

**PROJEKT BUDOWLANY ZAGOSPODAROWANIA TERENU DLA INWESTYCJI  
„BUDOWA INFRASTRUKTURY ZWIĄZANEJ Z MODERNIZACJĄ WĘZŁA PRZESIADKOWEGO  
KOLEJOWO – PROMOWO – AUTOBUSOWEGO W ŚWINOUJŚCIU”**

**OPIS TECHNICZNY PROJEKTU BUDOWLANEGO  
ZAGOSPODAROWANIA TERENU ORAZ  
INFORMACJA O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU**

**SPIS ZAWARTOŚCI OPRACOWANIA**

**CZĘŚĆ OPISOWA:**

1	PODSTAWA OPRACOWANIA .....	5
1.1	Wypis i wyrys z Miejscowego Planu Zagospodarowania Terenu.....	5
1.2	Wypis i wyrys z rejestru gruntów .....	5
1.3	Aktualne mapy do celów projektowych w skali 1:500. ....	5
1.4	Wytyczne programowe dostarczone przez Inwestora .....	5
1.5	Założenia techniczne i technologiczne uzgodnione z Inwestorem. ....	5
1.6	Uzgodnienia międzybranżowe. ....	5
1.7	Przepisy prawa budowlanego – aktualne normy i przepisy stosowane w budownictwie ogólnym. ....	5
1.8	Wizja lokalna i dokumentacja fotograficzna. ....	5
2	PRZEDMIOT OPRACOWANIA .....	5
3	LOKALIZACJA INWESTYCJI .....	5
4	INWESTOR .....	5
5	STAN ISTNIEJĄCY ZAGOSPODAROWANIA TERENU .....	5
5.1	ZABUDOWA KUBATUROWA ISTNIEJĄCA.....	6
5.2	ZIELEŃ .....	6
5.3	INFRASTRUKTURA TECHNICZNA .....	6
5.4	KOMUNIKACJA.....	6
5.5	ROZBIÓRKI.....	7
6	STAN PROJEKTOWANY ZAGOSPODAROWANIA TERENU .....	7
6.1	DANE PODSTAWOWE – BILANS TERENU.....	8
6.2	DOSTĘPNOŚĆ OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH .....	9
6.3	ZIELEŃ – WYCINKA .....	9
6.4	ZIELEŃ – NASADZENIA .....	9
6.5	NAWIERZCHNIE DROGOWE I NAWIERZCHNIE CIĄGÓW PIESZYCH.....	9
6.6	INFRASTRUKTURA TECHNICZNA .....	10
6.7	SYSTEM OBSŁUGI PARKINGU .....	10
6.8	SYSTEM INFORMACJI PASAŻERSKIEJ .....	12
6.9	OŚWIETLENIE TERENU.....	13
6.10	ZASILANIE W ENERGIĘ ELEKTRYCZNĄ.....	13
6.11	OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA .....	13
6.12	OCHRONA KONSERWATORSKA.....	13
7	WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ .....	13
8	OBSZAR ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI.....	13

8.1	ODDZIAŁYWANIE INWESTYCJI W TRAKCIE PRAC BUDOWLANYCH.....	13
8.2	OCHRONA INTERESÓW OSÓB TRZECICH .....	14
8.3	CHARAKTERYSTYKA EKOLOGICZNA.....	14
8.4	ODDZIAŁYWANIE INWESTYCJI W TRAKCIE EKSPLOATACJI .....	14
8.5	SYSTEM GOSPODAROWANIA ODPADAMI.....	15
8.6	BEZPIECZEŃSTWO UŻYTKOWANIA .....	15
9	UWAGI I ZALECENIA.....	15

CZĘŚĆ GRAFICZNA:

1. Projekt zagospodarowania terenu	rys Z-01	skala 1:500
2. Projekt zagospodarowania terenu - plansza sieciowa	rys Z-02	skala 1:500
3. Wiata śmietnikowa – rzut, przekrój	rys Z-03	skala 1:50
4. Wiata śmietnikowa – elewacje	rys Z-04	skala 1:50

## 1 PODSTAWA OPRACOWANIA

- 1.1 Wypis i wyrys z Miejscowego Planu Zagospodarowania Terenu
- 1.2 Wypis i wyrys z rejestru gruntów
- 1.3 Aktualne mapy do celów projektowych w skali 1:500.
- 1.4 Wytyczne programowe dostarczone przez Inwestora
- 1.5 Założenia techniczne i technologiczne uzgodnione z Inwestorem.
- 1.6 Uzgodnienia międzybranżowe.
- 1.7 Przepisy prawa budowlanego – aktualne normy i przepisy stosowane w budownictwie ogólnym.
- 1.8 Wizja lokalna i dokumentacja fotograficzna.

## 2 PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlany zagospodarowania terenu, dla inwestycji pod nazwą **„Budowa infrastruktury związanej z modernizacją węzła przesiadkowego kolejowo – promowo – autobusowego w Świnoujściu”** zlokalizowanej w Świnoujściu przy ul. Barlickiego, ul. Dworcowej i ul. Okólnej.

## 3 LOKALIZACJA INWESTYCJI

Projektowana inwestycja pod nazwą **„Budowa infrastruktury związanej z modernizacją węzła przesiadkowego kolejowo – promowo – autobusowego w Świnoujściu”** zlokalizowana jest w Świnoujściu przy ul. Barlickiego i ul. Dworcowej i ul. Okólnej.

## 4 INWESTOR

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

## 5 STAN ISTNIEJĄCY ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Teren objęty inwestycją stanowi jeden z najważniejszych węzłów transportowych Świnoujścia.

Należy przy tym zwrócić uwagę na wyjątkowy układ przestrzenny miasta, którego centrum położone na wyspie Uznam nie posiada stałego lądowego połączenia z dzielnicami przemysłowymi i mieszkaniowymi zlokalizowanymi na wyspach Wolin i Karsibór.

W mieście funkcjonują dwie przeprawy promowe:

- Przeprawa promowa Świnoujście Warszów (promy Bielik) koncentruje w sobie praktycznie całość przewozów pieszych, rowerzystów, oraz większą część lokalnego ruchu samochodów osobowych (mieszkańcy Świnoujścia) realizowanego pomiędzy oboma brzegami Świny
- Przeprawa promowa Świnoujście Centrum (promy Karsibór) stanowi ogólnodostępne połączenie obsługujące ruch wszystkich pojazdów kołowych (osobowych,

ciężarowych i autobusów) pomiędzy wyspą Wolin i Uznam; z racji swojego odległego położenia oraz braku dostępu do przeprawy komunikacją publiczną od strony wyspy Uznam znaczenie tej przeprawy w obsłudze ruchu pieszych i rowerzystów jest marginalne. W obszarze objętym opracowaniem koncentruje się więc praktycznie cały ruch pieszych i rowerzystów pomiędzy obiema częściami miasta, większa część lokalnego ruchu kołowego (tylko mieszkańcy Świnoujścia), a także praktycznie cały ruch osób korzystających z komunikacji publicznej (drogowej i kolejowej) zarówno w ruchu miejskim, jak i regionalnym i krajowym.

W obszarze objętym opracowaniem znajdują się następujące, zasadnicze elementy węzła transportowego:

- przeprawa promowa Świnoujście Warszów
- dworzec kolejowy
- obszar obsługi komunikacji autobusowej, obejmujący:
  - o przystanek końcowy komunikacji miejskiej
  - o przystanek „busów” komunikacji regionalnej
  - o dworzec PKS
- częściowo nieuporządkowane i „dzikie” miejsca parkingowe, pełniące częściowo funkcję parkingu P+R
- ulica Okólna

Teren inwestycji jest zasadniczo płaski, rzędne terenu w obrębie projektowanego parkingu wahają się w granicach 1-1,2m, w obszarze projektowanego węzła – około 1m. Na przedmiotowym terenie zlokalizowana jest zieleń wysoka oraz średnia.

## **5.1 ZABUDOWA KUBATUROWA ISTNIEJĄCA**

Obecnie na terenie inwestycji znajduje się niewielki kiosk ruchu [ obiekt tymczasowy] oraz budynki sąsiednie [ poza zakresem opracowania]; dworzec PKP, budynki przeprawy promowej oraz budynek stacji transformatorowej.

## **5.2 ZIELEŃ**

Na terenie działki występuje zieleń wysoka, średnia i niska. W granicach opracowania znajdują się stare formy zadrzewień liściastych. Część drzew oraz krzewów przeznaczona będzie do wycinki, ze względu na nowy układ komunikacyjny oraz zabudowę kubaturową. Zakres dotyczący ww wycinek objęty jest oddzielnym opracowaniem.

## **5.3 INFRASTRUKTURA TECHNICZNA**

Na terenie inwestycji znajduje się infrastruktura techniczna w postaci sieci elektroenergetycznej, teletechnicznej i kanalizacji sanitarnej.

## **5.4 KOMUNIKACJA**

Na terenie inwestycji obowiązuje układ drogowy i pieszy, związany bezpośrednio z funkcjonowaniem dworca PKP, dworca PKS, przeprawy promowej, dojścia i dojazdu do portu rybackiego oraz układ torów kolejowych. Celem projektu jest uporządkowanie ww elementów komunikacji.

## 5.5 ROZBIÓRKI

Na terenie objętym inwestycją nie przewiduje się rozbiórek, a jedynie:

- usunięcie istniejącej zabudowy tymczasowej - wywiezienie w miejsce wskazane przez Zamawiającego,
- wymianę fragmentów istniejących nawierzchni,
- prace ziemne, porządkowe związane z pielęgnacją zieleni oraz planowanymi nasadzeniami,
- prace ziemne związane projektowanym przebiegiem infrastruktury podziemnej i drogowej,
- usunięcie warstwy ziemi urodzajnej z terenu przeznaczonego pod nową konstrukcję nawierzchni – parkingi, drogi.

## 6 STAN PROJEKTOWANY ZAGOSPODROWANIA TERENU

Niniejsze opracowanie polega na stworzeniu zintegrowanego, kompaktowego węzła transportu publicznego i indywidualnego w taki sposób, by możliwie optymalnie wykorzystać niewielki dostępny obszar.

Zgodnie z wymogiem Zamawiającego tzw. 'Obszar wjazdowy na prom' przewidziany jest do realizacji po wybudowaniu tunelu, gdyż tylko wtedy można ograniczyć ilość pasów wjazdowych na prom.

Opracowanie obejmuje między innymi:

### **Wprowadzenie przystanku autobusowego dla wysiadających**

W wyniku nowego układu komunikacyjnego dla oczekujących na wjazd na prom możliwe stało się wyłonienie przestrzeni dla stanowisk przystankowych dla pasażerów wysiadających. Stanowiska te położone są wzdłuż ul. Dworcowej, w rejonie pasów oczekiwania na zaokrętownie. Lokalizacja taka odpowiada głównemu strumieniowi ruchu pasażerów autobusów, tj. na prom. Rozwiązanie to, ze względu na długość peronu przystankowego, umożliwia również obsługę autokarów turystycznych, których pasażerowie udawać się będą na prom pieszo.

### **Zmiany w obszarze ulicy Dworcowej**

Celem przebudowy ulicy Dworcowej jest uspokojenie ruchu w rejonie pomiędzy Portem Rybackim a wjazdem na prom, czyli w rejonie cechującym się bardzo dużym natężeniem ruchu pieszych.

Planowana przebudowa polegać będzie na:

- wymianie nawierzchni asfaltowej na nawierzchnię z kostki brukowej
- wprowadzeniu ograniczenia prędkości do 30 km/h

### **Zmiany w obszarze dworca PKS**

W opinii autorów projektu etap określony w projekcie potraktować należy jako przejściowy. Jego realizacja nie rozwiązuje bowiem zasadniczych deficytów, polegających na nikłym wykorzystaniu części zarządzanej przez PKS oraz formalnym istnieniu dwóch niezależnych przystanków (o dwóch różnych nazwach) w fizycznie tym samym obszarze, co uniemożliwia stworzenie kompletnego systemu informacji pasażerskiej.

Stąd planowana dla tego wariantu przebudowa zaplanowana została tak, by mogła stanowić pierwszy etap całkowitej przebudowy rejonu obsługi komunikacji autobusowej.

Projektuje się:

- rozbiórkę istniejącego kiosku, wiaty oraz dyspozytorni
- zmianę kształtu wyspy przystankowej
- wymianę nawierzchni drogowej w obszarze objętym przebudową,

W dziedzinie organizacji obsługi pasażera planuje się:

- pozostawienie układu miejsc postojowych dla autobusów i busów zbliżonego do obecnego,
- obsługę pasażerów wsiadających przy peronie przystankowym przebudowanej wyspy,
- obsługę pasażerów wsiadających busów z peronów zlokalizowanych przy bulwarze
- obsługę pasażerów wysiadających na przystanku dla pasażerów wysiadających zlokalizowanym przy wjeździe na prom
- reorganizację postoju taxi w sposób umożliwiający lepsze kolejkowanie się taksówek (zmniejszenie liczby miejsc postojowych do 3 szt.)

Projektuje się lokalizację na obszarze wyspy obiektu dyspozytorni wraz z częścią socjalną dla kierowców, a także punktu usługowo-handlowego (kiosku).

Projektuje się wykonanie indywidualnego zadaszenia obszaru nad peronem przystankowym, zapewniającego pasażerom ochronę przed wpływem opadów atmosferycznych i wiatru.

### **Zmiany w obszarze ulicy Barlickiego**

Planuje się lokalizację parkingów park&ride w formie budynku usługowo – garażowego oraz parkingów naziemnych:

Garażowiec – 112 miejsc postojowych

Parkingi naziemne:

Liczba miejsc dla sam. osobowych	99
Liczba miejsc dla niepełnosprawnych	14
Liczba miejsc dla autobusów/ busów	5

Planuje się wykonanie parkingów z drogami komunikacyjnymi z kostki betonowej, a nawierzchniami miejsc postojowych – jako nawierzchnia ażurowa..

Planuje się nasadzenia specjalnie prowadzonych drzew pomiędzy miejscami postojowymi, celem zacienienia stanowisk postojowych oraz nasadzenia drzew w formie zieleni izolacyjnej celem odgródzenia sąsiadujących działek [ zabudowa mieszkalna].

W rejonie parkingu (parkingów) P+R przewiduje się lokalizację miejsc postojowych na rowery, lokalizację zewnętrznej wypożyczalni dla samochodów elektrycznych oraz lokalizację miejsc ładowania samochodów elektrycznych.

## **6.1 DANE PODSTAWOWE – BILANS TERENU**

– pow. terenu objęta opracowaniem(suma)	ok. 30500m <sup>2</sup>
projektowane elementy zagospodarowania terenu:	
– pow. zieleni niskiej	ok. 4600m <sup>2</sup>
– pow. zabudowy proj. budynków	ok. 1560m <sup>2</sup>

–	pow. ciągów pieszych	ok. 2790m <sup>2</sup>
–	pow. bulwarów	ok. 1340m <sup>2</sup>
–	pow. placów i przestrzeni dla pieszych	ok. 2010m <sup>2</sup>
–	pow. parkingów dla samochodów osobowych	ok. 3600m <sup>2</sup>
–	pow. parkingów i przystanków dla autobusów	ok. 1560m <sup>2</sup>
–	pow. dróg rowerowych	ok. 870m <sup>2</sup>
–	pow. żwirowe [odwodnienie]	ok. 890m <sup>2</sup>
–	pow. utwardzone: drogi/dojazdy/drogi manewrowe	ok. 11280m <sup>2</sup>

## **6.2 DOSTĘPNOŚĆ OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH**

Projektowane obiekty oraz układ komunikacyjny w całości dostępne są dla osób niepełnosprawnych.

## **6.3 ZIELEŃ – WYCINKA**

Szczegółowy opis rozwiązań wg oddzielnego opracowania pt.: Inwentaryzacja zieleni z planem wycinek”.

## **6.4 ZIELEŃ – NASADZENIA**

Projektuje się nasadzenia zieleni wysokiej i średniej na terenie inwestycji. Zgodnie z zapisami MPZP przewidziany został pas zieleni izolacyjnej na granicy jednostki projektowej. Szczegółowy projekt nasadzeń opracowany będzie na etapie PW.

## **6.5 NAWIERZCHNIE DROGOWE I NAWIERZCHNIE CIĄGÓW PIESZYCH**

Szczegółowe opracowanie dotyczące projektowanych nawierzchni zawarte jest w projekcie branży drogowej oraz w części graficznej projektu Zagospodarowania Terenu. Zasadniczo przyjęto dla części Węzła [ teren dworca PKS oraz przy dworcu PKP] nawierzchnie reprezentacyjne: z kostki kamiennej oraz płyt kamiennej. Szczegółowe rozwiązania podane są w części graficznej oraz uszczegółowione zostaną na etapie projektu wykonawczego.

Na terenie parkingu i w sąsiedztwie projektowanego budynku usługowo – garażowego [ przy ul. Barlickiego] przewiduje się nawierzchnie betonowe oraz nawierzchnie ekopozytywne. Szczegółowe rozwiązania według branży drogowej, części rysunkowej projektu Zagospodarowania Terenu oraz na etapie projektu wykonawczego.

Należy przewidzieć systemowe zabezpieczenie słupa zadaszenia nad budynkiem B2 [ zlokalizowanego na placu manewrowym] – szczegóły wg PW.



## 6.6 INFRASTRUKTURA TECHNICZNA

W związku z planowaną inwestycją przewiduje się przebudowę istniejącej sieci oświetlenia zewnętrznego, sieci teletechnicznych i sieci sanitarnych. Szczegółowy opis rozwiązań wg projektów branżowych.

## 6.7 SYSTEM OBSŁUGI PARKINGU

### Założenia do systemu

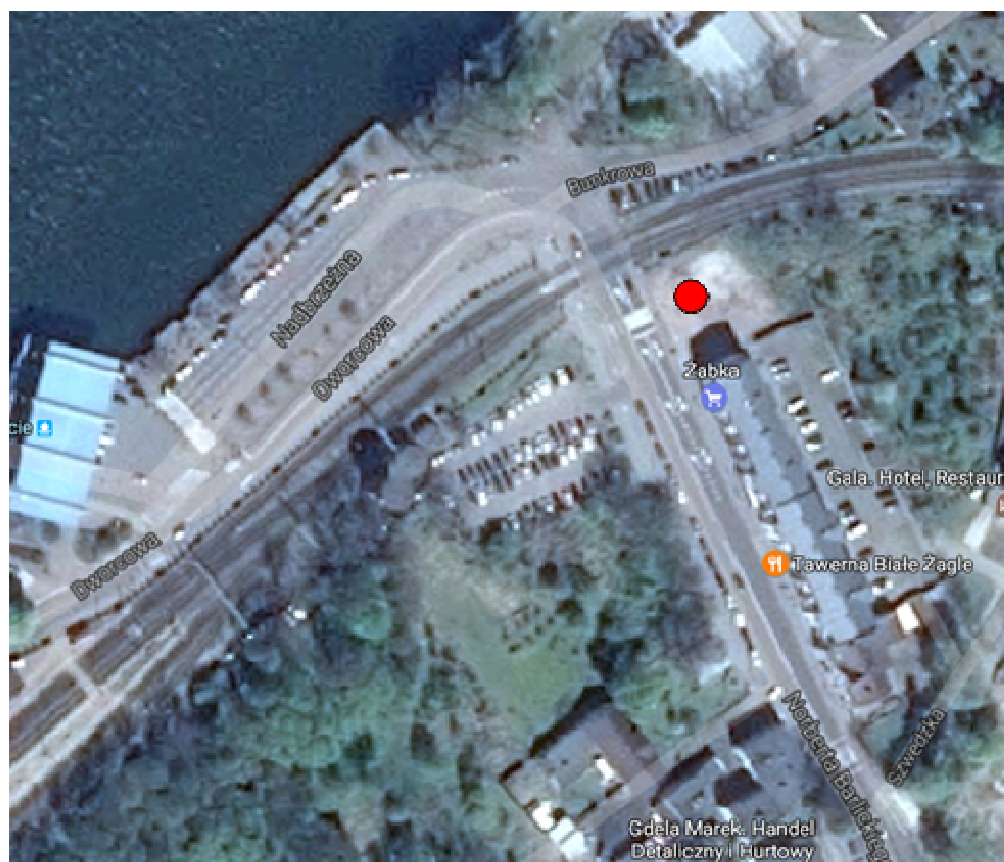
System służyć ma pobieraniu opłat oraz kontroli zajętości parkingu P+R.

System działać ma w oparciu o płatności gotówkowe oraz kartami płatniczymi, z możliwością rozszerzenia o płatności kartą miejską.

W skład systemu wchodzi:

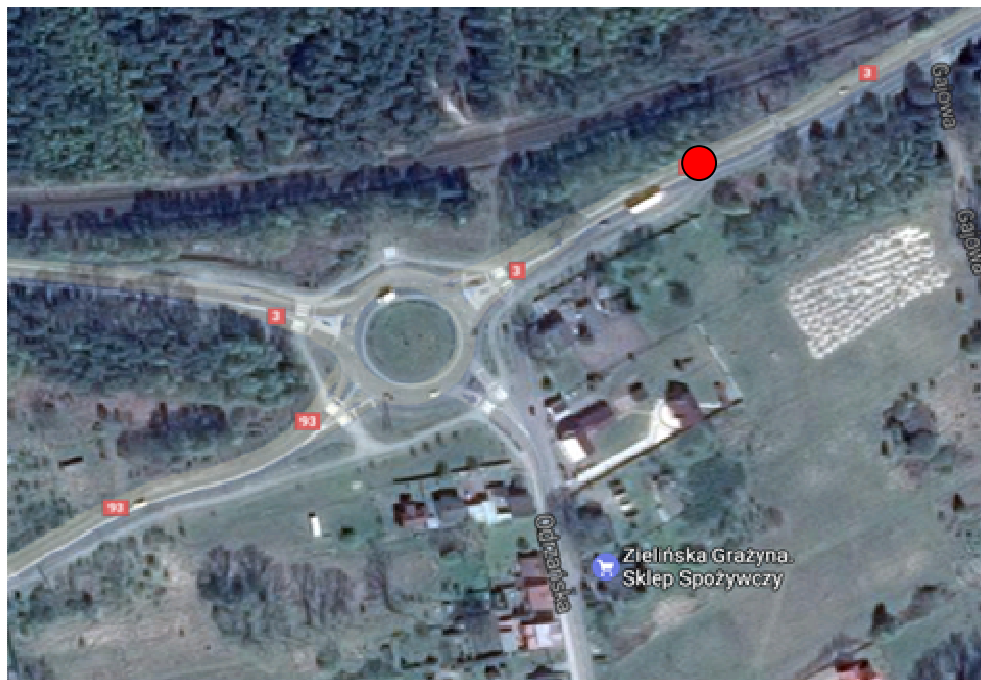
1. Zespół urządzeń kontrolujących wjazd na parking: dwa szlabany automatyczne wraz z urządzeniami wydającymi karty parkingowe. Urządzenia przystosowane do uzupełnienia o obsługę karty miejskiej
2. Zespół urządzeń kontrolujących wyjazd z parkingu: dwa szlabany automatyczne wraz z urządzeniami odbierającymi karty parkingowe. Urządzenia przystosowane do uzupełnienia o obsługę karty miejskiej.
3. Urządzenia zliczające pojazdy – na wjeździe i na wyjeździe parkingu wielopoziomowego, a także na pochylniach pomiędzy jego piętrami
4. Trzy kasy parkingowe – jedna zlokalizowana przy zachodnim wejściu do parkingu wielopoziomowego, dwie zlokalizowane w rejonie zejścia z kładki nad torami, na terenie parkingu. Kasy powinny umożliwiać płatność gotówką (banknotami i monetami, z wydawaniem reszty) oraz kartami płatniczymi. Kasy przystosowane do uzupełnienia o możliwość obsługi karty miejskiej (sprzedaż/doładowywanie/zapis/odczyt).
5. Dwie tablice informujące o liczbie wolnych miejsc na parkingu:
  - a. Tablica informacyjna nr 1 – zlokalizowana przy wjeździe na parking – informująca o liczbie miejsc na parkingu otwartym oraz w parkingowcu
  - b. Tablica informacyjna nr 2 – umieszczona nad wjazdem do parkingowca – informująca o stanie zajętości poszczególnych pięter
6. Trzy tablice informujące o liczbie wolnych miejsc na całym parkingu:
  - a. wywieszona w rejonie ul. Barlickiego, tuż przed wjazdem na parking, i widoczna z obu stron – tj. od strony promu i od strony Warszowa,
  - b. wywieszona w rejonie skrzyżowania ulic: Wolińskiej/Duńskiej i Ludzi Morza, widoczna dla wjeżdżających do miasta
  - c. wywieszona przed rondem na Łunowie, w miarę możliwości – zintegrowana z istniejącą tablicą informującą o czasach oczekiwania na prom
7. Serwery systemu, konsola operatorska systemu (rozwiązywanie problemów typu zgubiony bilet, niestandardowa opłata itp.) – w budynku parkingowca, na parterze, w pomieszczeniu stróżówki.

## Lokalizacje tablic



## Tablica przy ul. Barlickiego





Rondo na Łunowie

## 6.8 SYSTEM INFORMACJI PASAŻERSKIEJ

### System informacji pasażerskiej, biletomaty

Zakłada się lokalizację tablicy informacyjnej komunikacji publicznej w rejonie projektowanego węzła. Tablica informacyjna wykonana jako monochromatyczna, oparta o wyświetlacze LED koloru żółtego (dobrze sprawdzające się w warunkach intensywnego nasłonecznienia). Tablica ok. 10-cio wersowa, w rejonie przystanków dla odjeżdżających. Tablica ta wyświetlać będzie godziny odjazdu autobusów odjeżdżających z węzła, w tym busów, wraz z numerem stanowiska, z którego dany autobus/bus odjeżdża. Dwa ostatnie wersy tablicy przeznaczone na podawanie krótkich tekstów informacyjnych o utrudnieniach w ruchu, opóźnieniach, zmianach rozkładu jazdy itp.

Pod tablicą przewidzieć należy również miejsce na „papierowe” rozkłady jazdy i schemat węzła, oraz tablicę informacyjną (ogłoszenia, zmiany rozkładów jazdy, plan miasta itp.)

Zakłada się również lokalizację tablicy informacyjnej w rejonie przystanku dla wysiadających, położonego przy wjeździe na promy. Informacyjna wykonana jako monochromatyczna, oparta o wyświetlacze LED koloru żółtego (dobrze sprawdzające się w warunkach intensywnego nasłonecznienia). Tablica ok. czterowersowa. Tablica ta wyświetlać będzie czas do odejścia najbliższego i kolejnego promu. Dwa ostatnie wersy tablicy przeznaczone na podawanie krótkich tekstów informacyjnych o utrudnieniach w ruchu, opóźnieniach, zmianach rozkładu jazdy itp.

W rejonie węzła planowane jest również umieszczenie biletomatu (na przystanku dla odjeżdżających). Biletomat uniwersalny, obsługujący płatności gotówką i kartami płatniczymi, a także z możliwością uzupełnienia o moduł obsługi karty miejskiej (wydawanie kart, doładowywanie kart). Oprogramowanie biletomatu otwarte, z

możliwością uzupełniania o kolejne moduły obsługujące dodatkowych przewoźników (np. emilbus, PKS itp.), i z możliwością włączenia w system ogólnomiejski (jeśli taki powstanie).

## **6.9 OŚWIETLENIE TERENU**

W ramach inwestycji planuje się wymianę istniejących opraw oświetleniowych oraz lokalizację nowego, spójnego oświetlenia dla całej inwestycji.

Szczegółowy opis rozwiązań wg opracowania projektu branży elektrycznej.

## **6.10 ZASILANIE W ENERGIĘ ELEKTRYCZNĄ**

Szczegółowy opis rozwiązań wg opracowania projektu branży elektrycznej.

## **6.11 OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA**

Projektowane Zagospodarowanie terenu spełnia wymagania ochrony przeciwpożarowej, zapewnione zostały dojazdy i drogi pożarowe do projektowanych obiektów, a istniejące hydranty zewnętrzne zapewniają dostawę wody do celów ochrony przeciwpożarowej.

## **6.12 OCHRONA KONSERWATORSKA**

Przedmiotowy teren nie znajduje się w granicach ochrony konserwatorskiej.

## **7 WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ**

Przedmiotowy teren nie znajduje się w granicach terenu górniczego, ani pod wpływem eksploatacji górniczej.

## **8 OBSZAR ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI**

Zgodnie z Art. 3. pkt. 20) Ustawy Prawo budowlane z dnia 7 lipca 1994 r. dokonano określenia obszaru oddziaływania obiektów projektowanych w ramach przedmiotowej inwestycji w oparciu o:

- pkt. 9 Załącznika nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 października 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać telekomunikacyjne obiekty budowlane i ich usytuowanie wyznaczono.
- § 3.1 Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko

Obszar oddziaływania obiektów budowlanych realizowanych w ramach przedmiotowej inwestycji mieści się w całości na działkach, na których zostały one zaprojektowane.

### **8.1 ODDZIAŁYWANIE INWESTYCJI W TRAKCIE PRAC BUDOWLANYCH**

Przewidywany rodzaj odpadów to opakowania papierowe i plastikowe (PE, PP, PCV) po materiałach budowlanych, skrawki, ścinki, gruz, asfalt, substancje bitumiczne, itp. Wszystkie powstałe w trakcie prac odpady należy gromadzić w pojemnikach do tego

przeznaczonych. Impregnaty, rozpuszczalniki, substancje bitumiczne, oleje, wapno, cement itp. należy przechowywać w sposób uniemożliwiający przypadkowe rozszczelnienie opakowań. Wywóz zgromadzonych odpadów przez służby specjalistyczne wg zasad określonych obowiązującymi przepisami i normami.

Składowanie, rozsypywanie lub wylanie do gruntu środków niszczących lub pogarszających warunki glebowe jest niedopuszczalne. Ewentualne zanieczyszczenia wynikające z eksploatacji sprzętu mechanicznego środków transportu należy zlikwidować przez rekultywację terenu zgodnie z ustawą o ochronie środowiska.

Wszystkie powstałe odpady będą należały do wykonawcy robót który jest zobowiązany zagospodarować je w sposób zgodny z obowiązującymi przepisami.

## **8.2 OCHRONA INTERESÓW OSÓB TRZECICH**

Poszanowanie, występujących w obszarze oddziaływania obiektu, uzasadnionych interesów osób trzecich.

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. Ponadto nie wpływa negatywnie na dostęp światła dziennego do pomieszczeń przeznaczonych na pobyt ludzi. Rozwiązania techniczne, usytuowanie budynków oraz sposób zagospodarowania terenu nie powodują uciążliwości związanych z hałasem, wibracjami, zakłóceniami elektrycznymi i promieniowaniem, a także zanieczyszczeniem powietrza, wody i gleby.

## **8.3 CHARAKTERYSTYKA EKOLOGICZNA**

Rewitalizacja terenu nie wpływa szkodliwie na otaczające środowisko przyrodnicze, na zdrowie ludzi i na obiekty z nim sąsiadujące.

Projektowane obiekty nie emitują zanieczyszczeń gazowych, zapachowych, pyłowych i płynnych.

Projektowane obiekty nie wytwarzają żadnych szkodliwych odpadów stałych uciążliwych dla otoczenia.

Obiekty i urządzenia nie emitują promieniowania (w tym promieniowania jonizującego) i nie wytwarzają zakłóceń elektromagnetycznych i innych.

Obiekty nie wpływają negatywnie na istniejący w pobliżu drzewostan, powierzchnię ziemi (w tym glebę) otaczającą obiekt, wody powierzchniowe i wody podziemne (gruntowe).

## **8.4 ODDZIAŁYWANIE INWESTYCJI W TRAKCIE EKSPLOATACJI**

Inwestycja nie powoduje:

- zwiększenia zapotrzebowania na wodę oraz zmiany sposobu odprowadzania ścieków
- emisji zanieczyszczeń gazowych, w tym zapachów, pyłowych i płynnych
- wytwarzania odpadów stałych
- emisji hałasu oraz wibracji, a także promieniowania jonizującego i zakłóceń elektromagnetycznych
- ingerencji w istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne

## **8.5 SYSTEM GOSPODAROWANIA ODPADAMI**

Na przedmiotowym terenie projektuje się lokalizację wiaty śmietnikowej z segregacją odpadów. Ponadto na całym terenie zlokalizowano kosze na odpadki typu parkowego z przewidywanym opróżnianiem przez służby porządkowe w celu dalszej utylizacji.

## **8.6 BEZPIECZEŃSTWO UŻYTKOWANIA**

Teren będzie użytkowany zgodnie z przeznaczeniem. Bezpieczeństwa w trakcie użytkowania będą pilnować pracownicy i inne służb publiczne zgodnie z kompetencjami. Teren będzie ogrodzony i monitorowany.

## **9 UWAGI I ZALECENIA**

- Inwestycja nie narusza interesu osób trzecich.
- Przed rozpoczęciem robót budowlanych wszystkie wymiary należy sprawdzić na budowie.
- Przed rozpoczęciem robót budowlanych należy dokonać odpowiednich pomiarów geodezyjnych.
- Realizację należy przeprowadzić zgodnie z niniejszym projektem a także projektem wykonawczym.
- Projekt należy rozpatrywać z uwzględnieniem projektów branżowych.
- Wszystkie roboty należy wykonywać zgodnie z zasadami BHP, Prawa Budowlanego oraz sztuki budowlanej pod nadzorem osób uprawnionych.
- Wszystkie zastosowane materiały powinny posiadać odpowiednie atesty oraz aprobaty dopuszczające do stosowania w budownictwie.
- Dopuszcza się zastosowanie materiałów i rozwiązań innych firm niż te, które podano w opracowaniu pod warunkiem, że będą one spełniały parametry techniczne, jakościowe i estetyczne przyjęte w projekcie.
- Wszystkie prowadzone prace podlegające zakryciu należy dokumentować opisowo i fotograficznie.
- W przypadku zaistnienia rozbieżności pomiędzy projektem a stanem faktycznym należy niezwłocznie powiadomić jednostkę projektową.

Przedmiotowy obiekt należy realizować zgodnie z wielobranżowym projektem budowlanym i wykonawczym, zasadami sztuki budowlanej oraz zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej Nr 75 Poz. 690 z późniejszymi zmianami - Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej Nr 109 z 2004 r. Poz. 1156), z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 19 grudnia 1994 r. w sprawie aprobat i kryteriów technicznych dotyczących wyrobów budowlanych (Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej Nr 10 z dnia 8 lutego 1995 r. - poz. 189).

Prace budowlane należy prowadzić z zachowaniem warunków technicznych dotyczących wykonania i odbioru robót budowlanych pod nadzorem osób uprawnionych.

Wszystkie zastosowane materiały powinny posiadać odpowiednie atesty oraz aprobaty dopuszczające do stosowania w budownictwie.

Wszelkie nazwy własne produktów, wskazania znaków towarowych, patentów lub pochodzenia, które zostały użyte w projekcie służą ustaleniu pożądanego standardu wykonania, określeniu właściwości i wymogów technicznych niezbędnych dla projektowanych rozwiązań. Wymienione w dokumentacji technicznej nazwy własne należy traktować jako wskazanie „typu”. Projektant dopuszcza zastosowanie materiałów równoważnych pod warunkiem, że gwarantują one wykonanie robót w zgodzie z wydaną decyzją pozwolenie na budowę, obowiązującymi przepisami i normami oraz zapewniają uzyskanie parametrów technicznych, jakościowych i estetycznych takich samych lub lepszych, niż te założone w dokumentacji projektowej. Niniejsza uwaga dotyczy wszystkich opracowań i projektów branżowych powiązanych z niniejszą dokumentacją obejmującą branżę architektoniczną.

Zgodnie z ustaleniami z Zamawiającym dokumentacja została przygotowana w taki sposób, iż umożliwia uzyskanie pozwolenia na budowę dla całości zamierzenia.

Opracował:  
mgr inż. arch. Sylwia Kołowiecka  
upr. bud. nr 4/ZPOIA/2006  
w specjalności architektonicznej