

Spis treści:

I. CZĘŚĆ OPISOWA - OPIS TECHNICZNY	4
1. PODSTAWA OPRACOWANIA	4
2. ZAKRES I CEL OPRACOWANIA	4
3. OPIS OBSZARU INWESTYCYJNEGO I STAN ISTNIEJĄCY	4
4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU	5
5. UWARUNKOWANIA GRUNTOWO-WODNE	6
6. ISTNIEJĄCE UZBROJENIE TERENU	6
7. ZIELEŃ	6
8. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI	6
9. WPIS DO REJESTRU ZABYTKÓW I OCHRONA TERENU	6
10. WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ	6
11. WPŁYW OBIEKTU BUDOWLANEGO NA ŚRODOWISKO I JEGO WYKORZYSTANIE ORAZ NA ZDROWIE LUDZI I OBIEKTY SĄSIEDNIE	7
II. CZĘŚĆ FORMALNO-PRAWNA	10
1. ENEA - WARUNKI LIKWIDACJI KOLIZJI WLK NR 67/MT/2013	11
2. UZGODNIENIE ENEA	15
3. POLSKA SPÓŁKA GAZOWNICTWA - UZGODNIENIE TRAS INNYCH URZĄDZEŃ PODZIEMNYCH NR TE.12-5000-100073/13	16
4. TELEKOMUNIKACJA POLSKA - UZGODNIENIE	17
5. UZGODNIENIE ZWIK W ŚWINOUJŚCIU	19
6. UM ŚWINOUJŚCIE - PISMO NR WIM.7011.239.2013.RŁ	20
7. UPRAWNIENIA BUDOWLANE - MGR INŻ. MARTA OWCZARCZYK	21

8. PRZYNALEŻNOŚĆ DO ZOIB - MGR INŻ. MARTA OWCZARCZYK	23
9. ZAŚWIADCZENIE ZOIB O POSIADANIU UPRAWNIEŃ BUDOWLANYCH - MGR INŻ. MARTA OWCZARCZYK	24
10. UPRAWNIENIA BUDOWLANE - MGR INŻ. DOMINIK LIAKOS	25
11. PRZYNALEŻNOŚĆ DO ZOIB - MGR INŻ. DOMINIK LIAKOS	26
 III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA	27
RYS. NR 1. PLAN ZAGOSPODAROWANIA, SKALA 1:500	28
RYS. NR 2. PLAN ZABEZPIECZENIA SIECI, SKALA 1:500	29

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Podstawa opracowania

- Umowa z inwestorem nr WIM/53/2013
- Aktualny podkład geodezyjny w skali 1:500
- Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie.
- Normy i przepisy projektowania
- Ustawa Prawo o Ruchu Drogowym
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2003 r. nr 177 poz. 1729)
- Inwentaryzacja terenowa i pomiary własne

2. Zakres i cel opracowania

Opracowanie zawiera projekt zagospodarowania pasa drogowego ulicy Mostowej w Świnoujściu na odcinku od ulicy Wyspowej do posesji nr 4 (praktycznie do granicy z ulicą Ludzi Morza). Projektowane roboty są następujące:

- w części rozpatrywanego odcinka: projektowana jest budowa ciągu pieszo-rowerowego,
- w pozostałej części – projektuje się budowę chodnika zaś ruch rowerowy skierowany zostaje na jezdnię na wydzielonym pasie,
- odwodnienie odbywa się poprzez ukształtowanie terenu za pomocą spadków,
- zjazdy publiczne - zgodnie z mpzp, zjazdy indywidualne wg stanu istniejącego.

Długość opracowanego odcinka wynosi 603 m.

Projekt ma na celu podniesienie funkcjonalności ulicy poprzez skierowanie ruchu pieszego i rowerowego na chodniki i ciągi pieszo-rowerowe, a co za tym idzie, znacznie poprawią się warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dodatkowym elementem poprawy bezpieczeństwa są progi zwalniające na jezdni, zwężenie jezdni oraz zastosowanie testowego oznakowania poziomego ulicy, sprowadzającego ruch rowerowy na istniejącą jezdnię. Inwestycja poprawi również jakość dojazdu do posesji prywatnych.

Nadmienić należy, że niniejszy projekt nie obejmuje przebudowy skrzyżowania ulicy Mostowej z ulicą Wrzosową, stąd teren objęty skrzyżowaniem w/w ulic pozostaje bez zmian i w związku z tym pozostaje bez dostosowania do linii miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, wyznaczających nowe przebiegi pasów drogowych ulic Mostowej i Wrzosowej. Wobec takiej sytuacji w rejonie w/w skrzyżowania zaprojektowano „tymczasowy” ciąg pieszo-rowerowy od ulicy Wrzosowej do przejścia i przejazdu dla rowerzystów oraz chodnik prowadzący do istniejącego przystanku komunikacji miejskiej. Wszystkie projektowane roboty w większości są zawarte w obrębie istniejącego pasa drogowego, jedynie na działce nr 215 granica ta jest przekroczona, jednakże projektowany chodnik utrzymuje się w pasie wyznaczonym przez miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta.

3. Opis obszaru inwestycyjnego i stan istniejący

Ulica Mostowa. Stan istniejący:

- Szerokość jezdni: średnio 6,5m
- Nawierzchnia jezdni - bitumiczna
- Brak chodnika
- Zjazdy mają nawierzchnię gruntową

Ulica Mostowa położona jest w miejscowości Świnoujście. Opracowywany odcinek ulicy zlokalizowany jest między skrzyżowaniem z ulicą Wyspową a posesją nr 4. Ulica obsługuje głównie ruch lokalny, umożliwiając dostęp do posesji oraz ruch komunikacji autobusowej.

Ulica Mostowa posiada nawierzchnię bitumiczną, która nie podlega przebudowie. Ruch pieszy i rowerowy odbywa się nieutwardzonym poboczem lub jezdnią. Istniejący chodnik zlokalizowany jest jedynie w okolicy przystanku autobusowego i przejścia dla pieszych w okolicy KM 0+540,00.

Istniejące odwodnienie realizowane jest powierzchniowo poprzez spadki poprzeczne i podłużne, jezdni nie jest obramowana krawężnikami, woda odpływa w przyległą do jezdni zielen. Na odcinku objętym niniejszym opracowaniem ulica nie jest uzbrojona w kanalizację deszczową.

Ulica wyposażona jest w oświetlenie uliczne zasilane linią napowietrzną.

Teren uzbrojony jest w następujące sieci:

- - kanalizacja sanitarna
- - sieć wodociągowa
- - sieć gazowa
- - sieci elektryczne
- - sieci teletechniczne

Inwestycja zlokalizowana jest na następujących działkach:

Lp.	Obręb	Nr działki	Właściciel
1	326301_1.0013 i 0017	15/1	Gmina Miasto Świnoujście
2		26/10	Gmina Miasto Świnoujście
3		111	Gmina Miasto Świnoujście
4		215	Nadleśnictwo Międzyzdroje

4. Projektowane zagospodarowanie terenu

Najważniejsze elementy przebudowy. Stan projektowany:

- Budowa ciągu pieszo-rowerowego oraz chodnika w ulicy Mostowej na długości 608m,
- Szerokość ciągu pieszo-rowerowego: 3,5 m,
- Szerokość chodników: 1,5 - 2,0 m,
- Szerokość pasa dzielącego (betonowe płyty ażurowe): 0,4 m,
- Szerokość jezdni na odcinku zwężenia: 5,0 m,
- Budowa zjazdów publicznych i indywidualnych,
- Montaż elementów uspokojenia ruchu,
- Wykonanie nowego oznakowania poziomego i montaż oznakowania pionowego,
- Zabezpieczenie sieci uzbrojenia terenu.

Projektowany ciąg pieszo-rowerowy, chodnik, ścieżka rowerowa i zjazdy mają nawierzchnię z kostki brukowej betonowej. Pochylenie poprzeczne ciągu i chodnika zaprojektowano w wymiarze 2,0% w stronę istniejącej jezdni.

Pozostałe elementy wyposażenia drogi

Zjazdy publiczne i skrzyżowania

Wszystkie zjazdy publiczne należy wyokrąglić promieniami, zgodnie z planem sytuacyjno-wysokościowym. Zjazdy należy obramować krawężnikiem obniżonym wys. 2 cm od strony istniejącej jezdni ulicy Mostowej i wtopionym.

Zjazdy indywidualne

W ciągu całego projektowanego odcinka należy wykonać zjazdy bramowe na posesje. Zjazdy lokalizować zgodnie z planem sytuacyjnym. Typowy zjazd powtarzalny ma szerokość jezdni 3,0 m oraz skosy zjazdowe 1,5:1,5. Zjazdy należy obramować krawężnikiem wtopionym. Od strony jezdni krawężnik na zjeździe powinien być wyniesiony 2 cm nad jezdnię ul. Mostowej.

Elementy małej architektury

Niniejsze opracowanie nie przewiduje wykonania lub montażu elementów małej architektury.

5. Uwarunkowania gruntowo-wodne

Powierzchnia terenu jest generalnie płaska z niewielkim spadkiem w kierunku południowym. Podłoże gruntowe zbudowane jest z gruntów niespoistych, przepuszczalnych. Warstwę wierzchnią terenu stanowi gleba (humus) o maksymalnej miąższości 10cm. Kolejną warstwę stanowi nasyp budowlany do 40cm poniżej powierzchni terenu. Pod warstwą nasypu do głębokości 3,0m zalegają piaski drobne i średnie. Analiza budowy geologicznej podłoża pozwala wnioskować, iż w obszarze objętym opracowaniem występują proste warunki gruntowe. Warunki wodne można określić jako dobre. Podczas wykonywania robót budowlanych zaleca się nadzór geotechniczny. Do celów projektowych przyjęto I kategorię geotechniczną gruntu.

6. Istniejące uzbrojenie terenu

Zamierzeniem projektowym jest jak najmniejsza ingerencja w istniejące uzbrojenie terenu. Projektowane nawierzchnie będą wykonane w konstrukcji łatwo rozbieralnej, dlatego nie przewiduje się problemów z dostępem do sieci. Nie przewiduje się kolizji z istniejącymi sieciami uzbrojenia terenu.

7. Zieleń

W ramach opracowania przewiduje się organizację terenów zielonych. Tereny zielone należy urządzić zgodnie z opracowaniem branżowym.

8. Zestawienie powierzchni projektowanych i rozbieranych

Lp.	Rodzaj nawierzchni projektowanych	Powierzchnia [m ²]
1	Ciąg pieszo-rowerowy	1597,2
2	Chodniki	335,3
3	Ścieżka rowerowa	137,5
4	Zjazdy publiczne i indywidualne	384,6
5	Pas dzielący	98,7
6	Zieleń	568,3
RAZEM		3121,6

Lp.	Rodzaj nawierzchni do rozebrania	Powierzchnia [m ²]
1	Nawierzchnia asfaltowa na zwężeniu jezdni	78,6
2	Chodnik betonowy (dojście do przystanku)	80,0
RAZEM		158,6

9. Wpis do rejestru zabytków oraz ochrona terenu na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego

Teren objęty opracowaniem nie jest wpisany do rejestru zabytków oraz nie podlega ochronie.

10. Wpływ eksploatacji górniczej

Nie dotyczy.

11. Wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie

11.1 Odprowadzanie ścieków

Odprowadzenie ścieków dotyczy opadów atmosferycznych z powierzchni nawierzchni utwardzonych. Odwodnienie realizowane jest poprzez przyjęcie następujących rozwiązań:

- Odwodnienie powierzchniowo poprzez spadki poprzeczne i podłużne. Na odcinkach ulicy, na których zaprojektowano krawężnik wyniesiony 10cm spadki podłużne umożliwiają odprowadzenie wód opadowych. Na odcinkach, gdzie ciąg pieszo-rowerowy lub chodnik oddala się od jezdni zaprojektowano pas dzielący o nawierzchni z betonowych płyt ażurowych na warstwach konstrukcyjnych przepuszczalnych, co umożliwi sprawny i szybki odpływ wód opadowych w grunt.

Inwestycja nie spowoduje pogorszenia się warunków odwodnienia. Inwestycja nie spowoduje gromadzenia ścieków w rozumieniu ustawy Prawo Wodne (Dz. U. z 2005 r. Nr 239, poz. 2019, z późn. zm.) Art. 9 pkt. 1 u. 14 lit. c i ustawy Prawo Ochrony Środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, z późn. zm.) Art. 3 u. 38 lit. c, co za tym idzie, nie wystąpi sytuacja szczególnego korzystania z wód wymagająca uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego.

Ponadto Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 (Dz.U. 2006 nr 137 poz. 984) w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego, nie kwalifikuje ww. przedsięwzięcia do kategorii określonych w §19 ust. 1, pkt. 1 i 2, zaś dla pozostałych inwestycji nie wymienionych w ww. paragrafie ust. 1 określa ust. 2 paragrafu 19 - który brzmi: Wody opadowe lub roztopowe pochodzące z powierzchni innych niż powierzchnie, o których mowa w ust. 1, mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez oczyszczania.

§19. ust.1. Wody opadowe i roztopowe ujęte w szczelne, otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne pochodzące:

*1) z zanieczyszczonej powierzchni szczelnej terenów przemysłowych, składowych, baz transportowych, portów, lotnisk, miast, budowli kolejowych, **dróg zaliczanych do kategorii dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych klasy G**, a także parkingów o powierzchni powyżej 0,1 ha, w ilości, jaka powstaje z opadów o natężeniu co najmniej 15 l na sekundę na 1 ha,*

2) z zanieczyszczonej powierzchni szczelnej obiektów magazynowania i dystrybucji paliw, w ilości, jaka powstaje z opadów o częstotliwości występowania jeden raz w roku i czasie trwania 15 minut, lecz w ilości nie mniejszej niż powstająca z opadów o natężeniu 77 l na sekundę na 1 ha

— wprowadzane do wód lub do ziemi nie powinny zawierać substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/l zawiesin ogólnych oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych.

11.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych - dotyczy emisji zanieczyszczeń z silników pojazdów samochodowych i maszyn budowlanych.

Emisja zanieczyszczeń gazowych z silników pojazdów samochodowych wystąpi w fazie budowy i eksploatacji.

Budowa wymagać będzie użycia lekkiego sprzętu do zagęszczania gruntu, oraz samochodu ciężarowego do wywozu elementów z rozbiórki, a także transportu kostki, krawężnika i piasku. Zakres prowadzonych prac będzie ograniczony i nie spowoduje emisji zanieczyszczeń gazowych powyżej dopuszczalnych norm.

W fazie eksploatacji powstaną zanieczyszczenia gazowe od ruchu w stopniu nie przekraczającym stanu obecnego.

11.3 Hałas

Negatywnie oddziaływanie może pojawić się na etapie budowy obiektu i będzie związane z hałaśliwą pracą ciężkiego sprzętu budowlanego. W celu ograniczenia uciążliwości w tym zakresie, hałaśliwe prace należało będzie prowadzić tylko w porze dziennej.

W trakcie realizacji budowy wystąpią okresowe oddziaływania akustyczne powodowane pracą urządzeń, ciężkich maszyn i pojazdów transportowych.

Poziom hałasu zależy od ilości, rodzaju i typu pracujących urządzeń i maszyn. W poniższej tabeli podano orientacyjne poziomy hałasu występującego podczas pracy podstawowego sprzętu budowlanego.

Rodzaj sprzętu budowlanego	Poziom hałasu LAeq dB
Koparka hydrauliczna	100 – 108
Piła mechaniczna	do 102
Sprężarka	100 – 104
Dźwig	100- 105
Pompa do betonu	do 109
Wibrator do betonu	95 – 100
Ładowarka	95 – 100
Dźwig samochodowy	do 100

Podane poziomy hałasu - emitowanego przez różny sprzęt - wskazują, że nawet okresowa praca tych urządzeń powoduje przekroczenie obowiązujących norm. Dlatego prace wykonywane przy użyciu ciężkiego sprzętu (o wysokim poziomie emisji hałasu) - mogące powodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w porze nocnej - będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej.

Generalnie, jednak wpływ na stan klimatu akustycznego w trakcie realizacji przedsięwzięcia, należy uznać za przejściowy.

Warunkiem ograniczenia emisji hałasu do środowiska, do poziomów dopuszczalnych w czasie prowadzenia budowy, będzie zastosowanie nowoczesnego sprzętu (odpowiednio wyciszonego), właściwa organizacja pracy oraz lokalizacja bazy sprzętu w odpowiedniej odległości od terenów najbliższej zabudowy mieszkaniowej.

W celu ograniczenia oddziaływania na środowisko Inwestor podejmie następujące działania:

- w okresie budowy stosowane będą nowoczesne technologie oraz sprzęt o niskim poziomie emisji hałasu; prace - będące źródłem emisji hałasu - prowadzone będą wyłącznie w porze dziennej;
- prawidłowe oszacowanie ilościowego zakresu prac, związanych z przemieszczaniem odpadów i mas ziemnych, co bezpośrednio rzutuje na ilość i wielkość zaangażowanego sprzętu i środków transportu;
- właściwa organizacja robót budowlanych i przestrzeganie zasad ogólnie obowiązujących przy pracach budowlanych;

W fazie eksploatacji terenu objętego opracowaniem nie wystąpią dodatkowe źródła hałasu.

11.4 Odpady

Realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie pracami robotami ziemnymi. W trakcie prowadzenia tych prac powstawać będą odpady, których właściwe zagospodarowanie ograniczy wpływ budowy na środowisko gruntowo-wodne.

Wszystkie odpady, które zostaną „wytworzone” w trakcie realizacji przedsięwzięcia należą do grupy 17 i 20, zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U.Nr 112, póź. 1206) - odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz drogowych.

Wykonawca prac budowlanych, będący wytwórcą odpadów zgodnie z art.17.1a ww. ustawy zobowiązany jest do uzyskania decyzji zatwierdzającej program gospodarki odpadami.

11.5 Warunki użytkowania przyległych nieruchomości

Budowa nie spowoduje pogorszenia warunków użytkowania przyległych nieruchomości, wprost przeciwnie – umożliwi komfortowy dojazd do tych nieruchomości.

11.6 Wpływ na krajobraz

Zasadniczo projektowana inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na krajobraz gdyż będzie przebiegać w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej drogi lub po śladzie istniejącej infrastruktury drogowej.

Należy jednak zastrzec że wykonawca jest zobowiązany, używać rozwiązań które będą zapewniały zachowanie ogólnej estetyki wyglądu planowanej inwestycji.

11.7 Środowiskowe uwarunkowania realizacji inwestycji (kwalifikacja środowiskowa)

Na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. nr 213 poz. 1397 z późn. zmianami stwierdza się, że planowana inwestycja:

- a) nie jest przedsięwzięciem mogącym zawsze znacząco oddziaływać na środowisko (nie spełnia wymogu wymienionego w §2 ust. 1 p. 31 oraz 32 w/w rozporządzenia)
- b) nie jest przedsięwzięciem mogącym potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko (nie podlega obwarowaniom §3 ust. 1 p. 60 cyt. we wstępie rozporządzenia).

Obszar przedsięwzięcia nie znajduje się w zasięgu Obszarów Natura 2000 - oddziaływanie nie występuje. Najbliższe obszary objęte ochroną zlokalizowane są po stronie zachodniej i południowej, tuż poza granicą administracyjną miasta Świnoujście i zgodnie z danymi Ministerstwa Środowiska i mapami obszarów Natura 2000, są to:

- „Wolin i Uznam” PLH 320019 w odległości około 1,5 km
- Delta Świny PLB320002 w odległości około 0,5 km
- Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018 w odległości około 6 km
- Zalew Szczeciński PLB320009 w odległości około 6 km
- Zatoka Pomorska (ob. ptasi) - obszar morski PLB990003 w odległości około 3 km

W rejonie inwestycji nie występują cenne siedliska przyrodnicze ani gatunki roślin objęte ochroną gatunkową i będące przedmiotem ochrony w ramach Natury 2000.

W ramach inwestycji nie przewiduje się również realizacji zadań mogących:

- pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt,
- wpłynąć negatywnie na sąsiedni obszar Natura 2000