

## **SPIS ZAWARTOŚCI**

1. DANE OGÓLNE .....	3
1.1. INWESTOR .....	3
1.2. BIURO PROJEKTOWE.....	3
1.3. PODSTAWA FORMALNOPRAWNA.....	3
1.4. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA .....	3
1.5. MATERIAŁY WYJŚCIOWE.....	3
2. OPIS TECHNICZNY.....	4
2.1. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO.....	4
2.2. DANE EWIDENCYJNE.....	4
2.3. WARUNKI GRUNTOWE OBIEKTU BUDOWLANEGO.....	4
2.4. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO .....	5
2.5. DANE LICZBOWE, CHARAKTERYSTYKA INWESTYCJI .....	7
2.6. ELEMENTY PROJEKTOWANE W PLANIE.....	8
2.8. PRZEKROJE POPRZECZNE.....	8
2.9. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI .....	8
2.10. ODWODNIENIE.....	9
2.11. CHARAKTERYSTYKA EKOLOGICZNA.....	10
2.12. CHARAKTERYSTYKA INWESTYCJI.....	10
2.13. ROBOTY ROZBIÓRKOWE.....	10
2.14. DANE Z PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO .....	11
3. INFORMACJA BIOZ .....	12
4. CZĘŚĆ RYSUNKOWA .....	13

## **1. DANE OGÓLNE**

### **1.1. INWESTOR**

Gmina Zator  
Plac Marszałka Józefa Piłsudskiego 1  
32-640 Zator

### **1.2. BIURO PROJEKTOWE**

Pracownia Inżynierska S1 Marcin Hajost  
ul. Barlickiego 15/6  
43-300 Bielsko - Biała

### **1.3. PODSTAWA FORMALNOPRAWNA**

- Umowa zawarta pomiędzy Inwestorem i pracownią projektową;
- Ustawa z dnia 7.07.1994r. – Prawo Budowlane, tekst jednolity (Dz. U. z 2023 r. poz. 682);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie. (Dz. U. 2022 poz. 1225);
- Polskie normy, zasady wiedzy technicznej;
- Oględziny nieruchomości;
- Uzgodnienia, opinie.

### **1.4. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA**

Inwestycja obejmuje wykonanie projektu zagospodarowania terenu dla zadania pn.: „Budowa parkingu przy ul. Dolina Karpia w Zatorze”, w zakresie:

- budowy jezdni (dróg wewnętrznych, manewrowych), miejsc postojowych, placu manewrowego, sieci kanalizacji deszczowej, sieci oświetlenia terenu;
- rozbiórki ogrodzenia, lamp oświetlenia terenu, blaszanej wiaty.

Połączenie projektowanego parkingu z drogą publiczną odbywać się będzie poprzez istniejące zjazdy.

Dodatkowo zostanie wykonane zabezpieczenie infrastruktury technicznej rurami ochronnymi.

Celem opracowania jest uzyskanie dokumentacji formalnoprawnej i uzgodnień w celu realizacji inwestycji zgodnie z przyjętymi rozwiązaniami projektowymi.

### **1.5. MATERIAŁY WYJŚCIOWE**

- mapa do celów projektowych w skali 1:500;
- uzgodnienie zakresu prac z Inwestorem;
- informacje i wytyczne uzyskane od Inwestora;
- inwentaryzacja i pomiary w terenie;
- dane ewidencyjne;
- uzgodnienia branżowe uzyskane od właścicieli sieci uzbrojenia terenu;
- opinia geotechniczna.

## **2. OPIS TECHNICZNY**

### **2.1. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO**

Teren objęty opracowaniem stanowi ogrodzony, doświetlony plac przy ul. Dolina Karpia w miejscowości Zator.

Dotychczasowy teren pod budowę parkingu stanowią: tereny zielone, plac utwardzony, istniejąca wiata blaszana, ogrodzenie. W bezpośrednim sąsiedztwie projektowanego parkingu znajduje się zabudowa jednorodzinna oraz przemysłowa (hurtownia), przepompownia na działce ewid. nr 309,1, wał przeciwpowodziowy, sieć oświetlenia ulicznego, ścieżka pieszo-rowerowa (ul. Dolina Karpia) prowadząca do Zbiornika Piastowskiego zlokalizowanego na południowy-wschód od planowanej inwestycji.

Istniejący plac o nawierzchni z kruszywa posiada powierzchnię 2500m<sup>2</sup>. Na wyżej wymienionym terenie nie ma odwodnienia.

W terenie objętym opracowaniem oraz w jego sąsiedztwie istnieją następujące sieci i urządzenia uzbrojenia terenu:

- sieć energetyczna;
- sieć wodociągowa.

**Prowadzenie prac w pobliżu istniejących sieci uzbrojenia terenu należy prowadzić ręcznie i pod nadzorem odpowiednich służb, z powiadomieniem przed przystąpieniem do robót, zgodnie z zapisami zamieszczonymi w uzgodnieniach branżowych.**

### **2.2. DANE EWIDENCYJNE**

Działki inwestycyjne nr: 309/6, 309/7, 310/4, 310/10, 310/11.

Województwo: małopolskie

Powiat: oświęcimski

Gmina: Zator

Jednostka ewidencyjna: 121309\_4, Zator – miasto w gminie miejsko-wiejskiej

Obręb: 0004, Zator

Inwestor posiada prawa dysponowania terenem dla działek objętych inwestycją. Inwestycja zamyka się w granicach działek inwestycyjnych (objętych wnioskiem) bez naruszania działek sąsiednich.

### **2.3. WARUNKI GRUNTOWE OBIEKTU BUDOWLANEGO**

Na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych z dnia 25 kwietnia 2012 Dz. U. poz. 463 na omawianym terenie występują proste warunki gruntowe. Obiekt zaliczono do pierwszej kategorii geotechnicznej.

Szczegółowe dane określające warunki gruntowo-wodne zawarte są w dokumentacji geotechnicznej (badania kontrolne-geotechniczne).

## **2.4. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO**

Zamierzenie inwestycyjne pn.: „Budowa parkingu przy ul. Dolina Karpia w Zatorze” obejmuje:

- budowę jezdni (dróg wewnętrznych, dróg manewrowych) placu manewrowego, miejsc postojowych, sieci kanalizacji deszczowej, sieci oświetlenia terenu;
- rozbiórkę ogrodzenia, lamp oświetlenia terenu, blaszanej wiaty.

Połączenie projektowanego parkingu z drogą publiczną odbywać się będzie poprzez istniejące zjazdy.

Dodatkowo zostanie wykonane zabezpieczenie infrastruktury technicznej rurami ochronnymi.

### **ELEMENTY ROZBIERANE:**

W ramach przedmiotowej inwestycji rozbierane zostaną:

- ogrodzenie;
- sieć oświetlenia terenu;
- zjazdy;
- blaszana wiaty;
- drzewa i krzewy.

### **Zakres prac będzie realizowany w następującej kolejności:**

- rozbiórce ogrodzenia;
- rozbiórce sieci oświetlenia terenu;
- rozbiórce blaszanej wiaty;
- rozbiórce istniejących warstw nawierzchni zjazdów;
- budowie sieci kanalizacji deszczowej;
- budowie sieci oświetlenia terenu;
- korytowanie pod warstwy konstrukcyjne jezdni, placu manewrowego, zjazdów i miejsc postojowych;
- wykonanie warstw konstrukcyjnych jezdni, placu manewrowego, zjazdów i miejsc postojowych;
- wykonanie nawierzchni jezdni, placu manewrowego, zjazdów i miejsc postojowych.

### **ELEMENTY ROZBIERANE:**

#### OGRODZENIE

Istniejące ogrodzenie biegnące wzdłuż ul. Dolina Karpia oraz bramę wjazdową zlokalizowaną na skrzyżowaniu ul. Dolina Karpia z ul. Zamkową i ul. Piastowską należy rozebrać. Rozbiórka będzie polegała na demontażu siatki ogrodzenia oraz odcięciu słupków stalowych. Fundamenty słupków zlokalizowane w podstawie wału jako nie kolidujące z inwestycją zostaną pozostawione w gruncie. Pozostałe fundamenty planuje się wykopać ręcznie a powstałe otwory zasypać gruntem nieprzepuszczalnym.

#### SIEĆ OŚWIETLENIA TERENU

W projekcie uwzględniono rozbiórkę trzech istniejących słupów oświetleniowych wraz z oprawą oświetleniową zlokalizowanych na placu, zasilanych kablem napowietrznym. Dwa z nich znajdują się w południowej części opracowania, przed ogrodzeniem. Pozostały słup znajduje się w centrum północnej części opracowania – dokładną lokalizację przedstawiono na rys. 1.

Rozbiórka będzie polegała na ręcznym odkopaniu słupów, odcięciu/rozbiciu części naziemnej. Część stanowiącą fundament słupa pozostanie w gruncie.

### BLASZANA WIATA

W projekcie przewiduje się rozbiórkę istniejącej wiaty zlokalizowanej na działkach ewid. nr: 309/7, 310/10 i 310/11, w południowej części opracowania. Rozbiórka będzie polegała na demontażu blaszanych ścian i dachu oraz stalowego szkieletu wiaty.

Wiaty nie posiada stałego połączenia z gruntem – nie posiada fundamentów. Nie przewiduje się prac ziemnych przy jej rozbiórce.

### **ELEMENTY BUDOWANE:**

#### DROGI WEWNĘTRZNE I PLAC MANEWROWY

W ramach zamierzenia inwestycyjnego planuje się budowę dróg wewnętrznych oraz placu manewrowego. Szerokość dróg wewnętrznych wynosi 5,0m, natomiast szerokość placu manewrowego zawiera się w przedziale od 2,0m do 10,0m (wg planu sytuacyjnego – rys. D1.1)

Drogi wewnętrzne manewrowe podzielono na dwa typy. Typ 1 z uwagi na możliwość przejazdu pojazdów ciężkich posiada wzmocnioną konstrukcję. Droga ta stanowi dojazd do istniejącego placu zlokalizowanego na działkach ewid. o nr: 310/4, 310/9 i 310/11. Nawierzchnię drogi wewnętrznej manewrowej typ 1 stanowi betonowa kostka brukowa typ „podwójne T”, kolor grafit, natomiast nawierzchnię drogi typu 2 stanowi betonowa kostka brukowa typ „podwójne T”, kolor szary.

Plac manewrowy, z uwagi na bezpośrednie połączenie z drogą typ 1 również będzie posiadał wzmocnioną konstrukcję. Nawierzchnię placu manewrowego stanowić będzie betonowa kostka brukowa typ „podwójne T” w kolorze szarym.

Obramowanie nawierzchni dróg wewnętrznych manewrowych i placów od strony zieleńcy stanowi krawężniki betonowe o wymiarach 15x30x100cm (wyniesione względem jezdni i placu o + 12cm), natomiast od strony miejsc postojowych obramowanie nawierzchni stanowią krawężniki betonowe najazdowe o wymiarach 15x22x100cm lub korytko odwadniające o wymiarach 20x25x100cm.

Spadki poprzeczne i podłużne w obrębie projektowanej drogi i placu zawierają się w przedziale od 0,5% do 2 %. Dokładne ukształtowanie wysokościowe tych elementów przedstawiono na planie warstwicowym – rys. 1.2.

#### MIEJSCA POSTOJOWE

Zaprojektowano 59 miejsc postojowych prostokątnych o dwóch wymiarach 2,5x5,00m i 2,5x5,05m. Jedno miejsce równoległe o wymiarach 2,5x6,0m oraz 3 miejsca postojowe prostokątne dla osób niepełnosprawnych o wymiarach 3,6x5,0m.

Nawierzchnię miejsc postojowych stanowią betonowe płyty ażurowe w kolorze grafit, wypełnione mieszkanką piasku z humusem (proporcje 40:60) obsiane trawą, natomiast nawierzchnię miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych stanowi betonowa kostka brukowa typ „podwójne T” w kolorze szarym, która zostanie docelowo pomalowana na kolor niebieski.

Obramowanie nawierzchni miejsc postojowych od strony zieleńcy stanowią krawężniki betonowe o wymiarach 15x30x100cm (wyniesione nad powierzchnię miejsc postojowych + 12cm), zaś od strony dróg wewnętrznych/manewrowych, placu manewrowego obramowanie nawierzchni stanowią krawężniki betonowe najazdowe o wymiarach 15x22x100cm oraz korytko odwadniające o wymiarach 20x25x100cm.

Spadki poprzeczne miejsc postojowych zaprojektowano o wartości 1,5%-2%, natomiast spadki podłużne zawierają się w przedziale od 0,5% do 2% (wg planu warstwicowego – rys. 1.2).

### SIEĆ KANALIZACJI DESZCZOWEJ

Projektuje się nowy sposób odwodnienia. Wody opadowe i roztopowe z powierzchni elementów projektowanych odprowadzane będą za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych bezpośrednio do budowanej sieci kanalizacji deszczowej.

W celu odprowadzenia wód opadowych zaprojektowano kanalizację deszczową DN250-DN300 z odprowadzeniem wód do ziemi za pomocą projektowanych skrzynek rozsączających.

### SIEĆ OŚWIETLENIOWA

Przedmiotem inwestycji jest rozbiórka trzech istniejących słupów oświetleniowych wraz z oprawą oświetleniową.

Budowa odcinka sieci kablowej oświetlenia ulicznego nN typu NA2XY-J 4x35mm<sup>2</sup> o długości 238m wraz z siedmioma stanowiskami słupowymi od S1 do S7. Budowy szafy sterowniczej oświetlenia ulicznego.

## **2.5. DANE LICZBOWE, CHARAKTERYSTYKA INWESTYCJI**

Na podstawie informacji uzyskanych od Inwestora, na istniejącym układzie drogowym przyjęto docelowe obciążenie ruchem kategorii KR1 I KR4.

Podstawowe dane liczbowe:

• szerokość jezdni	5,0 m
• szerokość placu manewrowego	2,0-10,0 m
• wymiary miejsc postojowych	
– dla osób niepełnosprawnych	3,6x5,00 m
– prostopadłe	2,5x5,00 m
	2,5x5,05 m
– równoległe	2,5x6,00 m
• ilość miejsc postojowych	
– dla osób niepełnosprawnych	3 szt.
– prostopadłe	59 szt.
– równoległe	1 szt.
• łączna długość budowanej sieci kanalizacji deszczowej	40,0 m
• łączna ilość budowanych studni sieci kanalizacji deszczowej	4 szt.
• łączna ilość budowanych separatorów substancji ropopochodnych	1 szt.
• łączna długość budowanych przykanalików	37,0 m
• łączna długość odwodnienia liniowego	101,0 m
• łączna ilość budowanych wpustów ulicznych	5 szt.
• łączna długość rozbieranej napowietrznej sieci oświetleniowej	82,15 m
• łączna długość budowanej sieci oświetleniowej	207,40 mb
• ilość rozbieranych słupów oświetleniowych	3 szt.
• ilość budowanych słupów oświetleniowych	7 szt.
powierzchnia rozbieranej blaszanej wiaty	35,0 m <sup>2</sup>

## 2.6. ELEMENTY PROJEKTOWANE W PLANIE

Projektowany obiekt to układ komunikacyjny (jezdni) plac manewrowy oraz miejsca postojowe zlokalizowany przy ul. Dolina Karpia w Zatorze.

Dokładny przebieg przedstawiono na planie sytuacyjnym – rys. 1.1.

## 2.8. PRZEKROJE POPRZECZNE

Spadki poprzeczne projektowanych miejsc postojowych, jezdni oraz zjazdów zaprojektowano o wartości  $0,5 \div 2\%$  - zgodnie z rys. nr 1.2 – plan warstwowy.

## 2.9. KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI

Zgodnie z ustaleniami z Inwestorem oraz Rozporządzeniem MTiGM z dnia 2 marca 1999 r, przyjęto docelowe obciążenie ruchem kategorii KR1, dla którego przyjęto następującą konstrukcję:

### Jezdnia – typ 1:

– w-wa ścieralna bet. kostka brukowa typ „podwójne T”, kolor szary/grafit	8 cm
– zaprawa cementowa M10 3 cm	
– podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mech. o uziarnieniu ciągłym 0/31,5	5 cm
– w-wa z kruszywa łamanego stabilizowanego mech. o uziarnieniu ciągłym 0/63	50 cm
– w-wa wzmocnienia istniejącego podłoża z kruszywa łamanego o uziarnieniu ciągłym od 63 do 120	30 cm
– geowłóknina	---
	-----
	<b>Łącznie 96 cm</b>

### Jezdnia – typ 2:

– w-wa ścieralna bet. kostka brukowa typ „podwójne T”, kolor szary	8 cm
– zaprawa cementowa M10 3 cm	
– podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mech. o uziarnieniu ciągłym 0/31,5	5 cm
– w-wa z kruszywa łamanego stabilizowanego mech. o uziarnieniu ciągłym 0/63	50 cm
– geowłóknina	---
	-----
	<b>Łącznie 66 cm</b>

### Plac manewrowy:

– w-wa ścieralna bet. kostka brukowa typ „podwójne T”, kolor szary/grafit	8 cm
– zaprawa cementowa M10 3 cm	
– podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mech. o uziarnieniu ciągłym 0/31,5	5 cm
– w-wa z kruszywa łamanego stabilizowanego mech. o uziarnieniu ciągłym 0/63	50 cm
– w-wa wzmocnienia istniejącego podłoża z kruszywa łamanego o uziarnieniu ciągłym od 63 do 120	30 cm
– geowłóknina	---
	-----
	<b>Łącznie 96 cm</b>

**Miejsca postojowe – typ 1:**

– w-wa ścierna bet. kostka brukowa typ „podwójne T”, kolor szary	8 cm
– zaprawa cementowa M10	3 cm
– podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mech. o uziarnieniu ciągłym 0/31,5	5 cm
– w-wa z kruszywa łamanego stabilizowanego mech. o uziarnieniu ciągłym 0/63	50 cm
– geowłóknina	– – –
	-----
	<b>Łącznie 66 cm</b>

miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych – malowane farbą  
na kolor niebieski

**Miejsca postojowe – typ 2:**

– betonowa płyta ażurowa 40x60, kolor grafit wypełniona mieszanką piasku i humusu w proporcji 40:60 + obsianie trawą	8 cm
– mieszanka piasku i humusu w proporcji 40:60	2 cm
– mieszanka grys i piasku frakcji 5-20mm	3 cm
– podbudowa z kruszywa łamanego	55 cm
– geowłóknina	– – –
	-----
	<b>Łącznie 68 cm</b>

**Sprawdzenie warunku mrozoodporności:**

- kategoria obciążenia ruchem KR1 i KR4 grupa nośności podłoża G4:

$$h_z = 1,0m$$

$$0,6 \cdot h_z = 0,60 m < ok. 0,66 m$$

**Warunek spełniony**

- kategoria obciążenia ruchem KR4 grupa nośności podłoża G4:

$$h_z = 1,0m$$

$$0,75 \cdot h_z = 0,75 m < ok. 0,96 m$$

**Warunek spełniony**

## **2.10. ODWODNIENIE**

Projektuje się nowy sposób odwodnienia. Wody opadowe i roztopowe z powierzchni elementów projektowanych odprowadzane będą za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych bezpośrednio do budowanej sieci kanalizacji deszczowej. W celu odprowadzenia wód opadowych zaprojektowano kanalizację deszczową DN250-DN300 z odprowadzeniem wód do ziemi za pomocą skrzynek rozsączających.

Dokładny przebieg projektowanej sieci kanalizacji deszczowej przedstawiono na planie sytuacyjnym - rys. nr 1. Przebieg projektowanej kanalizacji, średnice kanałów, spadki, długości kanalizacji pokazano również na profilach podłużnych w projekcie branży sanitarnej.

Z uwagi na założone etapy wykonania całości inwestycji, polegającą na wykonaniu w pierwszej kolejności robót ziemnych związanych z wykonaniem nasypów, warstw podbudowy i nawierzchni jezdnej, wykonanie sieci kanalizacyjnej z przyłączami zaprojektowano metodą rozkopów otwartych.



### **2.11. CHARAKTERYSTYKA EKOLOGICZNA**

Z uwagi na swoją konstrukcję, lokalizację i przeznaczenie projektowany układ komunikacyjny nie będzie wprowadzać żadnych zakłóceń do środowiska.

Z uwagi na głębokość wykopów projektowany układ komunikacyjny nie wpłynie negatywnie na wody gruntowe.

Prowadzone roboty nie będą miały negatywnego wpływu na glebę. Roboty ziemne będą polegały na wykonaniu koryta pod warstwy konstrukcyjne jezdni, placu manewrowego, miejsc postojowych. Nadmiar ziemi zostanie częściowo rozplantowany, a częściowo wywieziony.

Całość elementów uzyskanych podczas rozbiórki należy zutylizować przy przestrzeganiu przepisów ustawy z dnia 14 grudnia 2013 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r. poz. 21 z późniejszymi zmianami).

Drzewa i krzewy, które kolidują z inwestycją zostaną wycięte. Drzewa zlokalizowane na działce nr 309/7, których obwód zmierzony na wysokości 5cm nie przekracza 50cm zostaną wycięte – nie jest wymagana decyzja na wycinkę drzew z uwagi na obwód zmierzony. Krzewy do wycięcia nie przekraczają powierzchni 25m<sup>2</sup>, w związku z powyższym nie wymagają obowiązkowo uzyskania zezwolenia do usunięcia krzewów.

### **2.12. CHARAKTERYSTYKA INWESTYCJI**

Na terenie objętym opracowaniem nie występuje obszar objęty ochroną konserwatorską.

Przedmiotowy teren nie znajduje się na obszarze objętym eksploatacją górniczą.

Planowana inwestycja nie znajduje się w obszarze NATURA 2000.

### **2.13. ROBOTY ROZBIÓRKOWE**

W ramach przedmiotowej inwestycji rozbierane zostaną:

- ogrodzenie;
- sieć oświetlenia terenu;
- zjazdu;
- blaszana wiata;
- drzewa i krzewy.

#### **Sposób zapewnienia bezpieczeństwa ludzi i mienia dla robót rozbiórkowych**

Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom:

- należy bezwzględnie przestrzegać technologicznej kolejności wykonania poszczególnych zakresów prac rozbiórkowych;
- miejsce aktualnie prowadzonych prac powinno być wyraźnie oznaczone i zabezpieczone;
- należy ściśle przestrzegać instrukcji obsługiowanych urządzeń;
- należy ściśle przestrzegać zakazu noszenia przez jednego pracownika, elementów dłuższych niż 4 m i cięższych niż 30 kg;
- teren, na którym są prowadzone roboty budowlane, należy ogrodzić i oznakować tablicami ostrzegawczymi i informacyjnymi;
- wydzielić i ogrodzić poręczami (h= 1,10 m.) strefę niebezpieczną, w której istnieje źródło zagrożenia oraz oznakować tablicami ostrzegawczymi. Strefa niebezpieczna nie może wynosić mniej niż 1/10 wysokości, z której mogą spadać przedmioty lub materiały jednak nie mniej niż 6,0 m.
- na placu rozbiórki należy wyznaczyć miejsca składowe materiałów;
- w miejscu rozbiórki należy rozmieścić punkty świetlne tak, aby zapewniały możliwość odczytania tablic i znaków ostrzegawczych;
- maszyny, urządzenia i sprzęt, które podlegają dozorowi technicznemu, a są eksploatowane na budowie, powinny posiadać dokumenty uprawniające do ich eksploatacji;

- przed przystąpieniem do robót rozbiórkowych należy pracowników zapoznać z programem rozbiórki i przeszkolić w zakresie bezpiecznego sposobu jej wykonania;
- należy wstrzymać roboty rozbiórkowe podczas wiatru o szybkości większej niż 10 m/s;
- przy cięciu elementów stalowych palnikami acetylenowymi dozwolone jest używanie wyłącznie butli do gazów technicznych posiadających nazwę i cechę organu dozoru technicznego;
- w czasie wykonywania robót rozbiórkowych sposobami zmechanizowanymi wszystkie osoby i maszyny powinny znajdować się poza strefą niebezpieczną.

**UWAGA:**

**Wszystkie prace należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP, pod nadzorem osoby posiadającej uprawnienia budowlane, zachowując zasadę starannego wykonania robót.**

**Wykonawca robót w trakcie prac jest zobowiązany wykonać wszelkie niezbędne pomiary w celu spełnienia założeń niniejszej dokumentacji projektowej oraz uzyskania prawidłowego odwodnienia (spadki poprzeczne, podłużne, skrzyżowania z sieciami uzbrojenia terenu).**

**W przypadku przecięcia się lub zbliżenia elementów projektowanych do sieci uzbrojenia terenu, Wykonawca winien wykonać wykopy kontrolne celem ustalenia ich faktycznego przebiegu w planie oraz głębokości posadowienia.**

**Niezależnie od stopnia dokładności i precyzji dokumentów otrzymanych od Inwestora, definiującej usługę do wykonania, Wykonawca zobowiązany jest do uzyskania dobrego rezultatu końcowego. Wszystkie wymiary należy sprawdzić na budowie. Przed rozpoczęciem robót budowlanych należy wytyczyć obiekt w terenie i sprawdzić zgodność projektu - w przypadku domniemania lub pojawienia się nieścisłości należy natychmiast powiadomić Projektanta.**

**Rysunki, przedmiary robót, specyfikacje techniczne i część opisowa są dokumentami wzajemnie się uzupełniającymi. Wszystkie elementy ujęte w specyfikacji (opisie), a nie ujęte na rysunkach lub ujęte na rysunkach, a nie ujęte w specyfikacji winne być traktowane tak jakby były ujęte w obu. W przypadku rozbieżności w jakimkolwiek z elementów dokumentacji należy zgłosić to Projektantowi, który zobowiązany będzie do pisemnego rozstrzygnięcia problemu.**

**Projekt stanowi całość razem z kosztorysem, przedmiarem i specyfikacją techniczną, projektem organizacji ruchu i projektami branżowymi. W trakcie prowadzenia robót ziemnych należy nie dopuścić do naruszenia naturalnego stanu gruntów poniżej posadowienia obiektu (naruszenie naturalnej struktury gruntu zobowiązuje Wykonawcę do wymiany gruntu).**

## **2.14. DANE Z PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO**

Zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego dla obszaru Gminy Zator zatwierdzonym Uchwałą nr XLIX/412/18 Rady Miejskiej w Zatorze z dnia 11 lipca 2018r. teren objęty opracowaniem znajduje się w jednostkach o symbolach:

- **35U** – tereny usług;
- **32KD-D** – tereny dróg publicznych klasy dojazdowej.

### **3. INFORMACJA BIOZ**

**Inwestor:**

Gmina Zator  
Plac Marszałka Józefa Piłsudskiego 1  
32-640 Zator

**Autor informacji BIOZ.**

Marcin Hajost,  
ul. Bohaterów Warszawy 16/13,  
43-300 Bielsko – Biała

**Zakres robót obejmujący przedsięwzięcie:**

Zamierzenie inwestycyjne pn.: „Budowa parkingu przy ul. Dolina Karpia w Zatorze” obejmuje:

- budowę jezdni (dróg wewnętrznych, dróg manewrowych) placu manewrowego, miejsc postojowych, sieci kanalizacji deszczowej, sieci oświetlenia terenu;
- rozbiórkę ogrodzenia, lamp oświetlenia terenu, blaszanej wiaty.

Połączenie projektowanego parkingu z drogą publiczną odbywać się będzie poprzez istniejące zjazdy.

Dodatkowo zostanie wykonane zabezpieczenie infrastruktury technicznej rurami ochronnymi.

**Wykaz istniejących obiektów budowlanych.**

uzbrojenie terenu: sieć energetyczna, sieć wodociągowa.

**Elementy zagospodarowania mogące stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.**

Roboty realizowane będą w rejonie istniejącej ulicy o małym obciążeniu ruchem samochodowym.

**Zagrożenia mogące wystąpić podczas realizacji robót budowlanych.**

Podczas realizacji robót budowlanych mogą występować następujące zagrożenia: praca ciężkiego sprzętu mechanicznego podczas robót ziemnych oraz nawierzchniowych, transport technologiczny na terenie budowy.

**Sposób prowadzenia instruktażu.**

Przed przystąpieniem do prac budowlanych przy realizacji robót szczególnie niebezpiecznych, należy przeprowadzić instruktaż ustny pracownikom przewidzianym do realizacji zadania. Przeszkolenie pracowników w zakresie BHP należy powierzyć osobie posiadającej niezbędne uprawnienia.

**Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom.**

Przed przystąpieniem do robót należy teren budowy zabezpieczyć poprzez wykonanie oznakowania ruchu drogowego i pieszego na czas robót.

Należy wydzielić trasy dostawy materiałów i sprzętu na budowę oraz miejsce ich składowania.

#### **4. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

<i>Rys. D 1.1 Plan sytuacyjny</i>	<i>Skala 1:500</i>
<i>Rys. D 1.2 Plan warstwicowy</i>	<i>Skala 1:250</i>
<i>Rys. D 1.3 Plan nawierzchni</i>	<i>Skala 1:250</i>
<i>Rys. D 2 Przekroje typowe I-I, II-II, III-III</i>	<i>Skala 1:50/25</i>
<i>Rys. D 3.1 Przekroje charakterystyczne 1-3</i>	<i>Skala 1:100/100</i>
<i>Rys. D 3.2 Przekroje charakterystyczne 4-6</i>	<i>Skala 1:100/100</i>
<i>Rys. D 3.3 Przekroje charakterystyczne 7-8</i>	<i>Skala 1:100/100</i>
<i>Rys. D 3.4 Przekroje charakterystyczne 9-10</i>	<i>Skala 1:100/100</i>
<i>Rys. D 3.5 Przekroje charakterystyczne 11-12</i>	<i>Skala 1:100/100</i>