
Zamierzenie budowlane: **BUDOWA PARKINGÓW PARK&RIDE PRZY DWORCU PKP W KOBIORZE.**

Obiekt budowlany: **BUDOWA PARKINGÓW**

Adres obiektu: Województwo śląskim, Powiat pszczyński, Gmina: Kobiór

Rodzaj projektu: **PROJEKT WYKONAWCZY (PW)**

Część projektu: **PROJEKT WYKONAWCZY**

Branża **DROGOWA**

Numery ewidencyjne działek 1888/44, 456/44, 1849/44, 1853/44, 1652/44, 1659/44, 2074/44, 2072/44, 2073/44,
Obręb: Kobiór; Jednostka Ewidencyjna: Kobiór

Kategoria obiektu budowlanego zgodnie z załącznikiem do Ustawy Prawo Budowlane: IV – elementy dróg publicznych i kolejowych dróg szynowych, jak skrzyżowania i węzły, wjazdy, zjazdy, perony rampy;
XXII – place składowe, postojowe, składowania odpadów, parkingi;
XXV – drogi i kolejowe drogi szynowe;
XXVI - sieci, jak: elektroenergetyczne, telekomunikacyjne, gazowe, ciepłownicze, wodociągowe, kanalizacyjne oraz rurociągi przesyłowe;

Inwestor: **Gmina Kobiór**
ul. Kobiórska 5,
43-210 Kobiór

Umowa nr: **GK.2151.05.2020 zawarta w dniu 27.07.2020r.**

Funkcja:	Tytuł, Imię, Nazwisko:	Specjalność:	Nr uprawnień:	Data:	Podpis:
Projektant	mgr inż. Grzegorz Foryś	Drogowa	SLK/3647/PWOD/11	08.2020	
Sprawdzający	mgr inż. Iwona Antos	Drogowa	SLK/3532/POOD/11	08.2020	

Sierpień 2020r.

SPIS ZAWARTOŚCI

SPIS ZAWARTOŚCI	3
1 WSTĘP.....	5
1.1 Dane Inwestora.....	5
1.2 Przedmiot opracowania.....	5
1.3 Przedmiot inwestycji.....	5
1.4 Podstawa opracowania	5
1.5 Lokalizacja inwestycji	5
1.6 Materiały wyjściowe i akty prawne	6
1.7 Cel i zakres opracowania	9
1.8 Opinie i uzgodnienia.....	9
2 OPIS TERENU I UWARUNKOWAŃ LOKALNYCH.....	9
2.1 Lokalizacja inwestycji	9
2.2 Cel i zakładany efekt inwestycji	10
2.3 Kategoria obiektu	10
3 OPIS ISTNIEJĄCEGO ZAGOSPODAROWANIA TERENU	10
3.1 Ukształtowanie terenu	10
3.2 Ogólny opis terenu, uwarunkowania lokalne – zagospodarowanie terenu	10
3.3 Warunki geotechniczne	11
3.4 Warunki gruntowo wodne	12
3.5 Warunki górnicze	12
3.6 Nawiązania geodezyjne	12
3.7 Informacje o przeznaczeniu w MPZP działek objętych opracowaniem	12
4 ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE PASA DROGOWEGO	15
4.1 Infrastruktura drogowa	15
5 LINIE ROZGRANICZAJĄCE I ZAJĘCIE TERENU.....	15
6 WPŁYW OBIEKTU BUDOWLANEGO NA ISTNIEJĄCY DRZEWOSTAN, POWIERZCHNIĘ ZIEMI, WODY POWIERZCHNIOWE I PODZIEMNE.....	16
7 PROJEKTOWANY PARKING	17
7.1 Obiekty drogowe – parametry techniczne	17
7.1.1 Parking park&ride – Jezdnia manewrowa nr 1	17
7.1.2 Parking park&ride – Jezdnia manewrowa nr 2	17
7.1.3 Przebudowa ul. Plichtowickiej.....	18
7.1.4 Ulica Żelazna	18
7.1.5 Ścieżki rowerowe/ chodniki	18

7.2	Przebieg dróg w planie i przekroju podłużnym	19
8	ODWODNIENIE	19
8.1	BUDOWA KANALIZACJI DESZCZOWEJ.....	20
9	OŚWIETLENIE	20
10	DOSTOSOWANIE OBIEKTU DO POTRZEB OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH	20
11	ROZBIÓRKI.....	20
12	KONSTRUKCJE NAWIERZCHNI	21
12.1	PRZEBUDOWA I ZABEZPIECZENIE ISTNIEJĄCYCH SIECI.....	22
13	URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU	22
14	ZIELEŃ.....	22
15	OCHRONA KONSERWATORSKA	23
16	INFORMACJA O WPŁYWIE INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO	23
17	BEZPIECZEŃSTWO PRZY EKSPLOATACJI DROGI	23
18	OBSZAR ODDZIAŁYWANIA DROGI.....	24
18.1	Zachowanie ciągłości ruchu	24
18.2	Bezpieczeństwo i ochrona zdrowia w trakcie prowadzenia robót.....	25
18.3	Prowadzenie robót w rejonie istn. budynków	25
19	WSPÓŁRZĘDNE	26
20	SPIS ZAŁĄCZNIKÓW RYSUNKOWYCH	33

1 WSTĘP

1.1 Dane Inwestora

Inwestorem przedmiotowej inwestycji jest:

Gmina Kobiór

ul. Kobiórska 5,

43-210 Kobiór

1.2 Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest wykonanie Dokumentacji Projektowej dla zadania:

BUDOWA PARKINGÓW PARK&RIDE PRZY DWORCU PKP W KOBIORZE. (Parking Gminnego Centrum Przesiadkowego przy skrzyżowaniu ul. Żelaznej i Pilchowskiej)

1.3 Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest budowa parkingów park&ride przy dworcu PKP w Kobiórze:

- Budowę stanowisk postojowych dla samochodów osobowych,
- Budowę stanowisk postojowych przy ulicy Plichtowskiej,
- Budowę zatoki autobusowej dla małego autobusu lokalnej komunikacji zbiorowej,
- Budowę zadaszonych miejsc do cumowania rowerów,
- poprawę warunków komunikacyjnych poprzez zapewnienie dojazdów, dojść dla pieszych, ścieżek rowerowych,
- wykonania nasadzeń kompensacyjnych

1.4 Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest umowa nr **GK.2151.05.2020** zawarta w dn. 27.07.2020 roku w Kobiórze pomiędzy Gminą Kobiór, 43-210 Kobiór, ul. Kobiórska 5, a Grzegorz Foryś zam. 40-231 Katowice, ul. Bohaterów Monte Cassino 22/1 w Katowicach.

1.5 Lokalizacja inwestycji

Projektowane parkingi zlokalizowane są w województwie śląskim, w powiecie pszczyńskim, na terenie gminy Kobiór. Inwestycja obejmuje budowę parkingów na działkach o numerach ewidencyjnych: 1888/44, 456/44, 1849/44, 1853/44, 1652/44, 1659/44, 2074/44, 2072/44, 2073/44 stanowiące mienie komunalne Gminy Kobiór.

1.6 Materiały wyjściowe i akty prawne

- Umowa GK.2151.05.2020;
- Wizja w terenie oraz inwentaryzacja stanu istniejącego;
- Mapa zasadnicza pozyskana przez Gminę Kobiór;
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25.04.2012 w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego Dz. U. poz. 462 z dnia 27 kwietnia 2012 r.;
- **Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie** Dz.U.2016.0.124 t.j. - Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie;
- Ustawa z dnia 25.07.2008 r. o zmianie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych oraz o zmianie innych ustaw (Dz. U. Nr 154, poz. 958), Obwieszczenie Marszałka Sejmu (Dz. U. Nr 193 poz. 1194 30.10.2008);
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63 poz. 735 z dnia 3 sierpnia 2000 r.);
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. U. z 2012 r. poz. 463 z dnia 27 kwietnia 2012 r.);
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 23.06.2003r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. 2003r. nr 120, poz. 1126) z późniejszymi zmianami;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 23.09.2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz.U. 2003r. Nr 177, poz. 1729) z późniejszymi zmianami;
- Ustawa z dnia 17.05.1989r. Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. 2010r. nr 193, poz. 1287) z późniejszymi zmianami;
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 21.02.1995r. w sprawie rodzaju opracowań geodezyjno – kartograficznych oraz czynności geodezyjnych obowiązujących w budownictwie (Dz. U. 1995r. Nr 25, poz. 133) z późniejszymi zmianami,
- Ustawa z dnia 18.07.2001r. – Prawo Wodne (Dz. U 2012r. poz. 145) z późniejszymi zmianami;
- Ustawa z dnia 16.04.2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2009r. nr 51, poz. 1220 z późniejszymi zmianami;
- Ustawa z dnia 27.03.2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. 2003r. Nr 80, poz. 717) z późniejszymi zmianami;

- Ustawa z dnia 21.08.1997r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. 2010r. Nr 102, poz. 651) z późniejszymi zmianami;
- Ustawa z dnia 27.04.2001r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. 208r. nr 25, poz. 150) z późniejszymi zmianami;
- Ustawa z dnia 03.10.2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2008 nr 199, poz. 1227) z późniejszymi zmianami;
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24.07.2006r. w sprawie warunków jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. 2006r. Nr 137, poz. 984) z późniejszymi zmianami;
- Ustawa z dnia 29.01.2004r. Prawo Zamówień Publicznych (Dz. U. 2013r. poz. 907 tekst jednolity),
- Ustawa z dnia 09.06.2011r. Prawo geologiczne i górnicze (Dz. U. 2011r. Nr 163, poz. 981) z późniejszymi zmianami;
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 23.12.2011r. w sprawie dokumentacji hydrologicznej i dokumentacji geologiczno – inżynierskiej (Dz. U. z 2011r. nr 291, poz. 1714) z późniejszymi zmianami;
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 20.12.2011r. w sprawie szczegółowych wymagań dotyczących projektów robót geologicznych, w tym robót, których wykonanie wymaga uzyskania koncesji (Dz. U. z 2011r. nr 288, poz. 1696) z późniejszymi zmianami;
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25.04.2012r. w sprawie geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. U. 2012r. poz. 63);
- Ustawa z dnia 07.05.2010r. o wspieraniu rozwoju sieci telekomunikacyjnych;
- Ustawa z dnia 21.03.1985r. o drogach publicznych;
- Ustawa z dnia 18.07.2001r. – Prawo wodne (Dz.U. 2012r., poz. 145) z późniejszymi zmianami;
- Katalog wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych – IBDiM, Warszawa 2001r.;
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych – IBDiM, Warszawa 1997r.;
- Mapa do celów projektowych,
- Wymagania zawarte w aktualnie obowiązujących przepisach polskiego Prawa Budowlanego, Ustawach i Rozporządzeniach administracyjnych;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 28 lutego 2000 r. w sprawie numeracji i ewidencji dróg oraz obiektów mostowych (Dz. U. Nr 32, poz. 393);
- Ustawa z dn. 20.06.1997 r. „Prawo o ruchu drogowym” (Dz. U. nr 58 z 2003 r., poz. 515 z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 23.09.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem;

-
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dn. 31.07.2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych Dz. U. nr 170, poz. 1393;
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 03.07.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. Nr 220, poz. 2181);
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 czerwca 2011 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 133 poz. 772);
 - Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 z 2008 r., poz. 1227 z późn. zmianami);
 - Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska (tekst jednolity Dz. U. Nr 25 z 2008 r., poz. 150 z późn. zmianami);
 - Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92 z 2004 r., poz. 880 z późn. zmianami);
 - Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. Nr 162 z 2003 r., poz. 1568, z późn. zmianami);
 - Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (tekst jednolity Dz. U. 2017 poz. 1566r.);
 - Ustawa z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (tekst jednolity - Dz. U. Nr 121 z 2004 r., poz. 1266 z późn. zmianami);
 - Ustawa z dnia 4 lutego 1994 r. Prawo geologiczne i górnicze (tekst jednolity - Dz. U. Nr 228 z 2005 r., poz. 1947 z późn. zmianami);
 - Ustawa z dnia 28 września 1991 r. o lasach (tekst jednolity - Dz. U. Nr 45 z 2005 r., poz. 435 późn. zmianami);
 - Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257 z 2004 r., poz. 2573, z późn. zmianami);
 - Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 sierpnia 2007 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz.U. 2007 nr 158 poz. 1105);

- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120 z 2007 r., poz. 826);
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. Nr 137 z 2006 r., poz. 984);
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 28 września 2004 r. w sprawie gatunków dziko występujących zwierząt objętych ochroną (Dz. U. Nr 220, poz. 2237);
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 lipca 2004 r. w sprawie gatunków dziko występujących roślin objętych ochroną (Dz. U. Nr 168, poz. 1764);
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 lipca 2004 r. w sprawie gatunków dziko występujących grzybów objętych ochroną (Dz. U. Nr 168, poz. 1765);
- Rozporządzenie Ministra Kultury z dnia 9 czerwca 2004 r. w sprawie prowadzenie prac konserwatorskich, restauratorskich, robót budowlanych, badań konserwatorskich i architektonicznych, a także innych działań przy zabytku wpisanym do rejestru zabytków oraz badań archeologicznych i poszukiwań ukrytych lub porzuconych zabytków ruchomych (Dz. U. Nr 150 z 2004 r., poz. 1579);

1.7 Cel i zakres opracowania

Celem opracowania Projektu Budowlanego jest uzyskanie pozwolenia na budowę dla zadania: „Budowa parkingów park&ride przy dworcu PKP w Kobiórze”. (Parking Gminnego Centrum Przesiadkowego przy skrzyżowaniu ul. Żelaznej i Pilchowskiej).

Zakres i forma projektu budowlanego jest zgodna z wymaganiami zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25.04.2012 w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego Dz. U. poz. 462 z dnia 27 kwietnia 2012 r.

1.8 Opinie i uzgodnienia

Kopie opinii, uzgodnień, pozwoleń oraz innych stosownych dokumentów zostały zamieszczone w Tomie 1.3 *Pisma i Uzgodnienia*

2 OPIS TERENU I UWARUNKOWAŃ LOKALNYCH

2.1 Lokalizacja inwestycji

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w południowo-zachodniej części Polski. Projektowana inwestycja zlokalizowana jest na terenie województwa śląskiego w pszczyńskim, gminie Kobiór.

2.2 Cel i zakładany efekt inwestycji

Zakres inwestycji obejmuje budowę parkingów w tym:

- 65 stanowisk postojowych dla pojazdów osobowych w tym 2 stanowiska dla osób niepełnosprawnych,
- budowę zatoki postojowej dla małego autobusu lokalnej komunikacji zbiorowej,
- budowę jezdni manewrowych,
- budowę ścieżek rowerowych,
- budowę ciągów pieszych,
- przebudowę fragmentu ulicy Plichtowickiej,
- przebudowę skrzyżowania ul. Pilchowickiej z ulicą Żelazną (drogi gminne),
- remont poboczy gruntowych,
- budowę oraz przebudowę kanalizacji deszczowej z odprowadzeniem wód do istn. sieci kanalizacyjnej,
- wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wycinkę istniejących drzew kolidujących z projektowaną inwestycją,
- nasadzenia kompensacyjne,
- budowa oświetlenia zewnętrznego w technologii LED.

2.3 Kategoria obiektu

Zgodnie z załącznikiem do Ustawy Prawo Budowlane, który zawiera zestawienie kategorii obiektów wraz ze współczynnikami kategorii obiektu oraz wielkości obiektu, inwestycja klasyfikowana jest do kategorii:

- IV – elementy dróg publicznych i kolejowych dróg szynowych, jak skrzyżowania i węzły, wjazdy, zjazdy, perony rampy;
- XXII – place składowe, postojowe, składowania odpadów, parkingi;
- XXV – drogi i kolejowe drogi szynowe;
- XXVI - sieci, jak: elektroenergetyczne, telekomunikacyjne, gazowe, ciepłownicze, wodociągowe, kanalizacyjne oraz rurociągi przesyłowe;

3 OPIS ISTNIEJĄCEGO ZAGOSPODAROWANIA TERENU

3.1 Ukształtowanie terenu

Teren, na którym planowana jest budowa parkingów charakteryzuje się płaskim ukształtowaniem. Rzędne wysokościowo kształtują się w granicach ok. 253,40 – 255,50 m n.p.m.

3.2 Ogólny opis terenu, uwarunkowania lokalne – zagospodarowanie terenu

Nieruchomość nr 1888/44 jest nieruchomością niezagospodarowaną częściowo porośniętą drzewami oraz zakrzaczzeniami zlokalizowaną po stronie północnej ul. Pilchowickiej,

po stronie wschodniej rów otwarty trawiasty, na niewielkim odcinku częściowo zarzurowany tj. wody przejęte zostały przez system kanalizacji kd400.

Ulica Pilchowicka (dz. Ew. nr 1652/44) posiada przekrój drogowy, nawierzchnię twardą ulepszoną (nawierzchnia bitumiczna) z obustronnymi gruntowymi poboczami. Stan nawierzchni oceniono jako dobry. Odprowadzenie wód opadowych częściowo odbywa się w sposób nieuregulowany natomiast w rejonie skrzyżowania z ul. Żelazną wody opadowe odprowadzane są do istn. kanalizacji deszczowej.

Ulica Żelazna (dz. ew. nr 1849/44) ma nawierzchnię twardą ulepszoną z licznymi ubytkami i przełomami - stan nawierzchni oceniono jako zły. Ulica posiada obustronne pobocza gruntowe. Przebudowa nawierzchni tej drogi jest przedmiotem niezależnego postępowania. Odprowadzenie wód opadowych z nawierzchni odbywa się w sposób nieuregulowany tj. częściowo poprzez rozsącenie wód na powierzchni zielonej natomiast częściowo do istn. rowów drogowych otwartych.

W bezpośredniej lokalizacji inwestycji zlokalizowany jest dworzec kolejowy przy linii kolejowej nr 139 relacji Katowice – Zawardów. Linia kolejowa jest zelektryfikowana na całym odcinku, dwutorowa na odcinku Katowice – Bielsko Biała Główna oraz Bielsko-Biała Lipnik – Wilkowice Bystra. W sąsiedztwie inwestycji występuje zabudowa w postaci budynku dworca PKP oraz zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna – w stanie likwidacji.

Teren będący miejscem inwestycji uzbrojony jest w gminną sieć kanalizacji deszczowej fi 400 i fi 250mm. Ponadto występują sieci:

- napowietrzna linia niskiego napięcia nN umiejscowiona w poboczu ul. Żelaznej,
- sieć teletechniczna
- linia kablowa gminnego oświetlenia umiejscowiona w ul. Plichtowickiej.

3.3 Warunki geotechniczne

Warunki geotechniczne zostały określone w opracowaniu:

- „Opinia geotechniczna dla ustalenia warunków gruntowo – wodnych terenu projektowanego Centrum Przesiadkowego przy stacji PKP w Kobiórze” opracowaną przez HYDROGEO Przedsiębiorstwo Wiertniczo Geologiczne, 43 – 210 Kobiór ul. Karola Olszewskiego 27.

Dla projektowanej inwestycji w oparciu o zapisy Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych Dz.U. z 27 kwietnia 2012r., poz. 463 przyjęto pierwszą kategorię geotechniczną.

3.4 Warunki gruntowo wodne

Rozpoznanie warunków gruntowo wodnych przeprowadzono w kwietniu 2020r. badania pozwoliły na rozpoznanie warunków gruntowo-wodnych w rejonie projektowanej inwestycji do głębokości ok. 3 m ppt. Warunki gruntowo-wodne badanego podłoża uznano za proste.

W związku z pierwszą kategorią geotechniczną projektowanego obiektu oraz prostymi warunkami gruntowymi panującymi w miejscu projektowanej inwestycji oprócz sporządzonej „Opinii geotechnicznej” nie ma potrzeby dodatkowego opracowywania „Dokumentacji badań podłoża gruntowego” ani „Projektu geotechnicznego”. Wykonana „Opinia geotechniczna” jest wystarczająca i zgodna z wymaganiami „Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych Dz.U. z 27 kwietnia 2012r., poz. 463.

Podłoże rodzime do głębokości rozpoznania geologicznego stanowią wodnolodowcowe grunty czwartorzędowe wykształcone w formie piaszczystej i gliniasto-pylastej o dobrej nośności i przydatności jako podłoże budowlane. W podłożu badanego terenu stwierdzono występowanie wód gruntowych o zwierciadle napiętym i stabilizującym się na głębokości ok. 1 mppt.

3.5 Warunki górnicze

Teren inwestycji jest zlokalizowany poza obszarem terenów górniczych.

(Zgodnie z Centralną Bazą Danych Geologicznych)

3.6 Nawiązania geodezyjne

Opracowanie zostało wykonane na podstawie mapy sytuacyjno-wysokościowej w skali 1 : 500. Projekt wykonano w jednolitym państwowym układzie współrzędnych 2000, w szóstej strefie odwzorowawczej, w nawiązaniu do poziomu odniesienia wysokości Kronsztad 86. Sekcje mapy: 6.125.29.12.1.2; 6.125.29.07.3.4; 6.125.29.07.3.2

3.7 Informacje o przeznaczeniu w MPZP działek objętych opracowaniem

Zgodnie z pozyskanym wypisem z MPZP na podstawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego fragmentów gminy Kobiór - Uchwała Nr XXXVII/250/10 z dnia 27 maja 2010r. Rady Gminy Kobiór, ogłoszona w Dz. Urz. Woj. Śląskiego z dnia 21 lipca 2010 r. Nr 132 poz.2185 działki nr 1659/44, 1652/44, 1888/44, 2073/44 i 2074/44 położone przy ul. Pilchowickiej w Kobiórze zgodnie ze zmianą nr 13 posiadają następujące zapisy:

1) 1PU/13 o przeznaczeniu podstawowym: obiekty produkcyjne, składy magazyny i usługi użyteczności publicznej, (teren oznaczony kolorem żółtym na załączonym fragmencie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego)

- ustala się przeznaczenie dopuszczalne:

- a) zaplecza socjalno-administracyjne,
- b) drogi wewnętrzne i parkingi,
- c) zieleń urządzona towarzysząca obiektom budowlanym,
- d) infrastruktura techniczna, z dopuszczeniem na dachach budynków stacji bazowych telefonii komórkowej.

- ustala się zasady kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu, nakazy:

- a) powierzchnia zabudowy nie większa niż 60% powierzchni działki budowlanej,
- b) minimalna powierzchnia terenu biologicznie czynna: 25% powierzchni działki budowlanej,
- c) realizacja składów i magazynów wyłącznie w budynkach, wyjątek stanowią składy związane z tartakami, stolarniami, przemysłem meblarskim,
- d) nieprzekraczalna linia zabudowy zgodnie ze wskazaniem na rysunku zmiany planu, w przypadku braku wskazania linii zabudowy od strony drogi publicznej obowiązują w tym zakresie minimalne odległości usytuowania obiektów budowlanych od zewnętrznej krawędzi jezdni. określone w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych,
- e) zachowania strefy ekotonowej od terenu lasu,
- i) przestrzegania ograniczeń w zagospodarowaniu i zabudowie terenu w strefie od kolei,
- g) zapewnienia odpowiedniej ilości miejsc postojowych dla samochodów w obszarze terenu działki budowlanej - na zasadach określonych w § 12.

2) 1U/13 o przeznaczeniu podstawowym: usługi użyteczności publicznej,

(teren oznaczony kolorem czerwonym na załączonym fragmencie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego)

- ustala się przeznaczenie dopuszczalne:

- a) parkingi,
- b) obiekty małej architektury i zieleń urządzona towarzysząca obiektom budowlanym,
- c) infrastruktura techniczna. z "włączeniem stacji bazowych telefonii komórkowej.

- ustala się zasady kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu, nakazy:

-
- a) powierzchnia zabudowy nie większa niż 40% powierzchni działki budowlanej,
 - b) minimalna powierzchnia terenu biologicznie czynna: 30% powierzchni działki budowlanej,
 - c) nieprzekraczalna linia zabudowy - w przypadku braku graficznego wyznaczenia na rysunku planu linii zabudowy od strony drogi publicznej obowiązują w tym zakresie minimalne odległości usytuowania obiektów budowlanych od zewnętrznej krawędzi jezdni. określone w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych,
 - d) przestrzegania ograniczeń w zagospodarowaniu i zabudowie terenu w strefie od kolei.
 - e) zapewnienia odpowiedniej ilości miejsc postojowych dla samochodów w obszarze terenu działki budowlanej 1 na zasadach określonych w § 12`

3) 2KKD/13 o przeznaczeniu podstawowym: droga koleiowa - bocznica,

(teren oznaczony kolorem zielonym na załączonym fragmencie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego)

- ustala się przeznaczenie dopuszczalne: infrastruktura techniczna.
- ustala się szerokość w liniach rozgraniczających:

b) dla 2KKD/13: 14,00 « 15,00m, zgodnie z rysunkiem zmiany planu,

4) ZKDL/13 o przeznaczeniu podstawowym: droga publiczna klasy lokalnej,

(teren oznaczony kolorem niebieskim na załączonym fragmencie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego)

- ustala się:

a) przeznaczenie dopuszczalne i zasady zagospodarowania w oparciu o przepisy ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych,

b) jedną jezdnię i dwa pasy ruchu, szerokość w liniach rozgraniczających:

- dla terenu 1KDL/13: 10,00 - 18,00m zgodnie z rysunkiem planu,

c) parametry techniczne i użytkowe odpowiadające klasie ulic lokalnych,

4 ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE PASA DROGOWEGO

4.1 Infrastruktura drogowa

Projektowany parking łączyć będzie się z istniejącymi drogami gminnymi ul. Pilchowicką i Żelazną za pośrednictwem zjazdów publicznych. Ulica Pilchowicka (dz. Ew. nr 1652/44) posiada przekrój drogowy, nawierzchnię twardą ulepszoną - szerokość jezdni ok. 4m (nawierzchnia bitumiczna) z obustronnymi gruntowymi poboczami o zmiennej szerokości. Stan nawierzchni oceniono jako dobry. Odprowadzenie wód opadowych częściowo odbywa się w sposób nieuregulowany natomiast w rejonie skrzyżowania z ul. Żelazną wody opadowe odprowadzane są do istn. kanalizacji deszczowej.

Ulica Żelazna (dz. Ew. nr 1849/44) posiada przekrój drogowy, nawierzchnię twardą ulepszoną z licznymi ubytkami i przełomami - stan nawierzchni oceniono jako zły – wymaga przebudowy/ remontu. Remont nawierzchni zgodnie z pozyskanymi informacjami Gmina Kobiór przeprowadzi zgodnie z osobną procedurą. Ulica Żelazna posiada obustronne pobocza gruntowe o zmiennej szerokości. Odprowadzenie wód opadowych z nawierzchni odbywa się w sposób nieuregulowany tj. częściowo poprzez rozsącenie wód na powierzchnie zielone natomiast częściowo do istn. rowów drogowych otwartych.

W bezpośredniej lokalizacji inwestycji zlokalizowany jest dworzec kolejowy przy linii kolejowej nr 139 relacji Katowice – Zwardoń. Linia kolejowa jest zelektryfikowana na całym odcinku, dwutorowa na odcinku Katowice – Bielsko Biała Główna oraz Bielsko-Biała Lipnik – Wilkowice Bystra.

W sąsiedztwie inwestycji występuje zabudowa w postaci budynku dworca PKP oraz zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna – w likwidacji.

5 LINIE ROZGRANICZAJĄCE I ZAJĘCIE TERENU

Powierzchnia zajęcia terenu wynikająca z zakresu robót w projektowanych granicach pasa drogowego wynosi: 7 155.66 m². Inwestycja przewidziana jest do realizacji na podstawie pozwolenia na budowę. Projektowana inwestycja „Budowa parkingów park&ride przy dworcu PKP w Kobiórze” (Parking Gminnego Centrum Przesiadkowego przy skrzyżowaniu ul. Żelaznej i Pilchowickiej) zlokalizowany jest na nieruchomościach stanowiących mienie komunalne Gminy Kobiór.

Na podstawie zmiany miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego fragmentów gminy Kobiór – Uchwała nr XXXVII/250/10 z dnia 27 maja 2010r. działki nr 1659/44, 1652/44, 1888/44, 2073/44 i 2074/44 położone przy ul. Pilchowickiej w Kobiórze zgodnie ze zmianą nr 13 posiadają zapisy:

- 1PU/13 o przeznaczeniu podstawowym: obiekty produkcyjne, składy magazyny i usługi użyteczności publicznej. Ustala się przeznaczenie dopuszczalne:
 - zaplecza socjalno-administracyjne,
 - drogi wewnętrzne i parkingi,

-
- zieleń urządzona towarzysząca obiektom budowlanym,
 - infrastruktura techniczna, z dopuszczeniem na dachach budynków stacji bazowych telefonii komórkowych,
 - 1U/13 o przeznaczeniu podstawowym: usługi użyteczności publicznej. Ustala się przeznaczenie dopuszczalne:
 - parkingi,
 - obiekty małej architektury i zieleń urządzona towarzysząca obiektom budowlanym,
 - Infrastruktura techniczna, z wyłączeniem stacji bazowych telefonii komórkowej.
 - 2KKD/13 o przeznaczeniu podstawowym: droga kolejowa – bocznicą.
 - 2KKD/13 o przeznaczeniu podstawowym: droga publiczna klasy lokalnej.

6 WPŁYW OBIEKTU BUDOWLANEGO NA ISTNIEJĄCY DRZEWOSTAN, POWIERZCHNIĘ ZIEMI, WODY POWIERZCHNIOWE I PODZIEMNE

Przebudowa istniejącej drogi niesie za sobą bezpośrednią ingerencję w siedliska i zbiorowiska roślinne zajmujące tereny, na których prowadzone będą roboty budowlane.

W wyniku prac budowlanych usuniętych zostanie 13 drzew. W tym zakresie uzyskano Decyzję Starosty Pszczyńskiego nr RO-II.613.63.2020 zezwalającą na usunięcie drzew nakładając jednocześnie obowiązek nasadzeń kompensacyjnych. Przewiduje się łącznie 32 nasadzenia w postaci klona pospolitego oraz kasztanowca czerwonego.

Zgodnie z ww. Decyzją prace związane z usunięciem drzew należy przeprowadzić w terminie do 31 grudnia 2020r. zgodnie z przepisami ustawy o ochronie przyrody i przepisami wykonawczymi wydanymi na jej podstawie.

Wzdłuż korpusu drogi zaprojektowano oczyszczenie i odtworzenie istniejące drogowe rowy odwadniające o zmiennej głębokości zależnej od konfiguracji terenu, minimalnych spadków podłużnych i możliwości odprowadzania wód opadowych do lokalnych odbiorników, co będzie wiązało się z ingerencją w istniejącą powierzchnię ziemi.

W okresie budowy parkingu może nastąpić oddziaływanie na jakość wód powierzchniowych i gruntowych. Każde przedsięwzięcie związane z pracami ziemnymi może spowodować okresowe zanieczyszczenie wód. W zależności od tego, z jaką intensywnością poruszają się pojazdy budowy (samochody ciężarowe, koparki samojezdne, spychacze itd.), jaki jest rodzaj gruntu rodzimego i w jakim cyklu następują opady atmosferyczne - takie mogą być stężenia zawiesiny w ściekach deszczowych w trakcie prowadzenia prac budowlanych. Stężenia i ładunki zawiesin są wprost proporcjonalne do ilości pojazdów pracujących na terenie budowy.

Źródłem emisji zanieczyszczeń do wód powierzchniowych oraz wód gruntowych mogą być też substancje ropopochodne (oleje napędowe, benzyny, smary) lub ich związki uwolnione z maszyn i pojazdów budowy oraz inne substancje stosowane w pracach nawierzchniowych, wykończeniowych itp. (które uwalniać się mogą w wyniku nieodpowiedniego składowania itp.) Nastąpić może migracja niebezpiecznych

substancji do środowiska gruntowo - wodnego i ich propagacja w kierunku naturalnego przepływu wód podziemnych.

W przypadku omawianej inwestycji, nie przewiduje się możliwości wystąpienia istotnego zanieczyszczenia wód cieków lub zbiorników wodnych oraz wód podziemnych omawianego terenu, jeżeli w trakcie prowadzenia prac budowlanych przestrzegane będą zasady ochrony środowiska.

Przebudowa drogi oraz budowa parkingu nie wpłynie na zmiany kierunków lub ograniczenia przepływu wód powierzchniowych i podziemnych. Inwestycja wpłynie na elementy hydromorfologiczne (warunki morfologiczne) tylko w nieznacznym stopniu. Należy się też liczyć z tym, że przy pracach budowlanych mogą zostać zabite osobniki drobnych zwierząt kręgowych (np. drobne gryzonie, płazy) i bezkręgowych (np. owady, mięczaki), które nie opuszczą zagrożonego terenu. Nie będą to jednakże zdarzenia, które miałyby istotny wpływ na populacje tych zwierząt na rozpatrywanym obszarze. Budowa parkingu nie powinna spowodować bezpośrednich strat w populacjach bardziej mobilnych ssaków (np. małe drapieżniki, kopytne) oraz ptaków bytujących na omawianym terenie.

7 PROJEKTOWANY PARKING

7.1 Obiekty drogowe – parametry techniczne

7.1.1 Parking park&ride – Jezdnia manewrowa nr 1

Podstawowym przekrojem poprzecznym budowanej jezdni manewrowej nr 1 jest przekrój dwujezdniowy (pasy ruchu o szerokości 2.75m) z obustronnymi krawężnikami. Początek jezdni manewrowej nr 1 km 0+000,00 określono w miejscu przecięcia z osią ul. Pilchowickiej natomiast koniec jezdni w miejscu krzyżowania się z jezdnią manewrową nr 2 w km 0+083,80. Przecięcie krawędzi jezdni z ulicą Pilchowicką oraz jezdnią manewrową nr 2 wyokrąglono łukami o promieniu $R=6,0m$. Wzdłuż jezdni manewrowej nr 1 po stronie lewej zaprojektowano zatokę dla małego autobusu lokalnej komunikacji zbiorowej, natomiast po stronie prawej zaprojektowano 17 miejsc postojowych dla pojazdów osobowych. Wymiary miejsc postojowych 2,5x5,0m. Oddzielenie miejsc postojowych zaprojektowano z kostki betonowej koloru grafitowego. W km 0+010,05 zaprojektowano przejazd dla rowerów. Jezdnię projektuje się w krawężnikach betonowych 15x22cm w rejonie miejsc postojowych krawężnik zatopiony jest na wys. + 3cm natomiast w rejonie przejazdu dla rowerów +0cm, na pozostałym zakresie krawężnik 15x30cm wyniesiony jest +12cm.

7.1.2 Parking park&ride – Jezdnia manewrowa nr 2

Podstawowym przekrojem poprzecznym budowanej jezdni manewrowej nr 2 jest przekrój dwujezdniowy (pasy ruchu o szerokości 2.75m) z obustronnymi krawężnikami. Początek jezdni manewrowej nr 2 km 0+000,00 określono w miejscu przecięcia z osią jezdni manewrowej nr 1 natomiast koniec jezdni w miejscu krzyżowania się z jezdnią ulicy Żelazną km 0+112,02. Przecięcie krawędzi jezdni z ulicą Żelazną

oraz jezdnią manewrową nr 1 wyokrąglono łukami o promieniu $R=6,0m$. Wzdłuż jezdni manewrowej nr 2 po stronie lewej zaprojektowano 21 miejsc postojowych dla pojazdów osobowych w tym 1 miejsce dla osób niepełnosprawnych. Wymiary miejsc postojowych 2,5x5,0m natomiast dla niepełnosprawnych 3,6x5,0m. Oddzielenie miejsc postojowych zaprojektowano z kostki betonowej koloru grafitowego. Jezdnię projektuje się w krawężnikach betonowych 15x30cm w rejonie miejsc postojowych krawężnik zatopiony 15x22cm wys. + 3cm na pozostałym zakresie krawężnik wyniesiony jest +12cm.

7.1.3 Przebudowa ul. Plichtowickiej

Podstawowym przekrojem poprzecznym przebudowywanej jezdni ulicy Plichtowickiej jest przekrój dwujezdniowy (pasy ruchu o szerokości 3.00m) z obustronnymi krawężnikami. Początek jezdni ulicy Pilchowickiej km 0+000,00 określono w miejscu przecięcia z osią jezdni ulicy Żelaznej natomiast koniec jezdni w ustalonym roboczym kilometrażu przyjętym na potrzeby opracowania tj. w km 0+114,03. Przecięcie krawędzi jezdni ulicy Pilchowickiej z ulicą Żelazną wyokrąglono łukami o promieniu $R=6,0m$. Wzdłuż jezdni ulicy Pilchowickiej po stronie prawej zaprojektowano 10 miejsc postojowych dla pojazdów osobowych w tym 1 miejsce dla osób niepełnosprawnych. Wymiary miejsc postojowych 2,5x5,0m natomiast dla osób niepełnosprawnych 3,6x5,0m. Oddzielenie miejsc postojowych zaprojektowano z kostki betonowej koloru grafitowego. Jezdnię projektuje się w krawężnikach betonowych 15x30cm w rejonie miejsc postojowych krawężnik 15x22cm zatopiony wys. + 3cm na pozostałym zakresie krawężnik 15x30cm wyniesiony jest +12cm. Miejsca postojowe od chodnika oddzielono pasem separacyjnym o szerokości 0,5m. Konstrukcja chodnika w miejscu miejsc postojowych jak konstrukcja parkingów. Po stronie prawej zaprojektowano chodnik o szerokości 2,0m. W km 0+019,58 zaprojektowano przejście dla pieszych. W km 0+078,98 zaprojektowano zjazd z drogi dla rowerów na jezdnię a w km 0+090,67 wjazd na ścieżkę rowerową.

7.1.4 Ulica Żelazna

Przebudowa/ remont jezdni ulicy Żelaznej objęty jest osobnym zadaniem. W ramach przedmiotowego zadania wzdłuż ulicy Żelaznej zaprojektowano obustronne chodniki o szer. 1,50m po stronie prawej i 2,0m po stronie lewej. W km 0+092,30 zaprojektowano przejście dla pieszych a w km 0+099,89 zjazd z drogi dla rowerów na jezdnię.

7.1.5 Ścieżki rowerowe/ chodniki

W ramach budowy parkingu projektu się:

- drogi dla rowerów – drogi dwukierunkowe o szerokości 2,0m.
miejsca postojowe dla sam osobowych o wymiarach 2,5x5,0m – 65 miejsc w tym 2 dla osób niepełnosprawnych,
- chodniki o szerokości 2,0m i 1,5m wzdłuż ul. Żeliwnej,

- zadane miejsca do cumowania rowerów,
- nasadzenia kompensacyjne.

7.2 Przebieg dróg w planie i przekroju podłużnym

Łączna długość projektowanego w ramach niniejszego zadania odcinka wynosi 309,84 m. Projektowana jezdnia ul. Pilchowicka przebiega po istniejącym śladzie natomiast jezdnia manewrowa nr 1 i 2 w nowym.

Projektowane jezdnie w planie przebiegają odcinkami prostymi i łukami poziomymi o promieniach:

jezdni manewrowa nr 1;

- $R_1 = 12 \text{ m}$;

jezdni manewrowa nr 2;

- $R_1 = 6 \text{ m}$;
- $R_2 = 6 \text{ m}$;

Na całym odcinku dróg nie przewiduje się wprowadzenia poszerzeń jezdni z uwagi na występujące łuki poziome. Na całej długości jezdni manewrowej zaprojektowano przekrój jednostronny natomiast ulicy Pilchowickiej daszkowy o pochyleniu każdej z jezdni - 2%.

Projektowana trasa dróg wpisuje się w istniejące zagospodarowanie terenu w sposób eliminujący kolizje z istniejącą zabudową. Wzdłuż jezdni manewrowych zaprojektowano odwodnienie wgłębne (sączki podłużne pod konstrukcją nawierzchni) oraz odwodnienie podziemne - kanalizację deszczową z odprowadzeniem wód do istniejącej gminnej kanalizacji deszczowej.

Niwaleta projektowanych jezdni składa się z odcinków o spadkach podłużnych zawartych w granicach $i_{\min} = 0,5 \%$, $i_{\max} = 3,39 \%$, a także z łuków pionowych wklęsłych o promieniu minimalnym $R = 600 \text{ m}$ oraz wypukłych o promieniu minimalnym $R = 300 \text{ m}$.

Skarpy drogi gminnej zaprojektowano o pochyleniu 1:1,5 oraz miejscowo 1:1 z umocnieniem płytami ażurowymi.

8 ODWODNIENIE

Odwodnienie dróg zaprojektowano, jako system szczelnej kanalizacji deszczowej i miejscowo odtworzenie istn. rowów drogowych.

Wody opadowe z projektowanej nawierzchni jezdni kierowane będą powierzchniowo do systemu szczelnej kanalizacji deszczowej przez zastosowanie studzienek ściekowych ulicznych z wpustami

deszczowymi. Wody ze studzienek kierowane będą do projektowanej kanalizacji deszczowej i docelowo do istn. kanalizacji będącej w zarządzie Gminy Kobiór.

8.1 BUDOWA KANALIZACJI DESZCZOWEJ

Odwodnienie projektowanych jezdni realizowane będzie przez połączenie szczelnego systemu kanalizacji deszczowej oraz system nieumocnionych istniejących rowów trawiastych z możliwością infiltracji. Wody opadowe z jezdni utwardzonych kierowane będą do systemu szczelnej kanalizacji deszczowej przez zastosowanie studzienek ściekowych ulicznych z wpustami deszczowymi. Wody ze studzienek kierowane będą do miejsca odbioru przez projektowane odcinki kanalizacji deszczowej. Bezpośrednimi odbiornikami wód opadowo - roztopowych z projektowanych jezdni jest istniejąca gminna kanalizacja deszczowa oraz istniejące rowy przydrożne.

9 OŚWIETLENIE

W chwili obecnej jezdnia ul. Pilchowskiej jest oświetlona (oświetlenie gminne). Szczegóły rozwiązań projektowych w zakresie brany elektroenergetycznej zawarto w TOM 2.2 Budowa energooszczędnego oświetlenia parkingu gminnego Centrum Przesiadkowego przy skrzyżowaniu ulic Żelaznej i Pilchowskiej w Kobiórze.

10 DOSTOSOWANIE OBIEKTU DO POTRZEB OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH

Celem ułatwienia korzystania z projektowanego układu drogowego osobom mającym problemy z poruszaniem się wprowadzono szereg usprawnień. Zdecydowano się wprowadzić obniżenia krawężników (do 3 cm wysokości) w miejscach występowania przejść dla pieszych. Dla poprawy rozpoznawalności przejść dla pieszych wprowadzono na chodnikach i ciągach pieszo – rowerowych, na szerokości przejść dla pieszych, półmetrowe pasy wykonane z kostki integracyjnej, które pełnią funkcję ostrzegawczą.

Kostka integracyjna jest lepiej zauważalna przez osoby niedowidzące z uwagi na jaskrawy kolor. Dodatkowo kostka integracyjna wyposażona jest w specjalne wypustki, które ostrzegają osoby niewidome o zbliżeniu do niebezpiecznego miejsca.

11 ROZBIÓRKI

W związku z przebudową nie zachodzi konieczność rozbiórki istniejącej zabudowy mieszkalnej ani gospodarczej, w ramach prac przewiduje się rozbiórkę istniejących konstrukcji nawierzchni kolidujących z projektowanymi rozwiązaniami. Krawędzie istn. nawierzchni należy obciąć piłą mechaniczną w taki sposób aby nie doszło do uszkodzeń istn. nawierzchni.

12 KONSTRUKCJE NAWIERZCHNI

Na analizowanym odcinku przyjmuje się do obliczeń przemarzanie o głębokości 1,00m. Uwzględniając najbardziej niekorzystniejsze warunki w podłożu gruntowym, tj. grupę nośności podłoża G4 oraz prognozowaną kategorię ruchu KR1, wymaga się aby łączna grubość warstw konstrukcji nawierzchni i ulepszanego podłoża spełniała następujące wymaganie: $1,00 \text{ m} \times 0,60 = 0,60\text{m}$.

Projektowana konstrukcja nawierzchni o układzie:

KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI NR 1 - UL. PLICHTOWICKIA – CZ. ISTNIĄCA

- 4 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 8S;
- Istn. podbudowa/nawierzchnia z asfaltobetonu frezowanie korekcyjne;

KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI NR 2 - JEZDNI MANEWROWE NR 1 i 2, UL. PLICHTOWICKA (poszerzenie jezdni),

- 4 cm - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 8S;
- 6 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W;
- 20 cm - podbudowa z kruszywa łamanego 0/31.5, ($E_2 = \text{min } 120 \text{ MPa}$, $l_o = \text{max } 2,2$);
- 30 cm - podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej 0/63 stabilizowanego mechanicznie ($E_2 = \text{min. } 80 \text{ MPa}$, $l_o = \text{max } 2,2$);

SUMA = 60cm co spełnia wymagania mrozoodporności.

KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI NR 4 CHODNIK I ŚCIEŻKI ROWEROWE,

- 8 cm - warstwa ścieralna z kostki brukowej betonowej szara/czerwona(*);
- 3 cm - podsypka cementowo-piaskowej 1:4;
- 20 cm - podbudowa z kruszywa łamanego 0/31.5, ($E_2 = \text{min } 120 \text{ MPa}$, $l_o = \text{max } 2,2$);
- 30 cm - podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej 0/63 stabilizowanego mechanicznie ($E_2 = \text{min. } 80 \text{ MPa}$, $l_o = \text{max } 2,2$);

SUMA = 61 cm co spełnia wymagania mrozoodporności.

*kolor szary - chodniki, czerwony bez fazy- ścieżki rowerowe

KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI NR 3 - MIEJSCA POSTOJOWE, ZATOKA AUTOBUSOWA

- 10 cm - warstwa ścieralna z kostki brukowej betonowej szara;
- 3 cm - podsypka cementowo-piaskowej 1:4;
- 20 cm - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31.5;

-
- 30 cm - podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej 0/63 stabilizowanego mechanicznie ($E_2 = \min 80 \text{ MPa}$, $I_0 = \max 2,2$);

SUMA = 63 cm co spełnia wymagania mrozoodporności.

Podłoże pod konstrukcję nawierzchni powinno spełniać wymagania określone w STWiORB D.04.01.01 w zakresie zagęszczenia i nośności podłoża. W przypadku nieosiągnięcia wymaganych minimalnych wartości wtórnego modułu odkształcenia dla podłoża $E_2 \geq 60 \text{ MPa}$ dopuszcza się wykonanie badania zagęszczenia i nośności na warstwie pomocniczej z mieszanki niezwiązanej 0/63. W przypadku gdy nie jest możliwe osiągnięcie wymaganych parametrów podłoża należy podłoże ulepszyć zgodnie z zapisami D.04.05.02

12.1 PRZEBUDOWA I ZABEZPIECZENIE ISTNIEJĄCYCH SIECI

Obecnie w rejonie przebudowy układu drogowego oraz budowy parkingu zlokalizowana w pasie drogowym jest linia kablowa napowietrzna niskiego napięcia (pobocze ul. Żelaznej), sieć gminnej kanalizacji deszczowej $\phi 250 \text{ mm}$, oraz gminna kablowa linia oświetlenia ul. Plichtowickiej z latarniami. Dokumentacja projektowa zgodnie z pismem GK. 7011.2.03.2020 z dn. 31.08.2020r. uzyskała uzgodnienia.

13 URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU

W miejscu gdzie wysokość wyniesienia chodnika przekracza 0,5 m zastosowano balustrady ochronne przy chodnikach i ścieżkach rowerowych. Lokalizacja przedstawiona jest na Planie Sytuacyjnym rys. 2.1.

14 ZIELEŃ

W ramach niniejszego opracowania zakłada się że, w wyniku prac budowlanych usuniętych zostanie 13 drzew wymagających pozwolenia na wycinkę. Wycinka odbędzie się poza sezonem lęgowym ptaków. Zgodnie z Decyzją nr RO-II.613.63.2020 wycinkę należy wykonać do 31 grudnia 2020r. Nasadzenia kompensacyjne zostaną nasadzone w ilościach łącznie 32 drzew. Przewiduje się nasadzenia w postaci klonu pospolitego oraz kasztanowca czerwonego. Obwód pnia na wys. 1m nasadzeń zgodnie z Decyzją wynosić będzie 8-10cm.

15 OCHRONA KONSERWATORSKA

Zgodnie z Uchwałą nr RG.0007.75.2019 Rady Gminy Kobiór z dnia 28 listopada 2019r. w sprawie przyjęcia „Gminnego Programu opieki nad Zabytkami położonymi na terenie Gminy Kobiór na lata 2020 – 2023”, w rejonie inwestycji zlokalizowane są obiekty wpisane do w/w programu.

Są to budynki stanowiące kompleks stacji kolejowej: zlokalizowane przy ul. Żelaznej:

budynek techniczno-administracyjny dworca kolejowego z częścią mieszkalną, budynki mieszkalne pracowników kolei (budynki mieszkalne wykwaterowano przeznaczając je do wyburzenia)

Zestawienie obiektów będących w rejestrze gminnym:

58	budynek w zespole kolejowym	1890 r.	ul. Żelazna 1a
59	budynek w zespole kolejowym	1890 r.	ul. Żelazna 2
60	Dworzec kolejowy	1890 r.	ul. Żelazna 3
61	budynek w zespole kolejowym	1890 r.	ul. Żelazna 4
62	budynek w zespole kolejowym	1890 r.	ul. Żelazna 5

Planowana budowa centrum przesiadkowego ze względu na jej odległość od zabudowy opisanej powyżej, nie ma wpływu na jej funkcjonowanie.

16 INFORMACJA O WPŁYWIE INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO

Przedmiotowa inwestycja zgodnie z Ustawą z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania inwestycji na środowisko. Omawiane przedsięwzięcie wpłynie przede wszystkim na poprawę bezpieczeństwa ruchu pojazdów i pieszych, poprawę płynności ruchu drogowego na rozpatrywanym odcinku dróg.

17 BEZPIECZEŃSTWO PRZY EKSPLOATACJI DROGI

Bezpieczeństwo użytkowania zapewnione jest przez zastosowanie:

- normatywnych parametrów technicznych projektowanych dróg zgodnie z wymaganiami warunków technicznych;
- normatywnych parametrów technicznych urządzeń bezpieczeństwa ruchu;
- oznakowanie pionowe i poziome;

18 OBSZAR ODDZIAŁYWANIA DROGI

Zgodnie z art.3 pkt.20 prawa budowlanego, przez obszar oddziaływania obiektu należy rozumieć:

„(...) obszarze oddziaływania obiektu - należy przez to rozumieć teren wyznaczony w otoczeniu obiektu budowlanego na podstawie przepisów odrębnych, wprowadzających związane z tym obiektem ograniczenia w zagospodarowaniu, w tym zabudowy, tego terenu.(...)”.

Jako przepisy odrębne w tym przypadku traktujemy zapisy:

- Dz.U.2018.0.2068 - Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, art. 43. Zasady usytuowania obiektów budowlanych przy drogach:
 - Obiekty budowlane przy drogach oraz nie będące obiektami budowlanymi reklamy umieszczone przy drogach poza obszarami zabudowanymi, powinny być usytuowane w odległości od zewnętrznej krawędzi jezdni co najmniej:

Lp.	Rodzaj drogi	W terenie zabudowy	Poza terenem zabudowy
1	Autostrada	30 m	50 m
2	Droga ekspresowa	20 m	40 m
3	Droga ogólnodostępna:		
	a) krajowa	10 m	25 m
	b) wojewódzka, powiatowa	8 m	20 m
	c) gminna	6 m	15 m

Reasumując, obszar oddziaływania drogi obejmuje linie rozgraniczające inwestycje oraz ograniczenia wynikającymi z ustawy o drogach publicznych w zakresie usytuowania obiektów budowlanych przy drogach w terenie:

- W terenie zabudowy – 8,0 m od zewnętrznej krawędzi jezdni;
- Poza terenem zabudowy – 20,0 od zewnętrznej krawędzi jezdni;

Mając na uwadze, że przedmiotowa inwestycja dotyczy przebudowy już istniejącej drogi gminnej, która już posiadała obszar oddziaływania, projektowane rozwiązania techniczne zmniejszą już istniejące niedogodności tj. zanieczyszczenie powietrza, zapach, hałas oraz poprawią bezpieczeństwo użytkowników ruchu, a także nie wprowadzają nowych ograniczeń w sposobie użytkowania lub zagospodarowania sąsiednich działek, stąd obszar oddziaływania mieści się w liniach rozgraniczających inwestycję.

18.1 Zachowanie ciągłości ruchu

Przewiduje się prowadzenie robót poprzez odcinkowe wyłączanie jednej jezdni i skierowanie ruchu na drugą jezdnię, na której zostanie wprowadzony ruch dwukierunkowy. Przewidziano prowadzenie robót

w etapach dla każdej jezdni. Tablice informacyjne przed miejscami robót należy przed wykonaniem uzgodnić z Gminą Kobiór.

18.2 Bezpieczeństwo i ochrona zdrowia w trakcie prowadzenia robót

Przed rozpoczęciem robót budowlanych Wykonawca zobowiązany jest do opracowania planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia na okres wykonywania robót. W tym celu Kierownik budowy winien zapewnić przeprowadzenie instruktażu pracownikom przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych.

Do tego typu robót zalicza się w robotach drogowych:

- wykonywanie wykopów w gruntach niespoistych
- prowadzenie robót budowlanych w wykopach o niezabezpieczonych ścianach
- roboty ziemne w pobliżu czynnych kabli energetycznych
- praca za i wyładunkowa, współpraca z dźwigami
- roboty wykonywane elektronarzędziami, np. wiertarki, pilarki, piły tarczowe itp.
- roboty na rusztowaniach i pomostach roboczych
- współpraca z maszynami do robót drogowych np. koparki, spycharki, równiarki, zagęszczarki, walce drogowe itp.

18.3 Prowadzenie robót w rejonie istn. budynków

Przed rozpoczęciem robót budowlanych Wykonawca powinien sporządzić dokumentację stanu technicznego istniejących dróg, lokalnych wykorzystywanych do ciężkiego transportu materiałów Wykonawcy oraz domów znajdujących się w najbliższym otoczeniu inwestycji oraz w dalszej odległości. Dane inwentaryzacyjne zawarte w dokumentacji zaleca się aby Wykonawca potwierdził u Zarządcy drogi zgodnie ze stanem faktycznym w danym dniu i zgłosi ten fakt do lokalnych władz samorządowych. Natomiast dane inwentaryzacyjne potwierdził z właścicielem nieruchomości. Inwentaryzację nieruchomości wykonać z wcześniejszym powiadomieniem Zamawiającego.

Wykonawca powinien sporządzić szczegółową inwentaryzację stanu budynków istniejących w tym budynków gospodarczych, ogrodzeń oraz innych elementów zlokalizowanych w sąsiedztwie terenu budowy mogących być narażonymi na oddziaływanie robót. Częścią integralną inwentaryzacji powinna być dokumentacja fotograficzna, w której zdjęcia lub film, powinny być skatalogowane w taki sposób, aby nie budziły wątpliwości, co do momentu ich wykonania oraz obiektu, który dokumentują.

Zaleca się aby sporządzić protokół z oględzin nieruchomości. Dodatkowo protokół ten powinien zostać opatrzony/ potwierdzony przez właściciela nieruchomości.

Ponadto zaleca się aby w rejonie budynków szczególnie narażonych na roboty podczas których niezbędne jest używanie wibracji, roboty prowadzić z użyciem lekkiego sprzętu (sprzęt ten powinien gwarantować osiągnięcie wymagań określonych w STWiORB/ Dokumentacji Projektowej) lub z użyciem wibracji niepowodujących pogorszenia stanu pobliskich nieruchomości.

Instruktaż powinien być przeprowadzony przez osoby mające odpowiednie przygotowanie merytoryczne i kwalifikacje do jego przeprowadzenia. Pracownicy, po wysłuchaniu szkolenia powinni potwierdzić podpisem uczestnictwo w nim. Pracownicy wykonujący pracę w strefach zagrożonych lub w ich sąsiedztwie powinni być poinformowani, że na wypadek zagrożenia należy opuścić miejsce robót najkrótszą możliwą drogą poza strefę zagrożenia.

19 WSPÓŁRZĘDNE

Ul. Plichtowicka

PIKIETAŻ WSP. PÓŁNOCNA WSP. WSCHODNIA

Element: Liniowy

Początek () 0+000,000 5548128,700 6566137,793

PŁK () 0+068,636 5548113,910 6566204,817

Kierunek stycznej: S86,17 E

Długość stycznej: 68,636

Element: Kołowy

PŁK () 0+068,636 5548113,910 6566204,817

W () 0+072,127 5548113,158 6566208,226

ŚŁK () 5548182,266 6566219,900

KŁK () 0+075,613 5548112,749 6566211,693

Promień: 70,000

Delta: 6,35 Lewo

Stopień krzywizny (łuk): 90,95
Długość: 6,977
Styczna: 3,491
Cięciwa: 6,974
Strzałka łuku: 0,087
Zewnętrzne: 0,087
Kierunek stycznej: S86,17 E
Kierunek promieniowy: S13,83 W
Kierunek cięciwy: S89,35 E
Kierunek promieniowy: S7,48 W
Kierunek stycznej: S92,52 E

Element: Liniowy

KŁK () 0+075,613 5548112,749 6566211,693
PŁK () 0+076,167 5548112,684 6566212,244
Kierunek stycznej: S92,52 E
Długość stycznej: 0,555

Element: Kołowy

PŁK () 0+076,167 5548112,684 6566212,244
W () 0+079,659 5548112,274 6566215,711
ŚŁK () 5548043,166 6566204,038
KŁK () 0+083,144 5548111,522 6566219,121
Promień: 70,000
Delta: 6,35 Prawo
Stopień krzywizny (łuk): 90,95
Długość: 6,977
Styczna: 3,491
Cięciwa: 6,974

Strzałka łuku:	0,087
Zewnętrzne:	0,087
Kierunek stycznej:	S92,52 E
Kierunek promieniowy:	S7,48 W
Kierunek cięciwy:	S89,35 E
Kierunek promieniowy:	S13,83 W
Kierunek stycznej:	S86,17 E

Element: Liniowy

KŁK ()	0+083,144	5548111,522	6566219,121
Koniec ()	0+114,033	5548104,866	6566249,284
Kierunek stycznej:	S86,17 E		
Długość stycznej:	30,889		

Jezdnia manewrowa nr 1

PIKIETAŻ WSP. PÓŁNOCNA WSP. WSCHODNIA

Element: Liniowy

Początek ()	0+000,000	5548121,462	6566170,594
PŁK ()	0+013,688	5548134,834	6566173,518
Kierunek stycznej:	N13,70 E		
Długość stycznej:	13,688		

Element: Kołowy

PŁK ()	0+013,688	5548134,834	6566173,518
W ()	0+015,593	5548136,695	6566173,925
ŚŁK ()		5548132,270	6566185,241
KŁK ()	0+017,466	5548138,338	6566174,888
Promień:	12,000		

Delta: 20,04 Prawo
Stopień krzywizny (łuk): 530,52
Długość: 3,778
Styczna: 1,905
Cięciwa: 3,762
Strzałka łuku: 0,148
Zewnętrzne: 0,150
Kierunek stycznej: N13,70 E
Kierunek promieniowy: S86,30 E
Kierunek cięciwy: N23,73 E
Kierunek promieniowy: S66,25 E
Kierunek stycznej: N33,75 E

Element: Liniowy

KŁK () 0+017,466 5548138,338 6566174,888
Koniec () 0+083,804 5548195,571 6566208,430
Kierunek stycznej: N33,75 E
Długość stycznej: 66,338

Jezdnia manewrowa nr 2

PIKIETAŻ WSP. PÓŁNOCNA WSP. WSCHODNIA

Element: Liniowy

Początek () 0+000,000 5548143,202 6566177,739
PŁK () 0+011,600 5548137,337 6566187,747
Kierunek stycznej: S66,25 E
Długość stycznej: 11,600

Element: Kołowy

PŁK () 0+011,600 5548137,337 6566187,747

W () 0+017,600 5548134,303 6566192,924
 ŚŁK () 5548142,513 6566190,781
 KŁK () 0+021,025 5548139,480 6566195,957
 Promień: 6,000
 Delta: 100,00 Lewo
 Stopień krzywizny (łuk): 1061,03
 Długość: 9,425
 Styczna: 6,000
 Cięciwa: 8,485
 Strzałka łuku: 1,757
 Zewnętrzne: 2,485
 Kierunek stycznej: S66,25 E
 Kierunek promieniowy: S33,75 W
 Kierunek cięciwy: N83,75 E
 Kierunek promieniowy: S66,25 E
 Kierunek stycznej: N33,75 E

Element: Liniowy

KŁK () 0+021,025 5548139,480 6566195,957
 PŁK () 0+069,725 5548181,496 6566220,581
 Kierunek stycznej: N33,75 E
 Długość stycznej: 48,700

Element: Kołowy

PŁK () 0+069,725 5548181,496 6566220,581
 W () 0+075,725 5548186,672 6566223,615
 ŚŁK () 5548184,529 6566215,405
 KŁK () 0+079,150 5548189,706 6566218,438
 Promień: 6,000

Delta: 100,00 Lewo
Stopień krzywizny (łuk): 1061,03
Długość: 9,425
Styczna: 6,000
Cięciwa: 8,485
Strzałka łuku: 1,757
Zewnętrzne: 2,485
Kierunek stycznej: N33,75 E
Kierunek promieniowy: S66,25 E
Kierunek cięciwy: N16,25 W
Kierunek promieniowy: N33,75 E
Kierunek stycznej: N66,25 W

Element: Liniowy

KŁK () 0+079,150 5548189,706 6566218,438
PŁK () 0+100,756 5548200,631 6566199,797
Kierunek stycznej: N66,25 W
Długość stycznej: 21,606

Element: Kołowy

PŁK () 0+100,756 5548200,631 6566199,797
W () 0+102,352 5548201,438 6566198,420
ŚŁK () 5548222,200 6566212,438
KŁK () 0+103,944 5548202,414 6566197,157
Promień: 25,000
Delta: 8,12 Prawo
Stopień krzywizny (łuk): 254,65
Długość: 3,188
Styczna: 1,596

Cięciwa:	3,186
Strzałka łuku:	0,051
Zewnętrzne:	0,051
Kierunek stycznej:	N66,25 W
Kierunek promieniowy:	N33,75 E
Kierunek cięciwy:	N62,19 W
Kierunek promieniowy:	N41,87 E
Kierunek stycznej:	N58,13 W

Element: Liniowy

KŁK ()	0+103,944	5548202,414	6566197,157
Koniec ()	0+112,017	5548207,348	6566190,768
Kierunek stycznej:	N58,13 W		
Długość stycznej:	8,072		

20 SPIS ZAŁĄCZNIKÓW RYSUNKOWYCH

- **RYS. NR 1.0 - PLAN ORIENTACYJNY;**
- **RYS. NR 2.1 – PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU,** **SKALA 1:500;**
- **RYS. 3.1 - PRZEKROJE NORMALNE ,** **SKALA 1:100;**
- **RYS. 3.2 - PRZEKROJE NORMALNE ,** **SKALA 1:100;**
- **RYS. 3.3 - PRZEKROJE NORMALNE - SZCZEGÓŁY,** **SKALA 1:100; 1:20;**
- **RYS. 4.1 - PRZEKRÓJ PODŁUŻNY ULICA PLICHTOWICKA,** **SKALA 1:100/1000;**
- **RYS. 4.2 - PRZEKRÓJ PODŁUŻNY JEZDNIA MANEROWA NR 1,** **SKALA 1:100/1000;**
- **RYS. 4.3 - PRZEKRÓJ PODŁUŻNY JEZDNIA MANEROWA NR 2,** **SKALA 1:100/1000;**
- **RYS. 5 – PLAN WARSTWICOWY,** **SKALA 1:500;**
- **RYS. 6.1 - PRZEKROJE POPRZECZNE ULICA PLICHTOWICKA,** **SKALA 1:100;**
- **RYS. 6.2 - PRZEKROJE POPRZECZNE ULICA PLICHTOWICKA,** **SKALA 1:100;**
- **RYS. 6.3 - PRZEKROJE POPRZECZNE PARKING,** **SKALA 1:100;**
- **RYS. 6.4 - PRZEKROJE POPRZECZNE PARKING,** **SKALA 1:100;**