

OŚWIADCZENIE

Na podstawie art. 20, ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. – Prawo budowlane (tekst jednolity – Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 8 marca 2016 r. Dz. U. poz. 290, 961, 1165, 1250, 2255) oświadczam, że:

PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

dla projektu pod nazwą:

Przebudowa ul. Matejki i ul. Sosnowej (do skrzyżowania z ul. Nadmorską) wraz z budową kanalizacji deszczowej, kanału technologicznego i oświetlenia drogowego oraz przebudową sieci wodociągowej, kanalizacji sanitarnej i elektroenergetycznej kolidującej z planowaną przebudową drogi.

został wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Projektant:

mgr inż. Piotr Kania

178/Gd/2002

Projektant:

mgr inż. Waldemar Wesółowski

72/Gd/2000

.....
podpis

.....
podpis

Projektant:

mgr inż. Paweł Zieliński

POM/0212/POOS/08

Projektant:

inż. Krzysztof Hirsch

1851/00/U

.....
podpis

.....
podpis

SPIS ZAWARTOŚCI

PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

I. Część opisowa:

1. Przedmiot inwestycji
2. Opis stanu istniejącego
3. Projektowane zagospodarowanie terenu
4. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania działki budowlanej
5. Dane informujące, czy działka lub teren, na którym jest projektowany obiekt budowlany, są wpisane do rejestru zabytków oraz czy podlegają ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego
6. Dane określające wpływ eksploatacji górniczej na działkę lub teren zamierzenia budowlanego, znajdującego się w granicach terenu górniczego
7. Informację i dane o charakterze i cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów
8. Informacja o obszarze oddziaływania obiektów budowlanych sporządzonej w odniesieniu do przepisów na podstawie których ten obszar określono

II. Część rysunkowa:

- | | |
|--------------------------------------|---------|
| 1.1. Plan orientacyjny | 1:10000 |
| 2.1. Projekt zagospodarowania terenu | 1:500 |

1. Przedmiot inwestycji

Przebudowa ul. Matejki i ul. Sosnowej (do skrzyżowania z ul. Nadmorską) wraz z budową kanalizacji deszczowej, kanału technologicznego i oświetlenia drogowego oraz przebudową sieci wodociągowej, kanalizacji sanitarnej i elektroenergetycznej kolidującej z planowaną przebudową drogi.

2. Opis stanu istniejącego:

2.1. Lokalizacja inwestycji:

Planowana inwestycja znajduje się w Łebie, w powiecie Lęborskim, w województwie Pomorskim. Numery ewidencyjne działek: 77/2, 118, 140, 185/1, 163, 215/9 - obręb 0002 Łeba, jednostka ewidencyjna 220802_1

2.2. Elementy przestrzenne :

Ulica Sosnowa i Matejki w Łebie jest wykorzystywana do przeprowadzenia ruchu kołowego i pieszego w zakresie niezbędnym do obsługi mieszkańców. Droga jest jednoprzestrzenna i dwukierunkowa. Istniejąca szerokość jezdni ulicy Sosnowej i Matejki jest zmienna i waha się od 5,5 do 6,0 m . Nawierzchnia drogi jest asfaltowa i obramowana krawężnikami betonowymi. Stan nawierzchni należy uznać jako zły – droga jest spękana, częściowo pozapadana, a liczne łaty bitumiczne świadczą o wyczerpaniu się trwałości zmęczeniowej.

W otoczeniu drogi znajdują się:

- domy jednorodzinne
- lokale usługowe i gastronomiczne
- teren rekreacyjno-wypoczynkowy

Istniejąca droga wyposażona jest w chodniki o zmiennej szerokości i różnej nawierzchni. Stan chodników jest różny: od bardzo dobrego do złego. Na odcinku od ul. Obrońców Westerplatte do ul. Brzozowej (strona prawa) brak jest chodnika.

Odwodnienie drogi nie jest kompleksowo rozwiązane (brak kanalizacji deszczowej).

Wody roztopowe i opadowe spływają zgodnie ze spadkami podłużnymi i poprzecznymi i trafiają do systemów kanalizacji deszczowej ulic sąsiednich. Droga jest oświetlona.

2.3. Trasa w przekroju podłużnym:

Projektowana droga przebiega w terenie płaskim.

2.4. System odwodnienia:

Odwodnienie drogi nie jest kompleksowo rozwiązane (brak kanalizacji deszczowej). Wody roztopowe i opadowe spływają zgodnie ze spadkami podłużnymi i poprzecznymi i trafiają do systemów kanalizacji deszczowej ulic sąsiednich.

2.5. Istniejące podziemne uzbrojenie terenu:

W rejonie rozpatrywanej inwestycji znajduje się uzbrojenie podziemne terenu w postaci kabli energetycznych, teletechnicznych, sieci gazowej, kanalizacji sanitarnej i wodociągów.

Nie można wykluczyć istnienia innego uzbrojenia terenu.

3. Projektowane zagospodarowanie terenu

3.1. Układ drogowy:

Zakres opracowania obejmuje przebudowę ulicy jednoprzestrzennej, dwupasowej i dwukierunkowej o nawierzchni bitumicznej. Jezdnię obramowano krawężnikiem betonowym na ławie betonowej z oporem, wystającym na wysokość 12cm., za wyjątkiem: zjazdów, przejść dla pieszych i wspólnych krawędzi z parkingami, gdzie zaprojektowano światło krawężnika na 2 cm.

Droga będzie przebiegać w planie po istniejącym śladzie, z tym, że szerokość jezdni będzie stała (5,5 m.) za wyjątkiem odcinka, gdzie zgodnie z warunkami technicznymi zaprojektowano poszerzenie jezdni ze względu na promień łuku poziomego. Rozwiązania wysokościowe są ściśle powiązane z sąsiadującym zagospodarowaniem terenu. Spadek poprzeczny daszkowy $i=2\%$. Wjazdy na posesje z kostki betonowej.

Elementy wyposażenia drogi:

- Chodnik dwustronny o szerokości 2,5 m. obramowany obrzeżami betonowymi o wymiarach 8x30
- Miejsca parkingowe równoległe i skośne
- Zjazdy na posesje
- Zieleń towarzysząca

Na odcinku od ul. Obrońców Westerplatte do ul. Brzozowej (strona prawa) zaprojektowano fragment miejsc postojowych oraz chodnik na działce inwestora poza

pasem drogowym. Na budowę chodnika wykonano odrębne opracowanie i złożono do Starosty Lęborskiego wniosek o wydanie pozwolenia na budowę.

3.2. W ramach inwestycji przewiduje się:

- Niezbędne roboty rozbiórkowe
- Wykonanie wykopów
- Ustawienie krawężników oraz obrzeży betonowych
- Zagęszczenie podłoża pod konstrukcję jezdni
- Wykonanie podbudowy zasadniczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie
- Wykonanie zjazdów z kostki betonowej
- Wykonanie jezdni bitumicznej
- Wykonanie miejsc postojowych równoległych i skośnych z kostki betonowej
- Umocnienie powierzchni niezabudowanych humusem oraz obsianie mieszanką traw
- Wykonanie chodników z prefabrykatów
- Budowę kanalizacji deszczowej i oświetlenia drogowego
- Oznakowanie pionowe i poziome
- Inne drobne roboty drogowe i towarzyszące

3.3. Odwodnienie.

Spływ wód opadowych i roztopowych z projektowanej drogi, projektowanego chodnika oraz miejsc postojowych, dzięki zaprojektowanym spadkom poprzecznym i podłużnym odbywać się będzie do projektowanej kanalizacji deszczowej w ul. Matejki i Sosnowej. W pasie projektowanego układu drogowego zaprojektowano odwodnienie za pomocą kanalizacji deszczowej z odprowadzeniem wód do istniejącej jak i projektowanej kanalizacji deszczowej (wg odrębnego opracowania).

Kanalizację deszczową zaprojektowano w taki sposób, aby zachować normatywne odległości od projektowanego i istniejącego uzbrojenia. Lokalizacja urządzeń kanalizacji deszczowej w pasie projektowanej drogi jest zgodna z przyjętym przekrojem normalnym, który został przedstawiony w projekcie branży drogowej. Zaleca się przed wykonaniem studni, kolektorów kanalizacji deszczowej oraz wpustów wytyczenie elementów drogi takich jak krawężniki, ścieki, pobocza, elementy oświetlenia w celu dopasowania ich do

projektowanych urządzeń. Dane lokalizacji i wysokości posadowienia wpustów zostały opracowane przez projektanta drogowego.

Kolektory oraz przykanaliki zaprojektowano z rur PCV lite, bez rdzenia spienionego o klasie SN12, łączonych na mufy z uszczelką gumową.

Studnie rewizyjne i połączeniowe zaprojektowano jako tradycyjne z kręgów betonowych/żelbetowych C35/45 (z dnem monolitycznym), łączonych na uszczelki przykryte od góry włazem żeliwnym. Studnie należy wyposażyć w kołnierz przeciwwypornościowy lub w przypadku studni PCV zalać kapsel korkiem betonowym o wysokości 0,4 metra.

Studnie betonowe przykryte są od góry pokrywą żelbetową, z włazem żeliwnym Ø 600 mm, z zatraskiem. Studnie betonowe kanalizacji deszczowej, posiadają osadnik o głębokości 0,5 m.

Dla takiego systemu odwodnienia nie jest wymagane pozwolenie wodno-prawne.

3.4. Kanały sanitarne

Na wniosek gestora sieci zaprojektowano przebudowę istniejącej sieci sanitarnej.

Sieć kanalizacji sanitarnej grawitacyjnej zaprojektowano z rur PCV litych SN8, SDR34 łączonych kielichowo.

Studnia – studnia betonowa o monolitycznym dnie z prefabrykowaną kinetą, beton C35/45, łączona na uszczelki, przejścia w studni należy wykonać jako przejścia szczelne.

3.5. Sieci wodociągowe

W związku z wystąpieniem kolizji projektowanego układu drogowego z istniejącym wodociągiem zaprojektowano przebudowę sieci wodociągowej wraz z przyłączami w celu dostosowania do obecnie panujących warunków technicznych, ponadto na wniosek Spółki Wodnej „Łeba” zaprojektowano przebudowę istniejących przyłączy kanalizacyjnych.

Sieć wodociągową zaprojektowano w taki sposób, aby zachować normatywne odległości od projektowanego i istniejącego uzbrojenia oraz umożliwić w maksymalnym stopniu umieszczenie węzłów połączeniowych poza pasem jezdni. Sieć wodociągową i przyłącza zaprojektowano z rur PE 100 SDR 17 PN 10, kształtek PE 100 (zgodnych z SDR rury zgrzewanej) Rurociągi należy łączyć po przez zgrzewanie doczołowe a dla średnic poniżej DN90 za pomocą zgrzewania elektrooporowego.

3.6. Budowa oświetlenia ulicznego

Na podstawie lokalizacji ulicy oraz spodziewanego natężenia ruchu oświetleniowej klasę projektowanej ulicy przyjęto jako Me4a, zaś sąsiadujący chodnik powinien spełniać klasę nie mniejszą niż S3.

W celu oświetlenia ulicy zaprojektowano budowę słupów oświetleniowych stalowych – dekoracyjnych o budowie bardzo zbliżonej do obecnie zastosowanych w ciągu ulicy św. Jakuba. Przedmiotowe słupy winny mieć wysokość całkowitą 8,5m z montażem oprawy na wysokości 7 metrów. Słup o budowie jak na rysunku E-3 z zamontowaną oprawą LED mocy nie większej niż 48W i strumieniu oprawy nie mniejszym niż 5900Lm. Temperatura barwowa źródła około 3000K, oprawa winna wizualnie przypominać oprawy w ul. św. Jakuba. Projektowana oprawa winna mieć trwałość dla parametru L80B10 minimum 100 000h. Współczynnik oddawania barw $Ra \geq 80$. Oprawa w 1 klasie izolacji wykonana z aluminium o szczelności min IP65 i odporności na uderzenie min IK 10.

Słupy należy posadzić na fundamentach prefabrykowanych typu F130 posadowionych w zieleni, fundament winien wystawać około 5 cm. nad zielenieć zaś śruby montażowe należy zabezpieczyć gumowymi osłonkami. Słup do wysokości min 0,5m nad powierzchnią ziemi należy zabezpieczyć dodatkową powłoką ochronną antyamoniakalną.

Połączenie słupów wykonać kablami typu YAKXS 4x35. Wszystkie słupy rozgałęźne, krańcowe oraz w ciągach prostych nie dalej niż co 5 słupów uziemić poprzez wykonanie uziemienie mieszane taśmowo-prętowe o rezystancji nie większej niż 10ohm.

Zasilanie oświetlenia drogowego należy zrealizować jako kontynuacja istniejącego oświetlenia ul. św. Jakuba zasilonego z istniejącej szafki oświetleniowej. Dodatkowo projektuje się wykonanie powiązania z niezależnie zaprojektowanym oświetleniem ulicy Obrońców Westerplatte. Ze względu na brak możliwości ocenienia, która z inwestycji będzie realizowana jako pierwsza, należy bezwzględnie ułożyć linię kablową pomiędzy projektowanym słupem oznaczonym roboczo jako 4/A ze wskazanym słupem wedle opracowania związanego z budową oświetlenia ulicy Obrońców Westerplatte.

3.7. Przebudowa obwodu Energa Oświetlenie

W związku z budową nowego oświetlenia przy ulicy Matejki należy zdemontować ze wskazanych na planie słupów sieci wspólnej oprawy wraz z wysięgnikami należące do Energa- Oświetlenie (EO).

Dodatkowo należy przebudować istniejący kabel YAKY 4x35 biegnący od szafki oświetleniowej przy stacji transformatorowej do oznaczonego słupa w ulicy Matejki.

3.8. Przebudowa obwodu Energa-Operator

Istniejący kabel typu YAKY 4x120 relacji stacja kontenerowa T-03-0246 „Łeba Stradom” – słup numer 401 w ul. Matejki (obwód 400) należy przebudować. Należy wykonać wstawkę kablem typu YAKXS 4x120 od proj. mufy przed skrzyżowaniem do zacisków linii napowietrznej na słupie 401. Kabel na słupie ułożyć w rurze odpornej na promieniowanie UV, wprowadzenie kabla do rury zabezpieczyć głowiczką termokurczliwą. Kabel pod jezdnią ułożyć w rurze grubościennej HDPE110. W razie napotkania podczas prac ułożonej przy kablu energetycznym bednarki należy przedmiotową ułożyć także po trasie projektowanej wstawki i wykonać spawanie z bednarką istniejącą (przy słupie i przy mufie).

3.9. Budowa kanału technologicznego

Realizacja robót związanych z przebudową ulicy wiąże się z koniecznością budowy kanału technologicznego. Kanał technologiczny projektuje się jako ciąg rur kablowych oraz studni kablowych oraz innych obiektów lub urządzeń służących umieszczaniu lub eksploatacji urządzeń infrastruktury technicznej.

Wymienione wyżej prace wykonywać mechanicznie, za wyjątkiem skrzyżowań i zbliżeń z sieciami uzbrojenia terenu oraz w miejscach niedostępnych dla sprzętu mechanicznego, gdzie prace należy wykonywać ręcznie.

Budowę należy prowadzić zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, normami i przepisami ogólnymi z zakresu ochrony środowiska (nie naruszanie korzeni drzew, krzewów, przywrócenie do stanu pierwotnego trawników itp.) oraz z obowiązującymi przepisami BHP

3.10. Kolizje teletechniczne

Nie planuje się przebudowy istniejącej sieci teletechnicznej

3.11. Sieci gazowe

Nie planuje się budowy ani przebudowy sieci gazowej

4. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania działki budowlanej:

• Powierzchnia jezdni	1471 m ²
• Powierzchnia skrzyżowania	386 m ²
• Powierzchnia chodników	1119 m ²
• Powierzchnia parkingów	209 m ²
• Powierzchnie zielone	764 m ²
Razem:	3949 m²

5. Dane informujące, czy działka lub teren, na którym jest projektowany obiekt budowlany, są wpisane do rejestru zabytków oraz czy podlegają ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego– nie dotyczy

6. Dane określające wpływ eksploatacji górniczej na działkę lub teren zamierzenia budowlanego, znajdującego się w granicach terenu górniczego – nie dotyczy

7. Informacje i dane o charakterze i cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów budowlanych i ich otoczenia

7.1. Gospodarka istniejącym drzewostanem.

Na terenie objętym zakresem budowy rosną drzewa, które kolidują nie z projektowanym układem drogowym oraz sieciami uzbrojenia podziemnego.

7.2. Projekt zieleni

Powierzchnie nie zabudowane należy zahumusować i obsiać mieszanką traw.

7.3. Wpływ na stan powietrza atmosferycznego – przy maksymalnym natężeniu ruchu, poza granicami pasa drogowego nie wystąpią ponadnormatywne emisje zanieczyszczeń.

7.4. Wpływ na warunki akustyczne – przy zakładanym ruchu pojazdów oraz braku funkcji o charakterze chronionym w sąsiedztwie przebudowywanej drogi, przy aktualnej

wiedzy o przyszłym poziomie akustyczności pojazdów samochodowych, nie prognozuje się przekroczeń dopuszczalnych norm w granicach pasa drogowego, zarówno w porze dnia i nocy.

7.5. Zagrożenie sytuacjami awaryjnymi i zagrożeniami środowiska – transport materiałów niebezpiecznych po drodze powiatowej można zakwalifikować do sytuacji stwarzających potencjalne zagrożenia środowiska. Jego skala jest trudna do rozpoznania. Realizacja projektowanego przedsięwzięcia, spowoduje poprawę bezpieczeństwa ruchu pojazdów, co w istotny sposób zminimalizuje możliwość potencjalnych sytuacji awaryjnych.

8. Informacja o obszarze oddziaływania obiektu

8.1. Wskazanie przepisów prawa, w oparciu o które dokonano określenia obszaru oddziaływania obiektu

1. Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.
2. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.
3. Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzeniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego

8.2. Zasięg obszaru oddziaływania obiektu

1. Nie wystąpi transgraniczne oddziaływanie przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska;
2. Wielkość i złożoność oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia infrastruktury istniejącej ulegnie niewielkim zmianom w stosunku do oddziaływania aktualnego;
3. Oddziaływanie inwestycji dotyczyć będzie niewielkich zmian w lokalnym krajobrazie, w tym sposobu spływu wód deszczowych, a także spowoduje nieznaczną emisję hałasu i zanieczyszczeń do powietrza, zdecydowanie poniżej dopuszczalnych wartości;

4. Podczas etapu budowy oddziaływanie będzie miało charakter lokalny, krótkotrwały i odwracalny związany z robotami budowlanymi

5. Na etapie eksploatacji oddziaływanie inwestycji związane będzie z ruchem kołowym i będzie miało charakter stały.

6. W efekcie oczyszczania i separacji olejów, substancji ropopochodnych oraz piasków, zanieczyszczenia zawarte w ściekach deszczowych odprowadzanych do wód powierzchniowych lub gruntu, zostały zredukowane do parametrów poniżej:

- S zawiesiny ogólnej: 100 g/m³,
- S węglowodorów ropopochodnych: 15 g/m³.

7. Źródłem oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko akustyczne są pojazdy mechaniczne poruszające się po drodze. Wielkość oddziaływania zależy od natężenia, prędkości i struktury ruchu, to jest ilości pojazdów lekkich (osobowych i dostawczych) i ciężkich (ciężarowe z przyczepami i bez, ciągniki siodłowe, motocykle, autobusy i inne pojazdy samobieżne) oraz udziału pojazdów ciężkich w ruchu dobowym. Ważne są także parametry techniczne jezdni, takie jak szerokość pasa ruchu, rodzaj nawierzchni oraz względne położenie niwelety w stosunku do otoczenia. Z przeprowadzonej analizy natężenia ruchu wynika, że nie nastąpi przekroczenie poziomu dopuszczalnego hałasu poza pasem drogowym ulicy Matejki i Sosnowej.

Obliczenia dotyczące uciążliwości akustycznej wykonywane dla innych dróg o podobnym natężeniu ruchu wykazywały brak przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu poza pasem drogowym (działką drogową). Wynika to z faktu, że dla ruchu na ulicach (drogach) o podobnym charakterze i przy średnim ruchu dobowym poniżej 2 000 pojazdów charakterystyczny jest bardzo mały udział pojazdów ciężarowych i małe natężenia ruchu w nocy.

8. Źródłem oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne są pojazdy mechaniczne poruszające się po analizowanych odcinkach dróg. Wielkość emisji, a tym samym uciążliwość zależy przede wszystkim od natężenia i struktury ruchu, to jest ilości pojazdów lekkich (osobowych i dostawczych) i ciężkich (ciężarowe z przyczepami i bez, ciągniki siodłowe, autobusy i inne pojazdy samobieżne) oraz udziału ruchu szczytowego w ruchu dobowym. Ważne są także parametry techniczne jezdni, takie jak szerokość pasa ruchu oraz położenie niwelety w stosunku do otoczenia.

Z przeprowadzonej analizy natężenia ruchu wynika, że nie nastąpi pogorszenie stanu powietrza w rejonie ulicy Matejki ze względu na budowę nowej nawierzchni ulicy.

Obliczenia dotyczące stężeń zanieczyszczeń powietrza, powstających w związku z eksploatacją dróg wykonywane dla innych dróg o podobnym natężeniu ruchu wykazywały brak przekroczeń dopuszczalnych norm już na powierzchni jezdni. Osiągały one poziom poniżej 10% dopuszczalnych wielkości.

9. Zgodnie z § 3, ust. 1 pkt. 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jednolity – Dz. U. z 2016 r., poz. 71) do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko kwalifikuje się budowę drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km. Całkowita długość projektowanego układu drogowego wynosi 0,2 km., co oznacza, że decyzja środowiskowa nie jest wymagana.

W związku z powyższym, obszar oddziaływania obiektu mieści się w całości na działkach, na których obiekty budowlane zostały zaprojektowane: 77/2, 118, 140, 185/1, 163, 215/9 - obręb 0002 Łeba, jednostka ewidencyjna 220802_1