

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

**TELEFON:** +48 698-92-00-73

**NIP:** 763-193-82-39

**REGON:** 300868284

**E-MAIL:** eurostrada@wp.pl



## PROJEKT TECHNICZNY

**BRANŻA :** DROGOWA

**ZADANIE :** REMONT DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 184 W M. SZAMOTUŁY –  
UL. DWORCOWA I B. CHROBREGO

**OBIEKT:** JEZDNIA, DWUSTRONNE CHODNIKI, JEDNOSTRONNA ŚCIEŻKA  
ROWEROWA

**ADRES :** UL. B. CHROBREGO W M. SZAMOTUŁY  
DROGA WOJEWÓDZKA NR 184 KM: 23+924,00 - 24+600,00

**INWESTOR :** WIELKOPOLSKI ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH W POZNANIU  
UL. WILCZAK 51, 61 – 623 POZNAŃ

### ZESPÓŁ AUTORSKI :

**PROJEKTANT :** MGR INŻ. RUFIN JARKA  
(branża drogowa)

**NR UPRAWNIEŃ:** WKP/0294/POOD/12

**OPRACOWAŁ :** MGR INŻ. RUFIN JARKA

**NR UPRAWNIEŃ:** WKP/0294/POOD/12

**Zaakceptowano:**

WZDW w Poznaniu  
22.12.2020r

**EGZEMPLARZ:** 1





## SPIS TREŚCI

<b>STRONA TYTUŁOWA .....</b>	<b>Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</b>
<b>PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU .....</b>	<b>6</b>
<b>1. CZĘŚĆ ADMINISTRACYJNA .....</b>	<b>6</b>
1.1. Zespół projektowy.....	6
1.2. Kopie uprawnień projektowych i zaświadczeń z Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa .....	7
<b>2. CZĘŚĆ OGÓLNA .....</b>	<b>10</b>
2.1. Przedmiot opracowania .....	10
2.2. Zleceniodawca.....	10
2.3. Jednostka projektowa .....	10
2.4. Cel opracowania.....	10
2.5. Podstawa opracowania .....	11
2.6. Wykaz podstawowych aktów prawnych i norm.....	11
2.7. Podstawowy zakres inwestycji.....	12
2.8. Projektowane parametry techniczne.....	13
2.9. Opis zagospodarowania terenu w otoczeniu inwestycji.....	13
2.10. Opis zagospodarowania pasa drogowego w stanie istniejącym.....	14
2.11. Zestawienie powierzchni zagospodarowanego pasa drogowego dla wszystkich 3 etapów remontu od km 23+675,00 do 25+596,00 .....	14
2.12. Analiza powiązania dróg z innymi drogami publicznymi .....	14
2.13. Wpływ inwestycji na środowisko .....	15
2.14. Ochrona konserwatorska – nie dotyczy odcinka remontowanego .....	15
2.15. Wpływ eksploatacji górniczej .....	15
2.16. Zieleń istniejąca .....	16
<b>3. BRANŻE TOWARZYSZĄCE .....</b>	<b>19</b>
3.1. Istniejące uzbrojenie terenu.....	19
3.2. Odprowadzenie wód opadowych.....	19
3.3. Usunięcie kolizji z istniejącym uzbrojeniem terenu .....	20
<b>4. ZAŁĄCZNIKI GRAFICZNE.....</b>	<b>21</b>
4.1. Rys. 1 Plan orientacyjny skala 1:5000 1:100000 .....	21

4.2. Rys. 2.2 Plan sytuacyjny skala 1 : 500 .....	21
<b>PROJEKT ARCHITEKTONICZNO – BUDOWLANY .....</b>	<b>22</b>
<b>5. CZĘŚĆ TECHNICZNA – BRANŻA DROGOWA .....</b>	<b>22</b>
5.1. Opis trasy w planie .....	22
5.2. Opis trasy w przekroju podłużnym.....	22
5.3. Opis trasy w przekroju poprzecznym .....	23
5.4. Nawierzchnia jezdni.....	23
5.5. Nawierzchnia chodnika.....	24
5.6. Nawierzchnia ścieżki rowerowej.....	25
5.7. Zatoka autobusowa – nie dotyczy – poza zakresem remontu .....	25
5.8. Zjazdy.....	25
5.9. Pasy postojowe – nie dotyczy – poza zakresem remontu .....	27
5.10. Zieleń.....	27
5.11. Ściek dwurzędowy z kostki betonowej.....	27
5.12. Mur oporowy.....	27
5.13. Krawężniki i obrzeża.....	28
5.14. Elementy organizacji ruchu i BRD .....	28
5.15. Rozbiórka elementów dróg .....	29
<b>6. ZAŁĄCZNIKI GRAFICZNE.....</b>	<b>30</b>
6.1. Rys. 3.1 – 3.2 Przekroje normalne skala 1 : 10,20,50, .....	30
6.2. Rys. 4 Przekroje podłużne skala 1 : 100/1000 .....	30
<b>7. UZGODNIENIA.....</b>	<b>32</b>
7.1. Wykaz opinii, decyzji, uzgodnień .....	32
7.1.1. 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

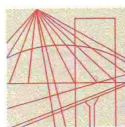
#### 1.1. Zespół projektowy

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

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

Czarnków, grudzień 2020

## 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





## 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  
Rejon w Szamotułach

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+924,00 do km: 24+600,00 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 2020 r., t.j. poz. 1333),
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020r., poz. 1219 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**” odcinek od km 23+924,00 do km 24+600,00 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,
- karczowaniem pni pozostawionych po wycince drzew,
- rozbiórkę elementów ulic (krawężniki, oporniki i obrzeża),

- rozbiórkę nawierzchni zatoki autobusowej wraz z podbudową - nie dotyczy
- 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 i zjazdów 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,
- 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,
- 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 – 10,00m, na której obowiązuje ruch dwukierunkowy. Jezdnia jest ograniczona krawężnikami. W stanie istniejącym nie ma wydzielonych ścieżek rowerowych natomiast można wyodrębnić wąskie chodniki. W celu zapewnienia powiązania przyległych terenów z drogą publiczną występują zjazdy publiczne i indywidualne.

## **2.11. Zestawienie powierzchni zagospodarowanego pasa drogowego dla wszystkich 3 etapów remontu od km 23+675,00 do 25+596,00**

- powierzchnia jezdni: 21646 m<sup>2</sup>
- powierzchnia chodników: 6700 m<sup>2</sup>
- powierzchnia ścieżki rowerowej: 4380 m<sup>2</sup>
- powierzchnia zatoki autobusowej: 126 m<sup>2</sup>
- powierzchnia zjazdów z kostki: 2175 m<sup>2</sup>
- powierzchnia pasów postojowych: 115 m<sup>2</sup>
- powierzchnia humusowania: 1350 m<sup>2</sup>

## **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 DW 184 łączy się z innymi drogami gminnymi, a mianowicie:

- ul. 3 Maja – 258143P – km: 23+756,85 – poza zakresem remontu
- ul. Dworcowa – 258100P – km: 23+824,00 – poza zakresem remontu
- łącznik dróg wojewódzkich – km: 23+949,10
- ul. Składowa – 258187P – km: 24+086,15
- ul. Świdlińska – 258203P – km: 24+546,90

### **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 ścieżki pieszko-rowerowej.

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 upłyni 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 – nie dotyczy odcinka remontowanego**

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 wniosek 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

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 (odeszkowania, 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

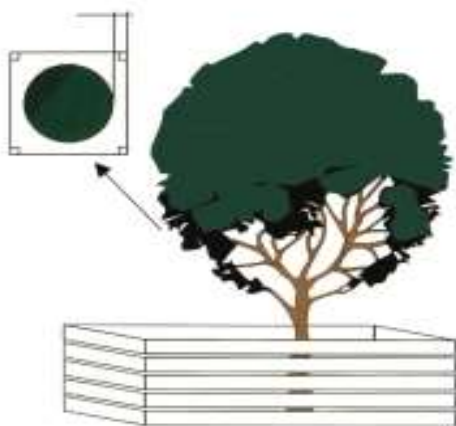


2. Nasypy



3. Zabezpieczenie pni

a) ogrodzenia



b) osłony przypniowe (odeszkowania, 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  $\varnothing 1000$  betonowych. Włazy studni kanalizacji deszczowych i sanitarnych w jezdni montować z płytami odciążającymi typ ciężki (40ton). 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 – **nie dotyczy**.

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. 2.2	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 całego odcinka objętego wynosi 1921m, natomiast długość odcinka przyjęta do realizacji wynosi 676m w km 23+924,00 – 24+600,00 zgodna z kosztorysem ofertowym i przedmiarem robót.

Oś DW 184 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 2.2 „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 pochyłeń 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. 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 - **poza zakresem remontu**,
- pasów postojowych o szerokości 2,50m, ze spadkiem poprzecznym powierzchni 2% w kierunku ścieku przykrawężnikowego - **poza zakresem remontu**.

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 zaprojektowano wykonanie geosiatki szklano-węglowej przesączonej asfaltem o wytrzymałości 120x200 kN na całej szerokości projektowanej jezdni.

### **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, bezfazowa 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 – nie dotyczy – poza zakresem remontu**

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 2.2 „Plan sytuacyjny”*. Zakłada się wykonanie remontu 85 zjazdów (dla całej inwestycji) indywidualnych do posesji oraz publicznych do terenów przemysłowych. Dla zjazdów indywidualnych do posesji zaprojektowano włączenie do drogi wojewódzkiej za pomocą skosów 1:1. Pozostałe włączenie zjazdów publicznych do drogi wojewódzkiej należy wykonać za pomocą wylukowania 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 – nie dotyczy – poza zakresem remontu**

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,
- *podsyпка* 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**

Zakłada się wykonanie humusowania na gr. 10 cm z obsianiem mieszanką traw terenu na terenach gruntowych 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 C12/15 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. 2.2 *"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 ułożonych na ławie i z oporem betonowym 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.0,50m,
- frezowanie profilujące nawierzchni bitumicznej,
- cała konstrukcja zatoki autobusowej - **nie dotyczy**,
- cała konstrukcja utwardzonych zjazdów oraz chodników,
- studnie wpustowe kanalizacji deszczowej z przykanalikami,
- elementy ulic (krawężniki i obrzeża),
- ściek korytkowy oraz z kostki granitowej,
- usunięcie karpin pozostałych po wycince drzew,
- istniejące oznakowanie pionowe i urządzenia BRD.

## **6. ZAŁĄCZNIKI GRAFICZNE**

- |             |                       |                           |                            |
|-------------|-----------------------|---------------------------|----------------------------|
| <b>6.1.</b> | <b>Rys. 3.1 – 3.2</b> | <b>Przekroje normalne</b> | <b>skala 1 : 10,20,50,</b> |
| <b>6.2.</b> | <b>Rys. 4</b>         | <b>Przekroje podłużne</b> | <b>skala 1 : 100/1000</b>  |



## **7. UZGODNIENIA**

### **7.1. Wykaz opinii, decyzji, uzgodnień**

- 7.1.1. 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



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](mailto:wuoz@poznan.wuoz.gov.pl)

Po.WN.5183.9629.2.2016

Poznań, 28 listopada 2016 r.

**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, 3530, 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 LL, ~~MB~~

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

