

TYTUŁ	PROJEKT BUDOWLANY PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY BRANŻA DROGOWA
-------	------------------------------------------------------------------------------------------------

NAZWA ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO	KOMPLEKS SPORTOWY W PIEKARACH ŚLĄSKICH , budowa basenu ze spa i strefą fitness, hali sportowej ze strzelnicą sportową i garażem podziemnym, wraz z zagospodarowaniem terenu oraz niezbędną infrastrukturą techniczną podziemną i naziemną
ADRES OBIEKTU BUDOWLANEGO	ul. Solidarności / ul. Wyszyńskiego
NUMERY DZIAŁEK EWIDENCYJNYCH	2768/189, 514/86, 2767/189, 188, 606/86, 386/215, 639/191 w obrębie ewidencyjnym Piekary Wielkie
KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO	XXII, XXV
INWESTOR	Gmina Piekary Śląskie ul. Bytomska 84, 41-940, Piekary Śląskie



GENERALNY PROJEKTANT	JSK Architekci Sp. z o.o. ul. Żwirki i Wigury 18 02-092 Warszawa tel.: 0048 22 660 30 00 e-mail: jsk@jskarchitekci.pl	
PROJEKTANT BRANŻOWY - PODWYKONAWCA	Traffic-System Sp. z o.o. ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego 53/4 41-902, Bytom tel.: 535 966 722, 664 943 924, 730 333 250 e-mail: biuro@jtraffic-system.com.pl	
PROJEKTANT BRANŻY DROGOWEJ	inż. Daniel Chabrowski nr upr.: 525/02	
SPRAWDZAJĄCY BRANŻY DROGOWEJ	mgr inż. Iwona Prokopiak nr upr.: SLK/9462/PWBD/21	

KWIECIEŃ 2024 R.

Spis treści

O Ś W I A D C Z E N I E	5
I. CZĘŚĆ OPISOWA	7
1. Dane ogólne	7
1.1. Inwestor	7
1.2. Generalny Projektant	7
1.3. Projektant branży drogowej	7
1.4. Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego stanowiącego przedmiot projektowania	7
1.5. Zamierzony sposób użytkowania oraz program użytkowy obiektu budowlanego	7
2. Stan istniejący	8
2.1. Lokalizacja zamierzenia budowlanego	8
3. Charakterystyczne parametry obiektu budowlanego	9
3.1. Skomunikowanie z siecią dróg publicznych	9
3.2. Parametry geometryczne	9
3.3. Rozwiązania konstrukcyjno-materiałowe	10
3.4. Planowany tryb realizacji zamierzenia budowlanego	13
4. Opinia geotechniczna oraz informacja o sposobie posadowienia obiektu	13
5. Opis zapewnienia niezbędnych warunków do korzystania z obiektów użyteczności publicznej przez osoby niepełnosprawne	14
6. Parametry techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie	14
7. Informacja o zasadniczych elementach wyposażenia budowlano-instalacyjnego, zapewniających użytkowanie obiektu budowlanego zgodnie z przeznaczeniem	15
8. Dane dotyczące warunków ochrony przeciwpożarowej, stosownie do zakresu projektu	15
9. Informacja o zgodzie na odstępstwo, o którym mowa w art. 9 ustawy Prawo budowlane, lub o zgodzie udzielonej w postanowieniu, o którym mowa w art. 6a ust. 2 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2057 z późn. zm.), jeżeli zostały wydane	15

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

L p.	Nr rysunku	Tytuł rysunku	Skala
1	254-PB-DRO-ZZ-RZU-PZ-0001	PLAN SYTUACYJNY-KOMPLEKS SPORTOWY-ETAP „ABC’	1:500
2	254-PB-DRO-EA-RZU-PZ-0002	PLAN SYTUACYJNY-KOMPLEKS SPORTOWY-ETAP „A’	1:500
3	254-PB-DRO-AB-RZU-PZ-0003	PLAN SYTUACYJNY-KOMPLEKS SPORTOWY-ETAP „AB’	1:500
4	254-PB-DRO-ZZ-ROZ-PZ-0002	PROFIL PODŁUŻNY	1:50/500
5	254-PB-DRO-ZZ-PRZ-PZ-0003	PRZEKROJE CHCRAKTERYSTYCZNE	1:100 1:20

O Ś W I A D C Z E N I E

Zgodnie z treścią art. 34 ust. 3d pkt 3) Ustawy z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo Budowlane, oświadczam, że projekt architektoniczno-budowlany opracowany w ramach zadania pod nazwą:

**KOMPLEKS SPORTOWY W PIEKARACH ŚLĄSKICH,
BUDOWA BASENU ZE SPA I STREFĄ FITNESS, HALI SPORTOWEJ ZE STRZELNICĄ
SPORTOWĄ I GARAŻEM PODZIEMNYM, WRAZ Z ZAGOSPODAROWANIEM TERENU
ORAZ NIEZBĘDNĄ INFRASTRUKTURĄ TECHNICZNĄ PODZIEMNĄ I NAZIEMNĄ**

dla zamierzenia budowlanego o tożsamej nazwie w zakresie „Część drogowa” został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej. Ponadto oświadczamy, iż jesteśmy wpisani na listę członków stosownej izby i opłacamy składki, a także posiadamy aktualną polisę OC. Oświadczamy również, iż wykonana dokumentacja projektowa jest kompletna i może służyć celom, do których została stworzona.

Bytom, kwiecień 2024 r.

Imię i nazwisko	Numer uprawnień, branża	Podpis
PROJEKTANCI		
inż. Daniel CHABROWSKI	Uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno-budowlanej NR 525/02, SLK/BO/9835/03	
mgr inż. Iwona PROKOPIAK	Uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej SLK/9462/PWBD/21, SLK/BD/1814/21	

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Dane ogólne

1.1. Inwestor

Gmina Piekary Śląskie
ul. Bytomska 84
41-940 Piekary Śląskie

1.2. Generalny Projektant

JSK Architekci Sp. z o.o.
ul. Żwirki i Wigury 18
02-092 Bytom

1.3. Projektant branży drogowej

Traffic-System Sp. z o.o.
ul. Marsz. Józefa Piłsudskiego 53/4
41 – 902 Bytom

1.4. Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego stanowiącego przedmiot projektowania

Projektowany układ drogowy stanowią drogi wewnętrzne dojazdowe i manewrowe wraz z parkingami i placami, drogami rowerowymi, pieszo-rowerowymi i ciągami pieszymi, co zgodnie z ustawą Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 682 z późn. zmianami) zalicza się do XXII (parkingi) i XXV (drogi) kategorii określonej dla obiektów budowlanych w załączniku do ww. ustawy.

Realizacja układu drogowego stanowi integralną część inwestycji pn.: „**KOMPLEKS SPORTOWY W PIEKARACH ŚLĄSKICH**, budowa basenu ze spa i strefą fitness, hali sportowej ze strzelnicą sportową i garażem podziemnym, wraz z zagospodarowaniem terenu oraz niezbędną infrastrukturą techniczną podziemną i naziemną”.

1.5. Zamierzony sposób użytkowania oraz program użytkowy obiektu budowlanego

Projektowany układ drogowy będzie obiektem ogólnodostępnym, gdyż posłuży do obsługi Kompleksu Sportowego stanowiącego miejsce użytku publicznego, czyli takie, które służy zaspakajaniu potrzeb korzystających z niego osób w zakresie rekreacji i wypoczynku.

Układ komunikacyjny użytkowany będzie przez każdą z grup uczestników ruchu drogowego tj.:

- pojazdów silnikowych (spalinowych, hybrydowych, elektrycznych),
- rowerów,

- pieszych.

Dla autokarów oraz dla samochodów osobowych zaprojektowane zostały parkingi, na których przewidziano miejsca dla niepełnosprawnych oraz punkty do ładowania pojazdów elektrycznych.

Przy projektowaniu elementów układu drogowego uwzględnione zostały następujące warunki:

- 1) bezpieczeństwa ruchu drogowego (właściwa geometria oraz organizacja ruchu drogowego,
- 2) komfort jazdy lub przechodu użytkowników ruchu drogowego (zastosowanie odpowiedniej nawierzchni na elementach drogi przeznaczonych do ruchu – jezdnia, chodnik, droga dla rowerów),
- 3) aspekty ekonomiczne (właściwy stosunek jakości do kosztów realizacji i późniejszego utrzymania).

Zastosowane parametry eksploatacyjno-techniczne oraz rozwiązania konstrukcyjno-materiałowe pozwolą na użytkowanie układu drogowego zgodnie z przeznaczeniem, przy czym, aby jej funkcjonalność była zachowana w pełnym okresie eksploatacyjnym zarządca terenu kompleksu sportowego winien prowadzić na nim niezbędne czynności z zakresu bieżącego utrzymania, remontów, a także wdrożyć odpowiednie działania w ramach ochrony elementów układu drogowego.

Działania z zakresu bieżącego utrzymania powinny obejmować:

- remonty doraźne, zwłaszcza nawierzchni (likwidacja lokalnych ubytków, ścinanie kolein, wymiana uszkodzonych elementów),
- utrzymanie drogi w czystości w okresie letnim (zamiatanie, oczyszczanie na mokro),
- zimowe utrzymanie (odśnieżanie, zwalczanie śliskości), przy czym w miarę możliwości należy ograniczać środki chemiczne, które używane w nadmiarze mają niekorzystny wpływ nie tylko na samą nawierzchnię drogową i krawężniki, ale wraz z wodami roztopowymi mogą zanieczyszczać glebę i niszczyć roślinność przydrożną.

Remonty należy realizować, jako wykonywanie budowlanych polegających na odtworzeniu stanu pierwotnego, a niestanowiących bieżącej konserwacji, przy dopuszczeniu do stosowania wyrobów budowlanych innych niż użyto w stanie pierwotnym, jednak ich parametry nie mogą być niższe niż użyte przy budowie/przebudowie układu drogowego.

Przez ochronę układu drogowego należy rozumieć działania, które oprócz robót utrzymaniowych i remontów, mają na celu niedopuszczenie do przedwczesnego zniszczenia elementów służących do komunikacji, ograniczenia ich funkcji, niewłaściwego ich użytkowania oraz pogorszenia warunków bezpieczeństwa przy korzystaniu z nich.

Optymalizacja funkcjonalności układu drogowego to korelacja adekwatnego do jego przeznaczenia doboru parametrów eksploatacyjno-technicznych i rozwiązań konstrukcyjno-materiałowych oraz właściwego użytkowania elementów komunikacyjnych w okresie ich eksploatacji.

2. Stan istniejący

2.1. Lokalizacja zamierzenia budowlanego

Projektowany wewnętrzny układ drogowy zlokalizowany jest przy ul. Solidarności oraz ul. Prym. Stefana Wyszyńskiego w dzielnicy Szarlej Miasta Piekary Śląskie, na działkach nr 2768/189, 514/86, 2767/189, 188, 606/86, 386/215, 639/191 w obrębie Piekary Wielkie.

3. Charakterystyczne parametry obiektu budowlanego

3.1. Skomunikowanie z siecią dróg publicznych

Projektowany wewnętrzny układ drogowy połączony zostanie z drogą publiczną (powiatową) – ul. Solidarności dwoma zjazdami zwykłymi, na które wydana została decyzja lokalizacyjna Prezydenta Miasta Piekary Śląskie – nr IGd.7230.4.27.2023 z 20.06.2023 r. Pierwszy z projektowanych zjazdów zlokalizowany został w pobliżu ronda im. Kopalni „Andaluzja” i jest przewidziany, jako jednokierunkowy, bez możliwości powrotnego wyjazdu na jezdnię ul. Solidarności.

Drugi ze zjazdów jest przesunięty względem pierwszego o ok. 135 m na zachód.

Budowa drugiego ze zjazdów wiąże się z przebudową odcinka ul. Solidarności polegającą na poszerzeniu jej jezdni w celu wprowadzenia dodatkowego pasa do skrętu w lewo (wjazd na teren kompleksu sportowego) oraz pasa włączenia do jezdni drogi publicznej przy wyjeździe.

Zjazdy oraz przebudowa odcinka ul. Solidarności stanowią przedmioty odrębnych opracowań i realizowane będą innymi procedurami niż decyzja o pozwolenie na budowę, gdyż zgodnie z ustawą Prawo budowlane zjazdy z dróg powiatowych nie wymagają pozwolenia na budowę ani zgłoszenia, a roboty w zakresie przebudowy drogi w istniejącym pasie drogowym podlegają zgłoszeniu organowi administracji architektoniczno-budowlanej. Jeżeli chodzi o pieszych i rowerzystów, to dla tych grup uczestników ruchu drogowego, zaprojektowane zostały ciągi komunikacyjne od strony ul. Prymasa Stefana Wyszyńskiego połączone z wewnętrznym układem komunikacyjnym na terenie kompleksu sportowego.

3.2. Parametry geometryczne

Geometria oraz wymiary poszczególnych elementów charakterystycznych układu drogowego przedstawione zostały w części graficznej niniejszego opracowania, na planie sytuacyjnym i adekwatnych do tego planu przekrojach poprzecznych.

Zaprojektowane zostały następujące elementy układu drogowego:

- drogi dojazdowe o szerokości 6,00 m;
- jezdnie manewrowe na parkingach o szerokości 6,00 m,
- ciąg pieszo-rowerowy po stronie północnej szer. 3,60 m,
- drogi rowerowe dwukierunkowe szerokości 2,50 m,
- drogi rowerowe jednokierunkowe szerokości 1,50 m,
- chodniki szerokości 2,00 m,
- pozostałe ciągi piesze o szerokościach zmiennych od 2,5 m
- parkingi (parkowanie prostopadłe):
 - dla pojazdów osobowych (zwykłe) o wymiarach 2,70x5,00 m
 - dla pojazdów osobowych (dla niepełnosprawnych) o wymiarach 3,60x5,00 m
- parkingi (parkowanie równoległe):
 - dla autobusów o wymiarach 3,00x19,00 m
 - dla busa o wymiarach 3,00x8,00 m
- parkingi dla rowerów stanowiska pod prostopadłe ustawione stojaki (1,00x2,00 m)

Docelowo – po zrealizowaniu wszystkich etapów - liczba miejsc postojowych wyniesie:

- dla pojazdów osobowych (zwykłe) – 154 szt.

- dla niepełnosprawnych – 12 szt.
- stanowiska przeznaczone do ładowania pojazdów elektrycznych – 50 szt.
- dla autobusów - 6 szt.
- dla busa – 1 szt.
- stanowiska ze stojakami dla rowerów – 42 szt.

3. 3. Rozwiązania konstrukcyjno-materiałowe

Konstrukcję nawierzchni przyjęto według Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych – załącznik do zarządzenia nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16.06.2014 r.

Konstrukcja nawierzchni na rampach przy budynkach:

Rodzaj warstwy	Materiał konstrukcyjny	Grubość warstwy
Warstwa ścieralna	Beton cementowy CEM I 32,5	23 cm
Przekładka	Geowłóknina min. 150 g/m ²	
Podbudowa zasadnicza	Warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym C 5/6 (wymagany wtórny moduł odkształcenia przed ułożeniem warstwy $E2 \geq 160$ MPa)	20 cm
Podbudowa pomocnicza	Warstwa podbudowy pomocniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 (wymagany wtórny moduł odkształcenia przed ułożeniem warstwy $E2 \geq 100$ MPa)	15 cm
Warstwa wzmacniająca	Wzmocnienie podłoża geomateracem do grupy nośności G1 Geomaterac: - mieszanka niezwiązanej z kruszywem C90/3 - geosiatka o wytrzymałości na rozciąganie w kierunku wzdłużnym i poprzecznym min. 40 kN/m, - geowłóknina o gęstości 300g/m ²	25 cm
Razem:		83 cm

Konstrukcja nawierzchni na miejscach postojowych dla autobusów i busów:

Rodzaj warstwy	Materiał konstrukcyjny	Grubość warstwy
Warstwa ścieralna	Kostka betonowa 16x16x16	16 cm
Podsypka	Podsypka cementowo-piaskowa 1:4	5 cm
Podbudowa zasadnicza	Warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 (wymagany wtórny moduł odkształcenia przed ułożeniem warstwy $E2 \geq 160$ MPa)	22 cm
Podbudowa pomocnicza	Warstwa podbudowy pomocniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 (wymagany wtórny moduł odkształcenia przed ułożeniem warstwy $E2 \geq 100$ MPa)	15 cm
Warstwa wzmacniająca	Wzmocnienie podłoża geomateracem do grupy nośności G1 Geomaterac: - mieszanka niezwiązanej z kruszywem C90/3 - geosiatka o wytrzymałości na rozciąganie w kierunku wzdłużnym i poprzecznym min. 40 kN/m, - geowłóknina o gęstości 300g/m ²	25 cm
Razem:		83 cm

Konstrukcja jezdni na drogach dojazdowych – dla KR3:

Warstwa	Materiał	Grubość
Warstwa ścieralna	Warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej AC11S PMB 45/80-65	4 cm
Warstwa wiążąca	Beton asfaltowy AC16W PMB 25/55-60	5 cm
Podbudowa zasadnicza	Beton asfaltowy AC22W PMB 25/55-60	7 cm
Podbudowa pomocnicza	Warstwa podbudowy pomocniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 (wymagany wtórny moduł odkształcenia przed ułożeniem warstwy $E2 \geq 100$ MPa)	20 cm

Warstwa mrozochronna	Warstwa mrozochronna z mieszanki niezwiązanej lub gruntu niewysadzinowego o CBR>35%	20 cm
Wzmocnienie podłoża	Wzmocnienie podłoża mieszanką związaną spoiwem hydraulicznym lub stabilizacja gruntu spoiwem hydraulicznym	15 cm
Razem:		71 cm

Konstrukcja na miejscach postojowych dla samochodów osobowych:

Warstwa	Materiał	Grubość
Warstwa ścieralna	Warstwa ścieralna z kostki betonowej	8 cm
Podsypka	Podsypka cementowo-piaskowa 1:4	3 cm
Podbudowa	Warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3	20 cm
Wzmocnienie podłoża/podłoże	Doprowadzenie podłoża do grupy nośności G1 lub podłoże rodzime o wtórnym module odkształcenia $E_2 \geq 80$ mPa	20 cm
Razem:		51 cm

Konstrukcja nawierzchni na odcinkach ciągów pieszych (chodnikach):

Warstwa	Materiał	Grubość
Warstwa ścieralna	Warstwa ścieralna z kostki betonowej/ klinkieru drogowego/ kostki granitowej	8 cm
Podsypka	Podsypka cementowo-piaskowa 1:4	3 cm
Podbudowa	Warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3	15 cm
Wzmocnienie podłoża/podłoże	Doprowadzenie podłoża do grupy nośności G1 lub podłoże rodzime o wtórnym module odkształcenia $E_2 \geq 80$ MPa	15 cm
Razem:		41 cm

Konstrukcja nawierzchni na odcinkach dróg rowerowych i ciągu pieszo-rowerowego:

Warstwa	Materiał	Grubość
Warstwa ścieralna	Warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej AC11S PMB 45/80-65	4 cm
Podbudowa zasadnicza	Beton asfaltowy AC16W PMB 25/55-60	6 cm
Podbudowa pomocnicza	Warstwa podbudowy pomocnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3	20 cm
Wzmocnienie podłoża	Doprowadzenie podłoża do grupy nośności G1 (wzmocnienie mieszanką związaną spoiwem hydraulicznym lub stabilizacja gruntu spoiwem hydraulicznym)	15 cm
Razem:		45 cm

Na krawędziach drogi dojazdowej oraz parkingów od strony zieleńców zaprojektowane zostały krawężniki granitowe 15x30x100 na ławach betonowych z oporem. Przy wjeździe na miejsca postojowe z dróg manewrowo-dojazdowych przewidziane zostały natomiast krawężniki granitowe typu najazdowego 15x22 również na ławie betonowej z oporem.

Przy krawędziach ciągów pieszych zastosowano obrzeża granitowe na ławach betonowych z obustronnym oporem. W miejsca styku ścieżki rowerowej i chodnika o różnych nawierzchniach zastosować należy opornik granitowy 10x25.

3.4. Planowany tryb realizacji zamierzenia budowlanego

Projektowany układ drogowy przewidziany jest do realizacji dla 3 etapów:

1. Obsługa komunikacyjna tylko budynku A, który powstanie w pierwszej kolejności;
2. Obsługa budynków A i B po wybudowaniu drugiego z budynków (B);
3. Docelowy układ drogowy do obsługi budynków A, B i C.

4. Opinia geotechniczna oraz informacja o sposobie posadowienia obiektu

Dla celów całej inwestycji sporządzone zostało przez Przedsiębiorstwo Geologiczno-Geodezyjne Geoprojekt Śląsk Sp. z o.o. z Katowic opracowanie pn.: „Dokumentacja geologiczno-inżynierska”.

Budowa geologiczna opiniowanego terenu została dobrze rozpoznana zarówno w trakcie wieloletniej eksploatacji podziemnej węgla kamiennego, rud cynku i ołowiu oraz poprzez otwory wiertnicze wiercone z powierzchni.

Na powierzchni opiniowanego terenu zalegają nasypy antropogeniczne o miąższości dochodzącej do około 18m. Tworzą je mieszaniny gruntów rodzimych i odpadów górniczych.

Poniżej zalegają osady czwartorzędowe, których miąższość waha się od 5,3 do 17,8 m. Są to utwory plejstocenijskiej akumulacji wodno-lodowcowej w postaci glin, glin piaszczystych i glin pylastych, a lokalnie pisaków w formie soczewek.

Osady jurajskie w postaci iłów i glin pylastych zostały stwierdzone w części północnowschodniej opiniowanego terenu i osiagają maksymalnie 1,8 m miąższości na głębokości około 13,5 m p.p.t.

Strop warstw triasu zalega na głębokościach od 13,4 do 18,3 m p.p.t. i jest zbudowany ze zwietrzelin dolomitu. Poniżej zalegają utwory karbonu.

Na powierzchni opiniowanego terenu nie występują żadne cieki i zbiorniki wodne, a warunki hydrogeologiczne nie są skomplikowane. Nie stwierdzono w trakcie wierceń występowania ciągłego poziomu wód gruntowych, a zaobserwowano jedynie sączenia na kontakcie warstw przepuszczalnych i nieprzepuszczalnych. Wody z opadów atmosferycznych w danym rejonie mają utrudnioną infiltrację wgłębną, ze względu na występujące w podłożu warstwy nieprzepuszczalnych glin i gruntów gliniasto-ilastych.

Maksymalna głębokość koryta pod nawierzchnie elementów projektowanego układu drogowego będzie miała głębokość 103 cm. Przed ułożeniem nawierzchni podłoże zalegające na dnie koryta należało będzie doprowadzić do kategorii G1 poprzez zastosowanie stabilizacji.

5. Opis zapewnienia niezbędnych warunków do korzystania z obiektów użyteczności publicznej przez osoby niepełnosprawne

Na zaprojektowanych parkingach przewidziane zostały miejsca dla niepełnosprawnych o wymiarach 3,60 x 5,0 m i odpowiednim oznakowaniu.

Na placach do komunikacji pieszej o znacznej różnicy wysokości zaprojektowane zostały pochylnie dla wózków inwalidzkich.

6. Parametry techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie

Projektowany układ drogowy ze względu na jego wykorzystanie m.in. przez pojazdy mechaniczne w umiarkowanym stopniu stanowi źródło hałasu komunikacyjnego oraz zanieczyszczeń wynikających z emisji spalin adekwatnie do natężenia ruchu, który na nim wystąpi.

Zakłada się, że głównym źródłem zanieczyszczeń wód podziemnych (jak i powierzchniowych) na etapie eksploatacji będą wody opadowe i roztopowe, zmywające z powierzchni utwardzonych wszelkiego rodzaju substancje zanieczyszczające, pochodzące z ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych lub chemicznych związanych z eksploatacją samochodów.

Planowana inwestycja nie będzie stanowiła zagrożenia, dla jakości wód podziemnych, pod warunkiem prawidłowego zebrania, podczyszczenia (przez separatory), a następnie odprowadzenia wód opadowych i roztopowych z utwardzonych powierzchni drogowych. Spływające wody będą podlegały ujęciu, oczyszczeniu i odprowadzeniu poprzez system kanalizacji deszczowej, stanowiący przedmiot odrębnego opracowania.

7. Informacja o zasadniczych elementach wyposażenia budowlano-instalacyjnego, zapewniających użytkowanie obiektu budowlanego zgodnie z przeznaczeniem

W ramach niniejszego projektu wydane zostały lokalizacje i rzędne wpustów oraz elementów odwodnienia liniowego, które są wpięte w system kanalizacji deszczowej stanowiący przedmiot odrębnego opracowania. Wpusty uliczne zlokalizowane zostały przy krawężniach drogi dojazdowej i na parkingach. Odwodnienie liniowe zaprojektowane zostało na rampie dojazdowej do doku przy budynku C oraz na placach do komunikacji pieszej (pieszo-rowerowej) pomiędzy budynkami kompleksu sportowego.

Projekt oświetlenia dróg dojazdowych i parkingów sporządzony jest dla całej inwestycji i stanowi oddzielne opracowanie branżowe.

W ramach zaprojektowanych miejsc postojowych przewidziane zostały stanowiska do ładowania pojazdów z napędem elektrycznym.

8. Dane dotyczące warunków ochrony przeciwpożarowej, stosownie do zakresu projektu

Obiekt budowlany objęty niniejszym projektem (tj. wewnętrzny układ drogowy) zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 sierpnia 2023 r. *w sprawie uzgadniania projektu zagospodarowania działki lub terenu, projektu architektoniczno-budowlanego, projektu technicznego oraz projektu urządzenia przeciwpożarowego pod względem zgodności z wymaganiami ochrony przeciwpożarowej* (Dz. U. z 2023 r. poz. 1563) nie stanowi obiektu istotnego ze względu na konieczność zapewnienia ochrony życia, zdrowia, mienia lub środowiska przed pożarem, klęską żywiołową lub innym miejscowym zagrożeniem, którego projekt zagospodarowania działki lub terenu, projekt architektoniczno-budowlany oraz projekt techniczny wymagają uzgodnienia z Rzeczoznawcą ds. Zabezpieczeń Przeciwpożarowych, gdyż droga, ani żaden z zaprojektowanych elementów nie zostały wyszczególnione w § 3 ust. 1 ww. rozporządzenia.

9. Informacja o zgodzie na odstępstwo, o którym mowa w art. 9 ustawy Prawo budowlane, lub o zgodzie udzielonej w postanowieniu, o którym mowa w art. 6a ust. 2 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 275), jeżeli zostały wydane

Dla zamierzenia budowlanego stanowiącego przedmiot niniejszego projektu nie zachodziły przesłanki do wnioskowania o odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych w trybie art. 9 ustawy Prawo budowlane.

Z uwagi fakt, że obiekt budowlany objęty niniejszym projektem zgodnie z obowiązującymi przepisami nie stanowi obiektu istotnego ze względu na konieczność zapewnienia ochrony życia, zdrowia, mienia lub środowiska przed pożarem, klęską żywiołową lub innym miejscowym zagrożeniem, którego projekt zagospodarowania działki lub terenu, projekt architektoniczno-budowlany oraz projekt techniczny wymagają uzgodnienia z Rzeczoznawcą ds. Zabezpieczeń

Przeciwpożarowych, nie ma też w odniesieniu do niego obowiązku spełnienia wymagań ochrony przeciwpożarowej, o której mowa w ustawie z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 275).

ZAŁĄCZNIKI