



AGDARS Artur Smarzyński
Dąbrowa 8a, 62-404 Ciążeń
tel. 731 550 549
www.agdars.pl, e-mail: biuro@agdars.pl
NIP: 6671747315, REGON:384809209

PROJEKT KONCEPCYJNY
ODCINEK C:
SKRZYŻOWANIE W M. KRZYMÓW - PRZEPRAWA
MOSTOWA W M. BIECHOWY - WARIANT I

TEMAT:	Opracowanie koncepcji na budowę i przebudowę dróg dojazdowych do przeprawy mostowej przez rzekę Wartę w miejscowości Biechowy
KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO	IV, XXIV, XXV, XXVI, XXVII, XXVIII
ZAMAWIAJĄCY:	Powiat Koniński Zarząd Dróg Powiatowych w Koninie ul. Świętojańska 20d 62-500 Konin
PROJEKTANT:	mgr inż. Artur Smarzyński upr. bud. WKP/0118/POOD/18 branża inżynieryjna drogowa

Spis treści

1	CZĘŚĆ FORMALNA	5
1.1	Oświadczenie projektanta.....	5
1.2	Kopie uprawnień projektowych i zaświadczeń z Izby Inżynierów Budownictwa	6
2	CZĘŚĆ OPISOWA	9
2.1	Przedmiot i cel opracowania	9
2.2	Zamawiający.....	9
2.3	Jednostka opracowująca	9
2.4	Podstawa opracowania.....	9
2.5	Ogólna charakterystyka wariantu.....	10
2.6	Charakterystyka projektowanego odcinka drogi	10
2.6.1	Podstawowe parametry techniczne	10
2.6.2	Powiązanie proponowanego wariantu z istniejącą siecią drogową.....	11
2.6.3	Obsługa komunikacyjna przyległych działek.....	14
2.6.4	Projektowana infrastruktura dla pieszych i rowerzystów	14
2.6.5	Projektowana konstrukcja nawierzchni jezdni.....	15
2.6.6	Projektowana konstrukcja nawierzchni jezdni – drogi o kategorii ruchu KR1	16
2.6.7	Projektowana konstrukcja nawierzchni ścieżki pieszo-rowerowej	16
2.6.8	Projektowana konstrukcja nawierzchni chodnika.....	16
2.6.9	Odwodnienie pasa drogowego	17
2.6.10	Oświetlenie pasa drogowego	17
2.6.11	Obiekty inżynierskie.....	17
2.6.12	Infrastruktura techniczna	17
2.7	Rozpoznanie oraz analiza kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną	18
2.8	Informacja odnośnie ochrony zabytków.....	19
2.9	Rozpoznanie kolizji z innymi obiektami budowlanymi.....	19
2.10	Oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko.....	19
2.10.1	Planowane wycinki drzew oraz likwidacje terenów leśnych.....	19
2.10.2	Lokalizacja inwestycji w stosunku do obszarów objętych formą ochrony przyrody na podstawie przepisów o ochronie przyrody	19
2.11	Analiza zajętości terenu	20
2.12	Obszary podlegające ochronie przed hałasem	20

3	Wykaz załączników graficznych:.....	21
	Rys. 1.0 Plan orientacyjny skala 1:10 000	21
	Rys. 2.0 Plan sytuacyjny skala 1:1000	21
	Rys. 3.0 Przekroje charakterystyczne skala 1:50	21
	Rys. 4.0 Profil podłużny skala 1:200/2000	21

1 CZĘŚĆ FORMALNA


1.1 Oświadczenie projektanta

Oświadczenie:

Oświadczam, że opracowana dokumentacja projektowa jest wykonana zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej oraz jest kompletna z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

Listopad 2021 r.

1.2 Kopie uprawnień projektowych i zaświadczeń z Izby Inżynierów Budownictwa

 WIELKOPOLSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

sygn. akt WOIB-OKK-DP-0054-143/2018

Poznań, dnia 22 czerwca 2018 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa (tekst jednolity: Dz.U. z 2016 r. poz. 1725) i art. 12 ust. 1 pkt 1, art. 12 ust. 2, 3 i 4 oraz ust. 4c pkt 1 oraz art. 13 ust. 1, 2 oraz ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 3b ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r. poz. 1332 z późn. zm.) oraz § 13 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. 2014 r. poz. 1278) po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

Pan
Artur Smarzyński
magister inżynier
kierunek: Budownictwo
urodzony dnia 24 lutego 1989 r. Słupca
otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

nr ewidencyjny WKP/0118/POOD/18

do projektowania bez ograniczeń
w specjalności inżynierskiej 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 Komisji Kwalifikacyjnej Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Poznaniu w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Zgodnie z treścią art. 127a ustawy Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz. U. z 2017 r. poz. 1257 z późn. zm.):


§ 1. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję.

§ 2. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

W przypadku złożenia przez stronę oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do odwołania od decyzji (określonego w § 2) stronie nie przysługuje prawo do odwołania się ani skargi do sądu administracyjnego.



Przewodniczący
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej WOIB


prof. dr hab. inż. Wiesław Buczowski

Na podstawie art.12 ust.1 pkt 1 i 5 ustawy Prawo budowlane Pan Artur Smarzyński jest upoważniony w specjalności inżynierskiej 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 § 13 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie niniejsze uprawnienia upoważniają 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 § 10 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, uprawnienia budowlane do projektowania w odpowiedniej specjalności uprawniają do sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu w zakresie danej specjalności.

Skład orzekający
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Przewodniczący – prof. dr hab. inż. Wiesław Buczkowski:.....

Członek Komisji – mgr inż. Anna Gieczewska:.....

Członek Komisji – dr inż. Daniel Pawlicki:.....

Otrzymują:

1. Pan Artur Smarzyński
62-400 Słupca, Kąty 71
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor Nadzoru
Budowlanego
4. a/a



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

WKP-WYF-ACK-4A3 *

Pan Artur Smarzyński o numerze ewidencyjnym WKP/BD/0223/16
adres zamieszkania m. Dąbrowa 8 A, 62-404 Ciężen
jest członkiem Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2021-07-01 do 2022-06-30.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2021-06-08 roku przez:

Włodzimierz Draber, Zastępca Przewodniczącego 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 OPISOWA

2.1 Przedmiot i cel opracowania

Przedmiotem opracowania jest wykonanie dokumentacji technicznej – projektu koncepcyjnego zadania „Opracowanie koncepcji na budowę i przebudowę dróg dojazdowych do przeprawy mostowej przez rzekę Wartę w miejscowości Biechowy”, na podstawie której zostanie przygotowane i przeprowadzone postępowanie dotyczące wyłonienia Wykonawcy na opracowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej.

Niniejszy odcinek zlokalizowany jest w województwie wielkopolskim na terenie powiatu konińskiego.

2.2 Zamawiający

Powiat Koniński
Zarząd Dróg Powiatowych w Koninie
ul. Świętojańska 20d
62-500 Konin

2.3 Jednostka opracowująca

AGDARS Artur Smarzyński
Dąbrowa 8a
62-404 Ciążeń

2.4 Podstawa opracowania

Podstawą opracowania dokumentacji projektowej dla tematu „Opracowanie koncepcji na budowę i przebudowę dróg dojazdowych do przeprawy mostowej przez rzekę Wartę w miejscowości Biechowy” jest umowa zawarta pomiędzy Powiatem Konińskim, za pośrednictwem Zarządu Dróg Powiatowych w Koninie, a biurem projektowym AGDARS Artur Smarzyński.

Materiały, na których oparto się podczas prac projektowych to:

- mapy zasadnicze w skali 1:1000,
- ogólnodostępne ortofotomapy

- ogólna inwentaryzacja elementów znajdujących się na trasie projektowanych dróg,
- spotkania robocze z Inwestorem,
- obowiązujące przepisy prawne i techniczne.

2.5 Ogólna charakterystyka wariantu

Niniejsza część projektu koncepcyjnego dotyczy odcinka C. Od projektowanego skrzyżowania typu rondo w m. Krzymów droga prowadzi na południe, aż do projektowanej przeprawy mostowej w miejscowości Biechowy. Odcinek ten prowadzony jest przez tereny rolnicze oraz wzdłuż terenów zabudowanych. Przebieg planowanej drogi, poza odcinkiem od KM 0+000 do KM 0+160, pokrywa się z przebiegiem istniejącej drogi powiatowej nr 3217P. Odcinek C obejmuje swoim zasięgiem tereny miejscowości:

powiat koniński, gmina Krzymów:

- Nowy Krzymów,
- Piersk.

2.6 Charakterystyka projektowanego odcinka drogi

Analizowany odcinek stanowi jeden z wariantów przebiegu głównej drogi tranzytowej. W przypadku wyboru niniejszego wariantu dla ruchu tranzytowego odcinek zaprojektowano jako klasę G. W przypadku wyboru do realizacji wariantu II i nowego przebiegu drogi tranzytowej dla niniejszego odcinka należy przyjąć klasę Z. Długość zaprojektowanego odcinka wynosi 1203,78 m.

2.6.1 Podstawowe parametry techniczne

Projektowana inwestycja została zaprojektowana z wykorzystaniem następujących parametrów technicznych – odcinek zakwalifikowany jako droga dla tranzytu:

- klasa techniczna: **G – główna**,
- kategoria administracyjna: **droga powiatowa**,
- prędkość projektowa: **60 km/h**,
- prędkość miarodajna: **80 km/h**,
- szerokość jezdni: **7,00 m**,

- szerokość pobocza: **1,25 m**,
- szerokość ścieżki pieszko-rowerowej: **3,00 – 3,50 m**,
- kategoria ruchu: **KR4**,
- odwodnienie: **powierzchniowo do projektowanych rowów drogowych oraz rowów krytych.**

Projektowana inwestycja została zaprojektowana z wykorzystaniem następujących parametrów technicznych – odcinek zakwalifikowany jako droga dla ruchu lokalnego:

- klasa techniczna: **Z – zbiorcza**,
- kategoria administracyjna: **droga powiatowa**,
- prędkość projektowa: **50 km/h**,
- szerokość jezdni: **6,00 m**,
- szerokość pobocza: **1,00 m**,
- kategoria ruchu: **KR3**,
- odwodnienie: **powierzchniowo do projektowanych rowów drogowych oraz rowów krytych.**

2.6.2 Powiązanie proponowanego wariantu z istniejącą siecią drogową

- a) KM 0+000,00 – skrzyżowanie z drogą powiatową nr 3217P (odcinek H, drogą powiatową nr 3218P (odcinek A/B) oraz planowaną drogą powiatową (odcinek D)/ drogą gminną.

Skrzyżowanie typu rondo. Parametry techniczne ronda:

- Typ ronda: **średnie**,
- Średnica wyspy centralnej wraz z pierścieniem: **32,00 m**,
- Szerokość pierścienia: **2,00 m**,
- Średnica zewnętrzna ronda: **44,00 m**,
- Szerokość jezdni na rondzie: **6,00 m**,
- Skos załamania krawędzi jezdni: **1:30, 1:15 (DP 3217P)**
- Wyspy dzielące: **trójkątne**,

- Szerokość pasa ruchu na wlocie: **4,50 m**,
- Szerokość pasa ruchu na wylocie: **4,50 m**,
- Promień wjazdowy na rondo: **15 m**,
- Promień wyjazdowy z ronda: **18 m**.

Parametry techniczne drogi powiatowej dla ruchu tranzytowego (w zależności od wyboru wariantu wlot zachodni oraz wschodni):

- klasa techniczna: **G – główna**,
- kategoria administracyjna: **droga powiatowa**,
- prędkość projektowa: **60 km/h**,
- prędkość miarodajna: **80 km/h**,
- szerokość jezdni: **7,00 m**,
- szerokość pobocza: **1,25 m**,
- kategoria ruchu: **KR4**,
- odwodnienie: **powierzchniowo do projektowanych rowów drogowych oraz rowów krytych**.

Parametry techniczne wlotu południowego – droga powiatowa 3217P

- klasa techniczna: **Z – zbiorcza**,
- kategoria administracyjna: **droga powiatowa**,
- prędkość projektowa: **50 km/h**,
- szerokość jezdni: **6,00 m**,
- szerokość pobocza: **1,00 m**,
- kategoria ruchu: **KR3**,
- odwodnienie: **powierzchniowo do projektowanych rowów drogowych oraz rowów krytych**.

Parametry techniczne wlotu zachodniego – droga gminna w przypadku wariantu z wykorzystaniem niniejszej drogi tylko dla ruchu lokalnego.

- klasa techniczna: **L – lokalna**,
- kategoria administracyjna: **droga gminna**,

- prędkość projektowa: **50 km/h**,
- szerokość jezdni: **5,50 m**,
- szerokość pobocza: **0,75 m**,
- kategoria ruchu: **KR1**,
- odwodnienie: **powierzchniowo do projektowanych rowów drogowych oraz rowów krytych.**

Na załączonych do opracowania planach sytuacyjnych pokazano wloty północny i zachodni w wariantie z przeznaczeniem ich dla ruchu tranzytowego.

b) KM 0+554,24 – skrzyżowanie z drogą gminną

Skrzyżowanie zwykłe z drogą klasy D. Projektowana szerokość jezdni drogi podporządkowanej w obrębie skrzyżowania 6,00 m.

c) KM 1+203,78 – włączenie w przebudowaną w ramach odrębnej inwestycji drogą powiatową nr 3217P.

W przypadku wyboru odcinka D jako drogi dla ruchu tranzytowego na włączeniu należy wykonać skrzyżowanie typu rondo.

Parametry techniczne ronda:

- Typ ronda: **średnie**,
- Średnica wyspy centralnej wraz z pierścieniem: **32,00 m**,
- Szerokość pierścienia: **2,00 m**,
- Średnica zewnętrzna ronda: **44,00 m**,
- Szerokość jezdni na rondzie: **6,00 m**,
- Skos załamania krawędzi jezdni: **1:30**,
- Wyspy dzielące: **trójkątne**,
- Szerokość pasa ruchu na wlocie: **4,50 m**,
- Szerokość pasa ruchu na wylocie: **4,50 m**,
- Promień wjazdowy na rondo: **15 m**,

– Promień wyjazdowy z ronda: **18 m.**

W przypadku wyboru odcinka C jako drogi dla ruchu tranzytowego odcinek ten zostanie bezpośrednio włączony w drogę powiatową nr 3217P.

Na załączonych do opracowania planach sytuacyjnych pokazano wloty południowo-wschodni oraz południowo-zachodni w wariancie z przeznaczeniem ich dla ruchu tranzytowego.

2.6.3 Obsługa komunikacyjna przyległych działek

Przy projektowaniu dróg klasy G należy dążyć do ograniczenia ilości zjazdów indywidualnych i publicznych poprzez budowę dróg serwisowych. Jednakże ze względu na istniejące zagospodarowanie terenu na większości odcinka obsługa przyległych działek odbywać się będzie za pomocą zjazdów indywidualnych.

2.6.4 Projektowana infrastruktura dla pieszych i rowerzystów

Wzdłuż całego przebiegu projektowanego wariantu drogi tranzytowej będzie możliwość poruszania się pieszych i rowerzystów. Projektuje się ścieżki pieszo-rowerowe, bądź chodniki z następujących lokalizacjach.

Lp.	Strona	Kilometraż początek	Kilometraż koniec	Sposób obsługi	Szerokość	Uwagi
1	Prawa	0+000	0+140	Droga serwisowa (starodroże DP 3217P)	5,00 m	
2	Prawa	0+140	0+414	Ścieżka pieszo- rowerowa	3,00	Odsunięta od krawędzi jezdni
3	Prawa	0+414	0+611	Ścieżka pieszo- rowerowa	3,50	Przy krawędzi jezdni

4	Prawa	0+611	1+009	Ścieżka pieszo- rowerowa	3,00	Odsunięta od krawędzi jezdni
5	Prawa	1+009	1+203	Ścieżka pieszo- rowerowa	3,50	Przy krawędzi jezdni
6	Lewa	0+466	0+718	Chodnik	2,0	Przy krawędzi jezdni
7	Lewa	1+112	1+203	Ścieżka pieszo- rowerowa	3,50	Przy krawędzi jezdni

2.6.5 Projektowana konstrukcja nawierzchni jezdni

W przypadku wyboru odcinka jako drogi dla ruchu tranzytowego – KR4:

- warstwa ścieralna:
mieszanka SMA 11 PMB 45/80-55 – gr. 4 cm;
- warstwa wiążąca:
beton asfaltowy AC 16 W 35/50 – gr. 6 cm;
- podbudowa zasadnicza warstwa górna:
beton asfaltowy AC 22 P 35/50 – gr. 10 cm;
- podbudowa zasadnicza warstwa dolna:
mieszanka niezwiązana C90/3 - 0/31,5 mm – gr. 20 cm;
- podbudowa pomocnicza:
mieszanka niezwiązana z cementem C3/4 – gr. 15 cm;
- podłoże doprowadzone do grupy nośności G1 i $E_2 > 80$ MPa.

W przypadku wyboru odcinka jako drogi dla ruchu lokalnego – KR3:

- warstwa ścieralna:
beton asfaltowy AC 11 S 50/70 – 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. 7 cm;
- podbudowa zasadnicza warstwa dolna:
 - mieszanka niezwiązana C90/3 - 0/31,5 mm – gr. 20 cm;
- podbudowa pomocnicza:
 - mieszanka niezwiązana z cementem C3/4 – gr. 15 cm;
- podłoże doprowadzone do grupy nośności G1 i $E_2 > 80$ MPa.

2.6.6 Projektowana konstrukcja nawierzchni jezdni – drogi o kategorii ruchu KR1

- warstwa ścieralna:
 - beton asfaltowy AC 11 S 50/70 – gr. 4 cm;
- warstwa wiążąca:
 - beton asfaltowy AC 16 W 35/50 – gr. 5 cm;
- podbudowa zasadnicza:
 - mieszanka niezwiązana C90/3 - 0/31,5 mm – gr. 20 cm;
- podłoże doprowadzone do grupy nośności G1 i $E_2 > 80$ MPa

2.6.7 Projektowana konstrukcja nawierzchni ścieżki pieszo-rowerowej

- warstwa ścieralna:
 - beton asfaltowy AC 11 S 50/70 – gr. 5 cm;
- podbudowa zasadnicza:
 - mieszanka niezwiązana C90/3 - 0/31,5 mm – gr. 15 cm;
- podbudowa pomocnicza:
 - mieszanka niezwiązana z cementem C3/4 – gr. 15 cm;

2.6.8 Projektowana konstrukcja nawierzchni chodnika

- warstwa ścieralna:
 - kostka brukowa betonowa gr. 8 cm – gr. 8 cm;
- podsypka cementowo-piaskowa – gr. 5 cm;
- podbudowa zasadnicza:
 - mieszanka niezwiązana z cementem C3/4 – gr. 20 cm;

2.6.9 Odwodnienie pasa drogowego

Odwodnienie realizowane będzie poprzez rowy drogowe oraz lokalnie poprzez rowy kryte zlokalizowane wzdłuż całego odcinka drogi. W przypadku skarp nasypów o wysokości przekraczającej 2,0 m, odwodnienie należy realizować za pomocą wpustów deszczowych z przykanalikiem i wylotem do rowu. Odbiornikiem wód z rowów będą istniejące poprzeczne rowy melioracyjne oraz ciek Kanał Piersk. W przypadku braku takich odbiorników, rowy przydrożne będą bezodpływowe i będą pełniły jednocześnie funkcję urządzeń infiltrująco-odparowujących. Ewentualnie należy rozważyć budowę zbiorników retencyjno-odparowujących.

2.6.10 Oświetlenie pasa drogowego

Należy przewidzieć oświetlenie na całej długości odcinka.

2.6.11 Obiekty inżynierskie

Planowane do przebudowy obiekty inżynierskie:

Lp.	Kilometraż	Rodzaj obiektu	Parametry techniczne	Przeszkoda
1	0+244,83	Przepust	Średnica Ø800 mm	Rów melioracyjny
2	0+988,20	Przepust	Średnica Ø800 mm	Rów melioracyjny
3	1+104,10	Przepust	Średnica 2xØ1200 mm	Kanał Piersk

Na analizowanym odcinku, w ciągu projektowanych rowów przydrożnych pod wszystkimi zjazdami i przejazdami oraz skrzyżowaniami należy ułożyć rury o minimalnej średnicy zgodnej z poniższą tabelą:

Lp.	Rodzaj przeszkody	Średnica rury
1	Zjazdy indywidualne oraz chodniki i ścieżki rowerowe	Ø500 mm
2	Zjazdy na drogi serwisowe	Ø600 mm
3	Drogi klasy D i L dla przepustów długości do 10 m	Ø600 mm
4	Drogi klasy D i L dla przepustów długości powyżej 10 m	Ø800 mm
3	Drogi klasy GP, G i Z oraz łącznice	Ø800 mm

2.6.12 Infrastruktura techniczna

Wzdłuż całego odcinka drogi należy wykonać kanał technologiczny.

2.7 Rozpoznanie oraz analiza kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną

Przebieg inwestycji koliduje bądź przebiega przez obszary uzbrojone w następującą infrastrukturę techniczną:

Lp.	Kilometraż	Rodzaj infrastruktury	Rozpoznanie potencjalnej kolizji
1	0+080 – 1+203	Teletechniczna	Przewód telekomunikacyjny Orange Polska
2	0+100 – 0+350	Elektroenergetyczna	Napowietrzna linia energetyczna niskiego napięcia Energia Operator S.A.
3	0+110 – 0+410	Wodociągowa	Średnica 100 mm Zakład Usług Wodnych sp. z o.o.
4	0+410	Elektroenergetyczna	Napowietrzna linia energetyczna wysokiego napięcia Energia Operator S.A.
5	0+430 – 0+570	Elektroenergetyczna	Podziemny przewód energetyczny niskiego napięcia Energia Operator S.A.
6	0+560 – 1+010	Elektroenergetyczna	Napowietrzna linia energetyczna niskiego napięcia Energia Operator S.A.
7	0+640 - 1+203	Wodociągowa	Średnica 110 mm, 32 mm Zakład Usług Wodnych sp. z o.o.
8	0+790	Elektroenergetyczna	Napowietrzna linia energetyczna wysokiego napięcia Energia Operator S.A.
9	0+895	Elektroenergetyczna	Napowietrzna linia energetyczna wysokiego napięcia Energia Operator S.A.
10	1+140 - 1+203	Elektroenergetyczna	Napowietrzna linia energetyczna niskiego napięcia Energia Operator S.A.

2.8 Informacja odnośnie ochrony zabytków

Na podstawie danych zawartych na stronie www.mapy.zabytek.gov.pl, nie stwierdzono występowania na trasie planowanej drogi zabytków ujętych w rejestrze zabytków ani zabytków ujętych w ewidencji zabytków. Dane te należy potwierdzić uzyskując uzgodnienie Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków na etapie projektu budowlanego.

2.9 Rozpoznanie kolizji z innymi obiektami budowlanymi

W miejscach planowanych poszerzeń istniejącego pasa drogowego występują kolizje z ogrodzeniami.

2.10 Oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko

Niniejsze przedsięwzięcie zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839), nie jest zaliczane do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, dla których wykonanie raportu oddziaływania na środowisko jest obligatoryjne. Jest natomiast zaliczane do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Potrzeba przeprowadzenia raportu oddziaływania na środowisko zostanie określona podczas postępowania dotyczącego wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

2.10.1 Planowane wycinki drzew oraz likwidacje terenów leśnych

Inwestycja wymaga wycinki jedynie pojedynczych skupisk drzew rosnących w pobliżu istniejących dróg poprzecznych oraz rosnących lokalnie na polach uprawnych. W związku z planowanymi wycinkami wzdłuż projektowanego pasa drogowego wykonane zostaną nasadzenia rekompensacyjne.

2.10.2 Lokalizacja inwestycji w stosunku do obszarów objętych formą ochrony przyrody na podstawie przepisów o ochronie przyrody

Inwestycja przebiega przez następujące obszary objęte formami ochrony przyrody (na podstawie danych ze strony geoserwis.gdos.gov.pl/):

Lp.	Kilometraż początkowy	Kilometraż końcowy	Forma ochrony przyrody	Nazwa obszaru chronionego
1	0+000,00	1+203,78	Obszar chronionego krajobrazu	Goplańsko-Kujawski Obszar Chronionego Krajobrazu PL.ZIPOP.1393.OCHK.135
2	0+000,00	1+203,78	Natura 2000 – obszary ptasie	Dolina Środkowej Warty PLB300002

2.11 Analiza zajętości terenu

Pod wybudowanie niniejszego odcinka drogi potrzebne jest około 2,5 ha powierzchni terenu, z czego obszar około 0,9 ha to obszary stanowiące istniejący pas drogowy dróg powiatowych i gminnych. W związku z tym należy pozyskać pod inwestycję około 1,6 ha gruntów.

Teren inwestycji zostanie zagospodarowany w następujący sposób:

Lp.	Sposób zagospodarowania	Powierzchnia [m2]
1.	Jezdnia dróg powiatowych KR3 – KR4	9 080
2.	Jezdnia dróg gminnych i serwisowych – KR1	990
3.	Ścieżki pieszo-rowerowe	3 700
4.	Chodniki	500
5.	Pozostałe – pobocza, skarpy, rowy, tereny zielone	10 730

2.12 Obszary podlegające ochronie przed hałasem

W pobliżu inwestycji brak obszarów związanych z:

- szpitalami i domami pomocy społecznej,
- budynkami związanymi ze stałym lub czasowym pobytem dzieci,
- obszarami o celach uzdrowiskowych,
- obszarami o celach rekreacyjno-wypoczynkowych.

Droga prowadzona jest głównie poprzez obszary pól uprawnych oraz terenów mieszkalnych. Odległość od krawędzi jezdni projektowanej drogi powiatowej do najbliższego budynku mieszkalnego wynosi około 6,5 m. Szczegółowa analiza poziomu hałasu w stosunku do tych obszarów zostanie przeprowadzona na etapie wykonywania Karty informacyjnej przedsięwzięcia.

3 Wykaz załączników graficznych:

Rys. 1.0 Plan orientacyjny skala 1:10 000

Rys. 2.0 Plan sytuacyjny skala 1:1000

Rys. 3.0 Przekroje charakterystyczne skala 1:50

Rys. 4.0 Profil podłużny skala 1:200/2000