

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

1. OPIS TECHNICZNY	5
1.1 INWESTOR	5
1.2 PRZEDMIOT I PODSTAWA ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO.	5
1.3 PRZEDMIOT, ZAKRES INWESTYCJI ORAZ KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO	5
1.4 OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO	5
1.4.1 Zagospodarowanie terenu	5
1.3.2 Istniejące uzbrojenie terenu	6
1.3.3 Kolizje z istniejącymi obiektami oraz regulacja wysokościowa	6
1.4 WARUNKI GRUNTOWO – WODNE.....	6
1.5 SPRAWY TERENOWO - PRAWNE.....	7
1.6 OCHRONA SANITARNA	7
1.7 OCHRONA KONSERWATORSKA	7
1.8 CHARAKTERYSTYKA EKOLOGICZNA.....	7
1.8.1 Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji.	7
1.8.2 Wpływ inwestycji na środowisko gruntowo-wodne.	8
1.8.3 Bilans odpadów	8
1.9 OBSZAR ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU.....	9
2. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE.....	10
2.1 UKŁAD DROGOWY	10
2.1.1 Charakterystyczne parametry obiektu przyjęte do projektowania	10
2.1.2 Projektowany układ geometryczny w planie	10
2.1.3 Projektowany układ wysokościowy	10
2.1.4 Projektowane rozwiązania konstrukcyjne	11
2.1.5 Zestawienie ilości	13
2.1.6 Roboty ziemne	14
4. INNE INFORMACJE I DANE	15
4.1 ograniczenia lub zakazy w zabudowie i zagospodarowaniu terenu wynikających z aktów prawa miejscowego lub decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu:	15
4.2 wpisanie działki lub terenu do rejestru zabytków lub gminnej ewidencji zabytków	15
4.3 lokalizacja inwestycji na obszarze objętym ochroną konserwatorską	15
4.4 wpływ eksploatacji górniczej na działkę lub teren zamierzenia budowlanego	15
4.5 charakter, cechy istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów	15
5. WARUNKI OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ.	16
6. RYSUNKI.....	16
Rys. 1- Plan zagospodarowania terenu. skala 1:500	16
Rys. 2- Plansza zbiorcza uzbrojenia skala 1:500	16
Rys. 3- Plan sytuacyjno – wysokościowy skala 1:500.....	16
Rys. 4.1 – Przekrój konstrukcyjny A-A skala 1:50,1:10	16
Rys. 4.2 – Przekrój konstrukcyjny B-B skala 1:50,1:10	16
Rys. 4.3 – Przekrój konstrukcyjny C-C skala 1:50,1:10.....	16
Rys. 4.4 – Przekrój konstrukcyjny D-D skala 1:50,1:10.....	16

PROJEKT TECHNICZNY

„Budowa dwóch peronów autobusowych w pasie drogowym drogi powiatowej nr 3911Z Dobra - Bartoszewo w miejscowości Grzepnica”.

Rys. 4.5 – Rozwinięcie peronów, Szczegóły płytek integracyjnych skala 1:100 16

1. OPIS TECHNICZNY

1.1 INWESTOR

Zarząd Powiatu w Policach
ul. Tanowska 8
72-010 Police

1.2 Przedmiot i podstawa zamierzenia budowlanego.

- a) Umowa z inwestorem
- b) Opinia geotechniczna dla posadowienia przystanków autobusowych na działce nr 39 w obszarze obrębu Grzeczpnica gm. Dobra, pow. policki, woj. zachodniopomorskie
- c) Mapa do celów projektowych wraz z pomiarami w skali 1:500,
- d) Wizja lokalna w terenie;
- e) Dokumentacja fotograficzna;
- f) Obowiązujące przepisy inwestycyjno – projektowe, warunki techniczne oraz normy;
- g) Uzgodnienia z Inwestorem i gestorami sieci.

1.3 PRZEDMIOT, ZAKRES INWESTYCJI ORAZ KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO

Przedmiotem inwestycji budowa dwóch peronów autobusowych w pasie drogowym drogi powiatowej nr 3911Z Dobra - Bartoszewo w miejscowości Grzeczpnica, w nawiązaniu do istniejącego układu komunikacyjnego wraz oświetleniem przejść dla pieszych.

Zakres opracowania obejmuje:

- budowę przystanków autobusowych w formie peronów przystankowych;
- budowę odcinka chodnika;
- profilowanie istniejącego chodnika;

Projektowany obiekt należy do kategorii obiektów budowlanych:

- IV - elementy dróg publicznych i kolejowych dróg szynowych, jak: skrzyżowania i węzły, wjazdy, zjazdy, przejazdy, perony, rampy
- XXVI – sieć elektroenergetyczna – oświetlenie przystanków;

1.4 OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

1.4.1 Zagospodarowanie terenu

Na przedmiotowym odcinku objętym opracowaniem na wysokości skrzyżowań z ulicami Rezydentką oraz Granitową, chodnik (szer. 1,5 m) znajduje się tylko po stronie zachodniej i jest

„Budowa dwóch peronów autobusowych w pasie drogowym drogi powiatowej nr 3911Z Dobra - Bartoszewo w miejscowości Grzepnica”.

oddzielony od jezdni pasem o szerokości 4,20-5,40 m. Przy skrzyżowaniu z ulicą Rezydentką istnieje tylko odcinek chodnika na długości południowego łuku.

Jezdnia drogi powiatowej ma szerokość 5,20 m., znajduje się na tym odcinku w terenie zabudowanym i nie posiada oznakowania poziomego.

Stan istniejący przedstawia poniższa fotografia.



1.3.2 Istniejące uzbrojenie terenu

Na terenie objętym przebudową występuje następujące uzbrojenie terenu:

- sieć elektroenergetyczna;
- sieć teletechniczna;
- kanalizacja sanitarna;
- wodociąg;
- gazociąg;

1.3.3 Kolizje z istniejącymi obiektami oraz regulacja wysokościowa

Istniejące uzbrojenie nie koliduje z projektowanym chodnikiem i peronami. Analiza sieci uzbrojenia nie wykazała występowania studni ani zaworów, które wymagałyby regulacji wysokościowej, jednak nie można wykluczyć takowych po wykonaniu robót ziemnych.

1.4 Warunki gruntowo – wodne

W podłożu projektowanych przystanków autobusowych na działce nr 39 w obszarze obrębu Grzepnica, gm. Dobra, pow. policki, woj. zachodniopomorskie, występują zwałowe piaski drobne (FSa) przykryte nasypami niekontrolowanymi (Mg) o miąższości 0,5 – 0,6 m.

Warunki wodne są w pełni korzystne. Do głębokości 2,0 m p.p.t. nie stwierdzono jakichkolwiek przejawów wody gruntowej.

Warunki gruntowe również są korzystne. Całość gruntów rodzimych budują grunty nośne warstwy I.

Przebieg i rozprzestrzenienie wydzielonych w podłożu warstw litologiczno-stratygraficznych, oraz warstw geotechnicznych jako stref gruntów o homogenicznych właściwościach fizyczno-mechanicznych, które przedstawiono na załączonych przekrojach są interpretacją autorów opracowania. Nie można w związku z tym wykluczyć, że rzeczywisty przebieg granic pomiędzy poszczególnymi warstwami może okazać się bardziej nieregularny lub złożony, niż można było to przyjąć na podstawie interpolacji pomiędzy profilami otworów.

Według kryteriów określonych w rozporządzeniu MTBiGM z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. z 27 kwietnia 2012 r., poz. 463) projektowany obiekt budowlany należy zaliczyć do **pierwszej kategorii geotechnicznej**, a w podłożu występują **proste warunki gruntowe**.

1.5 SPRAWY TERENOWO - PRAWNE

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie działek

obręb	numery działek	właściciel
Grzepnica	39 dr	Zarząd Powiatu w Policach
	144	

1.6 OCHRONA SANITARNA

Chodniki i perony przystankowe nie wymagają wyznaczenia strefy ochrony sanitarnej.

1.7 OCHRONA KONSERWATORSKA

Wg zapisów MPZP nie ma informacji o strefie ochrony konserwatorskiej.

1.8 CHARAKTERYSTYKA EKOLOGICZNA

Inwestycja po zrealizowaniu nie będzie ujemnie oddziaływała na środowisko.

1.8.1 Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji.

W fazie realizacji inwestycji na odcinkach projektowanego chodnika przebiegającego poza jezdniami ulic nastąpi zdjęcie warstwy gleby. Gleba zostanie złożona na odkład czasowy wzdłuż wykopu i po zakończeniu robót zostanie rozścielona w miejscu jej pierwotnego zalegania.

1.8.2 Wpływ inwestycji na środowisko gruntowo-wodne.

Wpływ realizacji inwestycji nie zmieni istniejących stosunków wodnych. Wykonanie operatu wodnoprawnego nie jest wymagane.

1.8.3 Bilans odpadów

W ramach prac związanych z realizacją inwestycji przewiduje się:

- rozbiórki istniejącej konstrukcji nawierzchni chodników;
- odbudowę nawierzchni chodników,
- zdjęcie humusu i ponowne jego rozścielenie po zakończeniu robót,
- wykonanie robót ziemnych w zakresie wykopów,
- rozbiórka infrastruktury podziemnej.

Prace rozbiórkowe i budowlane, składające się na przedsięwzięcie, prowadzone będą przy użyciu:

- maszyn do robót takich jak: koparki, ładowarki, walec wibracyjny, zagęszczarki płytowe, spycharki,
- maszyn do robót instalacyjnych, jak: żurawie samochodowe,
- maszyny do robót drogowych takich jak: frezarki do mas bitumicznych, rozkładarki mas bitumicznych, walce ogumione, walce stalowe gładkie,
- transportu, tj. samochody ciężarowe, samochody wywrotki.

W trakcie fazy budowy nastąpi ingerencja w środowisko gruntowo-wodne. Z uwagi na zakres i skalę analizowanego przedsięwzięcia, jego realizacja nie powinna oddziaływać w sposób niekorzystny na środowisko gruntowo-wodne, pod warunkiem dopuszczenia do pracy sprawnego sprzętu budowlanego oraz właściwie prowadzonej gospodarki odpadami w tym masami gruntu oraz gospodarki ściekowej.

W trakcie prowadzenia prac budowlanych zostaną „wytworzone” odpady należące do 17 grupy rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. Nr 112 poz. 1206) są to:

- 17 05 04 gleba i kamienie inne niż wymienione w 17 05 03
- 17 01 01 odpady betonu oraz gruzu betonowego z rozbiórek i remontów;
- 17 02 03 odpady z tworzyw sztucznych;
- 17 04 05 żelazo i stal;

Dla wyżej wymienionych ilości wytwarzanych odpadów w fazie budowy, wykonawca robót jako wytwórca odpadów zobowiązany jest do:

- przedłożenia na 30 dni przed rozpoczęciem prac budowlanych powodujących wytwarzanie odpadów, informacji o wytwarzanych odpadach innych niż niebezpieczne oraz o sposobach gospodarowania tymi odpadami.

Odpady te powinny zostać zagospodarowane przez Wykonawcę poprzez:

- zagospodarowanie na placu budowy – np. masy ziemi z wykopów,
- przekazanie odpadów specjalistycznym firmom - posiadającym stosowne zezwolenia wymagane przez ustawę lub firmom pośredniczącym, posiadającym uprawnienia na odbiór i transport odpadów.

- przekazanie pozostałych odpadów na składowisko odpadów.

Zaprojektowane rozwiązania projektowe wykazały, że projektowana inwestycja nie będzie powodować uciążliwości dla powietrza atmosferycznego ani nie wpłynie negatywnie na klimat akustyczny środowisko krajobrazowe i przyrodnicze na terenie inwestycji ani nie pogorszy jakości wód gruntowych.

1.9 OBSZAR ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU

W myśl art. 20 Prawa budowlanego (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409 z późn. zmianami), Projektant przeprowadził analizę obszaru oddziaływania obiektu zgodnie z § 13a rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2012, poz. 462 z późn. zm.) na podstawie następujących przepisów prawa:

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2020r. poz. 1333),
- Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. Dz. U. z 2021r. poz. 710) art. 9, art. 17, art. 19
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 470) art. 35, art. 38, art. 39,
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. 2020, poz. 1219),
- Załącznik do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz. U. 2014 r., poz. 112),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. 2003r. nr 47, poz. 401) §21, ust. 2.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019r., poz. 1839).

Mając za powyższe wymienione przepisy prawa, w oparciu o które dokonano analizy określenia zasięgu obszaru oddziaływania obiektu, Projektant informuje, że obszar oddziaływania obiektu mieści się na działkach na których wykonywana jest inwestycja oraz na działkach które muszą zostać zajęte ze względu na roboty przy obiektach budowlanych.

2. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

2.1 UKŁAD DROGOWY

2.1.1 Charakterystyczne parametry obiektu przyjęte do projektowania

Parametry przyjęte do projektowania:

- długość peronu przystankowego 20 m;
- szerokość peronu autobusowego 2,0- 3,0 m;
- szerokość chodnika projektowanego 2,0 m;
- szerokość chodnika profilowanego min.1,50 m.

2.1.2 Projektowany układ geometryczny w planie

Zaprojektowany układ komunikacyjny opiera się na dwóch peronach przystankowych, które zlokalizowano przy jezdni drogi powiatowej nr 3911Z Dobra – Bartoszewo.

Przystanek w kierunku Bartoszewa zaprojektowano zlokalizowany jest przed skrzyżowaniem z ulicą Rezydencką z dowiązaniem do istniejącego chodnika. Szerokość peronu między 2,0 a 3,0 m (3,0 m na wysokości projektowanej wiaty). Długość peronu 20 m, plus dodatkowy odcinek 5,50 m chodnika celem dowiązania do chodnika istniejącego w ulicy Rezydenckiej.

Po drugiej stronie ulicy zaprojektowano peron przystankowy w kierunku Dobrej, za skrzyżowaniem z ul. Granitową. Projektowana długość peronu 20 m, projektowana szerokość peronu 2,5 m (do wiaty). Zaprojektowano połączenie peronu z istniejącym chodnikiem łącznikiem o szerokości 2,75 m. Z uwagi na konieczność dopasowania wysokościowego istniejącego chodnika z projektowanym peronem, konieczne jest przeprofilowanie istniejącego chodnika na długości 48,60 m.

2.1.3 Projektowany układ wysokościowy

Przystanek przy ul. Rezydenckiej został dowiązany wysokościowo do istniejącej jezdni i istniejącego chodnika. Peron jest wyniesiony na wysokość 18 cm ponad krawędź jezdni za pomocą krawężnika peronowego, a na końcach peronu dowiązany wysokościowo do istniejącego terenu. Spadek poprzeczny peronu 2% w kierunku jezdni. Za przystankiem zaprojektowano skarpy o pochyleniu 1:1,5 m, celem dowiązania do istniejącego terenu.

Peron przystankowy przy ul. Granitowej został dowiązany wysokościowo do istniejącej krawędzi jezdni i wyniesiony 18 cm ponad poziom jezdni za pomocą krawężnika przystankowego. A obu końcach peronu celem dowiązania wysokościowego zaprojektowano krawężniki przejściowe peronowe (skośne) 12/18 cm i dalej zaprojektowano krawężnik betonowy 15x30 cm o świetle $h=12$ cm. W miejscach dowiązania do ul. Granitowej oraz przy projektowanym przejściu dla pieszych zaprojektowano odcinki przejściowe z krawężnika przejściowego 15x22/30 cm.

Celem dowiązania projektowanego peronu do istniejącego chodnika konieczne jest jego przeprofilowanie na odcinku od projektowanego przejścia dla pieszych do skrzyżowania z ulicą Granitową. Po obu stronach chodnika konieczne jest wyprofilowanie skarp.

Projektowany spadek poprzeczny peronu 1% w kierunku jezdni. Dowiązanie do istniejącego chodnika spadkiem 6% i dwoma stopniami traconymi.

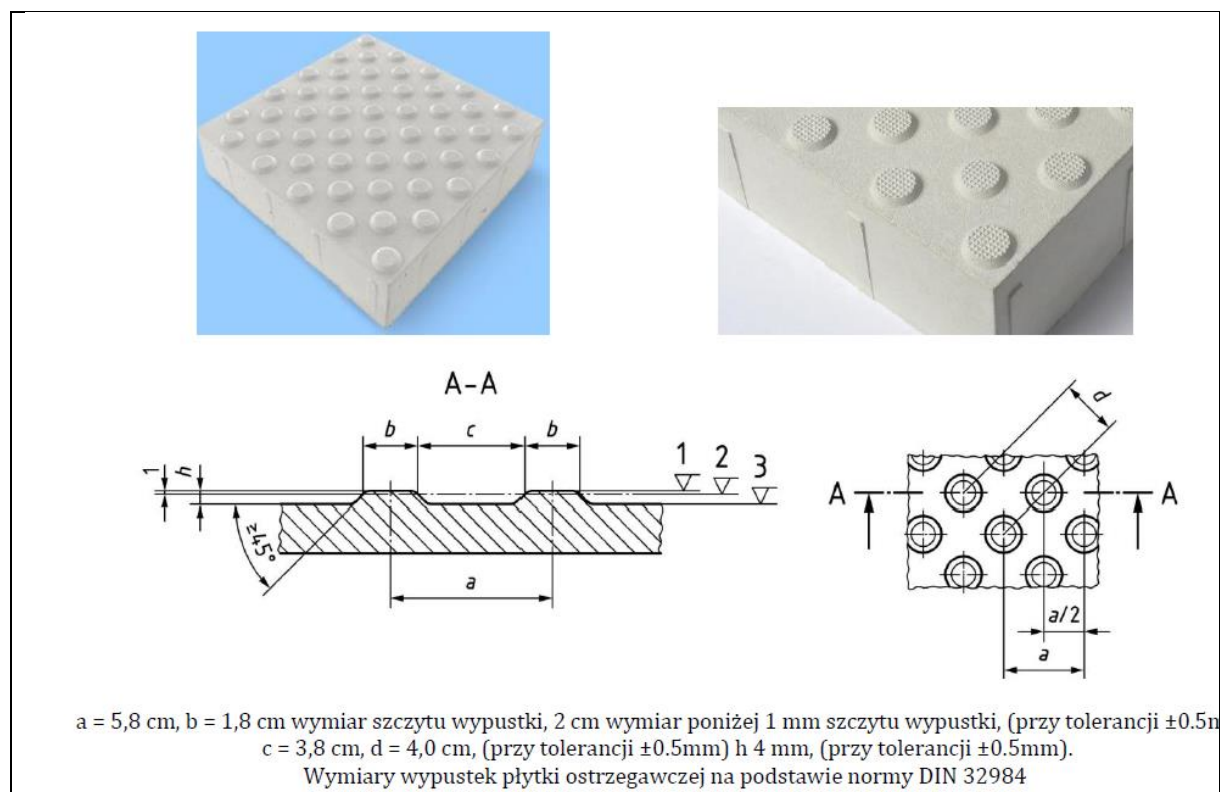
2.1.4 Projektowane rozwiązania konstrukcyjne

Projektowane perony przystankowe i chodniki zaprojektowano jako wykonane z kostki betonowej szarej, jednak perony i przejście dla pieszych dodatkowo należy wykonać z uwzględnieniem płytek integracyjnych ułatwiających poruszanie się osobą niewidomym.

Projektowana konstrukcja chodnika/peronów

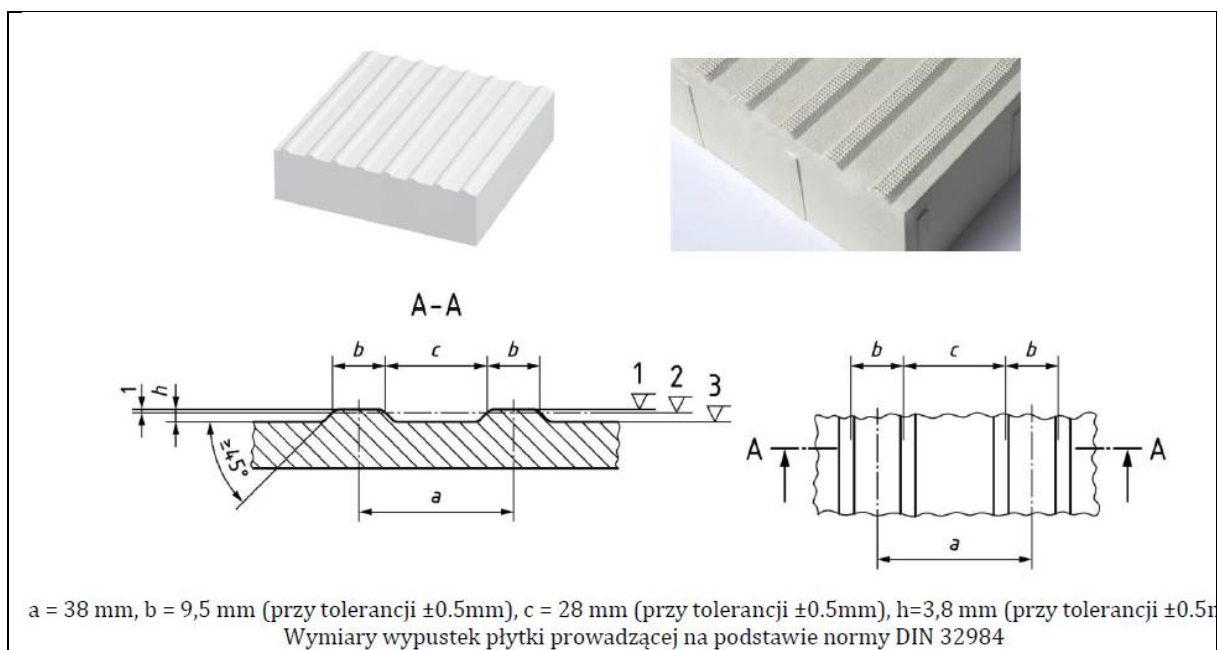
- 8 cm kostka betonowa szara +płytki integracyjne
- 5 cm podsypka cementowo - piaskowa
- 10 cm podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego #0/31,5 mm stabilizowane mechanicznie o wtórnym module odkształcenia nie mniejszym niż 130 MPa;
- nasyp z piasku średniego 80 MPa (dla gruntu G1) – grubość zmienna
- 23 cm

Płytki integracyjne ułożone zgodnie ze wzorem na rys. 4.5.



Ryc. 1 Płytki integracyjne ostrzegawcze 30x30x8 cm (pole wyboru) – przykład Profilbeton (lub równoważna)

Płytki ostrzegawcze - pole decyzji - prefabrykowane płyty betonowe ze specjalnie ukształtowaną górną powierzchnią z wypustkami w kształcie stożka ściętego stosowane w celu zasygnalizowania strefy decyzji. Służą do poinformowania osoby niedowidzącej, niewidomej, że w miejscu ich występowania jest możliwość (lub konieczność) zmiany kierunku, lub za miejscem ich występowania znajduje się przejście dla pieszych przez jezdnię



Ryc. 2 Płytki integracyjne kierunkowa/prowadząca 30x30x8 cm – przykład Profilbeton (lub równoważna)

Płytki kierunkowe - prowadzące - prefabrykowane płyty betonowe ze specjalnie ukształtowaną górną powierzchnią z wypustkami wzdłużnymi trapezoidalnymi, stosowane do wyznaczania kierunku przejścia przez jezdnię za krawężnikiem, do zasygnalizowania bezpiecznej odległości od krawędzi peronów przystankowych, oznaczające pole wsiadania do autobusu (sytuowane na wysokości pierwszych drzwi zatrzymującego się przy peronie pojazdu) oraz do wyznaczanie ścieżek prowadzących dla osób niedowidzących i niewidomych. Płytki te mogą oznaczać także miejsce prowadzą do przejścia dla pieszych.

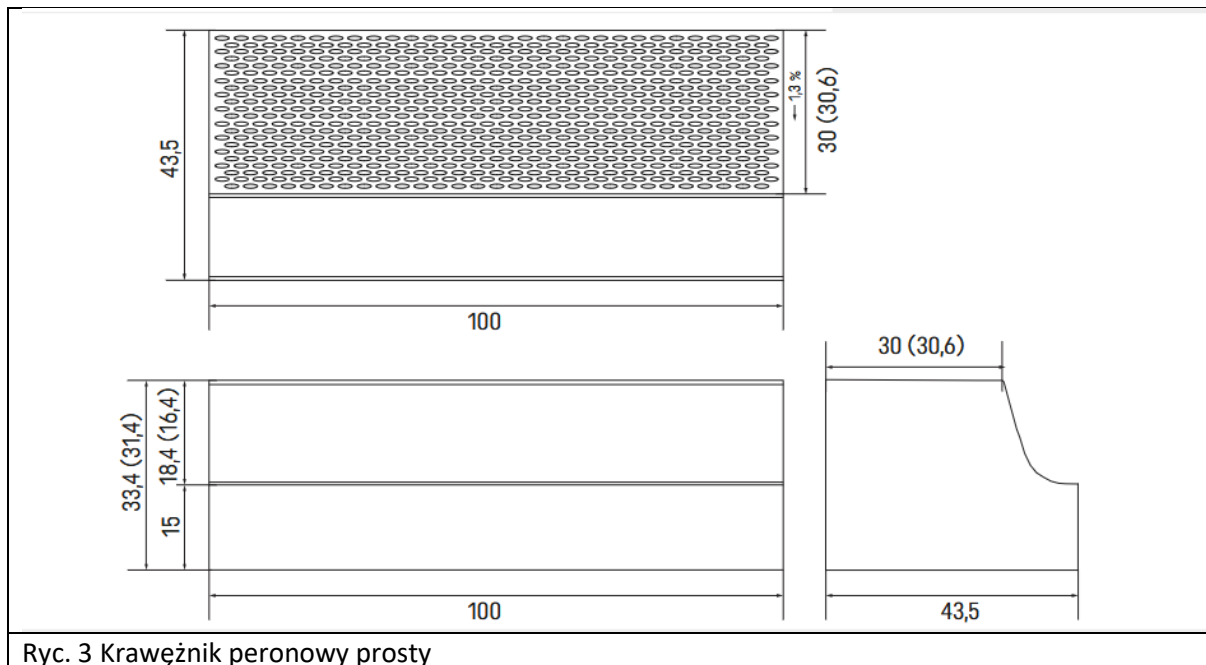
Jezdnię zaprojektowano obramowane krawężnikiem betonowym ulicznym 15x30 cm o świetle h=12 cm oraz krawężnikiem betonowym najazdowym 15x22 cm o świetle h=3 cm (przy przejściu dla pieszych projektowanym lub sugerowanym) posadowionym na podsypce cementowo – piaskowej 1:4, gr. 3 cm oraz ławie betonowej z oporem.

PROJEKT TECHNICZNY

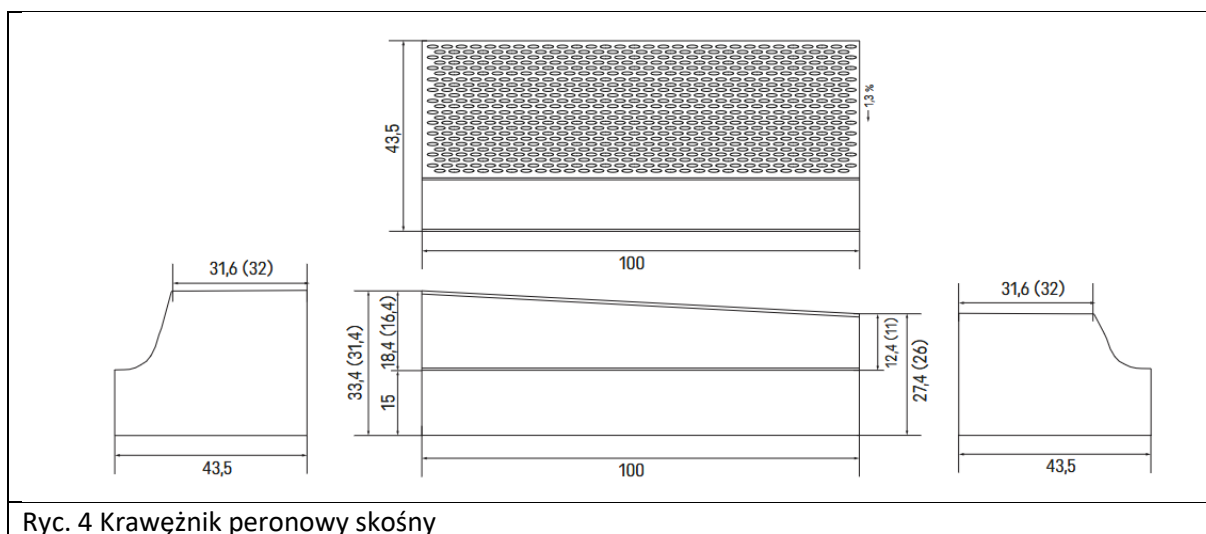
„Budowa dwóch peronów autobusowych w pasie drogowym drogi powiatowej nr 3911Z Dobra - Bartoszewo w miejscowości Grzepnica”.

Peron przystankowy zaprojektowano obramowany krawężnikiem przystankowym prostym 33x44 cm, oraz skośnym.

Krawężniki peronowe przykłady:



Ryc. 3 Krawężnik peronowy prosty



Ryc. 4 Krawężnik peronowy skośny

Ciąg pieszy zaprojektowano obramowany obrzeżem chodnikowym 8x30 cm.

2.1.5 Zestawienie ilości

NR	OBIEKT	ILOŚĆ
1	Chodnik projektowany + perony w tym płytki integracyjne: - ostrzegawcze - prowadzące	234 m ² 18 m ² 37,35 m ²

2	Profilowanie istniejącego chodnika	76 m ²
3	Przełożenie nawierzchni chodnika przy zjeździe do ul. Rezydenckiej	19,1 m ²
3	Krawężnik peronowy prosty	40 m
4	Krawężnik peronowy skośny	4 m
5	Krawężnik betonowy uliczny 15x30 cm	79 m
6	Krawężnik betonowy skośny 15x22/30 cm	4 m
7	Krawężnik betonowy najazdowy 15x22 cm	11 m
8	Obrzeże chodnikowe 8x30 cm	212 m

2.1.6 Roboty ziemne

Wszelkie prace w rejonie budowy należy wykonywać zgodnie z polską normą PN-S-02205:1998. Przy wykonywaniu nasypów należy usunąć z istniejącego podłoża gruntowego materiał nienadający się do wykorzystania ze względów geotechnicznych (konieczna wymiana gruntu w miejscu nasypów niebudowlanych), aż do miejsca dotarcia do warstw nośnych, gdzie należy uzyskać wskaźnik zagęszczenia $I_s = 0.92$ oraz wtórny moduł odkształcenia $E_2 = 40$ MPa niezależnie od rodzaju gruntu (spoisty, niespoisty). Układ warstw i ich parametrów w zależności od głębokości zalegania pod konstrukcją nawierzchni powinien przedstawiać się następująco:

- do 0.5 m pod konstrukcją jezdni nasyp powinien mieć wskaźnik zagęszczenia $I_s = 1.03$ moduł wtórnego odkształcenia dla podłoża $E_2 = 120$ MPa (grunt wyłącznie niespoisty)
- od 0.5 m÷1.5 m pod konstrukcją jezdni nasyp powinien mieć wskaźnik zagęszczenia $I_s = 1.00$ moduł wtórnego odkształcenia $E_2 = 100$ MPa (grunt wyłącznie niespoisty)
- od 1.5 m÷2.0 m pod konstrukcją jezdni nasyp powinien mieć wskaźnik zagęszczenia $I_s = 1.00$ moduł wtórnego odkształcenia $E_2 = 60$ MPa (grunt wyłącznie niespoisty)

W wykopach należy doprowadzić podłoże do klasy G1 (istniejące podłoże rodzime grupy nośności G4), przy zachowaniu wskaźnika zagęszczenia $I_s=1,03$, i wtórnego modułu odkształcenia $E_2=120$ MPa przy głębokości 0.2 m pod konstrukcją jezdni niezależnie od rodzaju gruntu (spoisty, niespoisty) oraz $I_s=1,00$ i wtórny moduł odkształcenia $E_2=80$ MPa - 0.5 m pod konstrukcją jezdni dla gruntu niespoistego i 60 MPa dla gruntu spoistego. Wskaźnik odkształcenia (E_2/E_1) nie powinien być większy niż $I_0 \leq 2$.

Roboty w rejonie istniejącego uzbrojenia podziemnego należy prowadzić ręcznie z zachowaniem szczególnej ostrożności.

Roboty ziemne polegają na zdjęciu humusu o grubości 0,6 m w miejscu projektowanych peronów i chodnika na powierzchni 573 m².

W miejscu projektowanych peronów i chodnika należy przekształcić istniejące ukształtowanie zieleni wykonując nasyp pod konstrukcje z piasku średniego w objętości 368 m³, a następnie wykonać humusowanie grubości 30 cm skarp z obsianiem trawą na powierzchni 339 m².

4. Inne informacje i dane

4.1 ograniczenia lub zakazy w zabudowie i zagospodarowaniu terenu wynikających z aktów prawa miejscowego lub decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu:

BRAK

4.2 wpisanie działki lub terenu do rejestru zabytków lub gminnej ewidencji zabytków

4.3 lokalizacja inwestycji na obszarze objętym ochroną konserwatorską

Nie dotyczy

4.4 wpływ eksploatacji górniczej na działkę lub teren zamierzenia budowlanego

Wnioskowany obszar nie jest położony na terenach górniczych.

4.5 charakter, cechy istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów

W związku z planowaną inwestycją nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na otaczające środowisko przyrodnicze.

Planowana inwestycja, zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, nie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco bądź potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko i tym samym nie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Warstwę humusu zdjąć z powierzchni przeznaczonych pod inwestowanie i sprzymować. Urobek z wykopów należy również sprzymować. Po zakończeniu robót budowlanych humus i urobek z wykopów użyć do ukształtowania terenu. Wywózkę nadwyżki urobku i humusu należy zlecić firmie specjalizującej się w tej dziedzinie. W przypadku napotkania w czasie prac ziemnych sieci drenażowej należy wykonać obejścia tak by drenaż nadal spełniał swoje zadania.

Prace budowlane należy prowadzić w porze dziennej. Większość prac budowlanych będzie prowadzona przy użyciu nowoczesnego sprzętu, a do budowy będą używane materiały, które wymagają staranności wbudowywania.

Wobec przyjętych technologii oraz prawidłowego nadzoru, normy dotyczące ochrony środowiska (ochrona gleb, wprowadzanie pyłów do powietrza, emisja hałasu, usunięcie odpadów z placu budowy) będą dotrzymane.

Inwestor ma obowiązek prowadzić prace budowlane w taki sposób, aby nie spowodować pogorszenia stosunków wodnych na terenach sąsiednich i zachowaniu urządzeń melioracyjnych we właściwym stanie technicznym. W przypadku uszkodzenia istniejących urządzeń melioracji wodnych

należy dokonać ich naprawy w sposób umożliwiający zachowanie dotychczasowych kierunków spływu.

Realizacja inwestycji nie naruszy interesu prawnego osób trzecich ani nie spowoduje pogorszenia warunków użytkowania sąsiednich nieruchomości, w szczególności przez pozbawienie: dostępu do drogi publicznej, możliwości korzystania z wody, kanalizacji, energii elektrycznej i ciepłej oraz ze środków łączności, dostępu do światła dziennego do pomieszczeń przeznaczonych na pobyt ludzi.

5. Warunki ochrony przeciwpożarowej.

Projekt nie wprowadza zmian w zakresie ochrony pożarowej terenu i obiektów istniejących na obszarze opracowania.

Planowane zagospodarowanie terenu nie wpływa na zmiany w dojazdach i drogach pożarowych.

Projekt nie wymaga uzgodnienia z rzeczoznawcą w zakresie ochrony ppoż.

6. RYSUNKI

Rys. 1- Plan zagospodarowania terenu.	skala 1:500
Rys. 2- Plansza zbiorcza uzbrojenia	skala 1:500
Rys. 3- Plan sytuacyjno – wysokościowy	skala 1:500
Rys. 4.1 – Przekrój konstrukcyjny A-A	skala 1:50,1:10
Rys. 4.2 – Przekrój konstrukcyjny B-B	skala 1:50,1:10
Rys. 4.3 – Przekrój konstrukcyjny C-C	skala 1:50,1:10
Rys. 4.4 – Przekrój konstrukcyjny D-D	skala 1:50,1:10
Rys. 4.5 – Rozwinięcie peronów, Szczegóły płytek integracyjnych	skala 1:100

Opracowała:
mgr inż. Katarzyna Aleksandrowicz