

Szczecin, 01 marzec 2011 r.

ZN.5142.15.2011.MD

Gmina Barlinek  
ul. Niepodległości 20  
72-320 Barlinek

### DECYZJA

Na podstawie art. 36 ust. 1 pkt 1 i 11 i ust. 3 oraz w związku z art. 6 ust. 1 pkt 1 lit. b, art. 7 pkt 1, oraz art. 91 ust. 4 pkt 4 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami z dnia 23 lipca 2003 r. (Dz.U. z 2003 r. Nr 162 poz. 1568 z późn. zm.), art. 83 ust. 2 i art. 86 ust. 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2004 r. Nr 92, poz. 880, z późn. zm.). oraz w oparciu o rozporządzenie Ministra Kultury z dnia 9 czerwca 2004 roku w sprawie prowadzenia prac konserwatorskich, restauratorskich, robót budowlanych, badań konserwatorskich i architektonicznych, a także innych działań przy zabytku wpisanym do rejestru zabytków oraz badań archeologicznych i poszukiwań ukrytych lub porzuconych zabytków ruchomych (Dz.U. z 2004 r. Nr 150 poz. 1579) oraz art. 104 ustawy z dn. 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz.U. z 2000 r. Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 27.01.2011 r., uzupełnionego dnia 21.02.2011 r. Przedsiębiorstwa Wielobranżowego „Fawal” Filip Walczak Sp. z o.o. z siedzibą przy ul. Kobylogórska 16A w Gorzowie Wlkp., działającego z upoważnienia Burmistrza Barlinka,

### Zachodniopomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków pozwala

na realizację inwestycji polegającej na przebudowie ulicy Grodzkiej w Barlinku, przewidzianej do realizacji w granicach działek 198, 199/1, 200, 201/10, 201/11, 204, 224/2, 231/7, obr. 2 w Barlinku, zgodnie z projektem budowlanym branży drogowej autorstwa mgr inż. Filipa Walczaka i mgr inż. Tomasza Romankiewicza ze stycznia 2011 r. (w zał.).

Jednocześnie pozwalam na usunięcie 1 szt. drzewa owocowego gat. Śliwa domowa (łac. *Prunus domestica*), zlokalizowanego w obrębie pasa drogowego na terenie działki nr 199/1 i kolidującej z inwestycją.

Jednocześnie nie pobiera się opłat za usunięcie w/w drzewa.

Termin usunięcia w/w drzewa ustala się do dnia 30 września 2011 r.

*Udzielone pozwolenie związane jest z obowiązkiem:*

1. niezwłocznego zawiadomienia wojewódzkiego konserwatora zabytków o wszelkich zagrożeniach lub nowych okolicznościach ujawnionych w trakcie prowadzenia wskazanych w pozwoleniu prac,
2. powiadomienia wojewódzkiego konserwatora zabytków o dokładnym terminie rozpoczęcia i zakończenia prac wraz ze wskazaniem wykonawcy robót,
3. przestrzegania art. 32 w/w ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami w odniesieniu do prac ziemnych prowadzonych w związku z realizacją inwestycji.

## Uzasadnienie

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na terenie obszaru urbanistycznego Starego Miasta w Kamieniu Pomorskim wpisanego do rejestru zabytków pod nr A-74 (dec. znak: KI-V-0/56/55 z dnia 29 października 1955 r.), oraz objętego ochroną konserwatorską stanowisk archeologicznych.

W związku z art. 36 ust. 1 pkt 1 i 11 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, o której mowa wyżej, wnioskowane prace na przedmiotowym terenie wymagają uzyskania pozwolenia wojewódzkiego konserwatora zabytków.

Planowane prace remontowe zakładają przywrócenie właściwego stanu technicznego nawierzchni ulicy w obrębie układu staromiejskiego, z zachowaniem historycznych linii rozgraniczających i przywróceniem nawierzchni nawiązującej do charakteru zabytkowego obszaru urbanistycznego. Ponadto, na części pasa drogowego, zakłada się powtórne użycie oryginalnego materiału kamiennego.

Ze względu na ograniczony zakres prac ziemnych prowadzenie inwestycji nie powinno naruszyć istniejących warstw historycznych. W związku z powyższym odstępuje się od konieczności przeprowadzenia wyprzedzających badań archeologicznych, przy przestrzeganiu art. 32 w/w ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Ponieważ zakres planowanych prac nie budzi zastrzeżeń ze stanowiska konserwatorskiego oraz spełniono wymogi określone przepisami prawa, należało orzec jak w sentencji.

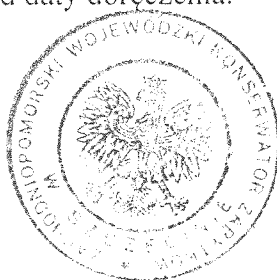
## Pouczenie

Niniejsze pozwolenie nie zwalnia od obowiązku uzyskania pozwolenia przewidzianego prawem budowlanym i innymi przepisami oraz może zostać cofnięte lub zmienione w razie stwierdzenia niezgodności z przedstawionym zakresem prac lub w razie ujawnienia okoliczności niekorzystnych dla zabytku.

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie złożone do Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego (ul. Krakowskie Przedmieście 15/17, 00-071 Warszawa) za pośrednictwem ZWKZ, złożone w terminie 14 dni od daty doręczenia.

Zachodniopomorski Wojewódzki  
Konserwator Zabytków

*Ewa Stanek*  
Ewa Stanek



### Załączniki:

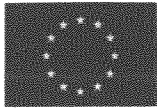
1. Projekt budowlany przebudowy ulicy Grodzkiej w Barlinku, branża drogowa, proj. mgr inż. Filip Walczak, oprac. mgr inż. Tomasz Romankiewicz, styczeń 2011 r.

### Otrzymują:

1. adresat za pośrednictwem pełnomocnika: Przedsiębiorstwo Wielobranżowe „Fawal” Filip Walczak Sp. z o.o., ul. Kobylogórska 16A, 66-400 Gorzów Wlkp.
2. a/a

Zwolnione z opłaty skarbowej na podstawie art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz.U. z 2006 r. Nr 225, poz. 1635).

Michał Dębowski - inspektor.....*[Signature]*



**ZPORR**  
Zintegrowany Program  
Operacyjny  
Rozwoju Regionalnego

Przedsiębiorstwo Wielobranżowe „FAWAL” Filip Walczak Sp. z o.o.  
66-400 Gorzów Wlkp., ul. Kobylogórska 16A

e-mail: [fawal@data.pl](mailto:fawal@data.pl)  
tel. 0-95 72 94 330 fax. 0-95 72 94 330



# PROJEKT BUDOWLANY

## BRANŻA DROGOWA

**Obiekt:** Przebudowa ulicy Grodzkiej w Barlinku

**Inwestor:** Gmina Barlinek  
ul. Niepodległości 20  
74-320 Barlinek

**Projekt:** Przedsiębiorstwo Wielobranżowe „FAWAL” Filip Walczak Sp. z o.o.  
ul. Kobylogórska 16A  
66-400 Gorzów Wlkp.

**Projektant:** mgr inż. Filip Walczak  
uprawnienia projektowe w specjalności  
konstrukcyjno - budowlanej nr 26/2002/Gw

**Opracowanie:** mgr inż. Tomasz Romankiewicz

podpis

podpis

WOJEWÓDZKI URZĄD  
OCHRONY ZABYTKÓW W SZCZECINIE  
70-536 Szczecin, ul. Kuśnierska 14A  
tel./fax 433-70-66, tel. 488-18-04  
NIP 851-20-22-807

Załącznik do decyzji  
ZN. 5142.15.2011.MD  
z dnia 01.03.2011  
ostemypłanowo str 5-10  
i wys. 2.

**Egzemplarz 1**

# SPIS ZAWARTOŚCI

## I. OPIS

1. Cel i zakres opracowania	3
2. Podstawa opracowania	3
3. Lokalizacja	3
4. Stan istniejący	3
4.1 Istniejące zagospodarowanie terenu	3
4.2 Uzbrojenie terenu	4
5. Istniejące terenowe uwarunkowania realizacyjne	4
5.1 Warunki wynikające z istniejącego zagospodarowania	4
5.2 Zagrożenia dla środowiska	4
5.2.1 Zagrożenia dla klimatu akustycznego	4
5.2.2 Zagrożenia dla powietrza atmosferycznego	4
5.2.3 Zagrożenia dla środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych	5
5.2.4 Zagrożenia dla środowiska wodnego	5
5.2.5 Zagrożenia dla powierzchni terenu i gleb	5
5.2.6 Zagrożenia dla środowiska społecznego	5
5.2.7 Nadzwyczajne zagrożenia dla środowiska	5
6. Projektowane zagospodarowanie	5
6.1. Układ komunikacyjny	5
6.2 Przebieg drogi w planie	6
6.3 Projektowana niweleta	6
6.4 Przekrój poprzeczny	6
6.5 Konstrukcja nawierzchni	7
6.6 Krawężniki, obrzeża	9
6.7 Elementy oświetlenia	9
6.8 Elementy odwodnienia	9
6.9 Zieleni	9
6.10 Roboty rozbiórkowe	9
6.11 Roboty ziemne	9
6.12 Elementy organizacji ruchu	9
7. Kolizje z istniejącym uzbrojeniem	10
8. Wpływ eksploatacji górniczej	10
9. Uwagi końcowe	10

## II. Rysunki:

- 1.1. Plan orientacyjny
- 2.1. Plan sytuacyjny - skala 1 : 500
- 3.1. Przekroje normalne - skala 1 : 50

WOJEWÓDZKI URZĄD  
OCHRONY ZABYTKÓW W SZCZECINIE  
70-536 Szczecin, ul. Kuśnierska 14A  
tel./fax 433-70-66, tel. 488-18-04  
NIP 851-20-22-807

## OPIS

### 1. Cel i zakres opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt przebudowy ulicy Grodzkiej w Barlinku. Celem inwestycji objętej opracowaniem jest podwyższenie parametrów komunikacyjnych istniejącej ulicy poprzez przebudowę i remont nawierzchni (jezdni, ciągów pieszych i parkingów) oraz uregulowanie sposobu odprowadzenia wód opadowych.

Zakres inwestycji obejmuje:

- przebudowę istniejącej jezdni ulicy Grodzkiej na całej jej długości tj. od skrzyżowania z ul. Armii Krajowej do skrzyżowania z ul. Jeziorną wraz z wydzieleniem odcinka jezdni na ciąg pieszy,
- przebudowę istniejących ciągów pieszych,
- budowę i przebudowę opasek utwardzonych wzdłuż ciągów pieszych i pieszo jezdnych,
- remont istniejących miejsc postojowych zlokalizowanych wzdłuż jezdni,
- remont nawierzchni placu na zapleczu budynku ul. Grodzka 1 (dz. nr. 231/7),
- przebudowę elementów odwodnienia (ścieki uliczne),
- remont istniejącego oświetlenia drogowego – wymiana słupów i opraw oświetleniowych.

### 2. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania są:

- Mapa do celów projektowych w skali 1:500,
- Wizje lokalne,
- Uzgodnienia z Inwestorem,
- Uzgodnienia z Zachodniopomorskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków w Szczecinie,
- Obowiązujące normy i przepisy techniczne.

### 3. Lokalizacja

Obszar inwestycji położony jest na terenie województwa zachodniopomorskiego w obszarze gminy Barlinek (powiat myśliborski). Projektowana ulica zlokalizowana jest w południowej części m. Barlinek w rejonie Jeziora Barlineckiego.

Zajęcie terenu (jedn. ew. Barlinek-miasto, obręb: Barlinek 2), działki: **198, 199/1, 200, 201/10, 201/11, 204, 224/2, 231/7.**

### 4. Stan istniejący

#### 4.1 Istniejące zagospodarowanie terenu

Obszar inwestycji jest terenem zabudowanym. W sąsiedztwie drogi zlokalizowane są obiekty mieszkalne wiele i jedno rodzinne, zabudowania gospodarcze oraz budynki garażowe. W końcowym odcinku po prawej stronie jezdni zlokalizowany jest odcinek zabytkowego muru kamiennego dł. ok. 30 metrów.

Początkowy odcinek ul. Grodzkiej stanowi droga dojazdowa do zaplecza budynku wielorodzinnego (zlokalizowanego na rogu ulic Grodzka i Mała) oraz dużej ilości obiektów garażowych. Odcinek ten wykonany jest jako nawierzchnia z betonu cementowego. Jezdnia ograniczona jest dwustronnie krawężnikami zwykłymi betonowymi. Jednostronnie, do obsługi ruchu pieszych, zlokalizowano chodnik wykonany z płytek betonowych 35x35 cm.

WOJEWÓDZKI URZĄD  
OCHRONY ZABYTKÓW W SZCZECINIE  
70-536 Szczecin, ul. Kuśnierska 14A  
tel./fax 433-70-66, tel. 488-18-04  
NIP 851-20-22-807

W środkowym odcinku ulicy Grodzkiej przeważają budynki mieszkalne jednorodzinne których fasady graniczą z pasem drogowym. Powoduje to występowanie przewężeń pasa drogowego miejscami do szerokości ok. 3,30 m. Powierzchnia przeznaczona do ruchu zarówno pojazdów jak i pieszych ograniczona jest ścianami budynków. Nawierzchnia środkowego odcinka wykonana jest z kamienia naturalnego (kocie łby) który obecnie jest w stanie technicznym bardzo złym.

Końcowy odcinek ul. Grodzkiej stanowiący dojazd do zlokalizowanego wzdłuż lewej krawędzi jezdni parkingu dla pojazdów osobowych wykonany jest jako nawierzchnia z betonu cementowego ograniczonego obustronnie krawężnikami zwykłymi betonowymi. Obok jezdni zlokalizowany jest parking o analogicznej nawierzchni.

Odwodnienie powierzchni utwardzonych pasa drogowego odbywa za pomocą pochyłeń poprzecznych i podłużnych do istniejących wpustów ulicznych zlokalizowanych wzdłuż lewej krawędzi jezdni.

Oświetlenie ulicy Grodzkiej realizowane jest za pomocą latarni ulicznych żelbetowych wys. ok. 9 metrów z wysięgnikami stalowymi jednooprawowymi.

Stan techniczny zagospodarowania pasa drogowego należy ocenić jako zły. Na nawierzchniach jezdni i chodników występują liczne załamania i zapadnięcia. Powoduje to, w okresach opadów deszczu występowanie licznych zastoisk wody utrudniających korzystanie z pasa drogowego.

W obszarze opracowania, ze względu na dużą intensywność zabudowy szata roślinna występuje w małej ilości. Jedynie w końcowym odcinku, w sąsiedztwie parkingu dla pojazdów osobowych oraz muru kamiennego występuje zieleń którą stanowią trawy i krzewy i pojedyncze drzewa owocowe.

#### 4.2 Uzbrojenie terenu

W rejonie objętym opracowaniem znajduje się następujące uzbrojenie:

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

### 5. Istniejące terenowe uwarunkowania realizacyjne

#### 5.1 Warunki wynikające z istniejącego zagospodarowania

Do najważniejszych zaliczyć należy:

- istniejący przebieg dróg gminnych, (lokalizacja włączenia do sieci dróg publicznych),
- istniejąca lokalizacja zjazdów oraz bram i furtek prowadzących na posesje,
- istniejąca zabudowa,
- położenie sieci uzbrojenia terenu.

**WOJEWÓDZKI URZĄD  
OCHRONY ZABYTKÓW W SZCZECINIE**  
70-536 Szczecin, ul. Kuśnierska 14A  
tel./fax 433-70-66, tel. 488-18-04  
NIP 851-20-22-807

#### 5.2 Zagrożenia dla środowiska

##### 5.2.1 Zagrożenia dla klimatu akustycznego

Przebudowa i remont drogi wpłynie na poprawę płynności ruchu – tym samym nie pogorszy już panujących warunków akustycznych, a wręcz wpłynie na ich poprawę. Poprawa stanu nawierzchni ulic wyeliminuje hałas związany z uderzeniami kół o występujące nierówności oraz zmniejszy hałas pochodzący od silników – dzięki możliwości jednostajnego poruszania się pojazdów.

##### 5.2.2 Zagrożenia dla powietrza atmosferycznego

Przebudowa i remont drogi nie spowoduje wzrostu stężeń zanieczyszczeń atmosferycznych. Po przeprowadzeniu inwestycji można się spodziewać zmniejszenia zanieczyszczeń dzięki upłynnieniu i uregulowaniu ruchu. Ponadto planowane wyłączenie z użytkowania dla pojazdów odcinka ul. Grodzkiej z przeznaczeniem na ciąg pieszy spowoduje zmniejszenie zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego w najbliższej bliskości ulicy tj. zabudowań mieszkalnych tam

zlokalizowanych.

### 5.2.3 Zagrożenia dla środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych

Projektowany układ drogowy nie wpłynie negatywnie na środowisko ponieważ w całości przebiega w granicach istniejącego pasa drogowego i nie ingeruje w działki sąsiednie.

### 5.2.4 Zagrożenia dla środowiska wodnego

Inwestycja nie zagraża, nie zmniejsza zasobów wód powierzchniowych i podziemnych. Nie powoduje również pogorszenia ich jakości, bowiem spływy opadowe będą odprowadzane jak dotychczas odcinkami do istniejących wpustów ulicznych.

### 5.2.5 Zagrożenia dla powierzchni terenu i gleb

Przebudowa i remont dróg nie wpływa na ilość emitowanych zanieczyszczeń. Skutki kumulacji zanieczyszczeń w glebie nie będą znaczące, ze względu na nikły stopień wykorzystywania rolniczego czy ogrodniczego przyległych terenów. Ponadto uszczelnienie nawierzchni poprzez zastosowanie materiałów i technologii utrudniających przenikanie wód opadowych z zanieczyszczeniami do podłoża gruntowego poprawi stan gleb w bezpośredniej bliskości drogi.

### 5.2.6 Zagrożenia dla środowiska społecznego

Projektowany przebieg trasy nie wymaga żadnych wyburzeń budynków mieszkalnych. Rozwiązania projektowe przyjęto w taki sposób, aby w maksymalnym stopniu uniknąć potencjalnych konfliktów z właścicielami prywatnych gruntów.

### 5.2.7 Nadzwyczajne zagrożenia dla środowiska

Nie przewiduje się specjalnych działań ochronnych na wypadek NZŚ. Przeciwdziałanie skutkom awarii należeć będzie do wyspecjalizowanych służb ratowniczych, we współpracy z inspekcją ochrony środowiska.

## 6. Projektowane zagospodarowanie

### 6.1. Układ komunikacyjny

Podstawowe parametry drogi:

- kategoria ruchu – KR 1,
- długość odcinka: OŚ – 187,30 m, w tym:
  - ciąg pieszo – jezdny: 41,27 m + 90,17 m = 131,44 m
  - ciąg pieszy: 55,86 m
- parametry przekroju poprzecznego:
  - od km 0+000,00 do km 0+041,27 przekrój daszkowy 2%
  - od km 0+041,27 – 0+187,30 przekrój jednostronny 2%
- charakterystyczne szerokości:
  - ciąg pieszo - jezdny od km 0+000,00 do km 0+041,27: 4,50 m (2x2,25 m)
  - ciąg pieszo - jezdny od km 0+097,13 do km 0+187,30: 5,00 m (2x2,50 m)
  - ciąg pieszy od km 0+041,27 do km 0+097,13: 2,50 m
- rodzaj nawierzchni:
  - ciąg pieszo jezdny: nawierzchnia z kostki betonowej imitującej nawierzchnię z kamienia naturalnego w kolorze grafitowym,
  - ciąg piesze: nawierzchnia z kostki betonowej imitującej nawierzchnię z kamienia naturalnego w kolorze grafitowym,
  - opaski utwardzone: nawierzchnia z kostki naturalnej pochodzącej z rozbiórki istniejącej nawierzchni ul. Grodzkiej,
  - miejsca parkingowe: nawierzchnia z kostki betonowej imitującej nawierzchnię z kamienia naturalnego w kolorze szarym,

WOJEWÓDZKI URZĄD  
OCHRONY ZABYTKÓW W SZCZECINIE  
70-536 Szczecin, ul. Kuśnierska 14A  
tel./fax 433-70-66, tel. 488-18-04  
NIP 851-20-22-807

- odcinki chodników i dojść do budynków: nawierzchnia z kostki betonowej imitującej nawierzchnię z kamienia naturalnego w kolorze ceglastym.

## 6.2 Przebieg drogi w planie

Realizację elementów zagospodarowania pasa drogowego, ze względu na staromiejski charakter obszaru inwestycji planuje się zrealizować z uwzględnieniem materiałów o strukturze fakturze i kolorystyce zbliżonej do naturalnych materiałów brukarskich.

Projekt przebudowy ul. Grodzkiej w Barlinku przewiduje wykonanie trzech oddzielnych funkcyjnie odcinków ulicy.

1. Odcinek początkowy od km 0+000,00 do km 0+041,27 – ciąg pieszo jezdny przeznaczony do ruchu pojazdów i pieszych wykonany będzie z kostki betonowej w kolorze grafitowym imitującej starobruk. Jako uzupełnienie funkcji komunikacji projektuje się wykonać chodniki z kostki betonowej w kolorze ceglastym imitującej starobruk oraz opaski umocnione z kamienia naturalnego. W miejscach przewidzianej komunikacji z przyległym terenem, w celu ułatwienia przejazdu i przejścia zaprojektowano lokalnie obniżenie krawężników. Szerokość jezdni będzie wynosić 4,50 metra. Będzie to jezdnia dwukierunkowa. Projektowana pieszo – jezdnia będzie miała charakter drogi dojazdowej do zlokalizowanej w jej obrębie zabudowy mieszkalnej i garażowej.

2. Odcinek środkowy od km 0+041,27 do km 0+097,13 – ciąg przeznaczony wyłącznie dla ruchu pieszego z ewentualną możliwością sporadycznego dojazdu pojazdami osobowymi dla mieszkańców przyległych do tego ciągu posesji. Ciąg ten szerokości 2,50 metra wykonany będzie z kostki betonowej w kolorze grafitowym imitującej starobruk. Jako uzupełnienie funkcji pasa drogowego projektuje się wykonanie opasek utwardzonych z kamienia naturalnego którego ułożenie planuje się aż do ścian budynków zlokalizowanych na granicy pasa. W celu umożliwienia sprawnego spływu wód opadowych projektuje się wykonanie na krawędzi chodnika ścieku ulicznego z kostki betonowej o analogicznym do nawierzchni ciągu wyglądzie i kolorze ułożonej 2 cm poniżej nawierzchni ciągu.

3. Odcinek końcowy od km 0+097,13 do km 0+187,30 – ciąg pieszo jezdny o funkcji zbliżonej do odcinka 1. ciąg pieszo jezdny przeznaczony do ruchu pojazdów i pieszych wykonany będzie z kostki betonowej w kolorze grafitowym imitującej starobruk. Jako uzupełnienie funkcji komunikacji projektuje się wykonać opaski umocnione z kamienia naturalnego. Wzdłuż jezdni po lewej stronie projektuje się wykonanie miejsc postojowych prostopadłych do jezdni, które wykonane będą jako nawierzchnia z kostki betonowej w kolorze szarym imitującej starobruk. W celu pieszo – jezdni z przyległym terenem planuje się wykonanie ciągu pieszego prostopadle do pieszo - jezdni który wykonany będzie z kostki betonowej w kolorze ceglastym).

## 6.3 Projektowana niweleta

W ramach przedmiotowego opracowania, ze względu na charakter prac objętych projektem (przebudowa/remont jezdni) nie przewiduje się znaczących korekt wysokościowych istniejącej niwelety. Projektowaną niweletę dostosowano do istniejących warunków terenowych (istniejące skrzyżowania, wejścia do budynków).

## 6.4 Przekrój poprzeczny

Projektowane pochylenia poprzeczne ciągów dostosowano do istniejących uwarunkowań związanych z przylegającą zabudową oraz odprowadzenia wód opadowych (lokalizacja wpustów). W związku z powyższym na przeważającej części odcinka projektuje się pochylenia poprzeczne jednostronne. Oddzielenie funkcji ciągów odbywać się będzie za pomocą krawężników, oporników i obrzeży betonowych ustawionych na ławach z betonu cementowego. W celu sprawnego odprowadzenia wód opadowych na odcinku ciągu pieszego (km 0+041,27-0+097,13 zaprojektowano ściek który wykonany będzie z kostki betonowej w kolorze grafitowym i obniżony o 2 cm w stosunku do terenu przyległego.



**6.5 Konstrukcja nawierzchni****Ciąg pieszo – jezdny od km 0+000,00 do km 0+041,27 oraz od km 0+097,13 do 187,30**

Projektowany układ warstw:

- Kostka betonowa imitująca starobruk w kolorze grafitowym (1)	-gr. 8 cm
- Podsyпка cementowo - piaskowa 1:4	-gr. 3 cm
- Kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie 0/31,5	-gr. 15 cm
<u>GRUBOŚĆ KONSTRUKCJI ZASADNICZEJ:</u>	<u>26 cm</u>
- warstwa odsączająca z piasku	-gr. 15 cm
<u>ŁĄCZNA GRUBOŚĆ KONSTRUKCJI:</u>	<u>41 cm</u>

**Ciąg pieszy od km 0+041,27 do km 0+097,13**

Projektowany układ warstw:

- Kostka betonowa imitująca starobruk w kolorze grafitowym (1)	-gr. 8 cm
- Podsyпка cementowo - piaskowa 1:4	-gr. 3 cm
- Kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie 0/31,5	-gr. 15 cm
<u>GRUBOŚĆ KONSTRUKCJI ZASADNICZEJ:</u>	<u>26 cm</u>
- warstwa odsączająca z piasku	-gr. 15 cm
<u>ŁĄCZNA GRUBOŚĆ KONSTRUKCJI:</u>	<u>41 cm</u>

**Chodniki i dojścia do budynków**

Projektowany układ warstw:

- Kostka betonowa imitująca starobruk w kolorze ceglastym (2)	-gr. 8 cm
- Podsyпка cementowo - piaskowa 1:4	-gr. 3 cm
<u>GRUBOŚĆ KONSTRUKCJI ZASADNICZEJ:</u>	<u>11 cm</u>
- Warstwa wzmacniająca z kruszywa stabilizowanego cementem Rm=2,50 MPa	-gr. 10 cm
<u>ŁĄCZNA GRUBOŚĆ KONSTRUKCJI:</u>	<u>21 cm</u>

**Parking dla samochodów osobowych**

Projektowany układ warstw:

- Kostka betonowa imitująca starobruk w kolorze szarym (2)	-gr. 8 cm
- Podsyпка cementowo - piaskowa 1:4	-gr. 3 cm
- Kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie 0/31,5	-gr. 15 cm
<u>GRUBOŚĆ KONSTRUKCJI ZASADNICZEJ:</u>	<u>26 cm</u>
- warstwa odsączająca z piasku	-gr. 15 cm
<u>ŁĄCZNA GRUBOŚĆ KONSTRUKCJI:</u>	<u>41 cm</u>

**Opaski utwardzone w obrębie odcinków ciągów pieszo - jezdnych**

Projektowany układ warstw:

- Bruk naturalny pochodzący z rozbiórki	-gr. 8/10 cm
- Podsyпка cementowo - piaskowa 1:4	-gr. 3/5 cm
<u>GRUBOŚĆ KONSTRUKCJI ZASADNICZEJ:</u>	<u>11/15 cm</u>
- Warstwa wzmacniająca z kruszywa stabilizowanego cementem Rm=2,50 MPa	-gr. 10 cm
<u>ŁĄCZNA GRUBOŚĆ KONSTRUKCJI:</u>	<u>21/25 cm</u>

**Opaski utwardzone w obrębie ciągu pieszego od km 0+041,27 do km 0+097,13**

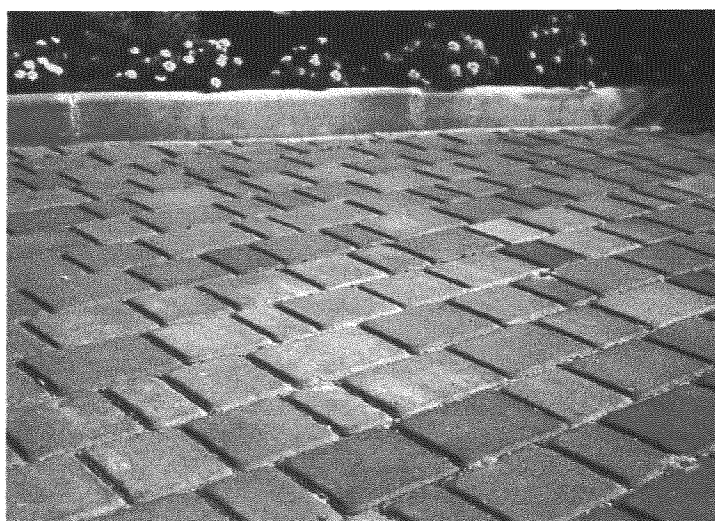
Projektowany układ warstw:

- Bruk naturalny pochodzący z rozbiórki	-gr. 8/10 cm
- Podsyпка cementowo - piaskowa 1:4	-gr. 3/5 cm
- Kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie 0/31,5	-gr. 15 cm
<u>GRUBOŚĆ KONSTRUKCJI ZASADNICZEJ:</u>	<u>26/30 cm</u>
- warstwa odsączająca z piasku	-gr. 15 cm
<u>ŁĄCZNA GRUBOŚĆ KONSTRUKCJI:</u>	<u>41/45 cm</u>

- (1) Rysunek kostki betonowej starobrukowej jako nawierzchni ciągów pieszo – jezdnych i ciągu pieszego w kolorze grafitowym



- (2) Rysunek kostki betonowej starobrukowej jako nawierzchni chodników oraz nawierzchni miejsc postojowych (kolorystyka szara lub ceglasta zgodnie z opisem konstrukcji nawierzchni)



WOJEWÓDZKI URZĄD  
OCHRONY ZABYTKÓW W SZCZECINIE  
70-536 Szczecin, ul. Kuśnierska 14A  
tel./fax 433-70-66, tel. 488-18-04  
NIP 851-20-22-807

#### 6.6 Krawężniki, obrzeża

Zaprojektowane konstrukcje ciągów pieszo – jezdnych oraz ciągu pieszego obramowane będą za pomocą krawężników zwykłych 15x30 cm (wyniesionych 10 cm powyżej nawierzchni) oraz najazdowych 15x22 cm (2 cm powyżej nawierzchni) w zależności od lokalizacji i przewidzianego sposobu komunikacji z terenem przyległym. Przedmiotowe krawężniki ustawione będą na ławie fundamentowej z betonu cementowego B15 (C12/15). Do obramowania chodników zastosowano obrzeża betonowe 8x30 cm ustawione na podsypce cementowo – piaskowej 1:4 gr. 3 cm. Dodatkowym elementem obramowania zastosowanym na krawędziach opracowania (na styku z istniejącymi jezdniami bitumicznymi) oraz przy ogrodzeniach posesji jest opornik betonowy o wymiarach 12x25 cm ustawiony na ławie betonowej.

#### 6.7 Elementy oświetlenia

W ramach zadania planuje się wykonać wymianę 8 szt. istniejących żelbetowych słupów z oprawami typu drogowego na stylizowane słupy oświetleniowe z oprawami typu parkowego. Wysokość słupów 4 metry.

#### 6.8 Elementy odwodnienia

W ramach projektu planuje się odprowadzenie wód opadowych do istniejących wpustów kanalizacji deszczowej. Projekt przewiduje wykonanie regulacji wpustów do rzędnych wysokościowych projektowanych nawierzchni ciągów pieszo – jezdnych i pieszych.

#### 6.9 Zieleń

Na wszystkich powierzchniach w granicach pasa drogowego nie przewidzianych do utwardzenia należy wykonać humusowanie gr. 10 cm oraz obsiać mieszką traw. Humusowanie należy wykonać do wysokości 5 cm poniżej górnej krawędzi krawężnika.

#### 6.10 Roboty rozbiórkowe

W ramach przedmiotowej inwestycji przewidziano następujące prace rozbiórkowe:

- zdegradowanej nawierzchni jezdni betonowej,
- zdegradowanej nawierzchni parkingu,
- krawędzi jezdni bitumicznych na połączeniu z odcinkiem projektowanym,
- zdegradowanych nawierzchni chodników z płytek chodnikowych,
- zdegradowanych krawężników i obrzeży,
- nawierzchni z kamienia naturalnego (materiał z rozbiórki do ponownego wbudowania),
- Zdegradowanych słupów oświetlenia drogowego.

#### 6.11 Roboty ziemne

W ramach przedmiotowej inwestycji przewidziano następujące roboty ziemne:

1. usunięcie górnej, nienośnej warstwy gruntu położonej pod projektowanymi konstrukcjami nawierzchni,
2. wykonanie koryta z warstwą wzmacniającą (warstwa z KSC  $R_m=2,5$  MPa) lub odsączającą pod nowoprojektowane konstrukcje ciągów pieszo – jezdnych, pieszych parkingów i chodników,
3. wykonanie wykopów w celu usunięcia istniejących słupów oświetleniowych i montaż nowych słupów.

#### 6.12 Elementy organizacji ruchu

Po wykonaniu inwestycji ciąg pieszy zlokalizowany na odcinku 0+041,27-0+097,13 powinien być wyłączony z ruchu pojazdów kołowych z wyłączeniem sporadycznego ruchu pojazdów osób zamieszkujących przyległe posesje w obrębie ciągu pieszego (brak jest zlokalizowanych zjazdów na posesje). Dodatkowo ciągi pieszo jezdne zlokalizowane po obydwu stronach należy oznakować jako ulice „ślepe”.

## 7. Kolizje z istniejącym uzbrojeniem

W związku z przebudową układu drogowego należy wykonać przebudowę lub regulację istniejących sieci uzbrojenia. Należy dostosować wysokościowo istniejące studnie, zawory i zasady do projektowanych rzędnych nawierzchni.

## 8. Wpływ eksploatacji górniczej

Nie występuje. Inwestycja nie leży w granicach terenu górniczego.

## 9. Uwagi końcowe

Wyznaczenie w terenie położenia elementów drogi oraz innych elementów zagospodarowania terenu należy wykonać geodezyjnie.

Po zakończeniu budowy poszczególnych obiektów budowlanych (przed zakryciem urządzeń podziemnych), należy sporządzić geodezyjną inwentaryzację powykonawczą i przekazać ją do ośrodka dokumentacji geodezyjnej i kartograficznej oraz właścicieli lub użytkowników obiektów.

Na wejście z robotami w pas drogowy należy uzyskać decyzje odpowiednich zarządców dróg.

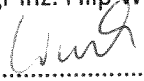
Wykonawca robót powinien stosować się do wszystkich zaleceń określonych w załączonych uzgodnieniach międzybranżowych.

Wszelkie naprawy uszkodzeń powstałych w wyniku prowadzonych prac wykonane zostaną natychmiast na koszt wykonawcy robót. Po zakończeniu prac prowadzonych na działkach sąsiednich należy przywrócić teren do stanu poprzedniego.

Przed rozpoczęciem realizacji inwestycji, jak i w trakcie jej wykonywania należy stosować się do obowiązującego prawa, przepisów BHP, ST, zasad sztuki budowlanej oraz innych obowiązujących przepisów, regulacji i zaleceń, w szczególności określonych w uzgodnieniach, których kopie załączono do projektu.

Opracował:

mgr inż. Filip Walczak

  
.....  
podpis

WOJEWÓDZKI URZĄD  
OCHRONY ZABYTKÓW W SZCZECINIE  
70-536 Szczecin, ul. Kuśnierska 14A  
tel./fax 433-70-66, tel. 488-18-04  
NIP 851-20-22-807