



Pracownia Inżynierii Drogowej
mgr inż. Piotr Kowalczyk
bpd.kowalczyk@gmail.com
tel. 501 566 223

Siedziba firmy:
ul. Podhalańska 4/29
34-400 Nowy Targ

Biuro:
ul. Rynek 11/17
34-400 Nowy Targ

EGZEMPLARZ NR 3

PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Nazwa zamierzenia budowlanego:	PRZEBUDOWA ISTNIEJĄCYCH MIEJSC POSTOJOWYCH WRAZ Z JEZDNIAMI MANEWROWYMI PRZY UL. PIŁSUDSKIEGO W MIEJSCOWOŚCI RABKA ZDRÓJ	
Adres obiektu budowlanego:	Województwo małopolskie, powiat nowotarski, gmina Rabka Zdrój, jednostka ewidencyjna: 121112_4 Rabka Zdrój, obręb ewidencyjny: 0001 Rabka Zdrój, dz. ew. nr: 3798/5, 3799/2	
Inwestor:	Urząd Miejski Rabka - Zdrój ul. Parkowa 2, 34-700 Rabka - Zdrój	
Kategoria obiektu budowlanego:	IV – elementy dróg publicznych, XXV – drogi, XXVI – elektroenergetyczne, kanalizacyjne	
ZESPÓŁ PROJEKTOWY:		
Główny Projektant branża drogowa	mgr inż. Piotr Kowalczyk uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi w specjalności inżynierskiej drogowej bez ograniczeń MAP/BD/0074/16	<div></div> <div>Podpis i pieczęć</div>
Data opracowania:	Czerwiec 2024r.	

SPIS TREŚCI

I. OŚWIADCZENIA PROJEKTANTÓW I SPRAWDZAJĄCYCH. KSEROKOPIA UPRAWNIEŃ I PRZYNALEŻNOŚCI DO IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA PROJEKTANTÓW I SPRAWDZAJĄCYCH.....	3
OŚWIADCZENIE.....	4
I.1. Decyzja o nadaniu uprawnień budowlanych – Pan Piotr Kowalczyk.....	5
I.2. Zaświadczenie o przynależności do Izby Inżynierów Budownictwa – Pan Piotr Kowalczyk.....	6
II. CZĘŚĆ OPISOWA PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU.....	7
II.1. PRZEDMIOT ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO.....	8
II.1.1. Przedmiot zamierzenia budowlanego.....	8
II.1.2. Podstawa opracowania.....	8
II.2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU.....	9
II.2.1. Istniejące zagospodarowanie terenu.....	9
II.2.2. Istniejący układ komunikacyjny.....	9
II.2.3. Istniejące obiekty i urządzenia stałe.....	9
II.2.4. Istniejące uzbrojenie terenu.....	9
II.2.5. Prace rozbiórkowe.....	9
II.2.6. Szczegółowe zestawienie nieruchomości objętych zakresem opracowania.....	10
II.3. OPINIA GEOTECHNICZNA.....	10
II.3.1. Informacje dotyczące podłoża oraz badań geotechnicznych.....	10
II.4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU.....	10
II.4.1. Charakterystyka projektowanej jezdni manewrowej i miejsc postojowych.....	10
II.4.2. Geometria pozioma.....	11
II.4.3. Geometria pionowa.....	11
II.4.4. Projektowane zagospodarowanie terenu.....	11
II.4.4.1. Przebudowa jezdni manewrowych.....	11
II.4.4.2. Przebudowa miejsc postojowych.....	11
II.4.4.3. Przebudowa ciągów pieszych.....	12
II.4.4.4. Przebudowa poboczy.....	12
II.4.4.5. Montaż urządzeń BRD.....	12
II.4.4.6. Montaż ogrodzenia.....	12
II.4.4.7. Przebudowa oświetlenia.....	13
II.4.4.8. Odwodnienie miejsc postojowych wraz jezdnią manewrową.....	13
II.4.4.9. Budowa systemu parkingowego.....	14
II.4.4.10. Projektowana zieleń.....	16
II.5. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI.....	16
II.5.1. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania działki.....	16
II.6. DANE I INFORMACJE WYNIKAJĄCE Z PRAWA BUDOWLANEGO ORAZ Z PRZEPISÓW SZCZEGÓLNYCH.....	16
II.6.1. Przewidywane zagrożenia dla środowiska.....	16
II.7. Obszar oddziaływania obiektu.....	17
II.8. Dane końcowe.....	17
III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU.....	18
D01 Projekt zagospodarowania terenu.....	19
D02 Przekrój normalny.....	20

**I. OŚWIADCZENIA PROJEKTANTÓW I
SPRAWDZAJĄCYCH. KSEROKOPIA UPRAWNIEŃ
I PRZYNALEŻNOŚCI DO IZBY INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA PROJEKTANTÓW I
SPRAWDZAJĄCYCH**

OŚWIADCZENIE

Oświadczenie projektanta lub osoby sprawdzającej projekt zagospodarowania terenu

Zgodnie z art. 34 ust. 3d pkt 3 Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane niniejszym oświadczam, że projekt zagospodarowania terenu:

Nazwa zamierzenia budowlanego:

Przebudowa istniejących miejsc postojowych wraz z jezdniami manewrowymi przy ul. Piłsudskiego w miejscowości Rabka Zdrój

Adres obiektu budowlanego:

**Województwo małopolskie, powiat nowotarski, gmina Rabka Zdrój, jednostka ewidencyjna: 121112_4
Rabka Zdrój, obręb ewidencyjny: 0001 Rabka Zdrój, dz. ew. nr: 3798/5, 3799/2**

BRANŻA	PROJEKTANCI	
drogowa	mgr inż. Piotr Kowalczyk MAP/0381/PWWBD/15	

Nowy Targ, Czerwiec 2024r.

I.1. Decyzja o nadaniu uprawnień budowlanych – Pan Piotr Kowalczyk



MAŁOPOLSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Kraków, dnia 28 grudnia 2015 r.

MAP OIIB/KK/0054-0027/15

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa (*tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 1946.*) i art. 12 ust. 2 i ust. 3, ust. 4c pkt 3, art. 14 ust. 1 pkt 3 lit. b ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (*tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1409 z późn. zm.*), §10 i § 13 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (*Dz. U. z 2014 r. poz. 1278*), po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

Pan Piotr Paweł Kowalczyk

magister inżynier

kierunek: Budownictwo

ur. dnia 12.06.1977 r. w Nowym Targu

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny MAP/0381/PWBD/15

**do projektowania i kierowania robotami budowlanymi
w specjalności inżynierskiej drogowej
bez ograniczeń.**

UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 K.p.a. odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Krakowie w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

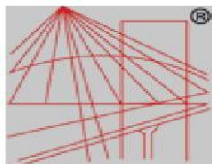
Skład Orzekający
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:

1. Przewodniczący Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej
dr inż. Zygmunt Rawicki
2. Członek Składu Orzekającego
mgr inż. Jan Dziedzic
3. Członek Składu Orzekającego
inż. Roman Chmiel

[Podpisy: Zygmunt Rawicki, Jan Dziedzic, Roman Chmiel]



I.2. Zaświadczenie o przynależności do Izby Inżynierów Budownictwa – Pan Piotr Kowalczyk



P O L S K A
I Z B A
I N Ż Y N I E R Ó W
B U D O W N I C T W A

Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

MAP-7XX-LHH-LH8 *

Pan Piotr Paweł Kowalczyk o numerze ewidencyjnym MAP/BD/0074/16
adres zamieszkania ul. Podhalańska 4/29, 34-400 Nowy Targ
jest członkiem Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2024-03-01 do 2024-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2024-02-09 roku przez:

Mirosław Boryczko, Przewodniczący Rady Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Zgodnie z art. 78¹ K.c.

§ 1. Do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarcza złożenie oświadczenia woli w postaci elektronicznej i opatrzenie go
kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

§ 2. Oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej.

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na
stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów
Budownictwa.

II. CZĘŚĆ OPISOWA PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

II.1. PRZEDMIOT ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO

II.1.1. Przedmiot zamierzenia budowlanego

Przedmiotem zamierzenia budowlanego jest przebudowa miejsc postojowych wraz jezdniami manewrowymi zlokalizowanych przy budynku PTTK przy ulicy Piłsudskiego w miejscowości Rabce Zdrój.

Zakres robót:

- przebudowa jezdni manewrowych
- przebudowa miejsc postojowych
- przebudowa ciągów pieszych
- przebudowa poboczy
- przebudowa zjazdów
- przebudowa wpustów deszczowych
- przebudowa kanału deszczowego wraz ze studniami rewizyjnymi
- budowa systemu pobierania opłat za parkowanie
- montaż monitoringu
- wymiana oświetlenia
- montaż elementów BRD
- budowa ogrodzenia
- prace rozbiórkowe

II.1.2. Podstawa opracowania

- Umowa zawarta pomiędzy Inwestorem a Piotr Kowalczyk - właścicielem firmy Pracownia Inżynierii Drogowej Piotr Kowalczyk ul. Podhalańska 4/29, 34-400 Nowy Targ,
- Pomiary inwentaryzacyjne wykonane w terenie,
- Mapa do celów projektowych w skali 1:500,
- Obowiązujące normy i przepisy oraz literatura techniczna:
 - o Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2021 r. poz. 2351, z późn. zm.).
 - o Ustawa 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2021 r. poz. 1376, z późn. zm.).
 - o Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518).
 - o Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2020 r. poz. 1609).
 - o Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. z 2012 r. poz. 463).
 - o Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839).
 - o Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (tekst jednolity Dz. U. z 2021 r. poz. 2233, z późn. zm.).
 - o Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001r. – Prawo ochrony środowiska (tekst jednolity Dz. U. z 2021 r. poz.1973 , z późn. zm.).
 - o Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. z 2003 r. Nr 47, poz. 401).

II.2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

II.2.1. Istniejące zagospodarowanie terenu

Przedmiotowe miejsca postojowe wraz z jezdniami manewrowymi zlokalizowane są w miejscowości Rabka Zdrój. Znajdują się na terenie zabudowanym. Wzdłuż jezdni znajdują się głównie budynki użyteczności publicznej. Jezdnie manewrowe wykonane są betonu asfaltowego i o zmiennej szerokości około 5m. Miejsca postojowe wykonane są z płyt betonowych 1x3m. Odwodnienie przedmiotowego placu odbywa się za pomocą kanalizacji deszczowej. Wokół placu istnieje oświetlenie w postaci słupów z oprawami sodowymi. Istniejący plac jest częściowo ogrodzony siatką w ramach stalowych. Całkowita długość jezdni manewrowych wynosi 253,5m.

II.2.2. Istniejący układ komunikacyjny

Na przedmiotowym placu istnieją miejsca postojowe i jezdnie manewrowe które położone są w miejscowości Rabka – Zdrój w północnej części miasta. Plac pełni rolę miejsca do pozostawienia pojazdów.

Jezdnie manewrowe połączona są za pomocą zjazdów zwykłych z drogą gminną klasy D, nr K364541 ulica Piłsudskiego która znajduje się poza zakresem opracowania.

II.2.3. Istniejące obiekty i urządzenia stałe

Na terenie inwestycji znajdują się następujące obiekty i urządzenia stałe:

- droga gminna nr K 364541
- zjazdy

II.2.4. Istniejące uzbrojenie terenu.

Na obszarze objętym opracowaniem występują następujące sieci uzbrojenia:

- sieć kanalizacji deszczowej – niekolidująca z inwestycją,
- sieć wodociągowa – niekolidująca z inwestycją,
- sieć elektroenergetyczna – niekolidująca z inwestycją,

II.2.5. Prace rozbiórkowe

Zakres prac rozbiórkowych obejmuje:

- usunięcie istniejącej nawierzchni z odcinka przebudowywanych jezdni manewrowych
- usunięcie istniejącej nawierzchni z przebudowywanych miejsc postojowych
- rozbiórka istniejącego ogrodzenia
- rozbiórka lamp parkowych, opraw oświetleniowych
- rozbiórka elementów drogowych

Rozpoczęcie prac rozbiórkowych nastąpi po rozpoczęciu robót budowlanych, tj. po przejęciu przez Wykonawcę placu budowy, zgodnie z harmonogramem robót. Prace rozbiórkowe wynikają z procesu budowlanego.

Przed przystąpieniem do robót rozbiórkowych ruch kołowy i pieszy zostanie zamknięty.

Rozbiórkę należy rozpocząć od wygrodzenia stref terenu rozbiórki wokół rozbieranych elementów i umieszczenia tablic informacyjnych BHP (Uwaga roboty rozbiórkowe!).

Roboty rozbiórkowe należy zrealizować w jak najkrótszym czasie oraz z zachowaniem pełnego bezpieczeństwa użytkowników przyległych nieruchomości.

Prace rozbiórkowe należy prowadzić zachowując najwyższy stopień staranności.

Roboty rozbiórkowe będą prowadzone mechanicznie i ręcznie. Można je wykonywać przy użyciu sprzętu będącego własnością wykonawcy lub wynajętego do wykonania robót, który ma być utrzymywany w dobrym stanie i gotowości do pracy. Sprzęt powinien być zgodny z normami ochrony środowiska i przepisami dotyczącymi jego użytkowania i na tej podstawie zaakceptowany przez Inspektora Nadzoru.

Wszystkie urządzenia mechaniczne muszą być zabezpieczone przed wyciekami substancji ropopochodnych do gruntu oraz otwartych wód przepływowych.

Rozebrane elementy należy na bieżąco składować w miejscach wydzielonego tymczasowego składowania, oddzielić części drewniane, metalowe i betonowe od gruzu.

Po zakończeniu prowadzenia robót rozbiórkowych, usunąć pozostałości i oczyścić teren.

Odpady, które podczas realizacji inwestycji zaliczane do grupy 17 wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów będą magazynowane w wyznaczonych miejscach oraz odpowiednio segregowane, a następnie ponownie wykorzystane lub utylizowane wg obowiązujących ustaw o odpadach z dnia 14 grudnia 2012 r. (tekst jednolity Dz. U. 2016, poz. 1987 z późn. zm.).

Nieprzydatne materiały z rozbiórki stanowią własność Wykonawcy.

Oceny przydatności materiału dokona Inwestor (Inspektor Nadzoru).

Materiały pochodzące z rozbiórki należy przewieźć transportem samochodowym w miejsce uzgodnione z Inwestorem. Wykonawca przedstawi Inspektorowi Nadzoru do akceptacji projekt technologiczny rozbiórki, projekt organizacji i harmonogram robót uwzględniający wszystkie warunki w jakich będą wykonywane roboty.

II.2.6. Szczegółowe zestawienie nieruchomości objętych zakresem opracowania

Projektowana inwestycja planowana jest do realizacji na niżej wymienionych działkach ewidencyjnych znajdujących się:

a) na działkach ewidencyjnych znajdujących się w granicy pasa drogowego:

Województwo małopolskie, powiat nowotarski, gmina Rabka Zdrój, jednostka ewidencyjna: 121112_4 Rabka Zdrój, obręb ewidencyjny: 0001 Rabka Zdrój, dz. ew. nr: 3798/5, 3799/2

II.3. OPINIA GEOTECHNICZNA

II.3.1. Informacje dotyczące podłoża oraz badań geotechnicznych

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych, występujące na obszarze inwestycji **warunki gruntowe należy zakwalifikować jako proste**, a wielkość projektowanych obiektów powoduje, że należy zaliczyć je do **pierwszej kategorii geotechnicznej**.

II.4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

II.4.1. Charakterystyka projektowanej jezdni manewrowej i miejsc postojowych

Przedmiotowa jezdnie manewrowe z miejscami postojowymi objęte opracowaniem położone są w północnej części miasta Rabka Zdrój. Przebudowa jezdni manewrowych, miejsc postojowych i ciągów pieszych ma na celu poprawienie bezpieczeństwa oraz warunków ruchu poprzez: przebudowę jezdni manewrowych, przebudowę poboczy, przebudowy miejsc postojowych, przebudowę ciągów pieszych, przebudowę zjazdów, przebudowę systemu odwodnienia, przebudowę oświetlenia, budowę monitoringu i systemu parkingowego.

Parametry techniczne:

Parametry jezdni manewrowych i miejsc postojowych:	
klasa drogi	D
kategoria drogi	jezdnie manewrowa
kategoria ruchu	KR2
nawierzchnia	kostka betonowa
liczba jezdni	1
szerokość pasa ruchu	5.0 – 6.0m
V _p	20 km/h
Pochylenie poprzeczne jezdni	2.0 %
Szerokość ciągów pieszych	1.58 - 2.0m
Pochylenie poprzeczne ciągów pieszych:	2%
Szerokość utwardzonego pobocza	0.68 m
Pochylenie poprzeczne utwardzonego pobocza:	2%
Szerokość nieulepszanego pobocza	0.5 – 1.0m
Pochylenie poprzeczne nieulepszanego pobocza	6%
Wymiar miejsca postojowego	2.50 * 5.0m
Wymiar miejsca postojowego ON	3.60 * 5.0m
Wymiar miejsca postojowego EV	2.50 * 5.0m
Pochylenie poprzeczne miejsca postojowego	2%
Długość jezdni manewrowej	253,50m

Powyższe parametry techniczne są zgodne z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518).

II.4.2. Geometria pozioma

Projektowane jezdnie manewrowe zostały zaprojektowane tak, aby w maksymalnym stopniu dopasować się do stanu istniejącego, zapewnić warunki bezpieczeństwa ruchu oraz widoczności.

Zgodnie z § 58 ust. 1pkt 1, ust.2-4 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518). kąt przecięcia osi dróg na skrzyżowaniu powinien być zbliżony do kąta 90°, z dopuszczalnym odchyleniem nie większym niż 30°, jeśli są spełnione wymagania widoczności na skrzyżowaniu. Wewnętrzna krawędź pasa ruchu dla pojazdów skręcających w prawo na zjazdach zwykłych powinna być kształtowana za pomocą łuku kołowego o promieniu nie mniejszym niż:

Projektowany kąt przecięcia osi zjazdów zwykłych wynosi odpowiednio:

- z drogą gminną nr K364541: 90,00 st.

Promień wewnętrzny pasa ruchu dla pojazdów skręcających w prawo z jezdni manewrowej wynosi 6.0m.

II.4.3. Geometria pionowa

Niweletę jezdni zaprojektowano tak aby w maksymalnym stopniu dopasować ją do stanu istniejącego oraz wysokościowo dopasować ją do istniejących zjazdów.

II.4.4. Projektowane zagospodarowanie terenu

II.4.4.1. Przebudowa jezdni manewrowych

Zaprojektowano przebudowę jezdni manewrowej od km 0+015.35 (wjazd przy budynku PTTK) do km 0+126.35 (wyjazd przy budynku usługowym) – ciąg główny wraz z bocznymi jezdniami manewrowymi która polegać będzie na wykonaniu jezdni do parametrów drogi klasy D oraz wymianie istniejącej konstrukcji jezdni manewrowych. Jezdnie manewrowe o szerokości od 5m do 6m posiadać będzie nawierzchnię z kostki betonowej w kolorze szarym. Nawierzchnia jezdni manewrowych na początku i na końcu zakresu zostanie zakończona krawężnikiem betonowym ułożonym na płask.

Powyższe parametry techniczne drogi są zgodne z Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518).

Konstrukcja jezdni:

- 8 cm – warstwa ścieralna z kostki betonowej BEHATON w kolorze szarym
- 3 cm – podsypka grysowa
- 20 cm – warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C_{90/3} (kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie); E₂ ≥ 130 MPa
- 40 cm – warstwa ulepszanego podłoża z mieszanki niezwiązanej o CBR ≥ 20% (kruszywo naturalne stabilizowane mechanicznie); E₂ ≥ 80 MPa
- grunt rodzimy E₂ ≥ 50 MPa

Razem: 71 cm

II.4.4.2. Przebudowa miejsc postojowych

Zaprojektowano przebudowę miejsc postojowych wzdłuż głównego ciągu jezdni manewrowej od km 0+028.15 do km 0+121.35 oraz wzdłuż bocznych jezdni manewrowych, która polegać będzie na wykonaniu nawierzchni z kostki betonowej oraz wymianie istniejącej konstrukcji stanowisk postojowych. Miejsca postojowe będą miały wymiar 2.5*5.0m w ilości 123 stanowisk postojowych w kolorze czerwonym, cztery stanowiska postojowe dla osób niepełnosprawnych o wymiarze 3.6*5.0m w kolorze niebieskim oraz dwa stanowiska do ładowania pojazdów elektrycznych o wymiarze 2.5*5.0m w kolorze zielonym. Nawierzchnia miejsc postojowych zaprojektowano o pochyleniu poprzecznym 2% w kierunku jezdni manewrowych. Miejsca postojowe częściowo będą obramowane krawężnikiem betonowym 20/30cm wystającym 10cm ponad nawierzchnię stanowisk postojowych. Miejsca postojowe będą wyznaczone za pomocą oznakowania poziomego barwy białej.

Powyższe parametry techniczne drogi są zgodne z Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518).

Konstrukcja jezdni:

- 8 cm – warstwa ścieralna z kostki betonowej BEHATON w kolorze czerwonym
- 3 cm – podsypka grysowa
- 20 cm – warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C_{90/3} (kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie); E₂ ≥ 130 MPa
- 40 cm – warstwa ulepszonego podłoża z mieszanki niezwiązanej o CBR ≥ 20% (kruszywo naturalne stabilizowane mechanicznie); E₂ ≥ 80 MPa
- grunt rodzimy E₂ ≥ 50 MPa

Razem: 71 cm

II.4.4.3. Przebudowa ciągów pieszych

Przy wjeździe na plac parkingowy zaprojektowano ciąg pieszy o długości 16m o szerokości 1.58 – 2.0m. o pochyleniu poprzecznym 2% w kierunku jezdni. Przy wyspie kanalizującej ruch zaprojektowano obniżenie nawierzchni ciągu pieszego do poziomu jezdni w celu łatwego, komfortowego i bezpiecznego wyjazdu na ciąg pieszy osób z dysfunkcjami. Natomiast przy wyjeździe z palcu parkingowego zaprojektowano ciągi piesze o łącznej długości 32m o szerokości 1.58 – 2.0m. o pochyleniu poprzecznym 2% w kierunku jezdni. Po prawej stronie przy wyjeździe na wysokości punktu poboru opłat zaprojektowano obniżenie nawierzchni ciągu pieszego do poziomu jezdni w celu łatwego, komfortowego i bezpiecznego wyjazdu na ciąg pieszy osób z dysfunkcjami. Przy bocznej jezdni manewrowej na całej długości zlokalizowanej przy miejscach postojowych do ładowania pojazdów elektrycznych jak również przy krawędzi przy stanowiskach postojowych zlokalizowanych wzdłuż torów kolejowych zaprojektowano pobocze o szerokości 0.68m o pochyleniu poprzecznym 2% w kierunku jezdni i miejsc postojowych.

Zestawienie ciągów pieszych:

- przebudowę lewostronnego ciągu pieszego w km 0+011,40 – 0+024.40 szerokości 1.58 - 2,0m o nawierzchni z kostki betonowej o pochyleniu poprzecznym 2% w kierunku jezdni
- przebudowę prawostronnego ciągu pieszego w km 0+121,35 – 0+126.35 szerokości 1.58 - 2,0m o nawierzchni z kostki betonowej o pochyleniu poprzecznym 2% w kierunku jezdni
- przebudowę lewostronnego ciągu pieszego w km 0+121,35 – 0+126.35 szerokości 1.58m o nawierzchni z kostki betonowej o pochyleniu poprzecznym 2% w kierunku jezdni
- przebudowę lewostronnego ciągu pieszego przy włączeniu do drogi gminnej K364541 na długości 9m, szerokości 2,0m o nawierzchni z kostki betonowej o pochyleniu poprzecznym 2% w kierunku jezdni
- przebudowę poboczy ulepszonych na długości 97.8m, szerokości 0,68m o nawierzchni z kostki betonowej o pochyleniu poprzecznym 2% w kierunku jezdni i miejsc postojowych

Powyższe parametry techniczne drogi są zgodne z Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518).

II.4.4.4. Przebudowa poboczy

Na całej długości projektowanej jezdni manewrowej, krawędzi miejsc postojowych zaprojektowano pobocza o szerokości od 0.5m do 1.0m ulepszone kruszywem ozdobnym o pochyleniu poprzecznym 6%.

Powyższe parametry techniczne drogi są zgodne z Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518).

II.4.4.5. Montaż urządzeń BRD

Zaprojektowano montaż urządzeń bezpieczeństwa ruchu przy wyspie kanalizującej przy wjeździe na plac parkingowy w postaci bariery ochronne liniowe Ø60,3x1000 mm barwy żółto-czarnej o długości 4m

II.4.4.6. Montaż ogrodzenia

Zaprojektowano montaż ogrodzenia wokół placu parkingowego o długości 240m na podmurówce betonowej szerokości 20cm. Ogrodzenie zostanie wykonane z paneli o wymiarze:

- szerokość panelu – 250 cm
- wysokość panelu – 203 cm
- grubość drutu – 5 mm
- ilość przetłoczeń – 4 V

- rozmiar oczka – 50 x 200 mm
- słupek ogrodzeniowy 60X40 - 2,0m zakotwione w fundamencie ogrodzenia
- **KOLOR PANELI I SŁUPKÓW DO DECYZJI INWESTORA**

II.4.4.7. **Przebudowa oświetlenia**

W ramach inwestycji zaprojektowano przebudowę oświetlenia w technologii LED. W związku z doświetleniem istniejącej jezdni manewrowych, miejsc postojowych i ciągów pieszych projektuje się:

- demontaż istniejących opraw oświetlenia drogowego zabudowanych na istniejących słupach linii napowietrznej nN,
- demontaż słupów stalowych oświetlenia drogowego,
- zabudowę nowych opraw typu LED wraz z wysięgnikami i bezpiecznikami na wolnostojących słupach stalowych typu S-80PC-4,
- odkopanie istniejącego kabla oświetlenia drogowego w miejscu ciecicia, przecięcie go i wprowadzenie na podstawy bezpiecznikowe słupa oświetleniowego,
- wykonanie nowego kabla oświetlenia drogowego

Stan projektowany:

Oprawy oświetleniowe

Na podstawie wizji lokalnej oraz przeprowadzonych obliczeń komputerowych dobrano oprawę oświetleniową typu LED dla rozstawu do 31 m o mocy 32 W oraz dla rozstawu powyżej 31 m o mocy 45,5 W Wysokość montażu oprawy $h = 8$ m, długość wysięgnika 1,0

Projektuje się słup stalowy, wyposażony w stopę do zamontowania na fundamencie prefabrykowanym. Powierzchnia zewnętrzna i wewnętrzna słupa posiada zabezpieczenie antykorozyjne. Słup wyposażony będzie we wnękę słupową. We wnęce należy zainstalować zacisk uziemiający oraz dokonać rozdziału przewodu ochronno – neutralnego PEN na przewód ochronny PE (kolor zielono – żółty) oraz przewód neutralny N (kolor niebieski). Miejsce rozdziału przewodu uziemić. We wnęce należy zamontować złącze IZK. Słup oświetleniowy należy zamontować na fundamencie prefabrykowanym. Zabezpieczenie oprawy oświetleniowej wykonać wkładką topikową 6A. Wysokość montażu oprawy 8 m, długość wysięgnika 1,0 m, kąt nachylenia oprawy 0° .

Projektuje się odcinek linii kablowej typu NA2XY-J 4x35 mm². Należy ułożyć odcinek linii kablowej od projektowanego słupa oświetleniowego do istniejącej linii kablowej. Odcinki linii kablowych należy połączyć za pomocą mufy kablowej typu ZRM-2. Kabel na całej długości prowadzić w rurze osłonowej HDPE 75 koloru niebieskiego w ziemi na głębokości 0,7 m po trasie jak pokazano na projekcie zagospodarowania terenu, układając go na 10 cm podsypce z piasku, a następnie przysypać go taką samą warstwą piasku, po czym zasypać rodzimym gruntem do wysokości około 40 cm poniżej poziomu terenu. Kabel układać w sposób falisty dla uzyskania 3% zapasu kabla. Wzdłuż całej trasy kabla położyć folię polietylenową koloru niebieskiego o szerokości minimum 20 cm i grubości 0,5 mm. Całość zasypać rodzimym gruntem do poziomu zerowego, doprowadzając teren do stanu pierwotnego. Na trasie kabla ułożyć uziom wykonany z płaskownika Fe/Zn 30x4. Całość wykonać zgodnie z normą N SEP-E-004.

Zasilanie i sterowanie oświetleniem drogowym pozostaje bez zmian tj. poprzez istniejące urządzenia oświetlenia drogowego zamontowane w szafie sterowniczej zlokalizowanej przy stacji transformatorowej 15/0,4 kV nr KRT 6311 „Nowy Targ Ustronie”. Dobudowa opraw oświetlenia typu LED oraz zamiana opraw sodowych na oprawy typu LED o znacznie mniejszej mocy nie powoduje zamiany zabezpieczeń obwodu oświetleniowego w SKO oraz zmiany mocy przyłączeniowej oświetlenia

Ochronę sieci oświetlenia drogowego przed przepięciami atmosferycznymi zapewniają ograniczniki przepięć zamontowane na stanowiskach słupowych nN.

Projektuje się demontaż słupów stalowych i opraw oświetlenia drogowego

Przeznaczenie zdemontowanych urządzeń oświetlenia drogowego należy ustalić z ich właścicielem.

II.4.4.8. **Odwodnienie miejsc postojowych wraz jezdnią manewrową**

Zaprojektowano przebudowę kanalizacji deszczowej DN315, studni rewizyjnych DN1000 oraz wpustów deszczowych DN500. Wody opadowe z projektowanych jezdni manewrowych, stanowisk postojowych oraz ciągów pieszych zostaną ujęte w istniejący zamknięty system kanalizacji deszczowej. Wody opadowe z powierzchni jezdni i miejsc postojowych zostaną przechwycone poprzez ściek z obniżonej kostki betonowej o szerokości 20cm i głębokości maksymalnej 2cm, a następnie za pomocą wpustów deszczowych do kanalizacji deszczowej.

Do ujęcia wód opadowych z powierzchni i wprowadzenia ich do kanalizacji deszczowej należy stosować studzienki odwadniające posiadające kratę żeliwną klasy D400 oraz osadnik. Studnie wpustowe i rewizyjne na zamek i zawias.

Na całej długości bocznych jezdni manewrowych i krawędzi miejsc postojowych wzdłuż krawężników zaprojektowano ścieki przykrawężnikowe o szerokości 20 cm z kostki brukowej zaniżonej na 2 cm poniżej krawędzi jezdni.

Zaprojektowano:

- kanał deszczowy z rur PP SN8 – DN315
- przykanaliki z rur PP SN8 – DN200
- studnie rewizyjne DN1000 – 4 szt. włazy żeliwne klasy D400
- wpusty deszczowe DN500 – 7 szt. wyposażone w kosze na nieczystości, ruszty żeliwne klasy D400

II.4.4.9. Budowa systemu parkingowego

W ramach inwestycji zaprojektowano budowę dwóch zapór (szlabanów), z terminalem wjazdowym, wyjazdowym oraz kasą do poboru opłat.

Wymagania techniczne urządzenia - terminal wjazdowy:

Podświetlenie LED przycisku biletu,

ustnika,

symbolu RFID Koder biletów Basic z napędem,

drukarka Podajnik biletów

Wyświetlacz 7” kolorowy

Ogrzewanie do -20C

Płyta montażowa

Wymagania techniczne urządzenia - terminal wyjazdowy:

Podświetlenie LED przycisku biletu,

ustnika,

symbolu RFID Koder biletów Basic z napędem,

Zwrotnica biletów Tacka odebrane na bilety

Wyświetlacz 7” kolorowy

Ogrzewanie do -20C

Płyta montażowa

Wymagania techniczne urządzenia – zapora (szlaban) wjazdowy:

Podwójny detektor pętli

Ramię proste 4,5 m,

bez podświetlenia,

kolor żółty

Zestaw sprężynowy do ramienia 4,5 m

Wymagania techniczne urządzenia – zapora (szlaban) wyjazdowy:

Podwójny detektor pętli

Ramię proste 5 m,

bez podświetlenia,

kolor żółty

Zestaw sprężynowy do ramienia 5 m

Wymagania techniczne urządzenia – kasa do poboru opłat

Ekran 10,4” dotykowy

System obsługi monet Standard: 4 pojemniki na monety o pojemności ok. 250 monet z funkcją samo-uzupełniania, kaseta na monety o pojemności 5L,

wydawanie reszty monetami Czytnik banknotów,

kaseta na banknoty o pojemności ok. 500 sztuk Windows 10 Licencja operacyjna Koder Basic,

drukarka Podajnik biletów Terminal płatniczy - czytnik kart chipowych,

czytnik kart zbliżeniowych,
PinPad,
Licencja operacyjna do terminala płatniczego
Zestaw montażowy do terminala
Podstawa pod kasę
Wysokość 229 mm
Ogrzewanie

Wymagania techniczne urządzenia do monitoringu pojazdów korzystających z parkingu wraz z oprogramowaniem:

- wykonawca zapewni dostawę wraz z instalacją oraz konfiguracją min. 10 kamer LPR dostosowanych do użytku zewnętrznego, pozwalającego na skuteczny odczyt bez względu na warunki atmosferyczne lub porę dnia.
- urządzenia (kamery) muszą być jednego fabrycznie nowe, produkowane seryjnie, pochodzące z bieżącej produkcji.
- urządzenia (kamery) muszą być dostosowane do pracy na otwartej przestrzeni w warunkach klimatycznych obejmujących opad deszczu i śniegu, temperaturę od -20 0 C do + 55 0 C oraz wilgotność względną do 90 %.
- urządzenia (kamery) muszą być przeznaczone do obsługi parkowania w miejscu charakteryzujących się dużą rotacją pojazdów.
- urządzenia (kamery) muszą spełniać wymogi minimalne:
 - klasa wodo i pyłoszczelności - nie mniejsza niż IP66,
 - rozdzielczość kamery - minimum 1920x1080,
 - liczba klatek na sekundę - minimum 60fps,
 - minimalny dystans do prawidłowego odczytu w dzień i w nocy – 20 metrów,
 - minimum jedna kamera z dodatkowym światłem podczerwonym.
- urządzenia (kamery) powinny posiadać wszystkie niezbędne atesty oraz spełniać wszystkie wymagania norm krajowych i unijnych dla tego typu urządzeń lub podzespołów użytych do jego budowy.
- wykonawca zapewni router wraz z kartą niezbędną do prawidłowego działania transmisji danych mobilnych.
- wykonawca dostarczy niezbędne elementy posadowienia, które zostaną zaakceptowane przez Zamawiającego

Oprogramowanie zarządzające i monitorujące:

- oprogramowanie musi być przystosowane do obsługi w języku polskim i angielskim.
- oprogramowanie musi być dostępne przez cały okres trwania gwarancji.
- oprogramowanie musi mieć formę aplikacji internetowej zlokalizowanej na zdalnym profesjonalnym i bezpiecznym serwerze (wraz z regularnym bezpiecznym wykonywaniem kopii zapasowych), a Zamawiający musi mieć możliwość zalogowania się do portalu (oprogramowania) za pomocą nazwy użytkownika oraz hasła udostępnionego przez administratora systemu.
- portal musi gwarantować wysoki poziom zabezpieczeń dla przesyłu danych (odpowiednie protokoły, szyfrowanie).
- portal musi być dostępny z każdego komputera posiadającego dostęp do Internetu przez 24 godziny na dobę
- transmisja danych pomiędzy serwerem a urządzeniami do odczytu danych (komputery) musi być szyfrowana
- oprogramowanie musi zbierać dane o awariach.
- dostęp do oprogramowania musi być zapewniony z komputera PC lub laptopa z przeglądarką internetową z dostępem do Internetu.
- utrzymanie serwera i serwis oprogramowania należą do Wykonawcy
- oprogramowanie musi zapewniać kontrolę w czasie rzeczywistym.
- oprogramowanie musi zapewniać wgląd we wszystkie odczyty z kamer w czasie rzeczywistym, wraz z informacją o źródle, z której kamery są wykonane fotografie pojazdów.
- oprogramowanie musi posiadać możliwość odczytu daty i godziny wykonania dokumentacji fotograficznej.
- oprogramowanie musi automatycznie parować zdarzenia (wjazd i wyjazd) dla tego samego pojazdu.
- oprogramowanie musi automatycznie usuwać dokumentację fotograficzną z zarejestrowanych w systemie zdarzeń, w przypadku prawidłowego wniesienia opłaty za postój.
- oprogramowanie musi posiadać możliwość generowania statystyk oraz ich eksport do plików Excela i PDF
- oprogramowanie musi posiadać możliwość masowego generowania zapytań do bazy CEPIK.
- oprogramowanie musi posiadać możliwość importu danych z bazy CEPIK.
- oprogramowanie musi posiadać możliwość masowego generowania i eksportu dokumentacji egzekucyjnej/windykacyjnej.

- oprogramowanie musi odczytywać pliki bankowe MT940 uwzględniające wpłaty za opłaty parkingowe.
- oprogramowanie musi posiadać możliwość integracji systemu kamer z bazą danych parkomatów.
- oprogramowanie musi posiadać możliwość integracji systemu kamer z bazą danych systemów aplikacji mobilnych służących do opłacania postoju na parkingu.
- oprogramowanie musi posiadać możliwość integracji systemu kamer z ewentualną wewnętrzną bazą danych kart abonamentowych.
- oprogramowanie powinno zapewniać możliwość otwierania na kartach kolejnych spraw bez potrzeby zamykania widoku wybranej sprawy.
- wykonawca musi zapewnić montaż, konfigurację i wszelkie niezbędne instalacje.
- wykonawca zobowiązany jest do przeprowadzenia na miejscu niezbędnego szkolenia z obsługi systemu.
- wszelkie ewentualne koszty związane z licencją na oprogramowanie, utrzymaniem serwera w okresie gwarancji ponosi Wykonawca.

II.4.4.10. Projektowana zieleń

Odsłonięcia powierzchni gruntu zostaną obsiane roślinnością oraz zielenią urządzoną w możliwie jak najszybszym czasie, poprzez zastosowanie materiału siewnego gatunków charakterystycznych dla rejonu prowadzonych prac – po przeprowadzeniu prac ziemnych i budowlanych zniszczona pokrywa glebowa zostanie przywrócona do stanu poprzedniego.

Zaprojektowano zieleń niską – roślinność składająca się głównie z różnych gatunków traw, urozmaicona szczególnie na terenie zabudowy nisko rosnącymi bylinami oraz krzewami żywopłotowymi i płożącymi. Zieleń niska powinna być utrzymywana w taki sposób aby nie przekraczała wysokości 40cm od powierzchni gruntu.

Mieszanki traw przeznaczone do obsiewu poboczy dróg powinny charakteryzować się wysoką odpornością na suszę, odpornością na mróz i zaleganie śniegu, odpornością na zasolenie oraz powinny trwale stabilizować grunt. Dobrze jest tworzyć je z gatunków o zróżnicowanych systemach korzeniowych, dzięki temu rośliny głębiej korzeniące się udostępniają łatwiejszy pobór wody oraz składników pokarmowych roślinom płytko ukorzenionym.

Rodzaj zieleni niskiej: kostrzewa trzcinowa, życica trwała, trzmielina Fortune'a - Euonymus fortunei, barwinek pospolity - Vinca minor.

II.5. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI

II.5.1. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania działki

Element drogi	Powierzchnia [m ²]
Jezdnie manewrowe z kostki betonowej	ok. 1 360 m ²
Miejsca postojowe z kostki betonowej	ok. 1 800 m ²
Ciągi pieszce z kostki betonowej	ok. 100 m ²
Pobocze z kostki brukowej	ok. 55 m ²
Zjazdy z kostki brukowej	ok. 70 m ²
Pobocze gruntowe ulepszone	ok. 210 m ²
RAZEM:	ok. 3 595 m²

II.6. DANE I INFORMACJE WYNIKAJĄCE Z PRAWA BUDOWLANEGO ORAZ Z PRZEPISÓW SZCZEGÓLNYCH

II.6.1. Przewidywane zagrożenia dla środowiska

Zgodnie z art. 71 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2021 poz. 247) uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko lub przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Z przepisu tego wynika, iż przeprowadzenie postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

dotyczy ściśle oznaczonych przedsięwzięć, określonych w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U.2019, poz. 1839).

Przedsięwzięcie obejmuje swoim zakresem przebudowę jezdni manewrowych wraz z miejscami postojowymi o długości 253.5m w miejscowości Rabka Zdrój.

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów przedsięwzięciami mogącymi potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko są: drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody.

Z uwagi na charakter inwestycji, przedsięwzięcie nie spełnia wymogów zawartych w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. a co za tym idzie nie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

II.7. Obszar oddziaływania obiektu

Obszar oddziaływania obiektu mieści się w całości na działkach, na których został zaprojektowany. Zakres oddziaływania został przedstawiony w formie graficznej na rysunkach projektu zagospodarowania terenu.

II.8. Dane końcowe

Wszystkie materiały użyte przy pracach budowlanych związanych z budową winny posiadać stosowny atest, certyfikat lub świadectwo zgodności (w pojęciu ustawy Prawo Budowlane) dopuszczających ich stosowanie. Kopię stosownego dokumentu należy dołączyć do dokumentacji budowy.

Roboty budowlane i rzemieślnicze powinny być wykonane zgodnie z zasadami sztuki budowlanej oraz obowiązującymi przepisami i normami.

Przyjęte rozwiązania projektowe są zgodne z uzyskanymi opiniami, decyzjami, uzgodnieniami zawartymi w załącznikach niniejszego projektu budowlanego oraz przepisami techniczno-budowlanymi.

Wszystkie zmiany w niniejszej dokumentacji wymagają zgody autora projektu przed ich wprowadzeniem do realizacji.

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

D01 Projekt zagospodarowania terenu

D02 Przekrój normalny