mostem i bezpośrednio przy obiekcie, projektuje się oczyszczenie i wyrównanie (odmulenie) koryta rzeki. Zakłada się, że po odmuleniu koryto będzie miało szerokość w dnie równą 6,0m i skarpy o pochyleniu 1:1,5. Skarpy rzeki Głomia zostaną lokalnie umocnione palisadą z kołków drewnianych średnicy 0,10-0,15m i długości 1,5m oraz narzutem z kamienia hydrotechnicznego frakcji 80-120mm ułożonego na geotkaninie. Przed wbiciem palisady należy potwierdzić zasięg zalegania u podstawy skarpy gruntów organicznych. W razie stwierdzenia głębszego zalegania gruntów nienośnych od 2/3 długości kołków, kołki lokalnie należy wydłużyć zwiększając ich średnicę. Grunt organiczny pod narzut kamienny należy wymienić na grunt przepuszczalny różnoziarnisty 0-63mm zagęszczony do $I_s > 0,95$. Narzut kamienny wykonany będzie również na brzegu koryta rzeki na całej szerokości mostu. Ze względu na światło pionowe mostu, w razie wydłużenia palisady, kołki proponuje się wbić przed zamontowaniem konstrukcji mostu.

Parametry geotkaniny polipropylenowej:

- wytrzymałość na rozciąganie wzdłuż pasm min. 60kN/m
- wytrzymałość na rozciąganie w poprzek pasm min. 60kN/m
- wydłużenie względne przy maksymalnym obciążeniu 20%
- wytrzymałość na przebicie min. 7 kN

Pochylenie podłużne koryta na tym odcinku będzie zgodne z dotychczasowym pochyleniem podłużnym i będzie wynosiło 0,5%.

Na długości rozbieranego mostu, po zakończonej rozbiórce, projektuje się doprowadzenie koryta do stanu pierwotnego.

Zakres umocnienia koryta rzeki przedstawiono na widoku ogólnym mostu.

7.13. Znaki pomiarowe.

Na obiekcie projektowane są znaki wysokościowe (11 reperów). Znaki wysokościowe należy rozmieścić:

- po 4 sztuki na każdej z podpór mostu
- 3 w kluczu konstrukcji

Dodatkowo w rejonie obiektu należy wykonać jeden stały punkt odniesienia, wykonany z trwałego materiału i posadowiony na gruncie rodzimym poniżej poziomu przemarzania, poza korpusem drogi.

Punkty pomiarowe w kluczu konstrukcji zlokalizować w tych samych przekrojach co na podporach (oznaczyć na konstrukcji stalowej mostu)

8. Ściana oporowa w km 0+016,35 – 0+043,71 drogi

Wzdłuż frontowej granicy działki nr 141/4 projektuje się rozbiórkę istniejącego ogrodzenia drewnianego na betonowej ścianie oporowej. Rozbiórkę prowadzić tak, aby nie uszkodzić istniejącego ogrodzenia z cegły klinkierowej. W miejsce rozebranego płotu, w km 0+016,35 – 0+043,71 projektowanego odcinka drogi, należy wbudować ścianę oporową z prefabrykowanych elementów żelbetowych typu T.

Do budowy ściany należy zastosować materiały systemowe pochodzące od jednego producenta, a montaż elementów systemu należy wykonać zgodnie ze specyfikacjami producenta.

Przewiduje się zastosowanie elementów prefabrykowanych o długości trzonu 120cm – 300cm, wykonanych z betonu B35 (C30/37). Standardowy wymiar lica ściany (płyty czołowej) to 150x75cm. W elementach wieńczących zastosowano płytę czołową o wysokości podwyższonej do 135cm. Projektuje się posadowić elementy ściany na głębokości minimum 80cm na warstwie betonu B15 o grubości 20cm. Poszczególne elementy należy łączyć przez zastosowanie typowych zworników betonowych w materiale izolacyjnym. Od strony gruntu, wzdłuż pionowych styków prefabrykatów, należy zastosować matę filtracyjną z geowłókniny. Pasma geowłókniny o szerokości 30cm należy ułożyć na całej wysokości ściany. Podczas montowania kolejnych elementów ściany, przestrzeń między trzonami elementów należy sukcesywnie wypełniać zasypką z gruntu przepuszczalnego. Zasypkę wykonywać warstwami grubości 30cm i zagęszczać do $I_s=0,98$. Wznoszenie kolejnego rzędu prefabrykatów może nastąpić po zakończeniu zasypywania i zagęszczania zasyпки do dolnej krawędzi nacięć w trzonie elementu.

W miejscach przejścia ścianą nad istniejącą kanalizacją kablową telekomunikacyjną, należy wbudować prefabrykat specjalny ściany z podciętą płytą czołową, tworząc ramkę okracającą kanalizację. W razie wycięcia prefabrykatu na budowie, miejsce cięcia należy zaizolować powłokową izolacją bitumiczną trójwarstwową. Sposób cięcia należy ustalić z producentem prefabrykatu. Podcięcie prefabrykatu należy wykonać po potwierdzeniu w terenie lokalizacji kanalizacji kablowej. W przypadku stwierdzenia braku rur osłonowych na istniejących kablach telekomunikacyjnych, kable pod ścianą oporową należy ująć w dwudzielne rury osłonowe średnicy 200mm i długości 3,5m.

Do elementów wieńczących ścianę mocowane będzie ogrodzenie drewniane na stalowym rusztowaniu. Ogrodzenie należy kotwić do kotew stalowych zabetonowanych przez producenta prefabrykatów w płytach czołowych. Projektuje się ogrodzenie w postaci płotu drewnianego o wysokości 112cm. Sztachety drewniane, o wymiarze 85x25mm z drewna olchowego, mocowane będą do konstrukcji stalowej spawanej, wykonanej ze stali S235. Elementy stalowe ogrodzenia należy pokryć warstwą cynku grubości 75 μm .

Wewnętrzną stronę płyt czołowych należy pokryć izolacją powłokową bitumiczną układaną w trzech warstwach.

Słupki barier ochronnych należy wbijać pomiędzy elementy kotwiące ścian czołowych. Słup latarni oświetleniowej należy zabetonować w bloku betonowym 60x60x150cm zlokalizowanym za płytą czołową.

9. Uwagi.

- Projekt mostu stanowi integralną część projektu rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 188 Człuchów - Piła.
- Odstępstwa od projektu muszą być bezwzględnie uzgodnione z projektantem w ramach nadzoru autorskiego. Wszelkie rozbieżności w poszczególnych elementach dokumentacji lub braki muszą zostać wyjaśnione.
- Przed przystąpieniem do wbijania grodzic należy zinwentaryzować ewentualne uzbrojenie terenu. Prace prowadzić tak, aby nie uszkodzić istniejących sieci.
- W czasie wykonania prac należy prowadzić bieżącą kontrolę geodezyjną.
- Roboty należy realizować i rozliczać zgodnie ze specyfikacjami technicznymi wykonania i odbioru robót stanowiącymi załącznik do dokumentacji.
- Po zakończeniu robót należy teren uporządkować i doprowadzić do stanu pierwotnego.
- Prace budowlane wykonywać z zachowaniem przepisów BHP.
- Wykonawca robót zobowiązany będzie do opracowania:
 - projektu technologicznego rozbiórki istniejącego mostu,
 - technologii prowadzenia robót, w tym wbijania grodzic,
 - projektów technologicznych betonowania poszczególnych elementów mostu,
 - projektu deskowań i rusztowań,
 - technologii ewentualnego obniżenia zwierciadła wód gruntowych na czas wykonania fundamentów,
- W razie uszkodzenia (przerwania) istniejącego zdrenowania działki nr 141/4, dren należy odtworzyć.
- Ogrodzenie z siatki stalowej na słupach betonowych, zlokalizowane wzdłuż granicy działki nr 141/4, kolidujące z inwestycją należy rozebrać i odtworzyć poza linią rozgraniczającą teren inwestycji.

10. Decyzje, opinie, uzgodnienia:

1. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nr GOS.6220.2.7.2014 z 30.07.2014r. wydana przez Burmistrza Gminy i Miasta Krajanka.
2. Decyzja pozwolenie wodnoprawne nr OS.6341.1.35.2014 z 05.09.2014r. wydana przez Starostę Złotowski.
3. Pismo nr ZB-ZU-5332-24/14 z 06.05.2014r. Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu, Zarządu Zlewni Noteci.
4. Uzgodnienie nr RO.EUM 4600/53/2014 z 23.04.2014r. Wielkopolskiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych w Poznaniu, Rejonowego Oddziału w Pile.
5. Uzgodnienie nr RO.EUM 4600/53a/2014 z 11.06.2014r. Wielkopolskiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych w Poznaniu, Rejonowego Oddziału w Pile.
6. Pismo nr RO EUM 4601/2/30/2014 z 17.03.2014r. Wielkopolskiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych w Poznaniu, Rejonowego Oddziału w Pile
7. Opinia na WA.5152.580.2.2014 z 22.04.2014r. Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Poznaniu, Delegatury w Pile.
8. Pismo nr TOT/WSBU-PO-2112-020/14/MP z 04.03.2014r. Orange Polska , Działu Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze w Poznaniu.
9. Pismo nr EXDUI/2016/14/JO z 03.04.2014r. EXATEL S.A. w Warszawie.
10. Pismo z 08.05.2014r. T-Mobile Polska S.A. w Warszawie.
11. Pismo nr 05.03.2014r. Asta Net Asta Group Sp. Z o.o. S.K.A. w Pile
12. Pismo nr E/W/14/3233/JP z 14.03.2014r. Netia S.A. w Warszawie.
13. Pismo nr TRG 111-500/6/2014 z 05.03.2014r. Polskiej Spółki Gazownictwa sp. z o.o. Rejon Dystrybucji Gazu w Pile.
14. Pismo nr KZUP-4210-15/2014 z 12.06.2014r. Komunalnego Zakładu Użyteczności Publicznej w Krajence.

**Burmistrz
Gminy i Miasta
Krajenka**
ul. Władysława Jagiełły 9
77-430 KRAJENKA



WZDU.22.666.13.11/14 2.08.14

J.G. Szepanik
05.08.2014 J.G. Szepanik

Krajenka, dnia 30 lipca 2014 roku

GOS.6220.2.7.2014

Decyzja

o środowiskowych uwarunkowaniach

W-22
04.08.2014

Na podstawie: art. 71 ust.1, ust. 2 pkt 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84, art. 85 ust.1, ust. 2 pkt 2, art. 86 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 z późn. zm.), § 3 ust. 1 pkt 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397 z późn. zm.) i art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 roku poz. 267 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu, ul. Wilczak 51, 61-623 Poznań w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 188 Człuchów – Piła wraz z budową nowego mostu nad rzeką Głomią w m. Skórka”

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 188 Człuchów – Piła wraz z budową nowego mostu nad rzeką Głomią w m. Skórka.

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 13 maja 2014 r. (data wpływu 14 maja 2014 r.) Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu wystąpił o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 188 Człuchów – Piła wraz z budową nowego mostu nad rzeką Głomią w m. Skórka”. Do wniosku załączono kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z wymaganymi załącznikami.

Planowana inwestycja należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, tj. drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa a w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie mostu nad rzeką Głomią w miejscowości Skórka oraz budowie drogi dojazdowej do nowego mostu z obu stron z uwzględnieniem korekty łuku poziomego na dojazdach do mostu, a także rozbiórkę istniejącego obiektu mostowego. Istniejący most został wybudowany w 1919 r. Jest obiektem jednoprzęsłowym o konstrukcji łukowej jednoprzegubowej żelbetowej z jazdą górną. Całkowita długość obiektu wynosi 22,45 m. W związku ze złym stanem technicznym obiektu planowana jest jego rozbiórka i budowa nowego mostu bezpośrednio obok istniejącego wraz z przebudową odcinka drogi na długości planowanych dojazdów do mostu, łącznie ok 192 m.

O wszczęciu postępowania poinformowano strony postępowania pismem z dnia 19 maja 2014 r.

Zgodnie z art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie (...) ewentualny obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko stwierdza w drodze postanowienia organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia. Stosownie do art. 64 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie (...), Burmistrz Gminy i Miasta Krajenka zwrócił się dnia 19 maja 2014 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Złotowie z wnioskiem o wyrażenie opinii czy przedmiotowa inwestycja wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Złotowie opinią sanitarną z dnia 26 maja 2014 r. (znak ON-NS-72/5-16/14), wyraził opinię że przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko nie jest wymagane. W uzasadnieniu organ wskazał, że w omawianym przedsięwzięciu przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko i dostosowaniu do obowiązujących norm i przepisów przedsięwzięcie nie powinno negatywnie oddziaływać na środowisko oraz zdrowie i życie ludzi. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu postanowieniem z dnia 7 lipca 2014 r. (znak:WOO-IV.4240.375.2014.KL.3) również wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. W uzasadnieniu organ wskazał, że ze względu na rodzaj i skalę planowanego przedsięwzięcia, a także wielkość i złożoność oddziaływania dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Kierując się kryteriami zawartymi w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 z późn. zm.) stwierdzono co następuje.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku (...):

planowane przedsięwzięcie polega na budowie mostu nad rzeką Głomią w miejscowości Skórka, gmina Krajenka, oraz budowie drogi dojazdowej do nowego mostu z obu stron z uwzględnieniem korekty łuku poziomego na dojazdach do mostu, a także rozbiórce istniejącego obiektu mostowego. Rozbiórka istniejącego mostu zostanie zrealizowana po zakończeniu budowy nowego obiektu. W ramach prac budowlanych zostanie wykonany most o konstrukcji stalowego płaszcza z blach falistych, wspartego na żelbetowych fundamentach. Droga na moście będzie jednojezdniowa dwukierunkowa. Planowane jest wykonanie jezdni bitumicznej z warstwą ścieralną z mieszanki SMA. Szerokość jezdni będzie wynosić 8 m, natomiast szerokość poboczy wyniesie od 1,5 do 1,75 m. Szerokość korony drogi na obiekcie wyniesie 11,5 m. Konstrukcja mostu posadowiona zostanie bezpośrednio w ściankach szczelnych. Skarpy drogi przy moście zabezpieczone zostaną prefabrykowanymi elementami żelbetowymi. Skarpy rzeki Głomia na długości ok. 36 m zostaną umocnione narzutem z kamienia.

W bezpośrednim otoczeniu inwestycji nie będą prowadzone inne przedsięwzięcia mogące mieć wpływ na kumulację oddziaływań.

Realizacja przedsięwzięcia nie będzie się wiązała z nadmiernym wykorzystaniem zasobów naturalnych, ani z ryzykiem wystąpienia poważnej awarii.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia może nastąpić niewielka emisja substancji do powietrza (faza prowadzenia prac budowlanych). Będzie ona związana z powstawaniem pyłów, w związku z prowadzeniem robot ziemnych, oraz przemieszczaniem mas ziemnych. Ponadto, źródłem emisji substancji do powietrza będą także procesy spalania paliw w silnikach maszyn

i urzędzeń pracujących na budowie. Z uwagi jednak na fakt, że emisje te będą miały charakter miejscowy i okresowy oraz ustaną po zakończeniu prac budowlanych, należy je uznać za pomijalne. Ze względu na skalę i charakter przedsięwzięcia nie przewiduje się jego istotnego wpływu na stan jakości powietrza na etapie eksploatacji.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wiązać się będzie ze zmianą warunków akustycznych na terenach położonych wokół planowanej inwestycji. Zgodnie z treścią karty informacyjnej przedsięwzięcia tereny podlegające ochronie akustycznej zlokalizowane są w odległości od 12 do 42 m od osi drogi. Oszacowane natężenie ruchu pojazdów w 2015 r. na przedmiotowej drodze wyniesie około 5188 pojazdów/dobę. Przedstawiona w karcie informacyjnej analiza oddziaływania akustycznego określiła zasięgi oddziaływania hałasu oraz poziomy hałasu w punktach obserwacyjnych. W celu ograniczenia oddziaływania akustycznego przedmiotowego przedsięwzięcia inwestor planuje zastosowanie cichej nawierzchni charakteryzującej się redukcją emisji hałasu o 4 dB w stosunku do tradycyjnej nawierzchni asfaltowej, a także wprowadzenie ograniczenia prędkości ruchu do 50 km/h. Z uwagi na planowane do zastosowania rozwiązania ograniczające emisję hałasu do środowiska, nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu na najbliższych terenach wymagających ochrony akustycznej, określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014r., poz. 112).

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku (...) ustalono, że:

przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie gminy Krajenka, poza obszarami wodno-błotnymi i o płytkim zaleganiu wód podziemnych, poza obszarami wybrzeży, obszarami górkimi i leśnymi. W rejonie inwestycji nie ma stref ochronnych ujęć wody ani obszarów ochronnych zbiorników śródlądowych. Nie występują obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, a najbliższym położonym obszarem Natura 2000 jest oddalony o ok. 0,5 km obszar PLB300012 Puszcza nad Gwdą. W rejonie inwestycji nie występują jeziora, uzdrowiska ani obszary ochrony uzdrowiskowej. Mając na względzie lokalizację inwestycji poza obszarami chronionymi nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze, w tym na obszary chronione, a w szczególności na gatunki ptaków oraz ich siedlisk, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000, ani pogorszenia integralności obszaru Natura 2000 lub powiązania z innymi obszarami.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 3 ustawy ustalono następujący stan:

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie gminy Krajenka, w powiecie złotowskim, w województwie wielkopolskim. Nie ma możliwości oddziaływania o charakterze transgranicznym.

Jak wynika z karty informacyjnej przedsięwzięcia, na etapie jego realizacji prawdopodobne są następujące rodzaje oddziaływań:

- oddziaływanie na powierzchnię ziemi i środowisko wodne - poprzez roboty ziemne, składowanie materiałów budowlanych i odpadów, ewentualne wycieki z maszyn budowlanych. W celu zminimalizowania tego rodzaju oddziaływań inwestor będzie prowadził zbieranie odpadów w specjalnych pojemnikach, oraz stosował maszyny budowlane w należytym stanie technicznym; zaplecze budowlane zostanie wyposażone w przenośne sanitariaty; miejsca przechowywania substancji stanowiących zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego zostaną zabezpieczone w sposób eliminujący ryzyko zanieczyszczenia gruntu;

- emisja hałasu – związana z prowadzeniem robót budowlanych, która będzie występować czasowo, a w celu ograniczenia uciążliwości prace będą prowadzone przy użyciu sprzętu w należytych stanie technicznym, oraz zaniechane będą prace hałaśliwe w porze nocnej;
- zanieczyszczenia powietrza – związane z emisją spalin ze sprzętu budowlanego – będą to również oddziaływania okresowe i nie powodujące znacznych uciążliwości.

Na etapie eksploatacji możliwe są następujące rodzaje oddziaływań:

- hałas związany z poruszaniem się pojazdów – w celu ograniczenia uciążliwości związanych z hałasem założono wykonanie nawierzchni z mieszanki SMA oraz zastosowanie ograniczeń prędkości do 50 km/h;
- emisja do atmosfery zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów mechanicznych – ze względu na skalę i charakter przedsięwzięcia nie przewiduje się jego istotnego wpływu na stan jakości powietrza;
- wody opadowe i roztopowe oddziałujące na powierzchnię gruntu i wody – będą odprowadzane z powierzchni jezdni do rowów przydrożnych. W miejscu podłączenia rowów do koryta rzeki Głomia skarpy rzeki zostaną umocnione narzutem kamiennym. Ponadto inwestor planuje zastosowanie osadników na każdej studni wpustowej.

Po przeanalizowaniu stanowisk organów opiniujących, a także karty informacyjnej przedsięwzięcia, biorąc pod uwagę rodzaj i skalę przedsięwzięcia, charakter i zakres robót i zmian związanych z jego realizacją, wielkość zajmowanego terenu, oraz możliwe zagrożenia, a także przyjęte rozwiązania zapewniające minimalizację wpływu przedsięwzięcia na środowisko stwierdzono, że realizacja inwestycji nie pociągnie za sobą znaczących zagrożeń dla środowiska, a w szczególności nie spowoduje pogorszenia jego stanu, wobec czego nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W związku powyższym Burmistrz Gminy i Miasta Krajenka wydał 14 lipca 2014 roku postanowienie, w którym nie stwierdzono potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanej inwestycji. Strony postępowania zostały poinformowane również o możliwości zapoznania się z zebranymi materiałami, przed wydaniem decyzji. W wyznaczonym terminie strony nie wniosły uwag do prowadzonego postępowania. W związku z art. 79 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku (...) odstąpiono od procedury zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, ze względu na brak obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Po uzyskaniu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Złotowie, oraz po analizie zgromadzonego materiału, orzeczono jak w sentencji.

Na podstawie art. 11i ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczegółowych warunkach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (DZ. U. z 2013 r., poz. 687 z późn. zm.) w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o zagospodarowaniu przestrzennym. Tym samym nie bada się zgodności planowanej inwestycji z obowiązującym planem zagospodarowania przestrzennego, jeżeli taki plan został opracowany.

Integralną część niniejszej decyzji stanowi załącznik w postaci charakterystyki przedsięwzięcia.

Pouczenie

1. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzję, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji

- o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 z późn. zm.).
2. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1. Wniosek powinien być złożony w terminie czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.
 3. Termin o którym mowa w art. 72 ust. 3 może ulec wydłużeniu o dwa lata, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu, o którym mowa powyżej od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w tej decyzji.
 4. Od niniejszej decyzji służy stronie prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Pile za pośrednictwem Burmistrza Gminy i Miasta Krajenska w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Załącznik - Charakterystyka przedsięwzięcia,

Otrzymują:

1. Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu
2. Tomasz Wróblewski i Hanna Matyszcak Wróblewska
3. Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego
4. Gmina Krajenska,
5. Bożena i Eugeniusz Prokop
6. Henryk Bartol
7. Janina Budna
8. Ewa i Andrzej Madej
9. Jan Szczelczyk
10. Maria Cichoń
11. Dorota i Stanisław Bielawscy
12. Województwo Wielkopolskie – UMWW
13. Wielkopolski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych
14. a/a.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu,
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Złotowie.

Z up. BURMISTRZA

Aleksandra Duda
Kierownik Referatu gospodarki komunalnej,
Zamówień Publicznych i Ochrony Środowiska



Charakterystyka przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 188 Człuchów – Piła wraz z budową nowego mostu nad rzeką Głomią w m. Skórka” należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397 z późn. zm.).

Przedsięwzięcie polega na budowie mostu nad rzeką Głomią w miejscowości Skórka oraz budowie drogi dojazdowej do nowego mostu z obu stron z uwzględnieniem korekty łuku poziomego na dojazdach do mostu, a także rozbiórce istniejącego obiektu mostowego. Istniejący most został wybudowany w 1919 r. Jest obiektem jednoprzęsłowym o konstrukcji łukowej jednoprzegubowej żelbetowej z jazdą górną. Całkowita długość obiektu wynosi 22,45 m. W związku ze złym stanem technicznym obiektu planowana jest jego rozbiórka i budowa nowego mostu bezpośrednio obok istniejącego wraz z przebudową odcinka drogi na długości planowanych dojazdów do mostu, łącznie ok 192 m.

Rozbiórka istniejącego mostu zostanie zrealizowana po zakończeniu budowy nowego obiektu. Projektuje się budowę mostu o konstrukcji stalowego płaszcza z blach falistych, wspartego na żelbetowych fundamentach. Droga na moście będzie jednojezdniowa dwukierunkowa. Jezdnia na moście będzie miała przekrój drogowy o parametrach zgodnych z parametrami drogi na dojeździe do mostu. Krawędzie drogi zabezpieczone będą barierami.

Parametry techniczno – geometryczne nowego obiektu:

Światło poziome: 15,00m

Szerokość korony drogi na obiekcie: 11,50m

Szerokość jezdni: 8,00m

Obustronne pobocza: 1,75m

Oś mostu w planie: prosta

Kąt skosu: 60°

Nośność: klasa A obciążenia wg PN-85/S-10030

Konstrukcja mostu posadowiona będzie bezpośrednio w ściankach szczelnych. Skarpy drogi przy moście zabezpieczone będą prefabrykowanymi elementami żelbetowymi.

Skarpy rzeki Głomia pod mostem, na długości około 36m, zostaną umocnione narzutem z kamienia hydrotechnicznego. Odwodnienie mostu zrealizowane będzie powierzchniowo zgodnie z odwodnieniem drogi.

Na projektowanym odcinku, zmieniona zostanie geometria drogi, przy utrzymaniu niwelety zbliżonej do istniejącej. Przebudowana będzie jezdnia przy zachowaniu istniejących chodników.

Projektuje się nawierzchnię jezdni bitumiczną z warstwą ścierną z mieszanki SMA.

Parametry odcinka drogi po rozbudowie:

Kategoria drogi : wojewódzka

Klasa techniczna drogi: G

Kategoria ruchu: KR4

Prędkość projektowa: 50 km/h

Szerokość jezdni: 8m

Szerokość poboczy: 1,5m

Z up. BURMISTRZA
[Podpis]
Aleksandra Górnica
Głównik Referatu Gospodarki Komunalnej,
Sanitarnych i Ochrony Środowiska

STAROSTA ŻŁOTOWSKI
77-400 Żłotów, Al. Piasta 32

OS.6341.1.35.2014

WRDZ. 22.6610.5.2/14

18.09.14



N-22

Świeciana
11.09.14

Żłotów 05.09.2014r.

DECYZJA

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r.-Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. poz. 267 z 2013r.), oraz art. 9 ust. 1 pkt 19 litera f, art. 9 ust. 2 pkt 1 lit. b i pkt 2, art. 122 ust. 1 pkt 1, pkt 2 i pkt 3, art. 123 ust. 2, art. 127 ust. 1, ust. 3, ust. 5 i ust. 6, art. 128, art. 132 ust. 9, art. 135 pkt 3, art. 140 ust. 1 ustawy z dnia 18 lipca 2001r. Prawo wodne (Dz. U. poz. 145 z 2001r.), na wniosek Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu z dnia 07.08.2014r.

o r z e k a m

I. Udzielić dla Wielkopolskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Poznaniu ul. Wilczak 51 pozwolenia wodnoprawnego, obejmującego:

1. Prowadzenie przez wody powierzchniowe obiektu mostowego;

a/ budowa mostu na rzece Głomii w km rzeki 11+860 w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 188 w km drogi 0+077,50.

- lokalizacja - działki ew. nr 347/3, 347/1, 346/3, 370/2, 55, 141/4, obręb Skórka, gmina Krajenka,
- współrzędne geograficzne osi mostu - N 53°13'24.23", E 16°52'20.22",
- światło poziome - 15,00 m,
- szerokość dna rzeki - 6,0 m,
- rzędna dna - 78,54 m npm,
- rzędna górnej spodu konstrukcji mostu - 83,02 m npm,
- szerokość korony drogi - 11,50 m,
- konstrukcja - stalowy płaszcz z blach falistych współpracujący z gruntem zasypowym, wsparty na żelbetowych fundamentach,
- przepływ $Q_{m1\%}$ - 28/1 m/s na wysokości rzędnej - 79,66 m npm,
- przepływ $Q_{m0,5\%}$ - 31,5m/s na wysokości rzędnej - 79,94 m npm,

b/ rozbiórka istniejącego mostu na rzece Głomii w km 11+877 na działce ew. nr 347/1.

2. Regulacja koryta rzeki Głomii w obrębie proj. obiektu mostowego;

- wyprofilowanie dna rzeki do szerokości 6 m z nachyleniem skarp 1:1,5,
- umocnienie kinety dna palisadą z kołków o śr. 10-12 cm, długości 1,5 m, na długości 36m,
- umocnienie skarp narzutem kamiennym o średnicy 80-120 mm na geotkaninie, grubość narzutu 30-40 cm na długości 36 m.

3. Wykonanie urządzeń wodnych wylotów kanalizacyjnych wód opadowo roztopowych z powierzchni 0,174 ha drogi nr. 188 do rzeki Głomii;

a/ wylot W1

- lokalizacja wylotu - rzeka Głomia w km 11+852,7, działka ew. nr 347/3, obręb Skórka, gmina Krajenka,
- współrzędne geograficzne wylotu - N 53°13'24.17", E 16°52'19.78",
- rzędna wylotu - 79,30
- rzędna dna odbiornika - 78,49 m npm,
- wylot - rura HDPE średnicy 40 mm.

b/ wylot W2

- lokalizacja wylotu - rzeka Głomia w km 11+841,7, działka ew. nr 347/3, obręb Skórka, gmina Krajenka,
- współrzędne geograficzne wylotu - N 53°13'23.71", E 16°52'19.74",
- rzędna wylotu - 79,30
- rzędna dna odbiornika - 78,47 m npm,
- wylot - rura HDPE średnicy 40 mm.

4. Szczególne korzystanie z wód w zakresie odprowadzania za pomocą projektowanych wylotów, wód opadowo roztopowych z powierzchni 0,174 ha drogi wojewódzkiej nr. 188 do rzeki Głomii;

a/ wylot W1

- powierzchnia zlewni zred. - 0,064 ha,
- ilość odprowadzanych wód opadowo roztopowych;
 $Q_s = 6,21 \text{ dm}^3/\text{s}$
 $Q_r = 386 \text{ m}^3/\text{rok}$
- stężenie zawiesiny ogólnej - S_{zo} do 100mg/l,
- stężenie węglowodorów ropopochodnych - S_{wr} do 15 mg/l.

b/ wylot W2

- powierzchnia zlewni zred. - 0,110 ha
- ilość odprowadzanych wód opadowo roztopowych;
 $Q_s = 10,62 \text{ dm}^3/\text{s}$
 $Q_r = 659 \text{ m}^3/\text{rok}$
- stężenie zawiesiny ogólnej - S_{zo} do 100mg/l,
- stężenie węglowodorów ropopochodnych - S_{wr} do 15 mg/l.

II. Pozwolenie wodnoprawne wygasa, jeżeli uprawniony nie rozpoczął wykonywania urządzenia wodnego w terminie 3 lat od dnia, w którym pozwolenie wodnoprawne na wykonanie tego urządzenia stało się ostateczne.

III. Pozwolenie wodnoprawne na szczególne korzystanie z wód określone w punkcie 4 a i b wydaje się na okres do dnia 30.08.2024r.

IV. Pozwolenie wodnoprawne nie rodzi praw do nieruchomości i urządzeń wodnych koniecznych dla jego realizacji oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich przysługujących wobec tych nieruchomości i urządzeń.

Na podstawie art. 107 § 4 KPA odstąpiono od uzasadniania decyzji, gdyż uwzględniono w całości żądanie strony.

P o u c z e n i e, od niniejszej decyzji służy stronie prawo odwołania do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu za pośrednictwem Starosty Złotowskiego, w terminie 14 dni od daty otrzymania niniejszej decyzji.
WK/WK



Z up. STAROSTY
[Signature]
mgr inż. **Bronisław Kalas**
Dyrektor Wydziału
Ochrony Środowiska, Rolnictwa
i Leśnictwa

Otrzymują:

1. Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich
61-623 Poznań, ul. Wilczak 51
2. Wielkopolski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Poznaniu
Rejonowy Oddział w Pile, ul. Motylewska 7
3. Bartol Henryk
77-430 Krajenka, Skórka, ul. Górna 20
4. Bielawski Stanisław
77-430 Krajenka, Skórka, ul. Złotowska 1
- 5.a/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej
60-783 Poznań ul. Grunwaldzka 21

Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Poznaniu
Zarząd Zlewni Noteci



Bydgoszcz, dn. 06.05.2014r.

ZB-ZU-5332-24/14

ATAR
Marta Kaczan - Melcer
ul. Jodłowa 3
62-090 Rokietnica

dot.: Opracowania projektu rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 188 Człuchów – Piła wraz z budową nowego mostu nad rzeką Głomią w m. Skórka

Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Poznaniu, Zarząd Zlewni Noteci z siedzibą w Bydgoszczy w odpowiedzi na Państwa pismo nr 41/2014 z dnia 09.04.2014r. uprzejmie informuje, że nie wnosi uwag do zamiaru budowy nowego mostu nad rzeką Głomią w miejscowości Skórka, w gminie Krajenka. Przedmiotowa rzeka nie pozostaje w zarządzie RZGW w Poznaniu.

Ponadto obszar na którym planowana jest inwestycja położony jest poza obszarem szczególnego zagrożenia powodzią.

DM/DM

Kierownik Zarządu Zlewni Noteci
w Bydgoszczy
M. Ziętarska
Marta Ziętarska

Załącznik:

Operat wodnoprawny na odprowadzenie wód opadowych z terenu inwestycji i budowę nowego mostu przez rzekę Głomia

Do wiadomości:

RZGW Poznań – I/14pt/14 dot. I/9pt/14 (drogi)

Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Poznaniu
61-760 Poznań
ul. Szewska 1
tel. 0618567-700, fax. 0618525731
e-mail: sekretariat@rzgw.poznan.pl

Zarząd Zlewni Noteci z siedzibą w Bydgoszczy
85-056 Bydgoszcz
ul. Marcinkowskiego 1
tel. 0523768-450, fax. 0523223766
e-mail: inspektorat.bydgoszcz@rzgw.poznan.pl



Wielkopolski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Poznaniu

ul. Piekary 17, 61-823 Poznań, tel. centrala: 61 64 75 400,
sekretariat: 61 64 75 401, fax: 61 85 25 561
REGON: 000658640 NIP: 777-00-06-120
<http://www.wzmiuw.pl>

Rejonowy Oddział w Piła

ul. Motylewska 7, 64-920 Piła, tel. 67 212 32 44, 67 212 32 58, tel. fax: 67 212 51 75
e-mail: ropila@wzmiuw.pl

Piła, dnia 23.04.2014 r.

RO EUM 4600/53/2014

ATAR

Marta Kaczan-Melcer
ul. Jodłowa 3
62-090 Rokietnica

Wielkopolski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Poznaniu Rejonowy Oddział w Piła w odpowiedzi na pismo nr L.Dz. 40/2014 z dnia 09.04.2014 r. uzgadnia rozwiązanie projektowe budowy mostu drogowego przez rzekę Głomia w m. Skórka, gm. Krajenka - przedstawionę w operacie wodnoprawnym pn: "Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 188 Człuchów-Piła wraz z budową nowego mostu nad rzeką Głomia w m. Skórka" bez uwag.

Rozwiązanie projektowe obejmują :

1. budowę :
 - mostu jest w ciągu rzeki Głomia w km 11+860 na działce ew. nr 347/1 i 347/3 obręb Skórka,
 - wylotu wód deszczowych do rzeki Głomia w km 11+849 na działce ew. nr 347/3,
 - wylotu wód deszczowych do rzeki Głomia w km 11+841 na działce ew. nr 347/3,
 - wyprofilowanie dna rzeki do szerokości 6,0m z nachyleniem skarp $n=1:1,5$,
 - umocnienie kinety dna palisadą z kołków o średnicy 10-12cm, $L=1,5m$ na dł. $L=36m$
 - umocnienie skarpy narzutem kamiennym 80-120mm, gr. 30-40cm na geowłókninie na długości $L=36m$.
2. rozbiórkę :
 - mostu drogowego w km 11+877 na działce nr 347/1 obręb Skórka.
3. Przystąpienie do robót zgłosić na 7 dni przed rozpoczęciem w WZMiUW w Poznaniu RO w Piła.
4. Dostarczyć 1 egz. inwentaryzacji powykonawczej.
5. Za powyższe uzgodnienie nalicza się opłatę w wysokości 123,00 zł brutto.

DYREKTOR

mgr inż. Adam Rogoziński

Załącznik:

1. Operat wodnoprawny - 1 egz.

Inspektorat: Złotów
Sprawę prowadzi: Jarosław Żółtowski ; tel. 67 2632748

Strona 1 z 1



Wielkopolski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Poznaniu

ul. Piekary 17, 61-823 Poznań, tel. centrala: 61 64 75 400,

sekretariat: 61 64 75 401, fax: 61 85 25 561

REGON: 000658640 NIP: 777-00-06-120

<http://www.wzmiuw.pl>

Rejonowy Oddział w Pile

ul. Motylewska 7, 64-920 Piła, tel. 67 212 32 44, 67 212 32 58, tel. fax: 67 212 51 75

e-mail: ropila@wzmiuw.pl

Piła, dnia 11.06.2014 r.

RO EUM 4600/ 53a /2014

ATAR

Marta Kaczan-Melcer

ul. Jodłowa 3

62-090 Rokietnica

Dot. pisma z dnia 9.06.2014 roku - korekta uzgodnienia nr RO EUM 4600/53/2014 z dnia 23.04.2014 roku - budowa mostu i odprowadzenie wód opadowych do rzeki Głomia w m. Skórka, gm. Krajenka.

Wielkopolski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Poznaniu Rejonowy Oddział w Pile w odpowiedzi na pismo L.Dz.67/2014 z dnia 9.06.2014r. uzgadnia bez uwag zmianę lokalizacji wylotów i długości umocnienia skarp rzeki palisadą z narzutem kamiennym tj.:

- lokalizację wylotu wód deszczowych do rzeki Głomia w km 11+852,7 na działce nr 347/3,
- lokalizację wylotu wód deszczowych do rzeki Głomia w km 11+841,7 na działce nr 347/3,
- długość umocnienia skarp rzeki palisadą i narzutem kamiennym na długości 27m.

Pozostałe warunki uzgodnienia RO EUM 4600/53/2014 z dnia 23.04.2014 roku pozostają bez zmian.

DYREKTOR

mgr inż. Adam Rogoźnicki

Do wiadomości :

1. WZMiUW RO w Pile
Inspektorat w Złotowie.

Inspektorat: Złotów

Sprawę prowadzi: Jarosław Żółtowski ; tel. 67 2632748

Strona 1 z 1



Wielkopolski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Poznaniu
 ul. Piekary 17, 61-823 Poznań, tel. centrala: 61 64 75 400,
 sekretariat: 61 64 75 401, fax. 61 85 25 561
 REGON: 000658640 NIP: 777-00-06-120
<http://www.wzmiuw.pl>

Rejonowy Oddział w Piła

ul. Motylewska 7, 64-920 Piła, tel. 67 212 32 44, 67 212 32 58, tel. fax: 67 212 51 75
 e-mail: ropila@wzmiuw.pl

Piła, dnia 17.03.2014 r.

RO EUM 4601/30/2014

ATAR

Marta Kaczan-Melcer

ul. Jodłowa 3

62-090 Rokietnica

**Dot. pisma z dnia 27.02.2014 roku - udostępnienia danych hydrologicznych rzeki
 Głomia w m. Skórka, gm. Krajenka.**

Wielkopolski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Poznaniu Rejonowy Oddział
 w Piła informuje, że istniejący most drogowy na rzece Głomi znajduje się w km 11+873-
 11+881.

Dla określenia parametrów technicznych budowy nowego mostu przekazuje się
 informacje o warunkach hydrologicznych rzeki Głomia dla istniejącego jazu w m. Skórka w
 km 11+132 tj:

1. Zlewnia rzeki Głomia w przekroju jazu w km 11+132 wynosi $A=552 \text{ km}^2$
2. Rzędna progu jazu w km 11+132 wynosi 78,30 m npm
3. Rzędna normalnego poziomu piętrzenia NPP wynosi 79,38 m npm
4. Przepływy charakterystyczne
 - 4.1. $SNQ = 0,86 \text{ m}^3/\text{sek}$
 - 4.2. $SSQ = 2,78 \text{ m}^3/\text{sek}$
 - 4.3. $Q_{10\%} = 16,8 \text{ m}^3/\text{sek}$
 - 4.4. $Q_{1\%} = 28,1 \text{ m}^3/\text{sek}$
 - 4.5. $Q_{0,5\%} = 31,5 \text{ m}^3/\text{sek}$

Inspektorat: Złotów
 Sprawę prowadzi: Jarosław Żółtowski ; tel. 67 2632748

Strona 1 z 2

-2-

W formie elektronicznej na adres e-mail: biuro.atat@op.pl przesyła się dokumentację obejmującą :

1. przekroje poprzeczne nr 15, 16, 17, 18, 19, 20 wykonane przez Wojewódzkie Biuro Geodezji i Terenów Rolnych w Poznaniu Pracownię Terenową w Chodzieży
2. profil podłużny rzeki Głomi wykonany przez Wojewódzkie Biuro Geodezji i Terenów Rolnych w Poznaniu Pracownię Terenową w Chodzieży,
3. profil podłużny rzeki Głomi wykonany przez BSiPBW HydroProjekt Sp. z o.o. w Poznaniu na dla potrzeb odbudowy Jazu w m. Skórka.

DYREKTOR

mgr inż. Adam Rogoźnik

Do wiadomości :

1. WZMiUW RO w Pile
Inspektorat w Złotowie.

Strona 2 z 2



Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków
w Poznaniu
Delegatura w Pile
ul. Śniadeckich 46
64-920 Piła, tel./fax (0-67) 352-07-15, 352-07-16

Piła, 22.04.2014 r.

Pi- WA.5152.580.2.2014

ATAR
Marta Kaczan-Melcer
ul. Jodłowa 3
632-090 Rokietnica

*dotyczy: opinia dotycząca projektu rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 188 Człuchów – Piła
wraz z budową nowego mostu nad rzeką Głomią w miejscowości Skórka*

W odpowiedzi na pismo z dnia 19.03.2014 r. (data wpływu do WUOZ w Poznaniu Delegatura w Pile 1.04.2014 r.) w sprawie opinii dotyczącej projektu rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 188 Człuchów – Piła wraz z budową nowego mostu nad rzeką Głomią w miejscowości Skórka informuję, iż przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w strefie ochrony stanowisk archeologicznych objętych ochroną konserwatorską i ujętych w wojewódzkiej ewidencji zabytków (art. 6 ust. 1 pkt 3 lit. a, art. 22 ust. 2 Ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, Dz. U. Nr 162, poz. 1568).

W związku z tym inwestor zobowiązany jest do wykonywania prac archeologicznych podczas prac ziemnych związanych z w/w inwestycją.

W celu spełnienia warunków konserwatorskich inwestor zobowiązany jest zlecić prace archeologiczne uprawnionemu archeologowi lub jednostce archeologicznej do ich wykonania i wspólnie z nią złożyć do Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Poznaniu, Delegatura w Pile na 30 dni przed rozpoczęciem prac ziemnych związanych z inwestycją, wniosek o wydanie pozwolenia na prowadzenie badań archeologicznych podczas inwestycji, na które Wielkopolski Wojewódzki Konserwator Zabytków wyda pozwolenie zgodnie z art. 36 ust. 1 pkt 5 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami z dnia 23 lipca 2003 r. (Dz. U. Nr 162, poz. 1568 ze zmianami)

Otrzymuje:
adresat
Do wiadomości:
aa MD

Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków
w Poznaniu
Kierownik Delegatury w Pile
mgr Roman Chwaliszewski

Sprawę prowadzi: Mirosława Dernoga, inspektor ochrony zabytków archeologicznych,
nr telefonu 67 3520715/16, w. 13, e-mail: pila.archeologia@poznan.wuoz.gov.pl



Orange Polska
 Domena Hurt
 Ewidencja i Standardy Infrastruktury
 Dział Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze Poznań
 ul. Głogowska 19, 60-702 Poznań
 tel.: 61 861 60 39 fax.: 61 862 93 65
 www.orange.com

ATAR
 Marta Kaczan-Melcel
 ul. Jodłowa 3
 62-090 Rokietnica

Poznań, 04 marca 2014r.

Numer pisma: TOTWSBU-PO-2112-020/14/MP

Temat: warunki techniczne na usunięcie kolizji sieci telekomunikacyjnej w związku z budową mostu w Skórcie gm. Krajenka.

Szanowni Państwo,

w odpowiedzi na pismo 11/2014 informujemy, że projektowana inwestycja koliduje z istniejącą infrastrukturą teletechniczną eksploatowaną przez ORANGE POLSKA S.A. W związku z tym należy, na koszt naruszającego stan istniejący, opracować projekt i wykonać przebudowę istniejących urządzeń telekomunikacyjnych wchodzących w kolizję z projektowaną inwestycją, zwracając szczególną uwagę na normatywne odległości w zakresie zbliżeń i skrzyżowań elementów uzbrojenia terenu.

Usunięcie kolizji jest uwarunkowane spełnieniem poniższych wytycznych:

1. Wykonać przebudowę kolidującej sieci telekomunikacyjnej poza obręb planowanej inwestycji. Przebudowa oraz zabezpieczenie wszystkich elementów infrastruktury telekomunikacyjnej musi być realizowane zgodnie z wymaganiami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 października 2005r.;
2. Przebudowę urządzeń telekomunikacyjnych zaprojektować zgodnie z normą ZN-96/TPSA-027 i powiązanymi z nią Normami lub ich zaktualizowanymi odpowiednikami możliwie bez przerw w łączności – kable miedziane zrównoleglic na obszarze występowania kolizji;
3. Przebudowywaną sieć należy projektować na terenie, który jest własnością gestora. W przypadku gdy nie będzie takiej możliwości i sieć zostanie zaprojektowana na gruntach osób trzecich, Inwestor jest zobowiązany zapewnić ustanowienie służebności przesyłu przez osobę trzecią na rzecz Orange Polska, oraz pokryć jej koszty. W przeciwnym razie wszelkie roszczenia osób fizycznych i prawnych z tytułu posadowienia sieci na gruntach osób trzecich będą obciążały Inwestora;
4. Ponadto informujemy, że na obszarze objętym przedmiotowym zadaniem inwestycyjnym istnieje prawdopodobieństwo występowania niezainwentaryzowanych urządzeń teletechnicznych. Jeżeli w trakcie wizji lokalnej, dokonywanej przez projektanta, zostaną stwierdzone różnice pomiędzy danymi otrzymanymi z Orange Polska S.A. a stanem w terenie, należy je niezwłocznie zgłosić do Orange Polska S.A., uzgodnić z właścicielem urządzeń teletechnicznych (sieci) oraz ująć w projekcie przebudowy;
5. W przypadku zmiany rzędnych terenu należy uwzględnić regulację poziomu istniejącej infrastruktury telekomunikacyjnej doziemnej z zachowaniem normatywnego przykrycia, w stosunku do projektowanej niwelety;

Telekomunikacja Polska Spółka Akcyjna z siedzibą i adresem w Warszawie (00-105) przy ulicy Twardej 18, wpisana do Rejestru Przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem 0000010681; REGON 012100784, NIP 526-02-50-995; z pokrytym w całości kapitałem zakładowym wynoszącym 4 006 947 063 zł.

6. Realizacja powyższych prac może odbywać się na podstawie uzgodnionej i zaakceptowanej przez ZUDP dokumentacji projektowej, oraz na podstawie zatwierdzonego przez Orange Polska S.A. projektu wykonawczego i kopii projektu budowlanego w części telekomunikacyjnej, zawierającego potwierdzenie zgodności z oryginałem. Projekt wykonawczy (w 2 egzemplarzach + płyta CD) i budowlany (w 1 egzemplarzu + płyta CD) proszę składać do zatwierdzenia w Dziale Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze Poznań, ul. Głogowska 19;
7. Opracowany projekt powinien zawierać szczegółowe dane, dotyczące zakresu sieci telekomunikacyjnej planowanej do wybudowania w pasie drogowym: nr projektu lub jego tytuł, obmiar sieci oraz wyszczególnienie ilości i rodzaju urządzeń kubaturowych znajdujących się w pasie drogowym, przekazywane do właścicieli i zarządców dróg w celu otrzymania Decyzji na zajęcie pasa drogowego;
8. Dokumentacja projektowa powinna zostać sporządzona i sprawdzona przez osoby posiadające odpowiednie uprawnienia do projektowania infrastruktury telekomunikacyjnej, zgodnie z wymaganiami przepisów Prawa Budowlanego, a także zawierać oświadczenie, o którym mowa w Ustawie Prawo Budowlane, art. 20, pkt 4.;
9. Dane techniczne potrzebne do opracowania projektu dotyczącego kanalizacji i kabli miedzianych zostaną udzielone w Dziale Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze 3-Poznań ul. Głogowska 19 (sprawę prowadzi Maciej Piotrowski tel. 61 860 50 45). Przekazane dane nie zwalniają projektanta od dokonania wizji lokalnej w terenie;
10. Wszystkie prace związane z infrastrukturą telekomunikacyjną należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi przepisami techniczno – budowlanymi oraz zatwierdzonym i uzgodnionym z Orange Polska S.A. projektem, pod ścisłym nadzorem przedstawicieli służb technicznych Orange Polska S.A.;
11. Na etapie opracowywania projektu wykonawczego w przypadku stwierdzenia, w trakcie wizji lokalnej, występowania w kanalizacji telekomunikacyjnej kabli należących do innych operatorów należy wystąpić do poszczególnych firm o wydanie technicznych warunków przebudowy kabli będących ich własnością. W przypadku uzyskania informacji o rezerwacjach miejsca w kanalizacji Orange Polska S.A. pod budowę planowanej sieci należy wystąpić do wskazanych operatorów alternatywnych w celu potwierdzenia realizacji ich inwestycji i dokonania odpowiednich ustaleń (Warunki Techniczne na przebudowę). Uzyskane dokumenty formalne należy dołączyć do projektu, a narzucone rozwiązania techniczne uwzględnić w opracowanej dokumentacji.
12. Koszty projektu, przełożenia, zabezpieczenia doziemnych urządzeń teletechnicznych wynikające z naruszenia lub konieczności zmian stanu dotychczasowego urządzeń liniowych przy zachowaniu dotychczasowych właściwości użytkowych i parametrów technicznych oraz strat wynikłych z tytułu awarii związanych z przebudową, pokrywa naruszający stan istniejący;
13. Roboty budowlano – montażowe należy zlecić wyłącznie firmie specjalizującej się w robotach teletechnicznych, która posiada udokumentowane doświadczenie w budownictwie telekomunikacyjnym.
Jednocześnie do wykonania prac budowlanych branży telekomunikacyjnej rekomendujemy firmy:
 - Firma Partnerska ELTEL Networks S.A. (ul. Kaliska 21, 61-131 Poznań, tel. 61 817 84 43), która kompleksowo konserwuje infrastrukturę telekomunikacyjną stanowiącą własność Orange Polska, posiada certyfikaty ISO 9001 gwarantujące wysoką jakość prac oraz duże doświadczenie w prowadzeniu prac telekomunikacyjnych;
 - Firma Partnerska TP Teltech Sp. z o.o. (ul. Bartłomieja 2 02 – 683 Warszawa, tel. 22 549 01 11), która prowadzi zadania inwestycyjne na rzecz Orange Polska, posiada certyfikaty ISO 9001 gwarantujące wysoką jakość prac oraz duże doświadczenie w prowadzeniu prac telekomunikacyjnych;
 - Firma Partnerska ATEM - Polska Sp. z o.o. (ul. Łużycka 2, 81-537 Gdynia, tel. 58 662 29 12), która kompleksowo konserwuje infrastrukturę telekomunikacyjną stanowiącą własność Orange Polska, posiada certyfikaty ISO 9001 gwarantujące wysoką jakość prac oraz duże doświadczenie w prowadzeniu prac telekomunikacyjnych;

Orange Polska S.A. zastrzega sobie prawo do odmowy wydania zgody na prowadzenie prac związanych z budową lub przebudową sieci, gdy jako wykonawca wskazany będzie podmiot, który w okresie ostatnich 24 miesięcy wyrządził dla Orange Polska S.A. szkodę poprzez niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy dotyczącej sieci Orange Polska S.A. lub z którym w tym okresie Orange Polska S.A. rozwiązała taką umowę lub odstąpiła od niej z winy tego wykonawcy;

14. Dla prac polegających na przebudowie obiektów budowlanych linii telekomunikacyjnych należy powołać Inspektora Nadzoru zgodnie rozporządzeniem Ministra Infrastruktury Dz. U. Nr 138 poz. 1554, § 2.1 punkt 12 z dnia 04 grudnia 2001r. oraz z wymogami ustawy Prawo Budowlane art. 18 punkt 1-5;
15. Inwestor zobowiązany jest przed rozpoczęciem prac, których dotyczą niniejsze Warunki Techniczne pisemnie wystąpić z 30 dniowym wyprzedzeniem o formalne przekazanie placu budowy (spisanie protokołu przekazania placu budowy) i wyznaczenie upoważnionego przedstawiciela Orange Polska S.A. celem sprawowania odpłatnego nadzoru nad prowadzonymi robotami i ochroną infrastruktury teletechnicznej.

Inwestor zobowiązany jest również powiadomić Orange Polska S.A. nie później niż 3 dni robocze o terminie rozpoczęcia prac wskazując dzień, godzinę i miejsce, w którym stawić się ma nadzorujący ze strony Orange Polska S.A. Zawiadomienie o terminie rozpoczęcia prac należy kierować na adres:

Orange Polska
Dostarczanie i Serwis Usług
Obsługa Techniczna Klienta we Wrocławiu
Wydział Utrzymania Usług i Infrastruktury 2-Poznań
ul. Głogowska 19
60-702 Poznań
tel. 61 886 86 30; fax. 61 886 86 31

Zgłoszenie powinno zawierać m.in.:

- informacje o wykonawcy robót
- certyfikat jakości z serii ISO 9000 lub inny równoważny dokument wydany przez podmiot uprawniony do kontroli jakości w zakresie robót budowlanych;
- uprawnienia kierownika budowy oraz aktualny wpis do Izby Inżynierów,
- harmonogram robót,
- jeden komplet dokumentacji projektowej (wraz z kopią zatwierdzenia projektu przez Orange Polska S.A. oraz kopią pozwolenia na budowę),
- inne dokumenty określone na etapie projektowania.

Oplaty za świadczony nadzór nalicza się od chwili przybycia na plac budowy przedstawiciela Orange Polska S.A. zgodnie z przekazanym zawiadomieniem Inwestora do chwili zakończenia robót wymagających nadzoru. Oplaty naliczane są za cały okres pobytu przedstawiciela Orange Polska S.A. W przypadku nieuzasadnionego zawiadomienia przez Inwestora o rozpoczęciu prac Orange Polska S.A. zastrzega sobie prawo do naliczenia opłat za dojazd przedstawiciela Orange Polska S.A. Potwierdzenie sprawowania nadzoru jest Protokół Nadzoru. Przedmiotowy dokument podpisują przedstawiciele Orange Polska S.A i Inwestora. W przypadku odmowy podpisania przez przedstawiciela Inwestora Protokołu Nadzoru Orange Polska S.A. zastrzega sobie prawo jednostronnego podpisania Protokołu Nadzoru. Przedstawiciel Orange Polska S.A. wskazuje w Protokole Nadzoru przyczynę odmowy podpisania dokumentu przez przedstawiciela Inwestora. Protokół Nadzoru jest podstawą naliczenia opłat za sprawowanie odpłatnego nadzoru.;

16. Zakończone prace związane z przebudową infrastruktury Orange Polska S.A. należy zgłosić do odbioru zgodnie z ustawą Prawo Budowlane z dnia 07.07.1994r. art. 3 pkt 14, co najmniej 14 dni przed planowanym odbiorem;
17. Niniejsze warunki techniczne ważne są przez okres 12 miesięcy od dnia ich wydania.

Z poważaniem

Dariusz Pliskorz
Kierownik
Dział Ewidencji i Zarządzania
Danymi o Infrastrukturze Poznań



EXATEL

people behind technology

Warszawa, dnia 03 kwietnia 2014 r.

EX/DUI/ 2126 /14/JO

Pani
Marta Kaczan-Melcer
ATAR
ul. Jodłowa 3
62-090 Rokietnica

**Dotyczy: opracowania projektu rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 188 Człuchów – Piła
wraz z budową nowego mostu nad rzeką Głomią w m. Skórka.**

W nawiązaniu do pisma znak: L.dz.22/2014 z 14 marca 2014 r. ,Exatel SA informuje, że na obszarze przedstawionym na nadesłanych mapach nie posiadamy swojej infrastruktury podziemnej.

Wszelkie zapytania w powyższych sprawach prosimy kierować do naszego pracownika Janusza Osowskiego tel. 22 340 68 26 lub 601 989 240, e-mail: janusz.osowski@exatel.pl

Z poważaniem,

BIŁOŚCIE SPECJALISTY
działu Urządzania Infrastruktury

Janusz Osowski

EXATEL S.A.

ul. Perkuna 47, tel.: +48 22 340 60 50 infolinia: 22 340 00 00

04-164 Warszawa fax: +48 22 340 60 22 e-mail: info@exatel.pl

Spółka wpisana do rejestru przedsiębiorców w Sądzie Rejonowym dla m. st. Warszawy

XIII Wydział Gospodarczy, KRS 0000044577

Kapitał zakładowy: 576 854 559 PLN, kapitał opłacony w całości, NIP: 527-010-45-68





CHWILE, KTÓRE ŁĄCZA.

T-MOBILE POLSKA S.A.
ul. Marynarska 12, 02-674 Warszawa

Atar Marta Kaczan-Melcer
Ul. Jodłowa 3
62-090 Rokietnica

DATA 08 maja 2014r.

**Dotyczy: opracowania projektu rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 188
Człuchów-Piła wraz z budową nowego mostu nad rzeką Głomią w m. Skórka**

Szanowni Państwo,

W nawiązaniu do Państwa pisma informuję, że na wskazanym obszarze T-Mobile Polska S.A. nie posiada własnej podziemnej infrastruktury telekomunikacyjnej.

Korespondencję proszę kierować na adres:
T-Mobile Polska S.A.
Ul. Stanisława Nowaka 9
62-052 Komorniki

Z poważaniem

Maciej Urbanik

Specjalista ds. Inwestycji
Budowy Światłowódów

T-MOBILE POLSKA S.A. z siedzibą w Warszawie
Adres: ul. Marynarska 12, 02-674 Warszawa
Telefon: +48 22 4136000 | E-mail: boa@t-mobile.pl | Internet: www.t-mobile.pl
Spółka zarejestrowana w Sądzie Rejonowym dla m.st. Warszawy w Warszawie, XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego
KRS 0000391193 | NIP 526-10-40-567 | Regon 011417295 | Kapitał zakładowy 471 mln złotych, kapitał wpłacony w całości.
Konto bankowe: BRE Bank S.A. OR/Warszawa, nr 74 1140 1010 0000 3369 1400 1001



ASTA-NET Asta-Group Sp. z o.o. S.K.A.
ul. Drygasa 29
64-920 Piła

Piła 05-03-2013

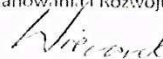

ASTA-NET ASTA GROUP Sp. z o.o. S.K.A.
64-920 Piła, ul. Drygasa 29
NIP: 764-03-01-639, REGON: 570010801

ATAR Marta Kaczan-Melcer
ul. Jodłowa 3
62-090 Rokietnica

Dotyczy: Przebudowy drogi wojewódzkiej nr 188 w m. Skórka

W odpowiedzi na Państwa pismo informujemy, że nie wnosimy zastrzeżeń do planowanej przebudowy odcinka drogi oraz budowy nowego mostu ponieważ nie ma kolizji z naszą siecią.

Dyrektor
ds. Planowania i Rozwoju Sieci


Adam Wieczorek

netia.pl t +48 22 352 20 00 Netia SA, Netia Tower, ul. Taśmowa 7A
f +48 22 330 23 23 02-677 Warszawa

N E T I A



Netia SA
02-822 Warszawa, ul. Poleczki 13

Adres do korespondencji:
Netia SA
Dział Utrzymania Usług
62-020 Swarzędz, ul. Cieszkowskiego 18

„ATAR”
Marta Kaczan-Melcer
ul. Jodłowa 3
62-090 Rokietnica

Nasz znak: E/W/14/3233/JP
Wasz znak: L.Dz. 14/2014 pismo z dnia 20.02.2014

14.03.2014r.

UZGODNIENIE BRANŻOWE

Dotyczy: Opracowanie projektu rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 188 Człuchów – Piła wraz z budową nowego mostu nad rzeką Głomią w m. Skórka.

W odpowiedzi na pismo L.Dz. 14/2014 z dnia 20.02.2014 otrzymanego w dniu 11.03.2014Pr. Firma ABIS w imieniu Działu Utrzymania Usług Netia SA uzgadnia projekt rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 188 Człuchów – Piła wraz z budową nowego mostu nad rzeką Głomią w m. Skórka **bez uwag**.

Uzgodnienie ważne przez jeden rok.

Z poważaniem:

Janusz Pesla
Pełnomocnik Netia S.A.
ds. uzgodnień branżowych

Załączniki:
Mapa sytuacyjna z projektem

Strona 1 z 1

Netia SA, ul. Poleczki 13, 02-822 Warszawa • NIP 526-02-05-575 • REGON 011566374 • Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie,
XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego KRS 0000041649 • Kapitał zakładowy: 391.042.968 PLN. Kapitał opłacony w całości.



Polska Spółka Gazownictwa sp. z o.o.
Oddział w Poznaniu
ul. Grobla 15, 61-859 Poznań
tel. 61 854 51 00, fax 61 852 39 23

Rejon Dystrybucji Gazu Piła
ul. Poznańska 20, 64-920 Piła
tel. (67) 212 46 42
fax (67) 212 61 16
email: rdg.pila@poznan.psgaz.pl


ATAR Marta Kaczan-Melcer
ul. Jodłowa 3
62-090 Rokietnica

Wasz znak: 13/2014
Nasz znak: TRG 111-500/6/2014

Piła, 05.03.2014 r.

Dotyczy: **projektu rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 188 Człuchów – Piła
wraz z budową nowego mostu nad rzeką Głomią w m. Skórka**

W nawiązaniu do Waszego pisma 13/2014 z dn. 20.02.2014 r w sprawie jw.
Informujemy, że rejonie projektowanej rozbudowy drogi wraz z budową nowego mostu
w m. Skórka w gm. Krajenka, PSG sp. z o.o. Oddział w Poznaniu **nie eksploatuje sieci
gazowej.**

KIEROWNIK
Rejon Dystrybucji Gazu Piła

Henryk Grabowski

**KOMUNALNY ZAKŁAD
UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ**
77-430 KRAJENKA, ul. Wł. Jagiełły 26a
Tel. 067/ 2638583, 2638585
NIP 767-169-65-35, Ident. 301991644

Krajanka 12.03.2014 r.

KZUP- 4210- 15/2014

ATAR Marta Kaczan-Melcer

ul. Jodłowa 3

62-090 Rokietnica

Dot.: Opracowanie projektu rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 188 Człuchów-Piła wraz z budową nowego mostu nad rzeką Głomią w m. Skórka

Komunalny Zakład Użyteczności Publicznej w Krajence w odpowiedzi na pismo nr L.Dz. 12/2014 z dnia 20.02.2014 r. informuje, że w granicach opracowania projektu pn.: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 188 Człuchów-Piła wraz z budową nowego mostu nad rzeką Głomią w m. Skórka” znajduje się kanalizacja sanitarna podciśnieniowa. Lokalizacja sieci została wskazana na załączonym planie sytuacyjnym.

W związku z powyższym prosimy o zachowanie szczególnej ostrożności przy wykonywaniu robót ziemnych.

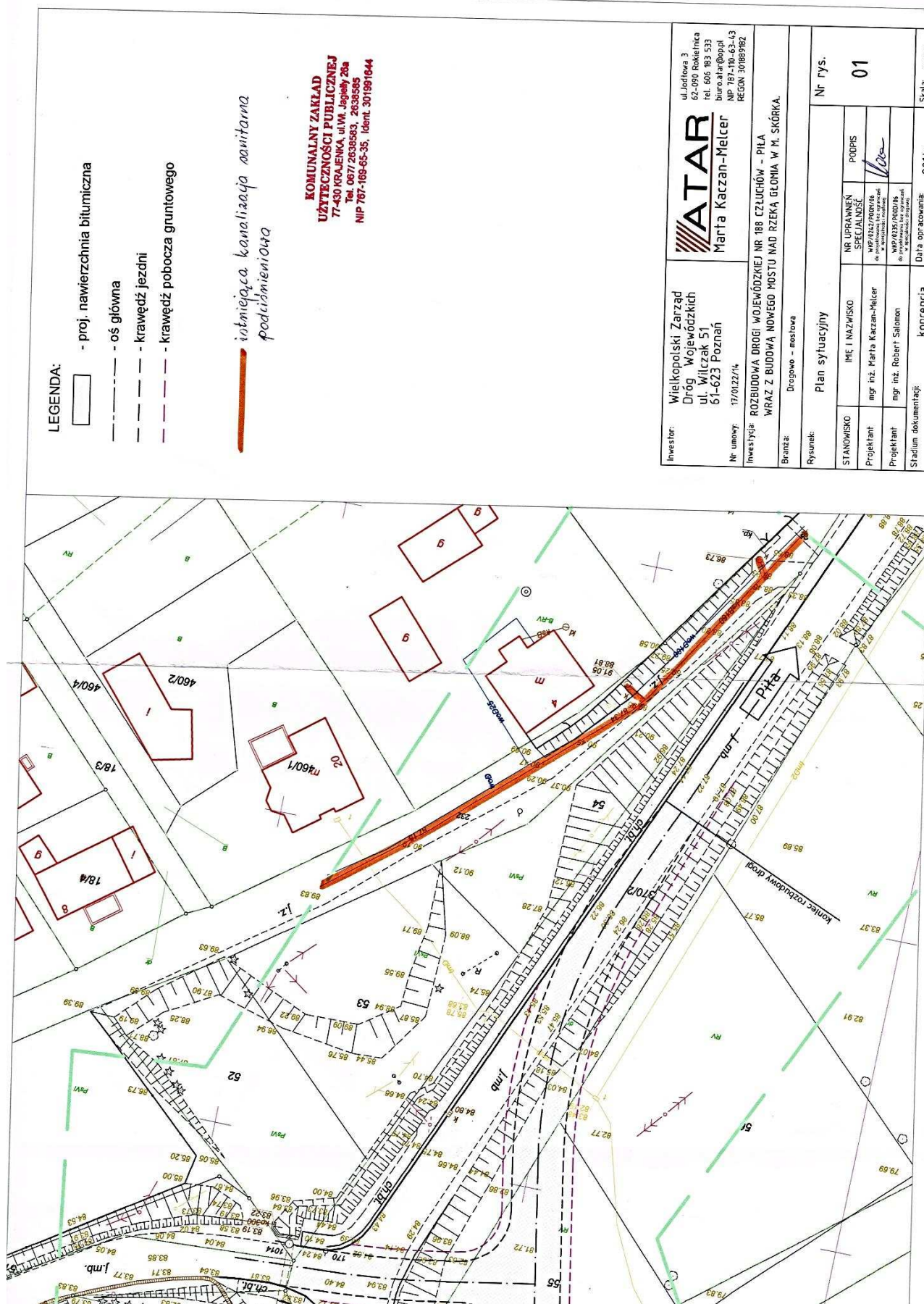
Z poważaniem

DYREKTOR

Stanisław Zamorski
Stanisław Zamorski

Do wiadomości:

1. Adresat
2. a/a



Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 188 Człuchów – Piła
wraz z budową nowego mostu nad rzeką Głomią w miejscowości Skórka.
Branża mostowa.

11. Część rysunkowa

1. Plan orientacyjny.
2. Plan sytuacyjny – stan istniejący.
3. Widok ogólny istniejącego mostu na rzece Głomia.
4. Zakres rozbiórki istniejącego mostu.
5. Plan sytuacyjny – stan projektowany.
6. Widok ogólny projektowanego mostu.
7. Schemat tyczenia fundamentów.
8. Rysunek budowlany podpór.
9. Rysunek budowlany ścian czołowych mostu.
10. Konstrukcja stalowa mostu.
11. Konstrukcja ław fundamentowych.
12. Konstrukcja ścian czołowych.
- 13.1. Konstrukcja skrzydła nr 1 i 4.
- 13.2. Konstrukcja skrzydła nr 2.
- 13.3. Konstrukcja skrzydła nr 3.
14. Konstrukcja nasypu za podporami.
15. Konstrukcja opornika u podnóża skarp.
16. Schemat barier ochronnych.
17. Konstrukcja fundamentów barier ochronnych.
18. Konstrukcja schodów skarpowych.
19. Profil podłużny rzeki Głomii.
20. Przekroje poprzeczne rzeki.
21. Ściana oporowa w km 0+016,35 – 0+043,71 drogi.