**Opis do projektu zagospodarowania terenu**

**Budowa ciągu komunikacyjnego pomiędzy ul. Parkową i Turystyczną w Skokach**

**1. Przedmiot zamierzenia budowlanego**

Planowana Inwestycja obejmuje budowę odcinka gminnej drogi wewnętrznej o długości 0,33km od zjazdu z ul. Parkowej w km 0+000,00 ( droga gminna nr 1653P ) do zjazdu na teren ogrodów działkowych ( dz. nr ewid. 126/2 obr. Skoki ). Dalej od km 0+330,0 do km 0+864,0 projektowany jest ciąg komunikacyjny przeznaczony dla ruchu pieszego i rowerowego w kierunku ul. Turystycznej ( do drogi serwisowej przy DW 196.

Całkowita długość projektowanego odcinka ciągu komunikacyjnego to 0,86km

Inwestycja projektowana jest na następujących nieruchomościach gruntowych:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Nr ewidencyjny działki** | **Obręb ewidencyjny** | **Właściciel/Zarządca nieruchomości** |
| 1. | 111/3 | Skoki | Gmina Skoki |
| 2. | 1691 | Skoki | Gmina Skoki |
| 3. | 81 | Skoki | Skarb Państwa/Powiat Wągrowiecki |
| 4. | 77/10 | Skoki | Gmina Skoki |
| 5. | 78/5 | Skoki | Gmina Skoki |
| 6. | 51/16 | Skoki | Gmina Skoki |

**2. Stan istniejący zagospodarowania terenu**

Na terenie działki o numerze ewidencyjnych 111/3 zlokalizowana jest droga gminna – ul. Parkowa. Posiadająca jezdnię o nawierzchni bitumicznej szerokości podstawowej 5,5m wraz z jednostronnym chodnikiem o nawierzchni z kostki betonowej szerokości 1,7m.

Na terenie działki o nr. ewidencyjnym 1691 znajduje się droga wewnętrzna o nawierzchni gruntowej prowadząca do przyległych ogrodów działkowych, pozostałą cześć nieruchomości stanowią nieużytki w tym niewielki obiekt sportowy – stare boisko piłkarskie.

Na wysokości ww obiektu istniejąca droga wewnętrzna przechodzi w niewielką ścieżkę pieszą o nawierzchni gruntowej prowadzącą pod wiadukt na DW 196.

Pozostałe nieruchomości znajdujące się na wschodnim brzegu rzeki Mała Wełna stanowią niezagospodarowane nieużytki gruntowe porośnięte pojedynczymi drzewami. W terenie również po stronie północnej rzeki zlokalizowana jest utwardzona kruszywem ścieżka piesza łącząca się z drogą serwisową przy DW 196 na wysokości ul. Turystycznej. Początek ścieżki to ok. km 0+600,0 projektowanej trasy. Ścieżka posiada szerokość ok. 3,0m.

W projektowanym pasie robót przeznaczonym pod inwestycję znajdują się pojedyncze zadrzewienia, które kolidują z inwestycją i zostały przewidziane do wycinki ( 2 szt. km 0+008,0).

Na rozpatrywanym odcinku zlokalizowane są media: sieć wodociągowa wraz z przyłączami, sieć kanalizacji deszczowej wraz z wylotem do rzeki M. Wełna oraz fragment sieci oświetlenia ulicznego na zjeździe z ul. Parkowej.

Na zjeździe na ogrody działkowe ( dziełka nr ewid. 81 ) w starym korycie znajduje się przepust drogowy jednorurowy o średnicy 0,8m i długości 10,0m. Przepust jest w złym stanie technicznym i wymaga remontu ( wymiany rury przepustowej wraz ze ścianami czołowymi ).

**3. Projektowane zagospodarowanie terenu**

W km 0+000,00 zaprojektowano zjazd z drogi gminnej na projektowaną drogę wewnętrzną. Zjazd posiada parametry zjazdu publicznego. W tym łuki wyokrąglające o promieniach R=5,0m oraz szerokość 5,0m. Zjazd podobnie jak projektowana droga wewnętrzna posiada nawierzchnię bitumiczną. Droga wewnętrzna o stałej szerokości 5,0m posiada obustronne pobocze utwardzone z kruszywa łamanego o szerokości 0,75m. W celu wpisania projektowanej jezdni drogi wewnętrznej w ślad istniejącej drogi gruntowej zaprojektowano 4 łuki poziome . W km 0+013,41 o promieniu R=25,0m, w km 0+113,20 o promieniu R=40,0m, w km 0+279,92 o promieniu R=60,0m oraz w km 0+319,49 o promieniu R=100,0m. Droga wewnętrzna zakończona jest zjazdem indywidualnym na przyległe ogrody działkowe zlokalizowanym w km 0+333,0. Zjazd posiada szerokość 4,5m oraz łuk wyokrąglający lewy o promieniu R=5,0m oraz prawy ( w kierunku projektowanej ścieżki pieszo-rowerowej ) o promieniu R=3,0m. Za zjazdem rozpoczyna się projektowany ciąg komunikacyjny przeznaczony dla ruchu pieszego i rowerowego o nawierzchni bitumicznej i szerokości 3,0m z obustronnym poboczem utwardzonym z kruszywa łamanego szerokości 0,2m. Ciąg został zaprojektowany tak, aby w jak największym stopniu wpisywał się w ślad istniejącego szlaku pieszego. W tym celu na całej długości projektowanej ścieżki zastosowano liczne łuki poziome oraz załamania trasy. Celem tego zabiegu jest również urozmaicenie przebiegu trasy, która z założenia ma posiadać również walory krajobrazowe jak również zachowanie w nienaruszonym stanie istniejącego drzewostanu. W ciągu ścieżki zaprojektowano łuki poziome oraz załamania trasy w planie:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| kilometraż | Zmiana kąta zwrotu trasy | | Zmiana kąta zwrotu trasy | |
| Łuk poziomy | Załamanie | R [m] | Z[grad] |
| 0+423,86 | x | - | 20,0 | - |
| 0+479,49 | x | - | 20,0 | - |
| 0+518,70 | x | - | 20,0 | - |
| 0+588,01 | x | - | 20,0 | - |
| 0+622,51 | x | - | 20,0 | - |
| 0+655,28 | - | x | - | 1,831 |
| 0+709,51 | - | x | - | 4,903 |
| 0+729,88 | - | x | - | 5,102 |
| 0+772,23 | x | - | 20,0 | - |
| 0+799,12 | - | x | - | 2,718 |

W km 0+482,0 do km 0+497,0 projektowanego obiektu liniowego znajduje się obiekt mostowy ( kładka piesza ) projektowany wg odrębnego opracowania. Obejmuje on działkę o numerze ewidencyjnym 76 stanowiącą koryto rzeki Mała Wełna.

W km 0+567,0 oraz w km 0+582,0 zaprojektowano zjazdy/zejścia w kierunku istniejących rekreacyjnych ścieżek pieszych o nawierzchniach gruntowych.

Od km 0+600,0 projektowany ciąg pokrywa się z istniejącą ścieżką utwardzoną o nawierzchni z kruszywa łamanego. Ze względu na dobry stan istniejącej ścieżki a także jej odpowiednie parametry geometryczne istniejącą ścieżkę po wykonaniu w-wy wyrównawczej z kruszywa łamanego ( zgodnie z projektowaną niweletą trasy ) należy zaadaptować jako podbudowę pod w-wę nawierzchni bitumicznej.

W km 0+651,0 do km 0+848,0 po stronie prawej zlokalizowana jest skarpa o wysokości dochodzącej do 4,5m. Skarpa posiada pochylenie 1:1-1:1,5. Skarpa jest prawdopodobnie pochodzenia naturalnego i nie jest obecnie porośnięta roślinnością ze względu na prowadzone w tym rejonie w ostatnich latach prace ziemne. Zbudowana jest z piasków drobnych i wykazuje się dobrą statecznością jednak ze względu na brak warstwy humusu i roślinności okrywowej wykazuje tendencję do znacznej podatności na erozję. Dodatkowo wpływa na to pochylenie skarpy, które wynosi miejscami ok. 45st.

Z tego względu zaprojektowano wykonanie maty przeciwerozyjnej z geokraty komórkowej h=150mm z wypełnieniem humusem i obsianiem trawą ( np. wg zał. karty katalogowej ). Wcześniej skarpę należy doprowadzić do pochylenie maksimum 1:1,5. U podnóża skarpy należy wykonać podwójny pas wzmocnienia płytą ażurową 60x40x10 zakończoną ławą betonową C12/15 z oporem.

**4. Zestawienie powierzchni zagospodarowania terenu**

- jezdnia drogi wewnętrznej o nawierzchni bitumicznej– pow. ok. 1780,0m2

- ciąg komunikacyjny dla ruchu pieszego i rowerowego o nawierzchni bitumicznej – pow. ok. 1620,0m2

**5. Ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego**

Na części rozpatrywanego terenu ( dz. nr ewid. 111/3, 1691 oraz 81 obr. Skoki ) brak jest miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego stąd dla inwestycji Burmistrz Miasta i Gminy Skoki wydał decyzję o lokalizacji inwestycji celu publicznego nr 11/22 z dnia 20.05.2022. Dla pozostałych dziełek objętych inwestycją obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego - Uchwała Nr X/70/2019z dnia 2019-08-29.

Dokumentacja projektowa pozostaje zgodna z założeniami planistycznymi wydanej decyzji oraz obowiązującego planu.

**6. Informacja o terenie objętym ochroną konserwatorską**

Zgodnie z opinią wydanymi przez Wielkopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków nr Po.WA.5183.5425.2.2022 teren, na którym przewiduje się realizację inwestycji jest położony w sąsiedztwie stanowiska archeologicznego nr AZP 47-30/16 objętego ochroną konserwatorską stąd Inwestor uzyskał pozwolenie na prowadzenie prac archeologicznych podczas realizacji inwestycji – decyzja nr 475/2022/C z dnia 10.08.2022r. Pozostałe warunki zgodnie z załączoną opinią oraz wydanym pozwoleniem.

**7. Informacja o wpływie eksploatacji górniczej**

Obszar objęty inwestycją nie jest obszarem w granicach terenów górniczych.

**8. Działania techniczne i organizacyjne wynikające z ochrony środowiska**

Analizując planowane przedsięwzięcie, oraz uwzględniając zakres inwestycji, skalę

przedsięwzięcia i wielkość zajmowanego terenu stwierdza się brak negatywnego wpływu na środowisko, zdrowie ludzi, przyrodę, oraz krajobraz. Rozwiązania projektowej inwestycji nie powodują zagrożeń zanieczyszczenia gleb, powietrza, wód powierzchniowych, wód podziemnych, hałasu. Materiały i technologie robót przy wykonywaniu prac są neutralne i przyjazne dla środowiska a roboty budowlane wykonywane będą w większości w granicach istniejącego pasa drogowego. Wszelkie odpady budowlane powstające w wyniku prowadzonej inwestycji należy przekazać do utylizacji uprawnionym jednostkom. Inwestycja nie jest wyszczególniona w Rozporządzeniu Rady Ministrów z 09.11.2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Na podstawie mapy zagrożenia powodziowego ( Arkusz N-33-119-C-d-3 ) ustalono, że teren objęty inwestycją znajduje się częściowo na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią stąd dla przedsięwzięcia wydane zostało pozwolenie wodnoprawne nr PO.ZUZ.4.4210.593.2022 z dnia 10.11.2022r.

**9. Obszar oddziaływania inwestycji**

Przedmiotowa inwestycja nie oddziałuje na działki sąsiednie oraz tereny przyległe. Obszar oddziaływania zamyka się w obrębie objętego inwestycją pasa robót. Zgodnie z art. 3pkt 20 Ustawy Prawo Budowlane z dnia 7 lipca 1994 r. inwestycja nie wprowadza ograniczeń w zagospodarowaniu w tym w zabudowie dla działek sąsiednich.

Obszar oddziaływania inwestycji określony został na podstawie następujących przepisów:

1. Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2010 nr 213 poz. 1397)
2. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie

/ Dz. U. Nr.43 z dnia 14 maja 1999 r. poz.430/ze zmianami

1. 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 dnia 3 sierpnia 2000 r. poz. 735/