

STRONA TYTUŁOWA

SPIS TREŚCI

STRONA TYTUŁOWA	1
PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU	5
1. CZĘŚĆ ADMINISTRACYJNA	5
1.1. Zespół projektowy.....	5
1.2. Kopie uprawnień projektowych i zaświadczeń z Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa	6
2. CZĘŚĆ OGÓLNA	9
2.1. Przedmiot opracowania	9
2.2. Zleceniodawca.....	9
2.3. Jednostka projektowa	9
2.4. Cel opracowania.....	9
2.5. Podstawa opracowania	10
2.6. Wykaz podstawowych aktów prawnych i norm.....	10
2.7. Podstawowy zakres inwestycji.....	11
2.8. Projektowane parametry techniczne.....	12
2.9. Opis zagospodarowania terenu w otoczeniu inwestycji.....	13
2.10. Opis zagospodarowania pasa drogowego w stanie istniejącym.....	13
2.11. Zestawienie powierzchni zagospodarowanego pasa drogowego.....	13
2.12. Analiza powiązania dróg z innymi drogami publicznymi	13
2.13. Wpływ inwestycji na środowisko.....	14
2.14. Ochrona konserwatorska.....	14
2.15. Wpływ eksploatacji górniczej.....	15
2.16. Zieleń istniejąca	15
3. BRANŻE TOWARZYSZĄCE	19
3.1. Istniejące uzbrojenie terenu.....	19
3.2. Odprowadzenie wód opadowych.....	19
3.3. Usunięcie kolizji z istniejącym uzbrojeniem terenu	20
4. ZAŁĄCZNIKI GRAFICZNE.....	21
4.1. Rys. 1 Plan orientacyjny skala 1:5000 1:100000	21
4.2. Rys. 2.1-2.4 Plan sytuacyjny skala 1 : 500	21

PROJEKT ARCHITEKTONICZNO – BUDOWLANY	23
5. CZĘŚĆ TECHNICZNA – BRANŻA DROGOWA	23
5.1. Opis trasy w planie	23
5.2. Opis trasy w przekroju podłużnym.....	23
5.3. Opis trasy w przekroju poprzecznym.....	24
5.4. Nawierzchnia jezdni.....	24
5.5. Nawierzchnia chodnika.....	25
5.6. Nawierzchnia ścieżki rowerowej.....	26
5.7. Zatoka autobusowa	26
5.8. Zjazdy.....	26
5.9. Pasy postojowe	28
5.10. Zieleń.....	28
5.11. Ściek dwurzędowy z kostki betonowej.....	28
5.12. Mur oporowy.....	28
5.13. Krawężniki i obrzeża.....	29
5.14. Elementy organizacji ruchu i BRD	29
5.15. Rozbiórka elementów dróg.....	30
6. ZAŁĄCZNIKI GRAFICZNE.....	31
6.1. Rys. 3.1 – 3.4 Przekroje normalne skala 1 : 10,20,50,	31
6.2. Rys. 4 Przekroje podłużne skala 1 : 50/500	31
7. UZGODNIENIA.....	32
7.1. Wykaz opinii, decyzji, uzgodnień	32
7.1.1. ADM Szamotuły Sp. z o.o., pismo znak JP/EUROSTRADA/2016 z dnia 03.11.2016 r., zgoda na zajęcie działek,	32
7.1.2. Agri Plus Sp. z o.o., pismo z dnia 03.11.2016 r., zgoda na zajęcie działek,	32
7.1.3. Wojewódzki Konserwator Zabytków, pismo znak Po.WN.5183.9629.2.2016 z dnia 28.11.2016 r., tereny historycznego układu komunikacyjnego,.....	32
7.2. Kopie opinii, decyzji, uzgodnień	33

PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

1. CZĘŚĆ ADMINISTRACYJNA

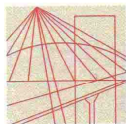
1.1. Zespół projektowy

Projektant (branża drogowa): *mgr inż. Rufin JARKA*

Opracował (branża drogowa): *mgr inż. Rufin JARKA*

Czarnków, grudzień 2016

1.2. Kopie uprawnień projektowych i zaświadczeń z Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa



WIELKOPOLSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

sygn. akt WOIB-OKK-DP-0054-199/2012

Poznań, dnia 20 grudnia 2012 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz.U. z 2001 r. Nr 5 poz. 42, z późn. zm.) i art. 12 ust. 1 pkt 1, art. 12 ust. 3 i 4, art. 13 ust. 1 pkt 1, oraz ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 243 poz. 1623 z późn. zm.) oraz § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. Nr 83 poz. 578 z późn. zm.)

decyzją Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej WOIB
otrzymuje

Pan

Rufin Antoni Jarka

magister inżynier

kierunek: Budownictwo

urodzony dnia 07 stycznia 1983 r. w Czarnkowie

UPRAWNIENIA BUDOWLANE nr ewidencyjny WKP/0294/POOD/12

do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej

UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 K.p.a. odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

Pouczenie

1. Podstawą do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis do centralnego rejestru Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego.
2. Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Poznaniu w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.



Przewodniczący
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej WOIB

dr inż. Daniel Pawlicki

Na podstawie art.12 ust.1 pkt 1 i 5 ustawy Prawo budowlane Pan Rufin Antoni Jarka jest upoważniony w specjalności drogowej do:

- projektowania, sprawdzania projektów budowlanych w specjalności objętej niniejszymi uprawnieniami i sprawowania nadzoru autorskiego,
- sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych

bez ograniczeń.

Zgodnie z § 18 ust.1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, niniejsze uprawnienia budowlane uprawniają do projektowania obiektu budowlanego, takiego jak:

- droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów,
- droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust.

Na podstawie § 15 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, uprawnienia do projektowania stanowią podstawę do sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu w zakresie w/w specjalności.

Skład orzekający
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Przewodniczący – dr inż. Daniel Pawlicki:

Członek Komisji – dr inż. Andrzej Barczyński:

Członek Komisji – mgr inż. Szczepan Mikurenda:

Otrzymują:

1. Pan Rufin Antoni Jarka
64-700 Czarnków, ul. Sikorskiego 38/5
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
- 4.a/a



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

WKP-SSW-U6P-2N3 *

Pan Rufin Antoni Jarka o numerze ewidencyjnym WKP/BD/0068/13
adres zamieszkania ul. Sikorskiego 38/5, 64-700 Czarnków
jest członkiem Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2017-03-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2016-03-14 roku przez:

Włodzimierz Draber, Przewodniczący Okręgowej Rady Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piiib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.



2. CZĘŚĆ OGÓLNA

2.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt techniczny dla tematu: **„Remont drogi wojewódzkiej nr 184 w m. Szamotuły – ul. Dworcowa i B. Chrobrego”**. Planowana inwestycja drogowa zlokalizowana jest w całości na terenie Województwa Wielkopolskiego, w Powiecie Szamotulskim, na obszarze Gminy Szamotuły.

2.2. Zleceniodawca



Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu
ul. Wilczak 51
61 – 623 Poznań

2.3. Jednostka projektowa



Biuro Inżynierii Lądowej „EUROSTRADA” Rufin Jarka
ul. Przemysłowa 5/19
64-700 Czarneków

2.4. Cel opracowania

Celem niniejszego opracowania jest wykonanie projektu technicznego określającego technologię oraz zakres remontu drogi wojewódzkiej nr 184 w m. Szamotuły od km: 23+675,00 do km: 25+596,00 oraz uzyskanie niezbędnych opinii, uzgodnień oraz zgłoszenia niniejszego przedsięwzięcia.

2.5. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania dokumentacji projektowej dla tematu: **„Remont drogi wojewódzkiej nr 184 w m. Szamotuły – ul. Dworcowa i B. Chrobrego”** jest umowa zawarta pomiędzy Wielkopolskim Zarządem Dróg Wojewódzkich a Biurem Inżynierii Lądowej EUROSTRADA Rufin Jarka.

Materiały, na których oparto się podczas prac projektowych to:

- aktualne mapy sytuacyjno – wysokościowe do celów projektowych w skali 1:500,
- ogólna inwentaryzacja elementów znajdujących się na terenie planowanej inwestycji,
- obowiązujące przepisy prawne i techniczne,
- spotkania i uzgodnienia robocze pomiędzy Zamawiającym a Jednostką Projektową.

2.6. Wykaz podstawowych aktów prawnych i norm

Poniższy spis zawiera podstawowe akty prawne i normy zastosowane lub cytowane w dokumentacji:

- Rozporządzenie 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 z 1999 r., poz. 430 z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63 z 2000 r., poz. 735 z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno – użytkowego (Dz. U. z dnia 16 września 2004 r., poz. 2072 z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 3 listopada 1998 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z dnia 20 listopada 1998 r., poz. 906 z późniejszymi zmianami),

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2016 r., t.j. poz. 290 z późniejszymi zmianami),
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 62, poz. 627 z późniejszymi zmianami),
- Komentarz do warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Część I – Wprowadzenie. Część II – Zagadnienia techniczne. „Transprojekt – Warszawa” 2000 i 2002 r.,
- Katalog powtarzalnych elementów drogowych część I i II, Centralne Biuro Projektowo Badawcze Dróg i Mostów „Transprojekt – Warszawa”, Warszawa 1979 r.,
- Katalog wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Warszawa 2001 r.,
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych, Instytut Badawczy Dróg i Mostów. Warszawa 1997 r.,
- Norma PN-S-02205:1998 „Drogi samochodowe – Roboty ziemne – Wymagania i badania”,
- Norma PN-S-96025:2000 „Drogi samochodowe i lotniskowe – Nawierzchnie asfaltowe – Wymagania”.
- Katalog Detali Mostowych GDDKiA,
- Katalog drogowych barier ochronnych (wg producenta barier),
- Wytyczne stosowania drogowych barier ochronnych,
- Pozostałe normy zgodne z SST.

2.7. Podstawowy zakres inwestycji

Opracowanie dokumentacji projektowej pod nazwą: „**Remont drogi wojewódzkiej nr 184 w m. Szamotuły – ul. Dworcowa i B. Chrobrego**” obejmuje swoim zakresem następujące prace:

- rozbiórkę istniejących krawędzi jezdni wraz z podbudowami,
- rozbiórkę istniejących nawierzchni utwardzonych chodników i zjazdów wraz z podbudowami,
- rozbiórkę studni wpustowych kanalizacji deszczowej wraz z przykanaliami,
- wycinkę drzew wraz z karczowaniem pni,
- rozbiórkę elementów ulic (krawężniki, oporniki i obrzeża),
- rozbiórkę nawierzchni zatoki autobusowej wraz z podbudową,
- rozbiórkę ścieku korytkowego oraz z kostki granitowej,

- wykonanie frezowania profilującego istniejącej nawierzchni jezdni,
- wykonanie odtworzenia krawędzi jezdni wraz z podbudowami,
- wykonanie warstwy wiążącej i ścieralnej na istniejącej nawierzchni jezdni,
- wykonanie elementów ulic (krawężniki, oporniki i obrzeża),
- wykonanie nawierzchni chodników, ścieżek rowerowych, zjazdów, zatoki autobusowej i pasa postojowego z brukowej kostki betonowej wraz z podbudowami,
- wykonanie elementów odwodnienia (studnie wpustowe i rewizyjne, przykanaliki i kolektory),
- wykonanie muru oporowego,
- wprowadzenie zmian w oznakowaniu i organizacji ruchu.

2.8. Projektowane parametry techniczne

Projektowana inwestycja została zaprojektowana z wykorzystaniem następujących parametrów technicznych:

- kategoria administracyjna: droga wojewódzka,
- klasa techniczna drogi: G – główna ,
- kategoria ruchu: KR 4,
- prędkość projektowa: 50 km/h,
- prędkość miarodajna: 60 km/h,
- przekrój poprzeczny 1x2, 1x3, 1x4,
- typ przekroju: uliczny,
- szerokość pasa ruchu: 3,50 – 4,30m,
- szerokość chodnika: 1,50 – 2,00 m,
- szerokość ścieżki rowerowej: 2,00 - 2,50 m,
- szerokość zatoki autobusowej: 3,00 m,
- szerokość pasów postojowych: 2,50 m,
- odwodnienie: istniejąca sieć kanalizacji deszczowej,

2.9. Opis zagospodarowania terenu w otoczeniu inwestycji

Remontowane ulice Dworcowa i B. Chrobrego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 184 w m. Szamotuły zlokalizowany jest w Powiecie Szamotuły, Gmina Szamotuły. W bezpośrednim sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji zlokalizowane są tereny zabudowane oraz przemysłowe. Znaczącą część zabudowy stanowią budynki mieszkalne jednorodzinne.

2.10. Opis zagospodarowania pasa drogowego w stanie istniejącym

W istniejącym stanie droga wojewódzka posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o szerokości ok. 7,00 – 14,00m, na której obowiązuje ruch dwukierunkowy. Jezdnia jest ograniczona krawężnikami. W stanie istniejącym nie ma wydzielonych ścieżek rowerowych natomiast można wyodrębnić zatokę autobusową oraz chodniki. W celu zapewnienia powiązania przyległych terenów z drogą publiczną występują zjazdy publiczne i indywidualne.

2.11. Zestawienie powierzchni zagospodarowanego pasa drogowego

- powierzchnia jezdni: 21646 m²
- powierzchnia chodników: 6700 m²
- powierzchnia ścieżki rowerowej: 4380 m²
- powierzchnia zatoki autobusowej: 126 m²
- powierzchnia zjazdów z kostki: 2175 m²
- powierzchnia pasów postojowych: 115 m²
- powierzchnia humusowania: 1350 m²

2.12. Analiza powiązania dróg z innymi drogami publicznymi

Układ połączeń dw 184 z innymi drogami publicznymi nie zostanie w żaden sposób zmieniony, za wyjątkiem drogi łączącej dw 184 z dw 187, gdzie zakłada się korektę skrzyżowania. Droga ta w skali makro stanowi połączenie miejscowości Szamotuły oraz Poznania. Dodatkowo dw184 łączy się z innymi drogami gminnymi, a mianowicie:

- ul. 3 Maja – 258143P – km: 23+756,85
- ul. Dworcowa – 258100P – km: 23+824,00
- łącznik dróg wojewódzkich – km: 23+949,10
- ul. Składowa – 258187P – km: 24+086,15

- ul. Świdlińska – 258203P – km: 24+546,90
- ul. Rzeczna – 258182P – km: 24+756,50
- ul. Zacisze – 258224P – km: 24+984,05
- ul. Przemysłowa – 258173P – km: 25+293,75
- ul. Łokietka – 258140P – km: 25+303,60
- ul. Batorego – 258083P – km: 25+534,95

2.13. Wpływ inwestycji na środowisko

Remont drogi wojewódzkiej nr 184 w m. Szamotuły - ul. Dworcowa i B. Chrobrego polegająca na wykonaniu nowej nawierzchni jezdni, chodników, zjazdów i zatoki autobusowej. Dodatkowo zakłada się wykonanie nowych ścieżek rowerowych oraz pasów postojowych.

Droga objęta niniejszym projektem nie znajduje się na obszarach chronionych ani cennych przyrodniczo.

Po zrealizowaniu inwestycji wpływ drogi na środowisko przyrodnicze, zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie, w stosunku do istniejącej sytuacji, poprawi się pod względem:

- emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych,
- emisji hałasu i wibracji.

Nastąpi zmniejszenie emisji szkodliwych czynników. W wyniku wykonania nowej nawierzchni bitumicznej zmniejszy się hałas powstający z toczenia się kół po nawierzchni. Ponadto nowa gładka nawierzchnia upłynni ruch w wyniku czego emitowanych będzie mniej zanieczyszczeń przez pojazdy.

W trakcie wykonywania robót, w miarę możliwości należy stosować środki umożliwiające ograniczenia uciążliwości dla mieszkańców sąsiednich nieruchomości, a prace powodujące emisję hałasu należy prowadzić w porze dziennej.

2.14. Ochrona konserwatorska

Działki nr: 3116/1, 3116/2, 3574/5, 3564/23, 3126, 3530, 3564/13, 3564/14, 3564/26, 3164/15, 3563, 3565, 3559/3, 3562/1, na których zlokalizowana jest inwestycja znajdują się na terenie historycznego układu urbanistycznego Szamotuł, wpisanego do rejestru zabytków pod nr rej. 486/Wlkp./A na podstawie decyzji z dnia

28.06.2007r. W związku z tym na etapie realizacji inwestycji Inwestor powinien wyznaczyć uprawnionego archeologa lub jednostkę archeologiczną, złożyć do Wielkopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków wnioski o pozwolenie na wykonywanie prac archeologicznych podczas w/w inwestycji.

2.15. Wpływ eksploatacji górniczej

Nie dotyczy – teren znajduje się poza obszarem eksploatacji górniczej.

2.16. Zieleń istniejąca

W związku z realizacją inwestycji zakłada się wycinkę 79 drzew. Przewidziano wykonanie nasadzeń rekompensacyjnych w stosunku 1:1 do drzew wyciętych. Wycinkę drzew należy wykonać poza okresem lęgowym lub pod nadzorem ornitologicznym. Lokalizacje drzew do wycinki zaznaczono na *rys. 2.1-2.4 "Plan sytuacyjny"*.

Podczas wykonywania robót ziemnych i rozbiórkowych, drzewa będą narażone m.in. na mechaniczne uszkodzenia. Prace ziemne powodują najpoważniejsze uszkodzenia systemów korzeniowych. Podczas wykonywania robót budowlanych należy zastosować określone zasady zabezpieczające drzewa (zgodnie z ustawą o ochronie przyrody z dnia 16.04.2004 r., art. 82, ust. 1):

- wykonywania wykopów bliżej niż 2 m od pnia ze szczególną ostrożnością nie powodując uszkodzeń bryły korzeniowej,
- prace w obrębie korzeni wykonywać w miarę możliwości sposobem ręcznym,
- odsłonięte korzenie drzew, w celu zabezpieczenia przed nadmiernym wysuszeniem (lato) lub przemarznięciem (zima) osłaniać materiałami ze słomy, tkanin workowatych lub torfem, przy wykonywaniu prac podczas upałów – maksymalnie skrócić okres narażenia korzeni na przesuszenie (pkt. 1, schemat 1),
- zadbać o to, aby bezpośrednio pod koronami drzew nie były składowane materiały budowlane ani ziemia z wykopów, gdyż uniemożliwia to wymianę gazową między powietrzem i glebą, co w konsekwencji może doprowadzić do zamierania gnicia korzeni, ponadto wody opadowe mogą wypłukiwać z materiałów budowlanych (cement, wapno) zanieczyszczenia szkodliwe dla roślinności (pkt. 4, schemat 1),
- zakaz zmiany poziomu gruntu do odległości rzutu korony + 1 m, w przypadku konieczności zmiany poziomu należy wykonać systemy napowietrzające glebę (pkt.2, schemat 1),

- zakaz postoju i poruszania się ciężkim sprzętem budowlanym (pkt. 6, schemat 1),
- zakaz odcinania korzeni szkieletowych,
- zabezpieczenie pni (pkt. 3, schemat 1),
 - ogrodzenia – przy drzewach dojrzałych teren ogrodzony obejmuje powierzchnię równą rzutowi koron, przy drzewach wąskich powierzchnia ogrodzona obejmuje obszar średnicy równej 2-krotnej średnicy koron drzew,
 - osłony przypniowe (odeskowania, osłony z maty słomianej bądź juty):
 - osłona z desek wokół całego pnia,
 - wysokość nie mniejsza niż 150 cm,
 - dolna część desek powinna opierać się na podłożu,
 - oszalowanie należy opasać drutem bądź taśmą co 40 – 69 cm (min. 3 razy),
 - deski powinny ściśle przylegać do pnia,
 - zamiast desek dopuszczalne jest zastosowanie mat słomianych, folii pęcherzykowych, juty,

zabezpieczenie koron drzew – podwiązanie gałęzi narażonych na uszkodzenia, wykonanie cięć redukujących rozmiary koron drzew (cięcia powinny być wykonane zgodnie z normami obowiązującymi w chirurgii drzew).

Schemat – ochrona zieleni na terenach inwestycyjnych

1. Wykopy

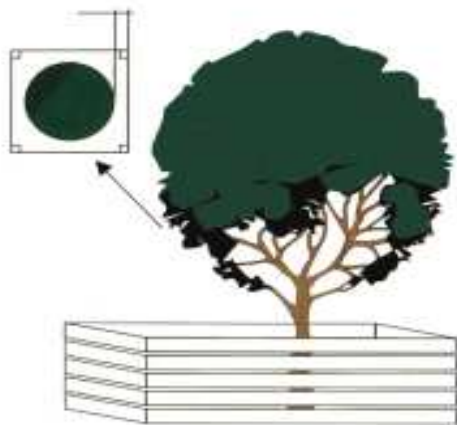


2. Nasypy



3. Zabezpieczenie pni

a) ogrodzenia



b) osłony przypniowe (odeskowania, osłony z maty słomianej lub juty)



4. Składowanie materiałów



5. Drogi



3. BRANŻE TOWARZYSZĄCE

3.1. Istniejące uzbrojenie terenu

W obrębie planowanej inwestycji polegającej na remoncie drogi wojewódzkiej nr 184 w miejscowości Szamotuły znajdują się następujące sieci uzbrojenia technicznego terenu:

- sieć teletechniczna,
- sieć wodociągowa,
- sieć kanalizacji deszczowej,
- sieć kanalizacji sanitarnej,
- sieć gazowa,
- sieć energetyczna,

Trasy tych urządzeń zostały zinwentaryzowane geodezyjnie w trakcie aktualizacji map syt. - wys. w skali 1 : 500. Niezależnie od tego przed przystąpieniem do robót przewiduje się wykonanie próbnych przekopów ręcznych w celu wyznaczenia przebiegu istniejących urządzeń podziemnych.

Prace te należy prowadzić pod nadzorem przedstawicieli instytucji eksploatujących te urządzenia.

3.2. Odprowadzenie wód opadowych

Odprowadzenie wód opadowych realizowane będzie powierzchniowo poprzez odpowiednie pochylenie poprzeczne i podłużne zapewniające sprawne odprowadzenie wody poprzez ścieki przykrawężnikowe i wpusty uliczne do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej. Niniejsze opracowanie zakłada wykonanie nowych studni wpustowych betonowych $\varnothing 500$ wraz z przykanalikami $\varnothing 200$. Dodatkowo w miejscach gdzie nie ma kanalizacji deszczowej zaprojektowano kolektor z rur $\varnothing 300$ podłączony do istniejącej sieci. W celu połączenia projektowanych przykanalików i kolektora do istniejącej sieci zaprojektowano wykonanie studni rewizyjnych $\varnothing 600$ z PEHD oraz $\varnothing 1000$ i $\varnothing 2000$ betonowych. Studnie wpustowe przy krawężniku wyniesionym należy wykonać jako krawężnikowo – jezdniowe, natomiast przy krawężnikach najazdowych i opornikach należy wykonać wpusty jezdniowe.

3.3. Usunięcie kolizji z istniejącym uzbrojeniem terenu

Remont drogi wojewódzkiej powoduje kolizję z oświetleniem ulicznym, słupami sieci energetycznej oraz hydrantami. Projekty usunięcia w/w kolizji zawarte są w odrębnych opracowaniach.

W miejscach gdzie lokalizacja elementów odwodnienia jest bezpośrednio przy istniejącym uzbrojeniu technicznym roboty ziemne należy wykonać ręcznie, bezpośrednio przed wykonywaniem robót należy zlokalizować dokładne położenie kabli. W przypadku kolizji kabli teletechnicznych lub elektroenergetycznych z ustawianymi studniami wpustowymi należy kable przesunąć trasowo na odległość umożliwiającą lokalizację studni w wyznaczonym miejscu. Dodatkowo taką sieć na tym odcinku należy zabezpieczyć rurą osłonową.

4. ZAŁĄCZNIKI GRAFICZNE

- | | | | |
|------|--------------------|-------------------|---------------|
| 4.1. | Rys. 1
1:100000 | Plan orientacyjny | skala 1:5000 |
| 4.2. | Rys. 2.1-2.4 | Plan sytuacyjny | skala 1 : 500 |

PROJEKT ARCHITEKTONICZNO – BUDOWLANY

5. CZĘŚĆ TECHNICZNA – BRANŻA DROGOWA

5.1. Opis trasy w planie

Dokumentacja projektowa dla tematu: „**Remont drogi wojewódzkiej nr 184 w m. Szamotuły – ul. Dworcowa i B. Chrobrego**” obejmuje swoim zakresem remont nawierzchni jezdni, chodników, zjazdów i zatoki autobusowej oraz wykonanie ścieżek rowerowych i pasów postojowych. Do dodatkowo zakłada się wykonanie nowych studni wpustowych kanalizacji deszczowej z przykanalikami. Długość odcinka objętego opracowaniem wynosi 1921m.

Oś dw184 składa się z 6 odcinków prostych, oraz 5 łuków kołowych o promieniach $R=20, 45, 120$ i $400m$. Ze względu na przyjętą technologię remontu jezdni na łukach zastosowano odtworzenie istniejącego pochylenia poprzecznego.

Osie tras odtworzono w taki sposób aby:

- unikać zmiany geometrii drogi,
- unikać dodatkowego zajęcia terenu,
- zapewnić dostęp do wszystkich przyległych posesji,

Geometrię trasy w planie oraz rozwiązania sytuacyjne przedstawiono na Rys 2.1 – 2.4 „*Plan sytuacyjny*”.

5.2. Opis trasy w przekroju podłużnym

Niweletę odtworzono zachowując charakterystykę istniejącego ukształtowania terenu, oraz nieznaczne podniesienie ze względu na przyjętą technologię remontu, przy założeniu pochyłości podłużnych gwarantujących prawidłowe i sprawne odprowadzenie wód opadowych do ścieku. Dalej poprzez studnie wpustowe do sieci kanalizacji deszczowej. Projektowana niweleta zapewnia również prawidłowe powiązanie projektowanej nawierzchni z przyległym terenem oraz odpowiednią obsługę przyległych nieruchomości.

Niwelety tras przedstawiono na rys. 4 „*Przekrój podłużny*”.

5.3. Opis trasy w przekroju poprzecznym

W projekcie przewidziano remont jezdni w zakresie rozbiórki i odtworzenia krawędzi, oraz wykonania nakładki bitumicznej na całej jezdni. Poszerzenia pasów ruchu do 3,50m w rejonie skrzyżowania z łącznikiem dróg wojewódzkich, oraz likwidacja pasa włączenia na odcinku od km: 25+232 do km: 25+550. Pochylenie poprzeczne jezdni jest stałe, daszkowe ze spadkiem 2% (odtworzenie istniejącego pochylenia), za wyjątkiem łuku poziomego $R=45$ od km: 23+926,24 do km: 24+014,35 gdzie pochylenie poprzeczne jest zmienne i wynosi od 2% daszkowego do 3,5% jednostronnego. W rejonie przejazdów kolejowych pochylenie poprzeczne jezdni należy dostosować do niwelety przejazdu kolejowego. Wzdłuż krawędzi jezdni bezpośrednio przy krawężniku przewidziano wykonać ściek przykrawężnikowy z betonowej kostki brukowej. Ściek ma szerokość 0,21 m.

Dokumentacja projektowa przewiduje wykonanie:

- chodników o szerokości 1,50 – 2,00m, ze spadkiem poprzecznym powierzchni 2% w kierunku ścieku przykrawężnikowego,
- ścieżek rowerowych o szerokości 2,00 – 2,50m, ze spadkiem poprzecznym w kierunku chodnika lub ścieku przykrawężnikowego,
- zatoki autobusowej o szerokości 3,00m, ze spadkiem poprzecznym powierzchni 2% w kierunku ścieku przykrawężnikowego,
- pasów postojowych o szerokości 2,50m, ze spadkiem poprzecznym powierzchni 2% w kierunku ścieku przykrawężnikowego,

Szczegółowe rozwiązania zastosowane w projekcie przedstawiono na Rys. 3.1 – 3.2 „Przekroje normalne”.

5.4. Nawierzchnia jezdni

Dla inwestycji zgodnie z SIWZ przyjęto kategorię ruchu KR 4.

Dla przedmiotowej inwestycji przewidziano wykonanie remontu nawierzchni jezdni jako nakładki bitumicznej, oraz rozbiórki i odtworzenia krawędzi jezdni. Zaprojektowano następującą konstrukcję nakładki:

- warstwa *ścieralna*: mieszanka mastyksowo - grysowa SMA 8 S 45/80-55 – gr. 4 cm,

- *warstwa wiążąca*: beton asfaltowy AC 16 W 35/50 – gr. 5 cm,
- istniejąca konstrukcja nawierzchni jezdni po frezowaniu profilującym,

W celu wykonania odtworzenia krawędzi jezdni zaprojektowano następującą konstrukcję:

- *warstwa ścieralna*: mieszanka mastyksowo - grysowa SMA 8 S 45/80-55 – gr. 4 cm,
- *warstwa wiążąca*: beton asfaltowy AC 16 W 35/50 – gr. 5 cm,
- *podbudowa zasadnicza, warstwa górna*: beton asfaltowy AC 22 P 35/50 – gr. 10 cm,
- *podbudowa zasadnicza, warstwa dolna*: kruszywo łamane mechanicznie 0/63 mm – gr. 25 cm,
- *podbudowa pomocnicza*: grunt stabilizowany cementem o $R_m=5$ MPa – gr. 15 cm.

W celu zapobiegnięcia spękanom podłużnym na połączeniu istniejącej konstrukcji jezdni z dobudowywaną zaprojektowano wykonanie geosiatki o wytrzymałości 120x200 kN na szerokość 1,00m.

5.5. Nawierzchnia chodnika

W dokumentacji projektowej przyjęto wykonanie chodników o następującej konstrukcji:

- *warstwa ścieralna*: betonowa kostka brukowa, koloru szarego - gr. 8 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 – gr. 5 cm,
- *podbudowa zasadnicza*: grunt stabilizowany cementem o $R_m=5$ MPa – gr. 10 cm.

5.6. Nawierzchnia ścieżki rowerowej

W dokumentacji projektowej przyjęto wykonanie ścieżek rowerowych o następującej konstrukcji:

- *warstwa ścieralna*: betonowa kostka brukowa, beżowa koloru czerwonego - gr. 8 cm,
- *podsyпка* cementowo-piaskowa 1:4 – gr. 5 cm,
- *podbudowa zasadnicza*: grunt stabilizowany cementem o $R_m=5\text{MPa}$ – gr. 10 cm.

5.7. Zatoka autobusowa

Dokumentacja projektowa przewiduje remont zatoki autobusowej na następującej konstrukcji:

- *warstwa ścieralna*: betonowa kostka brukowa, koloru szarego - gr. 8 cm,
- *podsyпка* cementowo-piaskowa 1:4 – gr. 5 cm,
- *podbudowa zasadnicza*: beton cementowy C8/10 – gr. 20cm,
- *podbudowa pomocnicza*:
grunt stabilizowany cementem o $R_m=5\text{MPa}$ – gr. 20cm,

5.8. Zjazdy

W projekcie przewidziano przebudowę istniejących zjazdów w celu zapewnienia komunikacji wydzielonych nieruchomości przyległych do pasa drogowego z jezdnią. Szerokości zjazdów oraz promienie wyokrąglające krawędzie lub skosy zostały przedstawione i zwymiarowane na Rys 2.1-2.4 „Plan sytuacyjny”. Zakłada się wykonanie remontu 85 zjazdów indywidualnych do posesji oraz publicznych do terenów przemysłowych. Dla zjazdów indywidualnych do posesji oraz dla zjazdów na bocznice kolejową zaprojektowano włączenie do drogi wojewódzkiej za pomocą skosów 1:1. Pozostałe włączenie zjazdów publicznych do drogi wojewódzkiej należy wykonać za pomocą wyłukowania o promieniu $R=8\text{m}$.

Dokumentacja projektowa przewiduje wykonanie nawierzchni zjazdów indywidualnych o następującej konstrukcji:

- *warstwa ścieralna*: betonowa kostka brukowa, koloru grafitowego – gr. 8 cm,
- *podsyпка* cementowo – piaskowa 1:4 – 5 cm,
- *podbudowa zasadnicza*: kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie 0/63 mm – gr. 15 cm,

Dla zjazdów publicznych z kostki przyjęto następującą konstrukcję:

- *warstwa ścieralna*: betonowa kostka brukowa, koloru grafitowego - gr. 8 cm,
- *podsyпка* cementowo-piaskowa 1:4 – gr. 5 cm,
- *podbudowa zasadnicza*: beton cementowy C8/10 – gr. 20cm,
- *podbudowa pomocnicza*:
grunt stabilizowany cementem o $R_m=5\text{MPa}$ – gr. 20cm,

Dla zjazdów publicznych o nawierzchni bitumicznej przyjęto następującą konstrukcję:

- *warstwa ścieralna*: mieszanka mastyksowo - grysowa SMA 8 S 45/80-55 – gr. 4 cm,
- *warstwa wiążąca*: beton asfaltowy AC 16 W 35/50 – gr. 5 cm,
- *podbudowa zasadnicza, warstwa górna*: beton asfaltowy AC 22 P 35/50 – gr. 10 cm,
- *podbudowa zasadnicza, warstwa dolna*: kruszywo łamane mechanicznie 0/63 mm – gr. 25 cm,
- *podbudowa pomocnicza*: grunt stabilizowany cementem o $R_m=5\text{ MPa}$ – gr. 15 cm.

5.9. Pasy postojowe

Od km: 24+845,00 do km: 24+868,75 oraz od km: 24+944,25 do km: 24+967,95 z lewej strony jezdni należy wykonać pasy postojowe dla samochodów osobowych. Przyjęto następującą konstrukcję pasów postojowych:

- warstwa ścieralna: betonowa kostka brukowa, koloru szarego – gr. 8 cm,
- podsypka cementowo – piaskowa 1:4 – 5 cm,
- podbudowa zasadnicza: kruszywo łamane mechanicznie 0/63 mm – gr. 20 cm,
- podbudowa pomocnicza: grunt stabilizowany cementem o $R_m=5$ MPa – gr. 15 cm.

5.10. Zieleń

W związku z realizacją inwestycji przewiduje się wykonanie nasadzeń rekompensacyjnych w ilości 79 szt. Drzewa należy nasadzić w rejonie inwestycji, jeżeli pozwolą na to warunki terenowe. Pozostałą część drzew należy nasadzić w miejscu wskazanym przez Gminę Szamotuły. Dodatkowo zakłada się wykonanie humusowania na gr. 10 cm z obsianiem mieszanką traw terenu pomiędzy chodnikiem a jezdnią, oraz za obrzeżem na szerokość 25cm. Wykonane opaski z humusu należy odpowiednio zagęścić o wyprofilować.

5.11. Ściek dwurzędowy z kostki betonowej.

Na całym odcinku remontowanej drogi, przewidziano wykonanie ścieku przykrawężnikowego z kostki betonowej koloru szarego o grubości 8 cm. Ściek ma szerokość 21 cm i ułożony jest dwurzędowo na podsypce cementowo-piaskowej grubości 3 cm i ławie z betonu C12/15 (B15).

Celem ścieku jest doprowadzenie do sprawniejszego spływu wody opadowej, a jednocześnie ograniczenie zalegania wody deszczowej na pasie ruchu.

5.12. Mur oporowy

W projekcie przewidziano wykonanie prefabrykowanego muru oporowego typ "L" od km: 23+962,00 do km: 24+015,00 z prawej strony jezdni. Mur oporowy należy ułożyć na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 gr. 5 cm oraz na ławie z betonu C 12/15 gr. 15cm. Do wykonanego muru oporowego należy przykręcić balustradę U-

11a za pomocą śrub kotwiących M-10. Szczegół wykonania muru oporowego oraz montażu balustrad U-11a przedstawiono na rys. 3.1 "Przekroje normalne".

Mur oporowy zaprojektowano z elementów prefabrykowanych o następujących parametrach:

- wysokość – 205 cm
- długość podstawy – 115 cm,
- grubość ściany – 12/22 cm,

5.13. Krawężniki i obrzeża

W projekcie przyjęto wykorzystanie trzech rodzajów krawężników. Jako ograniczenie jezdni i zatoki autobusowej od chodnika zaprojektowano krawężnik betonowy uliczny typ ciężki o wymiarach 20x30 cm. Przewiduje się wyniesienia krawężnika ponad poziom ścieku o 12 cm. Na wysokości zjazdów, przejść dla pieszych oraz pasów postojowych należy obniżyć krawężnik do wysokości 2-4 cm ponad jezdnię. W miejscach tych należy zastosować krawężnik najazdowy 20x22 cm. Zmianę wysokości należy wykonać stosując krawężniki skośne na długości jednego krawężnika. Na włączeniu dróg gminnych oraz zjazdów bitumicznych do drogi wojewódzkiej należy zastosować krawężniki łukowe o promieniach zgodnych z rys. 2.1-2.4 "Plan sytuacyjny". Dodatkowo do oddzielenia zatoki autobusowej od jezdni, oraz na granicy zjazdów z kostki zastosowano opornik betonowy o wymiarach 12x25 cm.

Projekt przewiduje zastosowanie obrzeży chodnikowych betonowych 8x30 cm koloru szarego w celu ograniczenia od zewnętrznej strony krawędzi chodnika i ścieżki rowerowej o nawierzchni z betonowej kostki brukowej.

Lokalizacja zastosowania odpowiednich krawężników oraz obrzeży została przedstawiona w części rysunkowej – „Plan sytuacyjny” oraz „Przekroje normalne”

5.14. Elementy organizacji ruchu i BRD

Elementy docelowej organizacji ruchu oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego związanych z realizacją projektowanej inwestycji stanowią odrębny tom opracowania.

5.15. Rozbiórka elementów dróg

Technologia oraz zakres prac przewidzianych w projekcie wymaga wykonania prac rozbiórkowych przed rozpoczęciem prac remontowych. Przewidziano rozbiórkę następujących elementów:

- cała konstrukcja krawędzi nawierzchnia jezdni bitumicznej do szer.1,0m,
- rozbiórka całej konstrukcji jezdni od km: 24+034 do km: 24+085,30 oraz od km: 24+325,00 do km: 24+410,00,
- frezowanie profilujące nawierzchni bitumicznej,
- cała konstrukcja zatoki autobusowej,
- cała konstrukcja utwardzonych zjazdów oraz chodników,
- studnie wpustowe kanalizacji deszczowej z przykanalikami,
- elementy ulic (krawężniki i obrzeża),
- ściek korytkowy oraz z kostki granitowej,
- wycinka drzew wraz z usunięciem karpin,
- istniejące oznakowanie pionowe i urządzenia BRD.

6. ZAŁĄCZNIKI GRAFICZNE

6.1. Rys. 3.1 – 3.4 Przekroje normalne skala 1 : 10,20,50,

6.2. Rys. 4 Przekroje podłużne skala 1 : 50/500

7. UZGODNIENIA

7.1. Wykaz opinii, decyzji, uzgodnień

- 7.1.1. ADM Szamotuły Sp. z o.o., pismo znak JP/EUROSTRADA/2016 z dnia 03.11.2016 r., zgoda na zajęcie działek,
- 7.1.2. Agri Plus Sp. z o.o., pismo z dnia 03.11.2016 r., zgoda na zajęcie działek,
- 7.1.3. Wojewódzki Konserwator Zabytków, pismo znak Po.WN.5183.9629.2.2016 z dnia 28.11.2016 r., tereny historycznego układu komunikacyjnego,

7.2. Kopie opinii, decyzji, uzgodnień



ADM Szamotuły Sp. z o.o.
ul. Chrobrego 29
64-500 Szamotuły
Tel. +48 61 29 29 300
Fax +48 61 29 29 396
VAT UE: PL 7871049088
NIP 787-10-49-088

Szamotuły, 3.11.2016 rok

JP/EUROSTRADA/2016

**Biuro Inżynierii Lądowej
EuroStrada Rufin Jarka
64-700 Czarnków
Ul. Przemysłowa 5/19**

Dotyczy: Pisma z dnia 20.10.2016 roku, znak 201016_085_RJ_008.

W odpowiedzi na Państwa pismo jw., ADM Szamotuły spółka z o.o. wyraża zgodę na czasowe zajęcie działek 3799/1 i 3807/11.

Jednocześnie Spółka informuje, że zajęte części działek są traktowane jako drogi pożarowe oraz drogi dojazdowe do Spółki.

W związku z powyższym harmonogram i sposób wykonawstwa prac w tym rejonie nie powinien zakłócać ciągłości pracy zakładu i przewidywać możliwość dojazdu i wyjazdu ze spółki.

Wykonawstwo robót należy uzgodnić z ADM Szamotuły przed ich rozpoczęciem.

Z poważaniem

ADM SZAMOTUŁY
Spółka z o.o.
Krzysztof Słaby
DYREKTOR ZAKŁADU
WICEPREZES ZARZĄDU

ADM SZAMOTUŁY
Spółka z o.o.
Józef Poradzisz
Dyrektor Techniczny
Prokurent

Agri Plus sp. z o. o. Oddział Paszowy w Poznaniu
ul. Marcelesińska 94
60-324 Poznań
Wytwórnia Pasz Agri Plus w Szamotulach
ul. Bolesława Chrobrego 21
64-500 Szamotuły

Data: 9 listopada 2016 r.

Biuro Inżynierii Lądowej EUROSTRADA Rufin Jarka
ul. Przemysłowa 5/19
64-700 Czarnków

DOTYCZY: „Remont drogi wojewódzkiej nr 184 w m. Szamotuły – ul. Dworcowa i B. Chrobrego”.

W odpowiedzi na Wasze pismo z dnia 20 października 2016 r. znak 201016_085_RJ_007, Agri Plus sp. z o. o. Oddział Paszowy w Poznaniu, wyraża zgodę na czasowe zajęcie działki 3797/14, obręb Szamotuły, której jest właścicielem, w celu złożenia oświadczenia o prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane (druk PB-3), przez **Biuro Inżynierii Lądowej EUROSTRADA Rufin Jarka**

- Podstawa prawna Art. 32 ust 4 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo Budowlane.

Jednocześnie Agri Plus sp. z o. o. Oddział Paszowy w Poznaniu, Wytwórnia Pasz Szamotuły, której sprawa dotyczy, jako przedsiębiorstwo produkcyjne, pracujące w ruchu ciągłym, celem zapewnienia dobrostanu zwierząt, poprzez wyprodukowanie i dostarczenie paszy, zastrzega sobie konieczność poinformowania *przedstawicieli spółki Agri Plus, przez **Biuro Inżynierii Lądowej EUROSTRADA Rufin Jarka** z wyprzedzeniem minimum 14-stu dni roboczych, o rozpoczęciu prac budowlanych na działce 3797/14, tj., terminie i czasie zajęcia w/w działki, celem uzgodnień dotyczących drożności na czas budowy, wyjazdu i wjazdu na teren Wytwórni Pasz Agri Plus w Szamotulach, aut ciężarowych o masie całkowitej do 40 ton, korzystając z drogi wojewódzkiej 184. W celu utrzymania ciągłości cyklu produkcyjnego i dobrostanu zwierząt.

Informuję też, że zdobyty przez Was adres spółki Agri Plus z siedzibą w Czaplinku, jest adresem nieaktualnym, co spowodowało opóźnienie w dostarczeniu pisma. Adresy do korespondencji w/w sprawie wyłącznie jak niżej:

Agri Plus sp. z o. o. Oddział Paszowy w Poznaniu
ul. Marcelesińska 94
60-324 Poznań
Wytwórnia Pasz Agri Plus w Szamotulach
ul. Bolesława Chrobrego 21
64-500 Szamotuły

CZŁONEK ZARZĄDU
Jarosław Nieścierz

Z poważaniem

*przedstawiciele spółki Agri Plus do kontaktów.

- Przygłask Janina 606 801 886
- Waldemar Wąglita 682 465 159



WOJEWÓDZKI URZĄD OCHRONY ZABYTKÓW
w Poznaniu
WIELKOPOLSKI
WOJEWÓDZKI KONSERWATOR ZABYTKÓW

61-834 Poznań
ul. Gołębia 2
tel. 618528003
618528004
fax. 618528002
<http://wosoz.ibip.pl>
e-mail: wuoz@poznan.wuoz.gov.pl

Poznań, 28 listopada 2016 r.

Po.WN.5183.9629.2.2016

Biuro Inżynierii Lądowej Eurostrada
Ul. Przemysłowa 5/19
64-700 Czarnków

W odpowiedzi na pismo (data wpływu 25.10.2016 r.) w sprawie uzgodnienia planowanych prac remontowych w obrębie drogi wojewódzkiej nr 184 w Szamotułach, Wielkopolski Wojewódzki Konserwator Zabytków przesyła następujące informacje.

Inwestycja częściowo zlokalizowana jest częściowo w obrębie dz. nr 3116/1, 3116/2, 3574/5, 3564/23, 3126, 3564/13, 3564/14, 3564/26, 3164/15, 3563, 3565, 3559/3, 3562/1 na terenie historycznego układu urbanistycznego Szamotuł, wpisanego do rejestru zabytków pod nr rej. 486/Wlkp./A na podstawie decyzji z dnia 28.06.2007 r. Pozostałe działki znajdują się poza historycznym układem urbanistycznym i nie wymagają uzgodnienia z tut. urzędem

W związku z powyższym zgodnie z art. 36 pkt. 1 ustawy z dnia 23 lipca 2007 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2014 r., poz. 1446), konieczne jest uzyskanie pozwolenia na prowadzenie robót budowlanych, na terenie historycznego układu urbanistycznego. W tym celu należy wypełnić i złożyć wniosek o wydanie pozwolenia na prowadzenie robót budowlanych przy zabytku, tj. na terenie historycznego układu urbanistycznego Szamotuł, w obrębie powyżej określonych działek.

Do wniosku należy zgodnie z § 4 Rozporządzenia Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego z dnia 14 października 2015 r. (Dz. U. z 2015 r., poz. 1789, poza przedłożonymi już dokumentami, dołączyć:

- projekt budowlany bądź jego część, na podstawie którego będzie możliwa ocena wpływu planowanych działań na zabytek w 2 egz. (złożony został tylko 1 egzemplarz)
- potwierdzenie uiszczenia opłaty skarbowej w wysokości 82 zł (na konto Urzędu Miasta Poznania, Wydział Finansowy, Oddział Pozostałych Dochodów Podatkowych i Niepodatkowych, 61-706 Poznań, ul. Libelta 16/20, PKO BP S.A. nr konta 94 1020 4027 0000 1602 1262 0763)
- dokument potwierdzający posiadanie przez wnioskodawcę tytułu prawnego do korzystania z nieruchomości, uprawniającego do występowania z tym wnioskiem, albo oświadczenie wnioskodawcy o posiadaniu tego tytułu.
- w przypadku ustanowienia pełnomocnika: oryginał pełnomocnictwa oraz dowód uiszczenia opłaty skarbowej w wysokości 17 zł za pełnomocnictwo.

Ponadto Wielkopolski Wojewódzki Konserwator Zabytków informuje, że przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w strefie ścisłej ochrony konserwatorskiej nawarstwień kulturowo - osadniczych od czasów pradziejowych po okres nowożytny historycznego układu urbanistycznego miasta Szamotuły wpisanego do rejestru zabytków pod nr 486/Wlkp./A z dnia 28.06.2007 r. (art. 6, ust 1, pkt. 3 lit. a, art. 7 pkt. 1 ustawy o ochronie i opiece nad zabytkami z dnia 23 lipca 2003 r. tj. Dz.U. 2014 poz. 1446 z dnia 10.09.2014 r. z późniejszymi zmianami). Zgodnie definicją znajdującą się w art. 3 pkt. 4 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. 2014 tj. poz. 1446 z dnia 24.10.2014 r. z późniejszymi zmianami) - zabytek archeologiczny to zabytek nieruchomy, będący

powierzchniową, podziemną lub podwodną pozostałością egzystencji i działalności człowieka, złożoną z nawarstwień kulturowych i znajdujących się w nich wytworów bądź ich śladów albo zabytek ruchomy, będący tym wytworem, który podlega ochronie konserwatorskiej zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt. 3 lit. a - Ochronie i opiece podlegają, bez względu na stan zachowania: zabytki archeologiczne będące, w szczególności: pozostałościami terenowymi pradziejowego i historycznego osadnictwa. **W związku z powyższym Inwestor winien wyznaczyć uprawnionego archeologa lub jednostkę archeologiczną, złożyć do Wielkopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków wniosek o pozwolenie na wykonywanie prac archeologicznych podczas w/w inwestycji, na które Wielkopolski Wojewódzki Konserwator Zabytków wyda stosowne pozwolenie zgodnie z art. 36 ust. 1, pkt. 5 Ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami z dnia 23 lipca 2003 r. (tj. Dz.U. 2014 poz. 1446 z dnia 10.09.2014 r. z późniejszymi zmianami).**

Wielkopolski Wojewódzki
Konserwator Zabytków

[Podpis]
mgr Jolanta Goszczyńska

Otrzymuje:

- ☒ adresat
2. a/a ŁŁ, ~~WB~~

Sprawę prowadzi: Łukasz Lis, tel. 61 852 80 03, wew. 107