

## KONCEPCJA PROJEKTOWA

### ***Budowa drogi rowerowej od ul. Barlickiego z włączeniem do ciągu pieszo – rowerowego w ul. Sądziecką***

Inwestor / Zamawiający:

**Gmina Miasto Świnoujście**  
**ul. Wojska Polskiego 1/5**  
**72 – 600 Świnoujście**



**Działki, na których zlokalizowana jest inwestycja:**

Jednostka ewidencyjna: **326301\_1**

Powiat: **Świnoujście**

Gmina: **Miasto Świnoujście**

Obręb: **0016 Warszów**

Działki nr: 19/1, 19/2

Obręb: **0017 Przytór**

Działki nr: 236/2, 239, 183/15, 206/7, 206/10, 206/8

Obręb: **0018 Przytór**

Działki nr: 1, 2/1, 2/2, 206/7, 206/8

STANOWISKO	IMIĘ I NAZWISKO	NUMER UPRAWNIEŃ	PODPIS
Główny Projektant	mgr inż. Robert CYRKIEL	WKP/0299/POOD/12	
Projektant			
Opracował	mgr inż. Kamil JAKUBIAK	-	
Opracował	Bartosz ANTCZAK	-	

Egzemplarz nr **1**

Poznań, luty 2021 r.

SD PROJEKT Sp. z o.o. sp.k.

NIP: 781-200-68-87 REGON: 385673663

[www.sdprojekt.pl](http://www.sdprojekt.pl) [biuro@sdprojekt.pl](mailto:biuro@sdprojekt.pl)

## Spis treści

<b>a. Część opisowa .....</b>	<b>4</b>
1. Przedmiot opracowania .....	5
2. Inwestor / Zamawiający .....	5
3. Jednostka projektowa .....	5
4. Podstawa opracowania .....	5
5. Istniejący stan zagospodarowania terenu .....	6
6. Projektowane zagospodarowanie terenu .....	6
6.1. Specjalność drogowa .....	6
6.1.1. Ścieżka pieszo – rowerowa .....	6
6.1.2. Zjazdy .....	7
6.1.3. Chodnik .....	7
6.1.4. Zatoka autobusowa .....	7
6.1.5. Wiata przystankowa .....	7
6.1.6. Zieleń .....	7
6.2. Specjalność elektroenergetyczna .....	8
6.2.1. Usunięcie kolizji .....	8
6.2.2. Zakres projektu .....	8
6.3. Specjalność telekomunikacyjna .....	8
6.3.1. Stan projektowany .....	8
6.3.2. Zakres projektu .....	8
7. Ścieżka w przekroju podłużnym .....	8
8. Rozbiórki .....	8
9. Roboty ziemne .....	9
10. Uzbrojenie terenu .....	9
11. Zestawienie powierzchni .....	9
12. Usunięcie drzew i krzewów .....	9
13. Odwodnienie .....	9
14. Konstrukcja nawierzchni .....	10
14.1. Ścieżka pieszo-rowerowa .....	10
14.2. Chodnik / dojazd do furtki .....	10
14.3. Zjazd w ciągu ścieżki pieszo – rowerowej .....	10
14.4. Zjazd / zatoka autobusowa .....	10
15. Obramowanie nawierzchni .....	10
16. Obszar oddziaływania obiektu budowlanego .....	11
17. Ochrona środowiska .....	11
18. Projekt stałej organizacji ruchu .....	11
19. Informacja o zagrożeniu i ryzyku powodziowym .....	11
20. Informacja o istniejących i przewidywanych zagrożeniach dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów budowlanych .....	11
21. Wskazanie potencjalnych kolizji niezbędnych do rozwiązania .....	11
22. Warianty rozwiązań przedsięwzięcia .....	12
<b>b. Część rysunkowa .....</b>	<b>13</b>
Rys. 1 Plan orientacyjny w skali 1:10 000	
Rys. 2 Plan zagospodarowania terenu w skali 1:500	
Rys. 3 Przekroje normalne w skali 1:100	

**a. Część opisowa**

## 1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest koncepcja projektowa dla zadania pn. *Budowa drogi rowerowej od ul. Barlickiego z włączeniem do ciągu pieszo-rowerowego w ul. Sąsiedzką.*

Niniejsze opracowanie składa się z:

- części opisowej,
- części rysunkowej.

Niniejszą dokumentację opracowano w celu przedstawienia koncepcji projektowej dla Inwestora oraz omówienie wstępnych rozwiązań projektowych.

## 2. Inwestor / Zamawiający

Gmina Miasto Świnoujście  
Ul. Wojska Polskiego 1/5  
72-600 Świnoujście



## 3. Jednostka projektowa

**SD PROJEKT Sp. z o.o. sp.k.**

ul. Wichrowa 4  
60-449 Poznań  
tel./fax 61 847 38 06  
e-mail: [biuro@sdprojekt.pl](mailto:biuro@sdprojekt.pl)



Główny Projektant / Projektant:

mgr inż. Robert CYRKIEL

Opracowali:

mgr inż. Kamil JAKUBIAK

Bartosz ANT CZAK

## 4. Podstawa opracowania

- Umowa nr WIM/123/2020 zawarta w dniu 23.09.2020 r. pomiędzy Gminą Miasto Świnoujście z siedzibą w Świnoujściu, ul. Wojska Polskiego 1/5, a biurem projektowym SD PROJEKT Sp. z o.o. sp.k.,
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dz.U. 2020 poz. 1333)
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz.U. 2020 poz. 470 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz.U. 2016 poz. 124 z późn. zm.)
- 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. 2013 poz. 1129)
- Mapa do celów projektowych
- Wizja lokalna

## **5. Istniejący stan zagospodarowania terenu**

Inwestycja zlokalizowana jest w województwie zachodniopomorskim, w powiecie Świnoujście, w miejscowości Świnoujście wzdłuż drogi krajowej nr 3. Zakres objęty inwestycją znajduje się po lewej stronie drogi krajowej nr 3 od skrzyżowania z ul. Barlickiego do skrzyżowania z ul. Sądiedzką. W sąsiedztwie inwestycji znajdują się tereny kolejowe oraz tereny zieleni nieurządzonej (zakrzewienia, zadrzewienia).

Droga krajowa nr 3 posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej. Szerokość jezdni wynosi ok. 11 m w tym szerokość pasa ruchu ok. 3,5 m oraz szerokość pasów awaryjnych ok. 1,0 m. Po lewej stronie, wzdłuż przedmiotowej drogi, od zjazdu na przejazd kolejowy do skrzyżowania z ul. Sądiedzką, znajduje się chodnik z betonowej kostki brukowej, oddzielony od pasa awaryjnego barierą energochłonną. W dalszym ciągu drogi krajowej nr 3, od zjazdu na przejazd kolejowy do początku ul. Barlickiego, nie posiada ciągu pieszo – rowerowego. Brak wydzielonego miejsca do swobodnego poruszania się pieszych i rowerzystów stwarza duże niebezpieczeństwo dla wszystkich uczestników ruchu drogi krajowej nr 3.

W obszarze drogi krajowej nr 3 zlokalizowane są:

- zjazd bitumiczny w kierunku przejazdu kolejowego,
- zjazd do prywatnej posesji o nawierzchni z betonowej kostki brukowej,
- zatoka autobusowa o nawierzchni bitumicznej,
- budynki mieszkalne – zabudowa jednorodzinna.

Wody opadowe odprowadzane są powierzchniowo w kierunku terenów zielonych lub poprzez betonowy ściek korytkowy do istniejących wpustów ulicznych i dalej systemem kanalizacji deszczowej do rowu drogowego po prawej stronie drogi krajowej nr 3.

W pasie drogowym oraz w jego bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowane jest następujące uzbrojenie terenu:

- sieć elektroenergetyczna wysokiego napięcia,
- sieć elektroenergetyczna średniego napięcia,
- sieć elektroenergetyczna niskiego napięcia z przyłączami,
- oświetlenie uliczne (lampy z kablami zasilającymi),
- sieć wodociągowa z przyłączami,
- sieć kanalizacji deszczowej,
- sieć kanalizacji sanitarnej,
- sieć telekomunikacyjna wraz z przyłączami.

## **6. Projektowane zagospodarowanie terenu**

### **6.1. Specjalność drogowa**

#### **6.1.1. Ścieżka pieszo – rowerowa**

Zaprojektowano ścieżkę pieszo – rowerową zlokalizowaną wzdłuż terenów kolejowych, po północnej stronie drogi krajowej nr 3 o szerokości min. 2,5 m i nawierzchni bitumicznej. Początek ścieżki znajduje się na skrzyżowaniu drogi powiatowej nr 5702Z (ul. Barlickiego) z drogą krajową nr 3 (ul. Wolińska), a koniec na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 3

z drogą powiatową nr 5718Z (ul. Sądziezka).

Lokalizację projektowanej ścieżki pieszo - rowerowej pokazano na Rys. 2 *Plan zagospodarowania terenu*.

#### **6.1.2. Zjazdy**

W projekcie przewidziano przebudowę istniejącego zjazdu indywidualnego na działkę o numerze ewidencyjnym 19/25, obręb 0016 Warszów. Nawierzchnię zjazdu w ciągu ścieżki rowerowej zaprojektowano z masy bitumicznej, a pozostałą część zjazdu z betonowej kostki brukowej. Zaprojektowano zjazd o szerokości dopasowanej do istniejącej bramy wjazdowej.

W ramach inwestycji przewidziano również przebudowę istniejącego zjazdu publicznego prowadzącego na przejazd kolejowy w kierunku plaży na Warszawie, polegającą na zmianie krawędzi zjazdu na łuk o promieniu 12 m.

Lokalizację projektowanych zjazdów pokazano na Rys. 2 *Plan zagospodarowania terenu*.

#### **6.1.3. Chodnik**

W obrębie nowej lokalizacji przystanku zaprojektowano chodnik o szerokość min. 1,5 m i nawierzchnię z betonowej kostki brukowej.

Lokalizację projektowanego chodnika pokazano na Rys. 2 *Plan zagospodarowania terenu*.

#### **6.1.4. Zatoka autobusowa**

Zaprojektowano zatokę autobusową o nawierzchni z betonowej kostki brukowej, o szerokości netto 3 m i długości peronu 20 m. W celu zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników drogi krajowej nr 3, zatokę autobusową usytuowano w pasie awaryjnym wzdłuż istniejącego pasa ruchu pojazdów, zabezpieczając przed przypadkowym wjazdem na zatokę autobusową uczestników ruchu.

Lokalizację projektowanej zatoki autobusowej pokazano na Rys. 2 *Plan zagospodarowania terenu*.

#### **6.1.5. Wiata przystankowa**

W obszarze peronu autobusowego zaprojektowano wiatę przystankową, pomiędzy chodnikiem i ścieżką pieszo – rowerową, zlokalizowaną w projektowanej nawierzchni z betonowej kostki brukowej. Projektowana wiata ma szerokość ok. 2 m i długość ok. 5 m.

Lokalizację projektowanej wiaty przystankowej pokazano na Rys. 2 *Plan zagospodarowania terenu*.

#### **6.1.6. Zieleń**

Nieumocnione powierzchnie pasa drogowego należy uporządkować, a następnie obhumusować na grubość 10 cm i obsiać trawą.

## **6.2. Specjalność elektroenergetyczna**

### **6.2.1. Usunięcie kolizji**

Istniejące słupy oświetlenia ulicznego wzdłuż drogi krajowej nr 3 kolidują z projektowaną ścieżką pieszo – rowerową. Ze względu na konieczność budowy szerszej ścieżki pieszo – rowerowej niż istniejący chodnik, konieczne jest przestawienie lub usunięcie wskazanych słupów. Przewiduje się także usunięcie towarzyszących linii zasilających kablowych.

Po prawej stronie drogi krajowej nr 3 projektuje się przestawienie pięciu istniejących słupów oświetleniowych wraz z towarzyszącą instalacją kablową.

### **6.2.2. Zakres projektu**

- usunięcie linii kablowej oraz instalacji oświetlenia ulicznego,
- usunięcie istniejących słupów oświetleniowych w osi istniejącej linii kablowej zasilającej,
- przestawienie istniejących słupów oświetleniowych w osi projektowanej linii kablowej zasilającej,
- wymiana opraw słupów oświetleniowych,
- położenie dodatkowej linii kablowej do przestawionych słupów oświetleniowych po prawej stronie drogi krajowej nr 3.

## **6.3. Specjalność telekomunikacyjna**

### **6.3.1. Stan projektowany**

Budowa nowej infrastruktury telekomunikacyjnej składającej się z kanału technologicznego, o długości ok. 650 m umieszczonego wzdłuż projektowanej ścieżki pieszo – rowerowej, sześciu prefabrykowanych studni kablowych SKR 2 oraz dwóch rur ochronnych o średnicy 160 mm i długości ok. 7 m i ok. 26 m. Studnie zaprojektowane zostały przy lub w ciągu ścieżki pieszo – rowerowej. Przewidziano zabezpieczenie projektowanej sieci w postaci rur ochronnych zlokalizowanych w obrębie zjazdu prywatnego i zjazdu publicznego.

### **6.3.2. Zakres projektu**

- budowa prefabrykowanej studni kablowej SKR 2 – 6 szt.;
- budowa kanału technologicznego – ok. 650 m;
- budowa rury ochronnej ROp 160/9,1 – ok. 33 m.

## **7. Ścieżka w przekroju podłużnym**

Niweleta ścieżki pieszo – rowerowej została zaprojektowana w sposób minimalizujący roboty ziemne, przy zapewnieniu swobodnego dojazdu i dojścia do posesji oraz prawidłowego odwodnienia wszystkich umocnionych nawierzchni.

## **8. Rozbiórki**

W projekcie przewidziano wykonanie następujących rozbiórek oraz regulacji:

- rozbiórka i cięcie nawierzchni bitumicznej,
- rozbiórka nawierzchni z prefabrykowanych elementów betonowych,
- rozbiórka obrzeży i krawężników wraz z podsypką i ławą,
- demontaż lub przestawienie znaków drogowych,

- rozbiórka betonowego ogrodzenia,
- rozbiórka metalowej furtki i bramy,
- regulacja wysokościowa istniejących studzienek i włazów,
- przestawienie tablicy reklamowej,
- usunięcie głązów i kamieni.

Gruz oraz inne elementy powstałe w wyniku rozbiórki należy wywieźć i zutylizować zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa

## **9. Roboty ziemne**

W ramach robót ziemnych przewidziano usunięcie gruntów wierzchniej warstwy podłoża co najmniej na głębokość zaprojektowanych konstrukcji, oraz wymianę jej na grunt przydatny do wbudowania w nasyp drogowy, oraz korytowanie pod zaprojektowane konstrukcje wraz z wypełnieniem gruntem nasypowym przestrzeni po rozebranych nawierzchniach.

Ze względu na duże zagęszczenie uzbrojenia terenu należy wykonać ręcznie przekopy próbne co 10 metrów, na głębokość i szerokość wykonywanych robót ziemnych.

## **10. Uzbrojenie terenu**

Wykopy w pobliżu istniejącego uzbrojenia podziemnego należy wykonywać ręcznie. Wszystkie istniejące zawory, studnie oraz elementy armatury naziemnej należy dopasować do projektowanych rzędnych nawierzchni ścieżki pieszo – rowerowej, zjazdów itd.

## **11. Zestawienie powierzchni**

Umocnienie pasa drogowego:

– ścieżka pieszo-rowerowa:	ok. 1800 m <sup>2</sup>
– zjazd indywidualny:	ok. 20 m <sup>2</sup>
– chodnik:	ok. 100 m <sup>2</sup>
– zatoka autobusowa:	ok. 150 m <sup>2</sup>
– zieleni:	ok. 3000 m <sup>2</sup>

## **12. Usunięcie drzew i krzewów**

W projekcie przewidziano ograniczoną do niezbędnego minimum wycinkę drzew oraz krzewów kolidujących z projektowaną infrastrukturą. Na etapie opracowywania projektu budowlanego przeprowadzona zostanie dokładna inwentaryzacja zieleni przeznaczonej do wycinki.

## **13. Odwodnienie**

Wody opadowe i roztopowe na omawianym odcinku projektowanej ścieżki pieszo - rowerowej zostaną odprowadzone powierzchniowo, poprzez nadanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych na przylegające tereny zielone lub poprzez istniejący betonowy ściek korytkowy do istniejących wpustów ulicznych i dalej systemem kanalizacji deszczowej do rowu drogowego po prawej stronie drogi krajowej nr 3.

Odwodnienie zjazdu indywidualnego na działkę nr ewidencyjny 19/25, obręb 0016 Warszów odbywać się będzie poprzez skierowanie wód opadowych do odwodnienia liniowego i dalej poprzez przykanalik do istniejącego wpustu.



## 14. Konstrukcja nawierzchni

### 14.1. Ścieżka pieszo-rowerowa

- Warstwa ścieralna AC 8 S 50/70 z jasnego kruszywa o współczynniku luminacji  $Q_d \geq 70$  - gr. 3 cm
- Warstwa wyrównawcza AC 11 W 50/70 - gr. 4 cm
- Podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 o uziarnieniu 0/31,5 mm - gr. 15 cm

---

**RAZEM: 22 cm**

### 14.2. Chodnik / dojście do furtki

- Betonowa kostka brukowa - gr. 8 cm
- Podsypka cementowo-piaskowa 1:3 - gr. 5 cm
- Mieszanka związana cementem C 1,5/2 - gr. 15 cm

---

**RAZEM: 28 cm**

### 14.3. Zjazd w ciągu ścieżki pieszo – rowerowej

- Warstwa ścieralna AC 8 S 50/70 z jasnego kruszywa o współczynniku luminacji  $Q_d \geq 70$  - gr. 3 cm
- Warstwa wyrównawcza AC 11 W 50/70 - gr. 4 cm
- Podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 o uziarnieniu 0/31,5 mm - gr. 15 cm
- Mieszanka związana cementem C 1,5/2 - gr. 15 cm

---

**RAZEM: 37 cm**

### 14.4. Zjazd / zatoka autobusowa

- Betonowa kostka brukowa - gr. 8 cm
- Podsypka cementowo-piaskowa 1:3 - gr. 5 cm
- Podbudowa z betonu C 8/10 - gr. 20 cm
- Mieszanka związana cementem C 1,5/2 - gr. 15 cm

---

**RAZEM: 48 cm**

## 15. Obramowanie nawierzchni

Jako obramowanie projektowanych nawierzchni zastosowano: krawężniki betonowe typu ulicznego 20x30 cm, krawężniki betonowe najazdowe 20x22 cm, oporniki betonowe 12x25 cm oraz betonowe obrzeże chodnikowe 8x30 cm.

Sposób obramowania nawierzchni pokazano na Rys. 2 *Plan zagospodarowania terenu* i Rys. 3 *Przekroje normalne*.

## **16. Obszar oddziaływania obiektu budowlanego**

Obszar oddziaływania obiektu budowlanego tworzą:

- linia terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, zgodnie z art. 3 pkt 20 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. „Prawo budowlane” obszarem oddziaływania obiektu jest teren wyznaczony w otoczeniu obiektu budowlanego na podstawie przepisów odrębnych, wprowadzających związane z tym obiektem ograniczenia w zabudowie tego terenu,

Obszar oddziaływania obiektu budowlanego zawiera się na działkach, na których obiekt został zaprojektowany, tj. na działkach o numerach ewidencyjnych: obręb 0018: 1, 2/1, 2/2, 206/7, 206/8; obręb 0016: 19/1, 19/2; obręb 0017: 206/10, 206/8, 206/7, 239, 236/2.

## **17. Ochrona środowiska**

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, przedmiotowa inwestycja nie stanowi przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko. W związku z powyższym dla niniejszej inwestycji nie ma wymogu uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

## **18. Projekt stałej organizacji ruchu**

Projekt stałej organizacji ruchu dla przedmiotowej inwestycji zostanie sporządzony przed wszczęciem postępowania w sprawie wydania decyzji o pozwoleniu na budowę.

## **19. Informacja o zagrożeniu i ryzyku powodziowym**

Przedmiotowa inwestycja nie jest zlokalizowana w strefie zagrożenia lub ryzyka powodziowego.

## **20. Informacja o istniejących i przewidywanych zagrożeniach dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów budowlanych**

Obiekt został zaprojektowany zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP. Usystematyzowanie oraz uporządkowanie ruchu przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa użytkowników, zarówno pieszych jak i kierowców, poprzez oddzielenie ruchu pieszego i rowerowego od samochodowego.

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, przedmiotowa inwestycja nie stanowi przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko.

## **21. Wskazanie potencjalnych kolizji niezbędnych do rozwiązania**

Potencjalne kolizje z projektowaną inwestycją stanowią:

- sieci energetyczne niskiego napięcia,
- sieci energetyczne średniego napięcia,
- sieci energetyczne wysokiego napięcia,
- sieci kanalizacji deszczowej,
- sieci kanalizacji sanitarnej,
- sieci wodociągowe wraz ze studniami,
- sieci telekomunikacyjne.

## **22. Warianty rozwiązań przedsięwzięcia**

- wykonanie nawierzchni zatoki autobusowej z kamiennej kostki brukowej gr. 15/17 cm fugowanej żywicą,
- umocnienie skarp nasypów ażurowymi płytami betonowymi / geokratą / kostką kamienną w celu uzyskania pochylenia 1:1 i maksymalnego ograniczenia wycinki drzew,
- usytuowanie przebiegu ścieżki pieszo – rowerowej wzdłuż lasu, po południowej stronie drogi krajowej nr 3. W ramach wariantu należy przewidzieć dwa dodatkowe przejścia dla pieszych połączone z przejazdem dla rowerzystów, przez ul. Wolińską. Rozwiązanie jest korzystne ze względu na zmniejszenie kosztów przebudowy sieci podziemnych, jednak stwarza dodatkowe niebezpieczeństwo dla pieszych, konieczność wybudowania dodatkowego systemu odwodnienia po zabudowaniu istniejącego rowu oraz wycinkę drzew w większym stopniu niż w proponowanym przebiegu.

## **b. Część rysunkowa**

Rys. 1 *Plan orientacyjny* w skali 1:10 000

Rys. 2 *Plan zagospodarowania terenu* w skali 1:500

Rys. 3 *Przekroje normalne* w skali 1:100