

INWESTOR:

Gmina Olsztyn
Pl. Jana Pawła II 1
10 - 101 Olsztyn



JEDNOSTKA PROJEKTOWA:

Biuro projektów NOW-EKO Sp. z o.o.
ul. Dąbrowszczaków 39 | 10-542 Olsztyn
tel.: (+48 89) 527 41 11 | fax.: (+48 89) 524 70 09
<http://www.now-eko.com.pl> | e-mail: biuro@now-eko.com.pl



Biuro Projektów Inżynierii Lądowej Sp. z o.o.
ul. Dywizjonu 303 127/77 | 01-470 Warszawa
tel.: (+48 22) 295 12 36 | fax.: (+48 22) 295 13 14
url: <http://www.bpil.eu> | e-mail: info@bpil.eu



NAZWA OBIEKTU BUDOWLANEGO:

**Budowa ścieżek rowerowych w Olsztynie. Etap VI – Trasa rowerowa „LYNOSTRADA” prowadząca wzdłuż rzeki Łyny z os. Brzeziny poprzez os. Podgrodzie, Park Centralny, Park Podgrodzie i Las Miejski aż do granic Olsztyna.
Zadanie III – Las Miejski**

KATEGORIA OBIEKTU: XXV

ADRES:

woj. warmińsko-mazurskie, powiat olsztyński, gmina Olsztyn

NAZWA OPRACOWANIA:

PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Branża: wielobranżowe

Opracowujący:

Stanowisko	Imię i Nazwisko	Specjalność i nr uprawnień	Data	Podpis
Projektant	mgr inż. Wiktor Łożyński	42/79/OL		

Nr. zlecenia: 25/2015 , 218/23/10/2015/08

Olsztyn, sierpień 2016

TOM NR:

EGZ. NR:

Zawartość opracowania :

I. Dane ogólne.	str. 3
II. Oświadczenie	str. 4
III. Opis	str. 5
IV. Dokumenty	str. 12
V. Rysunki .	
<i>Zadanie III</i>	
PZT 1- 13 Sytuacja 1:500	

I. Dane ogólne.

1. Nazwa i adres obiektu budowlanego:

Budowę ścieżek rowerowych w Olsztynie. Etap VI – TRASA ROWEROWA „ŁYNOSTRADA” prowadząca wzdłuż rzeki Łyny z os. Brzeziny poprzez os. Podgrodzie, Park Centralny, Park Podgrodzie i Las Miejski aż do granic Olsztyna.

Zadanie III – Las Miejski

Olsztyn

2. Nr działek ewidencyjnych:

Trasa rowerowa zadania III - Od ul. Artyleryjskiej do mostu na rzece Wadąg Las Miejski brzegiem rzeki Łyny została zlokalizowana na działkach o nr. ewid:

obręb 30 nr: 1, 34, 35 – Gmina Olsztyn,

obręb 29 nr: 41 – Gmina Olsztyn,

obręb 4 nr: 2/8, 9/3 – Gmina Olsztyn,

obręb 5 nr: 13/4 – Gmina Olsztyn,

obręb 30 nr: 2/1 – Skarb Państwa

obręb 29 nr: 1 – Skarb Państwa

3. Inwestor:

Gmina Olsztyn, Plac Jana Pawła II

4. Jednostka projektowa:

Biuro Projektów „NOW-EKO” Spółka z o.o. ul. Dąbrowszczaków 39,
10-542 Olsztyn. tel/fax (0-89) 527 41 11, biuro@now-eko.com.pl

5. Imiona i nazwiska projektantów:

Mosty / drogi - mgr inż. Wiktor Łożyński

OŚWIADCZENIE

My, niżej podpisani oświadczamy na podstawie art. 20 ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 roku Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 roku poz. 1409 tj. z późniejszymi zmianami), że w/w projekt budowlany jest wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.

Drogi/Mosty - mgr inż. Wiktor Łożyński

Nr upr. 42/79/OL

mgr inż. Wojciech Okoń Nr upr. MAZ/0412/PWOD/13

Opis techniczny
do projektu zagospodarowania terenu na budowę ścieżek rowerowych
w Olsztynie. Etap VI – TRASA ROWEROWA „ŁYNOSTRADA”
prowadząca wzdłuż rzeki Łyny z os. Brzeziny poprzez os. Podgrodzie,
Park Centralny, Park Podgrodzie i Las Miejski aż do granic Olsztyna.
Zadanie III – Las Miejski.

I. Podstawa opracowania .

1. Umowa zawarta między Gminą Olsztyn a Biurem Projektów „NOW-EKO” Sp. z o. o. w Olsztynie na budowę ścieżek rowerowych w Olsztynie. Etap VI – TRASA ROWEROWA „ŁYNOSTRADA” prowadząca wzdłuż rzeki Łyny z os. Brzeziny poprzez os. Podgrodzie, Park Centralny, Park Podgrodzie i Las Miejski aż do granic Olsztyna.
2. Miejskowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego Olsztyna Nr XI/177/03 z dnia 25.06.2003, XX/281/03 z dnia 17.12.2003, LV/748/06 z dnia 25.01.2006, LXVII/837/06 z dnia 06.09.2006, XXIV/437/12 z dnia 27.06.2012, LV/885/14 z dnia 25.06.2014, LIX/925/14 z dnia 24.09.2014, XXXVII/659/13 z dnia 15.05.2013.
3. Decyzja Nr I ep – 25/2016 o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego z dnia 22.06.2016 r.
4. Mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1 : 500.
5. Opinia geotechniczna opracowana przez firmę geologiczną GEOP mgr Adam Oprzyński, 10-843 Olsztyn, ul. Chabrowa 4.
6. Uzgodnienie przebiegu trasy rowerowej z Gminą Olsztyn.
7. Ogólne warunki projektowania ścieżek rowerowych wydane przez ZDZiT w Olsztynie, TD.472.108.149.2015.GR z dnia 18.12.2015 r.
8. Wizja lokalna w terenie .

II. Zakres opracowania .

Opracowanie obejmuje projekt budowlany na budowę ścieżek rowerowych w Olsztynie. Etap VI – TRASA ROWEROWA „ŁYNOSTRADA” prowadząca wzdłuż rzeki Łyny z os. Brzeziny poprzez os. Podgrodzie, Park Centralny, Park Podgrodzie i Las Miejski aż do granic Olsztyna.

Opracowanie zostało podzielone na trzy zadania:

I – Od ul. Kazimierza Kalinowskiego do ul. Julina Tuwima.

II – Od ul. Juliana Tuwima do Parku Centralnego.

III - **Od ul. Artyleryjskiej do mostu na rzece Wadąg przez Las Miejski brzegiem rzeki Łyny.**

III. Lokalizacja .

Trasa rowerowa zadania III - Od ul. Artyleryjskiej do mostu na rzece Wadąg przez Las Miejski brzegiem rzeki Łyny została zlokalizowana na działkach o nr. ewid:

obręb 30 nr: 1, 34, 35 – Gmina Olsztyn,

obręb 29 nr: 41 – Gmina Olsztyn,

obręb 4 nr: 2/8, 9/3 – Gmina Olsztyn,

obręb 5 nr: 13/4 – Gmina Olsztyn,

obręb 30 nr: 2/1 – Skarb Państwa

obręb 29 nr: 1 – Skarb Państwa

Trasa przebiega lewym brzegiem rzeki Łyny od ul. Artyleryjskiej przez istniejącą kładkę dla pieszych nad rzeką Łyną do mostu Smętka a następnie lasem po prawej stronie rzeki Łyny do ulicy do elektrowni. Droga do elektrowni do mostu na rzece Wadąg.

IV. Opis stanu istniejącego terenu i projektowane zmiany po trasie przebiegu ciągu pieszo – rowerowego .

Zakres zadania III.

Trasa „Łynostrady” zadania III obejmuje odcinek od ul. Artyleryjskiej mostu na rzece Wadąg o długości $L = 5437,65$ mb.

Na poszczególnych fragmentach odcinka od ul. Artyleryjskiej do ul. Leśnej trasa „Łynostrady” posiada następującą nawierzchnie i szerokość:

- od Hm 0 + 03,70 ÷ 1 + 41,25 nawierzchnia z kostki betonowej niefazowanej szerokości $B = 2,50$ m,
- od Hm 1 + 41,25 ÷ 1 + 59,40 istniejąca kładka dla pieszych nad rzeką Łyną o nawierzchni betonowej,
- od Hm 1 + 59,40 ÷ 3 + 00,00 nawierzchnia z kostki betonowej niefazowanej szerokości $B = 2,00$ m,
- od Hm 3 + 00,00 ÷ 3 + 28,35 nawierzchnia mineralna z kruszywa łamanego 0/16 mm szerokości $B = 2,00$ m,
- od Hm 3 + 28,35 ÷ 4 + 26,90 nawierzchnia mineralna z kruszywa łamanego 0/16 mm szerokości $B = 2,00$ i 1,5 m z pasem zieleni szerokości 1,15 ÷ 1,50m,
- od Hm 4 + 26,90 ÷ 5 + 17,75 nawierzchnia mineralna z kruszywa łamanego 0/16 mm szerokości $B = 2,00$ m,
- od Hm 5 + 17,75 ÷ 6 + 11,00 nawierzchnia mineralna z kruszywa łamanego 0/16 mm szerokości $B = 1,50 + 1,50$ m z pasem zieleni szerokości 1,50 m,

- od Hm 6 + 11,00 ÷ 8 + 23,00 nawierzchnia mineralna z kruszywa łamanego 0/16 mm szerokości B = 2,00 m,
- od Hm 8 + 23,00 ÷ 20 + 11,05 nawierzchnia mineralna z kruszywa łamanego 0/16 mm szerokości B = 2,50 m,
- Od Hm 20 + 11,05 ÷ 25 + 27,60 profilowanie i uzupełnienie nawierzchni kruszywem łamanym 0/16 mm na szerokości B = 2,50 m,
- od Hm 25 + 27,60 ÷ 27 + 78,85 nawierzchnia mineralna z kruszywa łamanego 0/22 mm szerokości B = 3,50 m,
- od Hm 27 + 78,85 ÷ 27 + 93,95 most SMĘTKA na rzece Łynie o nawierzchni z betonu asfaltowego.
- od Hm 27 + 93,95 ÷ 34 + 00,00 nawierzchnia mineralna z kruszywa łamanego 0/22 mm szerokości B = 3,50 m ,
- od Hm 34 + 00,00 ÷ 51 + 78,65 profilowanie i uzupełnienie nawierzchni kruszywem łamanym 0/16 mm na szerokości B = 2,50 m,
- od Hm 51 + 78,65 ÷ 54 + 37,65 nakładka z betonu asfaltowego szerokości B = 3,50 m na nawierzchnię z bruku z kamienia polnego,

Roboty ziemne.

Na całej długości trasy roboty ziemne w formie wykopów sprowadzają się do wykonania korytowania na głębokość $h = 40$ cm licząc od poziomu projektowanej niwelety. Grunt z korytowania rozplantować na poboczach.

Na odcinku od Hm 0 + 03,70 ÷ 3 + 00,00 projektowana jest nawierzchnia z kostki betonowej niefazowanej o powierzchni która wynosi $F_N = 625,10 \text{ m}^2$.

Powierzchnia poboczy wynosi ok. $F_Z = 278,20 \text{ m}^2$.

Na odcinku od Hm 3 + 00,00 do 20 + 11,05 projektowana jest nawierzchnia mineralna o powierzchni która wynosi $F_G = 4257,10 \text{ m}^2$

Powierzchnia poboczy wynosi ok. $F_Z = 1927,70 \text{ m}^2$.

Na odcinku od Hm 20 + 11,05 do 25 + 27,60 i od Hm 34 + 00,00 do 51 + 78,65 projektowana jest istniejąca nawierzchnia gruntowa z wykonaniem profilowania i uzupełnieniem ubytków o powierzchni która wynosi $F_G = 5738,00 \text{ m}^2$

Powierzchnia poboczy wynosi ok. $F_Z = 2295,20 \text{ m}^2$.

Na odcinku od Hm 25 + 27,60 do 34 + 00,00 projektowana jest nawierzchnia mineralna o powierzchni która wynosi $F_G = 3000,55 \text{ m}^2$

Powierzchnia poboczy wynosi Ok. $F_Z = 857,30 \text{ m}^2$.

Na odcinku od Hm 51 + 78,65 do 54 + 37,65 projektowana jest nawierzchnia z betonu asfaltowego o powierzchni która wynosi $F_A = 954 \text{ m}^2$

Powierzchnia poboczy wynosi 0k. $F_Z = 493,00 \text{ m}^2$.

Palisada.

Na odcinku od Hm 2 + 24,00 do 2 + 54,00 i od Hm 2 + 74,50 do 3 + 01,00 oraz od Hm 4 + 43,50 do 5 + 06,30 w celu utrzymania konstrukcji nawierzchni trasy rowerowej zaprojektowano palisadę oporową wykonaną z wałków połuszcarskich ϕ 10 cm długości 2,50 m zabitych pionowo w grunt kotwionych odciegami co 100 cm.

Na całej długości palisady zamontować barierki ochronne wysokości 1,20 m wykonane z rur kwadratowych 80 x 80 mm zabezpieczonych antykorozyjnie przez malowanie na kolor czarny.

V. Mała architektura .

Mała architektura taka jak: ławki, kosze na śmieci, stojaki dla rowerów będzie dobrana i wskazana przez inwestora.

VI. Bilans terenu.

Zadanie III.

- powierzchnia nawierzchni	$F_N = 14574,75 \text{ m}^2$
- powierzchnia zieleni i poboczy	$F_Z = 5851,40 \text{ m}^2$
<hr/> Razem powierzchnia zabudowy	<hr/> $F_C = 20426,15 \text{ m}^2$

VII. Dane informujące o wpisie do rejestru zabytków.

Teren na którym zlokalizowana jest inwestycja nie są wpisane do rejestru zabytków i nie podlegają ochronie na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

VIII. Dane dotyczące wpływ eksploatacji górniczej.

Teren na którym zlokalizowany jest inwestycja nie podlega wpływom eksploatacji górniczej.

IX. Informacje o zgodności dokumentacji projektowej z ogólnymi zasadami dotyczącymi promowania równości szans i niedyskryminacji w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami

Nowa infrastruktura wytworzona w ramach przedmiotowego zadania inwestycyjnego będzie zgodna z koncepcją uniwersalnego projektowania, bez odstępstw od stosowania wymagań prawnych w zakresie dostępności dla osób z niepełnosprawnością wynikających z obowiązujących przepisów budowlanych. W ramach zadania zastosowano rozwiązania projektowe zapewniające wszystkim użytkownikom równe warunki skorzystania z wytworzonych produktów poprzez: pełen dostęp do ciągu rowerowego. Studzienki kanalizacyjne zlicowane z płaszczyzną nawierzchni. Elementy ażurowe (np. kratki kanalizacyjne) nie mogą dodatkowo mieć otworów szerszych niż 20 mm, a jeśli są to otwory podłużne – powinny być zorientowane prostopadle do głównego kierunku komunikacji.

X. Wpływ zmian klimatu na infrastrukturę drogową oraz zrównoważony rozwój

Planowana inwestycja jest optymalnie przystosowana do postępujących zmian klimatu. Standardy jakości środowiska w analizowanym obszarze będą dotrzymane. Działania przystosowawcze przewidziane zostały w celu zmniejszenia podatności i ryzyka związanych z klimatem. Przyjęto zastosowanie opcji elastycznych i otwartych tj. pozwalających na późniejsze dostosowanie oraz stopniowe zmiany, gdy wraz z czasem dostępnych będzie więcej informacji i technologii. Ponadto zaproponowane opcje przyczyniają się do zrównoważonego rozwoju oraz oszczędnego gospodarowania zasobami, nie wywierają negatywnego wpływu na inne obszary są możliwe do wdrożenia w obecnych warunkach i umożliwiają realizację ogólnego celu przystosowania się do zmian klimatu, tj.:

- stosowanie materiałów odpornych na czynniki klimatyczne,
- wprowadzenie maksymalnego zagospodarowania zielenią,
- wprowadzenie odpowiedniej infrastruktury rowerowej,
- lokowanie infrastruktury poza terenami będącymi własnością prywatną,
- odpowiednia gospodarka wodami opadowymi.

Inwestycja będzie związana z brakiem emisja gazów cieplarnianych do atmosfery, a co za tym idzie ukierunkowana jest na poprawę warunków środowiskowych w tej części miasta.

XI. Wpływ na bezpieczeństwo użytkowników, jakość użytkowania oraz skomunikowanie ze szlakami komunikacyjnymi

Planowana inwestycja obejmuje skomunikowanie znacznej części miasta Olsztyna oraz poprawę bezpieczeństwa użytkowników, poprzez stworzenie systemu dróg dla rowerów, ciągów pieszych oraz pieszo – rowerowych.

XII. Informacja i dane o charakterze istniejących i przewidywanych zagrożeniach dla środowiska.

Projektowana inwestycja nie ingeruje w środowisko naturalne i nie stwarza zagrożenia dla środowiska przyrodniczego gdyż jest tylko ścieżką rowerową bez dopuszczenia ruchu samochodowego z wyjątkiem służb ratowniczych.

XIII. Informacja o obszarze oddziaływania obiektu.

Projektowane obiekty są elementami składowymi budowy komunikacyjnych ścieżek rowerowych w Olsztynie. Etap VI – Trasa rowerowa „LYNOSTRADA” prowadząca wzdłuż rzeki Łyny z os. Brzeziny poprzez os. Podgrodzie, Park Centralny, Park Podgrodzie i Las Miejski aż do granic Olsztyna.

Na podstawie art. 71 ust.2 pkt 2, art. 75 ust. Pkt 4, art. 84 oraz art. 85 ust. 1, ust.2 pkt 2 ustawy z 03.10. 2008 r. Dz. U z 2013 r. poz. 1235 ze zm. § 3 ust 1 pkt. 60, Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 09.11.2010 r. Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz.1397ze zm została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach została decyzja o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Obszar oddziaływania obiektu zamyka się w granicach działek zajmowanych przez projektowaną inwestycję.

Planowana inwestycja nie wprowadza związanych z tym obiektem ograniczeń w zagospodarowaniu terenu poza granicami działek , na których została zaprojektowana.

Realizacja przedmiotowej inwestycji nie powoduje ograniczenia dostępu do drogi publicznej, możliwości korzystania z wody, kanalizacji, energii elektrycznej i ciepłej oraz środków łączności przez osoby trzecie w obszarze

oddziaływania obiektu budowlanego. Rozwiązania techniczne oraz sposób zagospodarowania terenu nie powodują zwiększenia uciążliwości związanych z hałasem, wibracjami, zakłóceniami elektrycznymi i promieniowaniem, a także zanieczyszczeniem powietrza, wody i gleby.

Opracował

mgr inż. Wiktor Łożyński