

PROJEKT WYKONAWCZY PN.:
„BUDOWA ORAZ PRZEBUDOWA OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ BUDOWLANYCH (INFRASTRUKTURY
PORTOWEJ) TERMINALU PROMOWEGO W ŚWINOUJŚCIU”
REALIZOWANY W RAMACH INWESTYCJI:
„PRZYSTOSOWANIE INFRASTRUKTURY TERMINALU PROMOWEGO W ŚWINOUJŚCIU DO OBSŁUGI
TRANSPORTU INTERMODALNEGO”

OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU
INFORMACJA O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU

CZĘŚĆ OPISOWA:

| | | |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1 | PODSTAWA OPRACOWANIA | 5 |
| 2 | PRZEDMIOT INWESTYCJI | 5 |
| 3 | LOKALIZACJA..... | 8 |
| 4 | INWESTOR | 9 |
| 5 | ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU..... | 9 |
| 5.1 | Opis projektowanych zmian | 9 |
| 5.2 | Rozbiórki, demontaż, prace ziemne | 10 |
| 5.3 | Istniejące obiekty i zabudowa kubaturowa przeznaczona do dalszego użytkowania | 11 |
| 5.4 | Zieleń | 11 |
| 5.5 | Infrastruktura techniczna | 11 |
| 5.6 | Komunikacja..... | 11 |
| 6 | PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU | 11 |
| 6.1 | Dane podstawowe – bilans terenu..... | 12 |
| 6.2 | Obiekty kubaturowe | 12 |
| 6.3 | Estakada | 13 |
| | Podstawowe parametry techniczne..... | 13 |
| 6.4 | Układ komunikacyjny | 14 |
| 6.4.1 | Istniejąca ul. Dworcowa | 14 |
| 6.4.2 | Place manewrowo-postojowe dla samochodów ciężarowych | 14 |
| 6.5 | Stanowiska promowe | 15 |
| 6.6 | Układ torowy | 16 |
| 6.7 | Nawierzchnie..... | 16 |
| 6.8 | Zieleń | 18 |
| 6.9 | Infrastruktura techniczna | 18 |

| | | |
|-------|----------------------------------------------------------------------|-----------|
| 6.9.1 | Zaopatrzenie w wodę..... | 18 |
| 6.9.2 | Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych..... | 19 |
| 6.9.3 | Odprowadzenie wód zaolejonych | 19 |
| 6.9.4 | Odprowadzenie ścieków..... | 19 |
| 6.9.5 | Oświetlenie terenu | 20 |
| 6.9.6 | Zasilanie w energię elektryczną | 20 |
| 6.9.7 | Monitoring wizyjny..... | 21 |
| 6.9.8 | System kontroli dostępu..... | 21 |
| 6.9.9 | Światła nawigacyjne | 22 |
| 6.10 | Ogrodzenie, bramy, furtki i szlabany | 22 |
| 7 | DOSTĘPNOŚĆ DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH | 23 |
| 8 | OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA..... | 23 |
| 9 | OCHRONA KONSERWATORSKA..... | 23 |
| 10 | WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ..... | 24 |
| 11 | OBSZAR ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI | 24 |
| 12 | ODDZIAŁYWANIE INWESTYCJI W TRAKCIE PRAC BUDOWLANYCH..... | 24 |
| 13 | OCHRONA INTERESÓW OSÓB TRZECICH..... | 25 |
| 14 | CHARAKTERYSTYKA EKOLOGICZNA | 25 |
| | ODDZIAŁYWANIE INWESTYCJI W TRAKCIE BUDOWY I EKSPLOATACJI..... | 27 |
| 15 | SYSTEM GOSPODAROWANIA ODPADAMI..... | 28 |
| 16 | BEZPIECZEŃSTWO UŻYTKOWANIA..... | 28 |
| 17 | UWAGI I ZALECENIA..... | 28 |

CZĘŚĆ GRAFICZNA:

| | | |
|------------------------------------------------------------------------|---------------|-------------|
| PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU | rys Z-01A i B | skala 1:500 |
| PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU – PLANSZA SIECIOWA | rys Z-02A i B | skala 1:500 |
| PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU – TEREN KOLEJOWY | rys Z-03 | skala 1:500 |
| PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU – TEREN KOLEJOWY – PLANSZA SIECIOWA | rys Z-04 | skala 1:500 |
| | | |
| OGRODZENIE SCHEMAT | rys. OG-01 | |
| OGRODZENIE TERENU NA NAWIERZCHNI | rys. OG-02 | skala 1:25 |
| OGRODZENIE TERENU NA COKOLE / MURKU OPOROWYM | rys. OG-03 | skala 1:25 |

1 PODSTAWA OPRACOWANIA

- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.
- Wypis i wyrys z rejestru gruntów.
- Aktualne mapy do celów projektowych w skali 1:500.
- Umowa z inwestorem.
- Wytyczne programowe dostarczone przez inwestora.
- Założenia techniczne uzgodnione z inwestorem.
- Uzgodnienia międzybranżowe.
- Przepisy prawa budowlanego – aktualne normy i przepisy stosowane w budownictwie ogólnym.
- Wizja lokalna i dokumentacja fotograficzna.

2 PRZEDMIOT INWESTYCJI

Przedmiotem opracowania jest budowa obiektów związanych funkcjonalnie z obsługą terminala promowego w Świnoujściu. Inwestycja pod nazwą „Przystosowanie infrastruktury terminala promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego” zlokalizowana jest w Świnoujściu, przy ul. Dworcowej - ma na celu przystosowanie istniejącej infrastruktury terminala promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego, w tym obsługi promów o długości do 270 m, a także statków pasażerskich o podobnych parametrach. Obszarem inwestycji objęta będzie północna część terminala promowego: istniejące stanowiska promowe nr 5 i 6 oraz ich zaplecze.

Teren inwestycji objęty jest Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego: UCHWAŁA NR XXX/238/2016 RADY MIASTA ŚWINOUJŚCIE z dnia 15 grudnia 2016 r., w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Świnoujście - jednostka obszarowa V - rejon ulic: Dworcowej, Fińskiej, Duńskiej i Norberta Barlickiego. Niniejsze opracowanie i projektowane budynki spełniają zapisy w/w MPZP.

Z uwagi na podział kompetencji z zakresie wydania decyzji administracyjnych dokumentacja projektowa podzielona została na dwa zakresy.

Zakres Starosty:

Budowa i przebudowa układu drogowego oraz niezbędnej infrastruktury technicznej (położonych poza granicą portu morskiego), w tym:

Budowa:

- parkingów naziemnych dla samochodów osobowych i ciężarowych
- placu manewrowo-postojowego dla samochodów ciężarowych (część placu G)
- chodników

- estakady (część obiektu)
- obiektów budowlanych na potrzeby obsługi parkingów i placów manewrowych:
 - budynek B1– Punkt kontroli ISPS1
 - budynek B3 – Budynek sanitariatów
- sieci kanalizacji deszczowej oraz przyłączy do projektowanych budynków B1 i B3
- sieci wodociągowej oraz przyłączy do projektowanych budynków B1 i B3
- sieci kanalizacji sanitarnej oraz przyłączy do projektowanych budynków B1 i B3
- sieci elektrycznych i teletechnicznych, w tym:
 - oświetleniowych sieci energetycznych NN
 - zasilania do projektowanych budynków B1 i B3
 - zasilania tablic informacyjnych
 - zasilanie infrastruktury parkingowej, bram, szlabanów, punktów SOS oraz urządzeń technicznych przy punkcie kontroli ISPS 1
 - sieci i studni telekomunikacyjnych

Przebudowa:

- układu drogowego oraz niezbędnej infrastruktury technicznej:
 - istniejącej drogi dojazdowej do projektowanego placu manewrowo-postojowego dla samochodów ciężarowych
 - sieci kanalizacji deszczowej
 - sieci wodociągowej
 - sieci kanalizacji sanitarnej
 - sieci elektrycznych i teletechnicznych

oraz

- usunięcie powstałych kolizji z infrastrukturą podziemną (sieci elektroenergetyczne)
- rozbiórki (nawierzchnie, sieci zewnętrzne)
- nasadzenia zielenią urządzoną: niską
- montaż ogrodzeń (h=250 cm), szlabanów, bram i furtek.

Zakres wojewody:

Budowa oraz przebudowa obiektów i urządzeń budowlanych (infrastruktury portowej) terminala promowego w Świnoujściu, w tym:

Budowa:

- drogi dojazdowej do istniejących placów manewrowo-postojowych
- placów manewrowo-postojowych (plac D, E, F, G-część)
- estakady (część obiektu)

- chodników
- torów i rozjazdów kolejowych wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą, w tym urządzeń sterowania ruchem kolejowym, na terenie terminala promowego oraz toru łączącego teren terminala z torami stacji Świnoujście
- płyty torowej wraz z nawierzchnią kolejowo-drogową
- zabudowy torów (elementy prefabrykowane)
- Stanowiska Promowego nr 5 (odcinki nr 5A i 5B, przysłony łoża rampy ro-ro oraz łoża rampy ro-ro) wraz z niezbędną infrastrukturą
- umocnieniem dna
- obiektów budowlanych na potrzeby obsługi parkingów, placów manewrowych, ruchu kolejowego oraz ruchu pasażerów pieszych:
 - budynek B2 – Punkt kontroli ISPS2
 - budynek B4 – Punkt logistycznej obsługi naczep i kontenerów
 - budynek B5 – Klatka schodowa galerii „G5”
 - budynek B6 – Photo-shooter nr 1
 - budynek B7 – Photo-shooter nr 2
 - budynek B8 – Photo-shooter nr 3
 - budynek B9 – Sterownia rampy ro-ro
- sieci kanalizacji deszczowej wraz ze zmianą lokalizacji wylotu WD-3 (przedłużenie istniejącego wylotu w postaci rury zlicowanej z brusem ścianki szczelnej) oraz przyłączy do projektowanych budynków B2 i B4-B9
- sieci wodociągowej oraz przyłączy do projektowanych budynków B2 i B4
- sieci kanalizacji sanitarnej oraz przyłączy do projektowanych budynków B2 i B4
- sieci kanalizacji wód zaolejonych
- sieci elektrycznych i teletechnicznych, w tym:
 - oświetleniowych sieci energetycznych NN
 - zasilania do projektowanych budynków B2 i B4-B9
 - zasilania projektowanej rampy ro-ro
 - zasilania tablic informacyjnych
 - zasilania infrastruktury parkingowej, bram, szlabanów, punktów SOS oraz urządzeń technicznych przy punkcie kontroli ISPS 1
 - zasilania ruchomego pomostu pasażerskiego łączącego prom z galerią pasażerską (Stanowisko Promowe nr 5 - odcinek 5a)
 - sieci i studni telekomunikacyjnych
 - bariery mikrofalowej
- ogrodzeń (h=250 cm), szlabanów, bram i furtek

Przebudowa:

- istniejących torów i rozjazdów kolejowych na terenie terminala promowego wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą i urządzeniami sterowania ruchem kolejowym, na terenie terminala promowego
- istniejącego placu manewrowo-postojowego dla samochodów ciężarowych zlokalizowanego wzdłuż nabrzeża istniejących Stanowisk Promowych 4 i 5
- sieci kanalizacji deszczowej
- sieci wodociągowej
- sieci kanalizacji sanitarnej
- sieci elektrycznych i teletechnicznych

Rozbiórki:

- nawierzchni utwardzonych wraz z obrzeżami (wymiana fragmentów istniejących nawierzchni)
- części istniejącego Stanowiska Promowego nr 6
- części istniejącego Stanowiska Promowego nr 5
- istniejącego ogrodzenia
- torów kolejowych nr 81, 82, 83 wraz z rozjazdami
- istniejącej klatki schodowej na końcu galerii „G5” oraz obiektów wzdłuż ulicy Dworcowej budynki magazynowe „B” i „D” oraz wiata
- elementów sieci zewnętrznych wraz z urządzeniami
- wylotu WD-3 położonego w rejonie styku istniejących Stanowisk Promowych nr 5 i nr 6 (likwidacja)

oraz

- usunięcie powstałych kolizji z infrastrukturą podziemną (sieci elektroenergetyczne i teletechniczne)
- nasadzenia zielenią urządzoną: niską i średnią

3 LOKALIZACJA

Przedmiotowa inwestycja znajduje się na terenie Terminala Promowego w Świnoujściu:

ul. Dworcowa i ul. Duńska

Województwo: zachodniopomorskie

Powiat: Świnoujście

Jednostka ewidencyjna: Miasto Świnoujście

Obręb ewidencyjny: 326301_1.0014, Warszów 14

Działki ewidencje nr:

50/4, 50/5, 51, 88, 261 (działki w zakresie Starosty)

Działki ewidencje nr:

1/15, 3, 8/1, 8/5, 46/1, 47/1, 47/2, 48/1, 48/2, 49/1, 50/3, 50/4, 50/5, 55, 57, 88, 117, 118, 119, 140, 261, 262, 263, 266 (działki w zakresie Wojewody)

4 INWESTOR

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

ul. Bytomska 7

70-603 Szczecin

5 ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Teren objęty inwestycją jest podzielony na dwie części. Część PN zlokalizowaną wzdłuż ul. Dworcowej i część PD usytuowaną przy ul. Duńskiej. Obie części rozdzielają tereny kolejowe stanowiące własność PKP S.A. lub będące w jej władaniu (użytkowanie wieczyste).

Obecnie na terenie zlokalizowanym przy ul. Dworcowej znajduje się istniejący terminal promowy. Teren ma charakter przemysłowy, nasycony infrastrukturą techniczną, w zasadzie pozbawiony jest obszarów zielonych. Teren przy ul. Duńskiej jest tylko częściowo zainwestowany, w znacznej części pozostaje niezagospodarowany, pokrywa go zieleń nieuporządkowana, wysoka i niska.

Istniejące obiekty ogólnodostępne powiązane z projektowanymi obiektami ogólnodostępnymi oraz z projektowanym układem komunikacyjnym są dostępne dla osób niepełnosprawnych bądź bezpośrednio, bądź z asystą przedstawiciela armatora. Ze względu na specyfikę funkcjonowania część obiektów na terenie objętym opracowaniem jest dostępna w ograniczony sposób lub nie jest w ogóle dostępna dla osób niepełnosprawnych.

Część PN zlokalizowana wzdłuż ul. Dworcowej leży w całości w granicach portu morskiego. Część PD usytuowana przy ul. Duńskiej w części mieści się na terenie portu, w części nie – co uwidoczniło na rysunkach projektu zagospodarowania terenu. Granice portu morskiego wynikają ze współrzędnych podanych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 1 października 2010 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Świnoujściu od strony lądu (Dz.U. 2010 nr 190 poz. 1275).

Teren objęty opracowaniem jest zróżnicowany wysokościowo, rzędne terenu 0,5 -2,6 m n.p.m.

5.1 Opis projektowanych zmian

Inwestycja obejmować będzie:

- Modernizację (budowa i przebudowa) istniejących stanowisk promowych nr 5 i 6 w celu utworzenia nowego stanowiska promowego nr 5, uzyskania przy nim głębokości technicznej $H_t = 12,0$ m i dopuszczalnej $H_{dop} = 13,0$ m, oraz budowę infrastruktury umożliwiającej montaż ruchomej rampy ro-ro dla promów o szerokości 35 m, polegającą na

- częściowej rozbiórce elementów konstrukcji istniejących stanowisk promowych 5 i 6 oraz ich ramp ro-ro wraz z infrastrukturą towarzyszącą
 - przebudowie i budowie konstrukcji istniejącego stanowiska promowego nr 5 w celu jej wzmocnienia
 - budowa nowej przysłony łoża rampy nowego stanowiska promowego nr 5 wraz z niezbędną infrastrukturą
 - budowa łoża rampy nowego stanowiska promowego nr 5 wraz z niezbędną infrastrukturą
 - budowa odcinka 5A nowego stanowiska promowego nr 5 na wysokości linii cumowniczej istniejącego stanowiska promowego nr 5
 - budowa odcinka 5B nowego stanowiska promowego nr 5 na wysokości linii cumowniczej istniejącego stanowiska promowego nr 6 wraz z zabudową obszaru wodnego przy istniejącym stanowisku promowym nr 6 tak by odcinki 5A i 5B tworzyły jedną linię cumowniczą
 - wykonanie robót pogłębiarskich i budowa umocnienia dna wzdłuż nowego stanowiska promowego nr 5
- Przebudowę istniejącej i wykonanie nowej niezbędnej infrastruktury technicznej (budowa) na nabrzeżu i zapleczu, w szczególności kanalizacja wód opadowych, wód zaolejonych i kanalizacja sanitarna, sieć wodna, sieć wody pożarowej, sieć teletechniczna oraz zasilanie w energię elektryczną, oświetlenie, itd.
 - Modernizację (budowa i przebudowa) istniejących grupy torów kolejowych terminala promowego wraz z niezbędną infrastrukturą polegającą na:
 - budowie płyty torowej
 - budowie torów kolejowych na płycie torowej (tory 61-67)
 - budowie zabudowy nawierzchni torów kolejowych (tory 61-67)
 - przebudowie obu głowic budowanej grupy torów
 - Budowę dwóch nowych torów przeładunkowych wzdłuż ulicy Dworcowej wraz z rozjazdem i torem łączącym tory na obszarze terminala z grupą torów stacji Świnoujście (wraz z niezbędną infrastrukturą)
 - Budowę placów manewrowo-postojowych z miejscami postojowymi dla naczep (plac D, F)
 - Budowę placu manewrowo-postojowego z miejscami postojowymi dla samochodów ciężarowych (plac G)
 - Budowę nowej klatki schodowej na końcu galerii „G5” wyposażonej w dźwig osobowy.
 - Budowę estakady łączącej projektowane place składowe z terenem terminala, zjazdem na bezpośrednie zaplecze stanowiska promowego nr 5.

5.2 Rozbiórki, demontaż, prace ziemne

Na terenie objętym inwestycją przewiduje się

- rozbiórkę:
 - nawierzchni utwardzonych wraz z obrzeżami (wymiana fragmentów istniejących nawierzchni)
 - istniejącego ogrodzenia
 - torów kolejowych nr 81, 82, 83.

- istniejącej klatki schodowej na końcu galerii „G5” oraz obiektów wzdłuż ulicy Dworcowej – szczegóły wg opracowania branży konstrukcja
- elementów sieci zewnętrznych wraz z urządzeniami
- demontaż elementów małej architektury
- prace ziemne, porządkowe związane z pielęgnacją zieleni oraz planowanymi nasadzeniami
- prace ziemne związane projektowanym przebiegiem infrastruktury podziemnej i drogowej

5.3 Istniejące obiekty i zabudowa kubaturowa przeznaczona do dalszego użytkowania

- istniejąca galeria pasażerska „G5”
- istniejąca trafostacja pod galerią pasażerską „G5”
- istniejąca klatka schodowa prowadząca do galerii pasażerskiej przy stanowisku promowym nr 4

5.4 Zieleń

Na terenie inwestycji występuje zieleń naturalna: średnia, wysoka i niska. Część drzew oraz krzewów przeznaczona będzie do wycinki, ze względu na nowy układ zagospodarowania terenu. Zakres dotyczący wycinek objęty jest oddzielnym opracowaniem i nie objęty procedurą administracyjną o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę.

5.5 Infrastruktura techniczna

Na terenie inwestycji znajduje się infrastruktura techniczna w postaci sieci elektroenergetycznej, teletechnicznej, wodociągowej, kanalizacja deszczowa, kanalizacji sanitarna i kanalizacji wód zaolejonych. Przy istniejącym stanowisku promowym nr 5 pod galerią pasażerską „G5” znajduje się istniejąca stacja transformatorowa [poza zakresem opracowania]

5.6 Komunikacja

W granicach inwestycji znajduje się wewnętrzny układ dróg komunikacji pieszej i kołowej, parkingów, placów manewrowo-postojowych, a także torów i rozjazdów kolejowych oraz stanowiska promowe. Celem projektu jest uporządkowanie w/w elementów komunikacji i przystosowanie ich do obsługi transportu intermodalnego.

6 PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Inwestycja ma na celu przystosowanie istniejącej infrastruktury Terminala Promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego, w tym obsługi promów o długości do 270 m, a także statków pasażerskich o podobnych parametrach. Obszarem inwestycji objęta będzie północna część Terminala Promowego tj. istniejące stanowiska promowe nr 5 i 6 wraz z placem manewrowo-postojowym oraz obszar na południe od terenów kolejowych, na którym powstanie drugi plac manewrowo-postojowy dla samochodów ciężarowych. Obie części połączone będą estakadą.

6.1 Dane podstawowe – bilans terenu

- pow. terenu objęta opracowaniem (suma) ok. 129 275 m²

Projektowane elementy zagospodarowania terenu:

- pow. zieleni niskiej ok. 3 452 m²
- pow. zabudowy proj. budynków ok. 500 m²
- pow. ciągów pieszych ok. 2 626 m²
- pow. żwirowe ok. 285 m²
- pow. utwardzone: drogi/ drogi manewrowe/place postojowe/miejsca parkingowe ok. 75 470 m²

Szczegółowe opracowanie dotyczące projektowanych nawierzchni zawarte jest w projekcie branży drogowej oraz w części graficznej projektu zagospodarowania terenu.

6.2 Obiekty kubaturowe

Na przedmiotowym terenie projektuje się szereg obiektów stanowiących część składową infrastruktury związanej z modernizacją Terminalu Promowego w Świnoujściu m.in.:

- Budynek B1 – Punkt kontroli ISPS 1

Punkt kontroli ISPS 1 zaprojektowano, jako moduł składający się z jednego i pół kontenera. W budynku znajdować się będą dwa pomieszczenia, pokój biurowy i wc. Poziom okna podawczego w budynku będzie znajdował się na wysokości poziomu okna w szoferce ciężarówki.

W obiekcie, ze względu na specyfikę pracy nie przewiduje się zatrudnienia osób niepełnosprawnych.

- Budynek B2 – punkt kontroli ISPS 2

Punkt kontroli ISPS 2 zaprojektowano, jako moduł składający się z jednego kontenera. W budynku znajdować się będzie pokój biurowy Poziom okna podawczego w budynku będzie znajdował się na wysokości poziomu okna w szoferce ciężarówki.

W obiekcie, ze względu na specyfikę pracy nie przewiduje się zatrudnienia osób niepełnosprawnych.

- Budynek B3 – Budynek sanitariatów

Budynek sanitariatów zaprojektowano na terenie nowego placu manewrowo-postojowego pomiędzy ul. Duńską, a Dworcową. Projekt przewiduje usytuowanie kontenerowego budynku sanitariatów dla potrzeb kierowców. Obiekt usytuowany będzie pod obrysem estakady wjazdowej.

Z uwagi na specyfikę zawodu kierowcy samochodów ciężarowych nie są osobami niepełnosprawnymi poruszającymi się na wózkach inwalidzkich, zatem wydzielona toaleta przystosowana do potrzeb osób z tego rodzaju niepełnosprawnością nie jest wymagana.

- Budynek B4 – Punkt logistycznej obsługi naczep i kontenerów
Biuro obsługi obrotu naczepami oraz obrotem intermodalnym zlokalizowano pod galerią G5. Będzie to obiekt parterowy o rzucie przyziemia na bazie prostokąta, składający się z dwóch kontenerów. W obiekcie, ze względu na specyfikę pracy nie przewiduje się zatrudnienia osób niepełnosprawnych.
- Budynek B5 – Klatka schodowa w Galerii G5
Projektowana klatka schodowa zlokalizowana jest na końcu galerii „G5”, naprzeciwko Stanowiska Promowego nr 5. Jest ona przewidywana w miejsce starej, która jest w kolizji z projektowanym przedłużeniem torowiska.
- Budynek B6 – Photo- shooter nr 1
Projektowany obiekt stanowić będzie obudowę dla urządzenia do fotograficznej dokumentacji pojazdów
- Budynek B7 – Photo- shooter nr 2
Projektowany obiekt stanowić będzie obudowę dla urządzenia do fotograficznej dokumentacji pojazdów
- Budynek B8 – Photo- shooter nr 3
Projektowany obiekt stanowić będzie obudowę dla urządzenia do fotograficznej dokumentacji pojazdów
- Budynek B9 – Sterownia rampy ro-ro

6.3 Estakada

Projektowany obiekt znajduje się nad torami dojazdowymi na terminal promowy, ulicą Dworcową, torami stacyjnymi, planowaną drogą objazdową oraz jezdnią manewrową na projektowanym zewnętrznym placu postojowym przy ulicy Duńskiej (plac G).

Obiekt zlokalizowany będzie częściowo w granicach Portu Świnoujście (165,53 m; w tym 117,03 m estakada, 48,5 m dojazd w murach oporowych) oraz częściowo w granicach działek Urzędu Miasta Świnoujście (125,41 m; w tym 77,06 m estakada; 48,34 m dojazd w murach oporowych).

Numery działek, na których zlokalizowano obiekt: 3, 8/5, 46/1, 47/1, 47/2, 48/2, 49/1, 50/3, 50/4, 50/5, 51.

Projektowany obiekt służy do bezpośredniego przeprowadzania ruchu kołowego między istniejącym placem manewrowym przy istniejącym stanowisku promowym nr 5, a projektowanym zewnętrznym placem postojowym przy ulicy Duńskiej (plac G).

Podstawowe parametry techniczne

- długość całkowita: 203,90 m
- długość konstrukcji nośnej: 194,80 m

- długość nasypu od strony istniejącego placu manewrowego: ~48 m
- długość nasypu od strony zewnętrznego placu postojowego: ~48 m

Szczegółowy opis rozwiązań wg projektu branży mostowej

6.4 Układ komunikacyjny

6.4.1 Istniejąca ul. Dworcowa

Istniejąca ul. Dworcowa składa się z jezdni o szerokości ok. 7 m o nawierzchni z betonu asfaltowego. Wzdłuż ulicy zlokalizowany jest obustronny chodnik o szerokości ok. 2 i 3 m, o nawierzchni z betonowej kostki brukowej. Występują również zatoki postojowe o szerokości ok. 5 i 6 m, o nawierzchni z betonu asfaltowego i betonowej kostki brukowej.

Szczegółowy opis rozwiązań wg projektu branży drogowej.

6.4.2 Place manewrowo-postojowe dla samochodów ciężarowych

W ramach przedmiotowej inwestycji projektuje się 4 place manewrowo-postojowe z miejscami postojowymi dla naczep lub samochodów ciężarowych:

- Plac D - plac manewrowo-postojowy zlokalizowany jest pomiędzy ul. Dworcową (od strony południowo-wschodniej), wiązką torów kolejowych o numerach 61-67 (od strony północno-zachodniej) oraz budynkiem magazynu „B” (od strony południowo-zachodniej). W południowo-zachodniej części placu znajduje się przejazd kolejowy, umożliwiający komunikację z placem zlokalizowanym na nabrzeżu istniejącego stanowiska promowego nr 4 i projektowanego nr 5. Plac ten posiada funkcję placu postojowego dla samochodów ciężarowych, kontenerów i naczep. Jednak jego dostępność ograniczona jest poprzez istniejącą zabudowę (budynek magazynowy „B” oraz budynek tymczasowego terminala promowego) oraz tylko jeden przejazd kolejowy łączący plac z nabrzeżem. Wyjazd z placu odbywa się za pomocą bramy zlokalizowanej w sąsiedztwie ul. Dworcowej i toru nr 60, która również stanowi drogę ewakuacji przeciwpożarowej. Istniejąca nawierzchnia, wykonana z betonu asfaltowego, betonu cementowego i trylinki, została w całości przewidziana do rozbiórki, łącznie z krawężnikami i podbudową. Elementy które mogłyby nadać się do powtórnego wykorzystania (np. trylinka, krawężniki), należy rozbierać ostrożnie, aby ich nie uszkodzić.
- Plac E - plac manewrowo-postojowy utworzony poprzez zabudowę nawierzchni torów kolejowych nr 61-67. Szczegóły wg projektu branży kolejowej.
- Plac F - plac manewrowo-postojowy jest zlokalizowany pomiędzy wiązką torów kolejowych o numerach 61-67 (od strony południowo-wschodniej), wzdłuż projektowanego stanowiska promowego nr 5 (od strony

północno-zachodniej) oraz Lokalną Grupą Rybacką (od strony północno-wschodniej). Plac ten posiada funkcję placu postojowego dla samochodów ciężarowych, kontenerów i naczep.

- Plac G Teren pod projektowany plac manewrowo-postojowy zlokalizowany jest pomiędzy ul. Duńską (od strony południowo-wschodniej), drogą dojazdową do hydroforni (od strony północno-wschodniej), torami kolejowymi stacji Świnoujście (od strony północno-zachodniej) oraz istniejącą halą (od strony południowo-zachodniej). Obszar ten obecnie jest nieużytkowany i nieregularnie porośnięty drzewami i krzewami.

Szczegółowy opis rozwiązań wg projektu branży drogowej.

6.5 Stanowiska promowe

W wyniku prac objętych niniejszym opracowaniem dojdzie do połączenia stanowisk promowych nr 5 i 6 w jedno nowe stanowisko promowe nr 5 (odcinki konstrukcyjne 5A i 5B, przysłona łoża rampy i łoża rampy) o łącznej długości odcinków 5A i 5B ok. 295 m i głębokości technicznej 12,0 m, przystosowanych do obsługi promów morskich o długości do 270 m oraz statków pasażerskich o podobnych parametrach. Ponadto powstanie odcinek będący przysłoną łoża rampy ro-ro (długość odcinka – 64 m), tworzący przedłużenie linii cumowniczej istniejącego stanowiska promowego nr 4.

Prace i roboty budowlane w ramach przedsięwzięcia obejmują:

- Rozbiórkę (likwidację) urządzeń wodnych:
 - likwidację wylotu WD-3 położonego w rejonie styku istniejących stanowisk promowych nr 5 i nr 6 (km. 3+492 m toru wodnego Świnoujście-Szczecin) polegającą na demontażu końcowego odcinka rury kanalizacji deszczowej w trakcie przebudowy nabrzeża
 - częściową rozbiórkę istniejącego Stanowiska Promowego nr 6
 - częściową rozbiórkę istniejącego Stanowiska Promowego nr 5
 - Wykonanie urządzeń wodnych:
 - wykonanie nowego Stanowiska Promowego nr 5 złożonego z następujących odcinków:
 - a. przysłony łoża rampy,
 - b. łoża rampy
 - c. odcinka 5A
 - d. odcinka 5B
- wraz z wykonaniem umocnienia dna przy projektowanym stanowisku promowym
- wykonanie nowego wylotu podczyszczonych wód opadowych WD-3 odprowadzającego wody opadowe i roztopowe do cieśniny Świna polegające na przedłużeniu istniejącego wylotu w postaci rury zlicowanej z brusem ścianki szczelnej.

- Wykonanie robót w wodach:
- Wykonanie robót pogłębiarskich w wodzie zwiększających głębokość techniczną w rejonie nowego stanowiska promowego nr 5.
- Wznoszenie obiektów budowlanych i wykonywanie innych robót na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią.

Wykonanie w/w czynności w myśl obowiązujących przepisów wymaga uzyskania decyzji pozwolenie wodnoprawne. Podstawą uzyskania pozwolenia wodnoprawnego jest operat wodnoprawny wykonany zgodnie z ustawą Prawo wodne oraz właściwy wniosek.

6.6 Układ torowy

Istniejąca infrastruktura kolejowa na terenie terminala portowego ma za zadanie zapewnić dojazd wagonów do stanowisk promowych nr 2 i nr 3 (dostęp kolejowy do pokładów promów kolejowych), a także do torów nr 82 i 83 zlokalizowanych na przejętym od MON Stanowisku Promowym nr 6.

Przebudowa istniejącego układu torowego infrastruktury kolejowej na terenie terminala promowego ma za zadanie przystosowanie terminala do obsługi transportu intermodalnego, a także likwidację torów obsługujących Stanowisko Promowe nr 6 (tory 81, 82, 83).

W ramach zadania zostaną wykonane roboty:

- rozbiórkowe torów, rozbiórka rozjazdów
- wykonanie płyty torowej i torów na niej zlokalizowanych wraz z ich zabudową, regulacja pozostałych elementów istniejącej grupy torów i rozjazdów w planie i profilu wraz z częściową zmianą jej geometrii oraz wymianą elementów zużytych na nowe,
- budowa dwóch dodatkowych torów wzdłuż ul. Dworcowej (jeden z torów zabudowany, na płycie torowej, drugi z nawierzchnią klasyczną), zabudowa torów w miejscu likwidowanych rozjazdów,
- montaż trzech kozłów samohamownych
- zabudowa przejazdu w ciągu ulicy Dworcowej zintegrowaną nawierzchnią torowo-drogową

Szczegółowy opis rozwiązań wg projektów branży kolejowej.

6.7 Nawierzchnie

Zgodnie z linią podziałową pokazaną na PZT, w zakresie pozwolenia na budowę wydawanego przez wojewodę, w obszarze placu manewrowo-postojowego pomiędzy ul. Duńską a ul. Dworcową wchodzi:

- jezdnie dróg obsługujących plac o nawierzchni z kostki betonowej i powierzchni 4 130 m²;
- zatoki postojowe o nawierzchni z kostki betonowej i powierzchni 585 m²;
- chodniki o nawierzchni z kostki betonowej i powierzchni 1 745 m²;
- skarpa drogowa o nachyleniu 1:1,5 i powierzchni 12 m²;

- rozbiórka i odtworzenie istniejącej nawierzchni jezdni ul. Duńskiej z betonu asfaltowego o powierzchni 21 m² (w obszarze przebudowywanego chodnika).

Zgodnie z linią podziałową pokazaną na PZT, w zakres pozwolenia na budowę wydawanego przez starostę, w obszarze placu manewrowo-postojowego pomiędzy ul. Duńską a ul. Dworcową wchodzi:

- jezdnie dróg obsługujących plac o nawierzchni z kostki betonowej i powierzchni 2 165 m²;
- plac manewrowo-postojowy o nawierzchni z kostki betonowej i powierzchni 16 445 m²;
- zatoka postojowa o nawierzchni z kostki betonowej i powierzchni 210 m²;
- chodnik o nawierzchni z kostki betonowej i powierzchni 330 m²;
- skarpa drogowa o nachyleniu 1:1,5 i powierzchni 190 m²;
- rozbiórka i odtworzenie istniejącej jezdni ul. Duńskiej o nawierzchni z betonu asfaltowego i powierzchni 85 m² (w obszarze przebudowywanego chodnika);
- rozbiórka i odtworzenie istniejącego chodnika wzdłuż ul. Duńskiej o nawierzchni z kostki betonowej i powierzchni 8 m² (w obszarze przebudowywanego chodnika).

Zaprojektowana konstrukcja nawierzchni placu manewrowo-postojowego pomiędzy ul. Duńską a ul. Dworcową:

- betonowa kostka brukowa – 10 cm;
- podsypka cementowo-piaskowa – 3 cm;
- podbudowa zasadnicza z betonu cementowego C8/10 – 22 cm;
- podbudowa pomocnicza z kruszywa kamiennego łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm o CBR \geq 60% – 22 cm;
- warstwa ulepszanego podłoża z kruszywa stabilizowanego spoiwem hydraulicznym z dowozu C1,5/2 – 20 cm;
- grunt rodzimy, dogęszczony do uzyskania wartości wtórnego modułu odkształcenia $E_2 = 50\text{MPa}$.

Konstrukcja nawierzchni dróg obsługujących plac manewrowo-postojowy pomiędzy ul. Duńską a ul. Dworcową – odcinki A-A', B-B', C-C', D-D', E-E':

- betonowa kostka brukowa – 10 cm;
- podsypka cementowo-piaskowa – 3 cm;
- podbudowa zasadnicza z betonu cementowego C8/10 – 22 cm;
- podbudowa pomocnicza z kruszywa kamiennego łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm o CBR \geq 60% – 22 cm;
- warstwa ulepszanego podłoża z kruszywa stabilizowanego spoiwem hydraulicznym z dowozu C1,5/2 – 20 cm;
- grunt rodzimy, dogęszczony do uzyskania wartości wtórnego modułu odkształcenia $E_2 = 50\text{MPa}$.

Konstrukcja nawierzchni zatok postojowych:

- betonowa kostka brukowa – 10 cm;
- podsypka cementowo-piaskowa – 3 cm;
- podbudowa zasadnicza z betonu cementowego C8/10 – 22 cm;

- podbudowa pomocnicza z kruszywa kamiennego łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 mm o CBR \geq 60% – 22 cm;
- warstwa ulepszonego podłoża z kruszywa stabilizowanego spoiwem hydraulicznym z dowozu C1,5/2 – 20 cm;
- grunt rodzimy, dogęszczony do uzyskania wartości wtórnego modułu odkształcenia $E_2 = 50$ MPa.

Konstrukcja nawierzchni chodników:

- betonowa kostka brukowa – 8 cm;
- podsypka cementowo-piaskowa – 3 cm;
- podbudowa pomocnicza z kruszywa kamiennego łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 mm o CBR \geq 60% – 20 cm;
- warstwa ulepszonego podłoża z kruszywa stabilizowanego spoiwem hydraulicznym z dowozu C1,5/2 – 15 cm.
- grunt rodzimy, dogęszczony do uzyskania wartości wtórnego modułu odkształcenia $E_2 = 35$ MPa.

Pomiędzy chodnikiem a terenami zielonymi zaprojektowano obrzeże betonowe 8 x 30 cm, wyniesione na 2 cm powyżej powierzchni chodnika, zgodnie z dokumentacją rysunkową.

Szczegółowe opracowanie dotyczące projektowanych nawierzchni zawarte jest w projekcie branży drogowej oraz w części graficznej projektu Zagospodarowania Terenu.

6.8 Zieleń

Projektuje się nasadzenia zielenią urządzoną, zgodnie z wymaganiami MPZP, wzdłuż ulic Dworcowej i Duńskiej – szczegóły wg proj. branży zieleni.

Projektowane nasadzenia to grupy krzewów [*żywołik zachodni odm. Danica Thuja occidentalis 'Danica'*] sadzone w formie niewielkich skupisk wzdłuż ulic na trawnikach. Wszystkie nasadzenia są wykonane na terenie objętym pozwoleniem ZUW.

Szczegółowy opis rozwiązań wg projektu branży zieleni.

6.9 Infrastruktura techniczna

W związku z planowaną inwestycją przewiduje się przebudowę istniejącej sieci elektroenergetycznych, w tym oświetlenia zewnętrznego, sieci teletechnicznych i sieci sanitarnych.

Szczegółowy opis rozwiązań wg projektów branżowych.

6.9.1 Zaopatrzenie w wodę

W zakresie niniejszego opracowania znajduje się projekt zewnętrznej instalacji wodociągowej, której celem jest doprowadzenie wody użytkowej do projektowanych obiektów na terenie terminala. Zewnętrzna instalacja wodociągowa zasilać będzie również projektowane hydranty przeciwpożarowe. Zaprojektowano doprowadzenie wody użytkowej do budynków:

B5 – punkt logistycznej obsługi naczep i kontenerów

B3 – budynek sanitariatów

B1 – punkt kontroli ISPS 1

Dodatkowo projektuje się odcinkową przebudowę istniejących sieci wodociągowych w związku z tym, że koliduje ona z projektowaną infrastrukturą, która powstanie na terenie terminalu promowego.

Projektuje się także zewnętrzną instalację doprowadzającą wodę do projektowanych 5 punktów poboru wody umożliwiających pobór wody przez cumujące jednostki.

Szczegółowy opis rozwiązań wg projektu branży sanitarnej.

6.9.2 Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych

Odbiornikiem ścieków deszczowych z rejonu placu manewrowo - postojowego pomiędzy ul. Duńską a Dworcową – plac G jest istniejący zbiornik retencyjny zlokalizowany w pobliżu skrzyżowania ulicy Duńskiej z drogą wjazdową do terminala. Projektuje się zewnętrzną instalację kanalizacji deszczowej wraz z wpustami punktowymi oraz odwodnieniami liniowymi celem odprowadzenia wód deszczowych do zbiornika z istniejących i projektowanych nawierzchni utwardzonych

Odbiornikiem ścieków deszczowych z rejonu placu manewrowo - postojowego pomiędzy ul. Dworcową, a wiązką torów kolejowych – plac D jest istniejący kolektor kanalizacji deszczowej kdD500. Projektuje się zewnętrzną instalację kanalizacji deszczowej wraz z wpustami punktowymi oraz odwodnieniem liniowym celem odprowadzenia wód deszczowych do odbiornika z istniejących i projektowanych nawierzchni utwardzonych.

Odbiornikiem ścieków deszczowych z rejonu placu manewrowo - postojowego pomiędzy wiązką torów kolejowych a stanowiskami promowymi nr 4,5A i 5B – place E i F jest cieśnina Świna. Projektuje się zewnętrzną instalację kanalizacji deszczowej wraz z wpustami punktowymi oraz odwodnieniami liniowymi celem odprowadzenia wód deszczowych do odbiornika z istniejących i projektowanych nawierzchni utwardzonych. Zaprojektowano dwa wyloty zewnętrznej instalacji kanalizacji deszczowej. Przed wylotem do zbiornika należy zamontować separator substancji ropopochodnych.

Szczegółowy opis rozwiązań wg projektu branży sanitarnej.

6.9.3 Odprowadzenie wód zaolejonych

Celem odbioru wód zaolejonych z cumujących jednostek zaprojektowano zewnętrzną instalację kanalizacji wód zaolejonych wraz z punktami odbioru zlokalizowanych przy stanowiskach nr 5A i 5B.

W zakresie niniejszego opracowania znajduje się odcinek od punktu odbioru do pierwszej studni na istniejącym kolektorze wód zaolejonych. Wody zaolejone z cumujących jednostek zostaną odprowadzone za pośrednictwem zewnętrznej instalacji kanalizacji wód zaolejonych wykonanej z rur i kształtek żeliwnych o średnicy DN100.

Szczegółowy opis rozwiązań wg projektu branży sanitarnej.

6.9.4 Odprowadzenie ścieków

Celem odbioru ścieków sanitarnych z cumujących jednostek zaprojektowano zewnętrzną instalację kanalizacji wód zaolejonych wraz z punktami odbioru zlokalizowanych przy stanowiskach nr 5A i 5B.

W zakresie niniejszego opracowania znajduje się odcinek od punktu odbioru do pompowni ścieków sanitarnych (pompownia i ciąg dalszy instalacji wg odrębnego opracowania).

Ścieki sanitarne z cumujących jednostek zostaną odprowadzone za pośrednictwem zewnętrznej instalacji kanalizacji sanitarnej wykonanej z rur i kształtek żeliwnych o średnicy DN100.

W zakresie niniejszego opracowania znajduje się również projekt zewnętrznej instalacji kanalizacji sanitarnej, której celem jest odbiór ścieków sanitarnych z projektowanych budynków na terenie terminala.

Zaprojektowano odbiór ścieków sanitarnych z budynków:

- 1) B5 – punkt logistycznej obsługi naczep i kontenerów
- 2) B3 – budynek sanitariatów
- 3) B1 – punkt kontroli ISPS 1

Odbiornikami ścieków sanitarnych są istniejące kanały kanalizacji sanitarnej. Lokalizacja zgodnie z częścią rysunkową.

Szczegółowy opis rozwiązań wg projektu branży sanitarnej.

6.9.5 Oświetlenie terenu

W ramach inwestycji planuje się wymianę istniejących opraw oświetleniowych oraz lokalizację nowego, spójnego oświetlenia dla całej inwestycji.

Projektuje się oświetlenie terenu za pomocą opraw oświetleniowych LED: 71, 76, 231 i 448 W. Oprawy zostaną zamontowane na 16-kątnych masztach oświetleniowych ze stali ocynkowanej o wysokości 24 m (oświetlenie placów D i G) i ośmiokątnych słupach ze stali ocynkowanej o wysokości 10 m.

Szczegółowy opis rozwiązań wg projektu branży elektrycznej.

6.9.6 Zasilanie w energię elektryczną

Projektuje się budowę kanalizacji 4-przepustowej z rur osłonowych Ø160 mm. Projektowaną kanalizację prowadzić przez studnie SKR-1 w klasie obciążeń D400. Dokładna trasa prowadzenia kanalizacji znajduje się na planie sytuacyjnym wg projektu branży elektrycznej.

Projektuje się:

1. podstawę „Zaplecze”, z której nastąpi zasilanie:

- oświetlenia placu manewrowo-postojowego
- budynku Punktu Kontroli SPS1
- budynku sanitariatu
- zasilania bram i szlabanów
- oświetlenia estakady nad torami
- barier mikrofalowych rozlokowanych wzdłuż płotu
- świetlnych tablic informacyjnych, kolumn SOS
- przepompowni ścieków

2. podstawę „Prom 5,6”, z której nastąpi zasilanie:

- oświetlenia terenu na placu pomiędzy ul. Dworcową i wiązką torów kolejowych

- budynku Punktu Kontroli SPS2
- budynku Punktu Logistycznej Obsługi Naczep i Kontenerów
- budynków Photo-shooter 1, 2 i 3
- świetlnych tablic informacyjnych
- oświetlenia nabrzeża stanowiska nr 5
- ruchomego pomostu tzw. „tramwaj” komunikacyjnego dla pasażerów łączącego galerię pasażerską z promem
- rampy Ro-Ro
- punktów zasilania umieszczonych w skrzyniach mocowanych do przypór odbojnic wzdłuż nabrzeża
- dwóch świateł nawigacyjnych
- projektowanego kabestanu

Zasilanie projektowanej klatki schodowej galerii będzie się odbywać z istniejącej rozdzielnic galerii.

6.9.7 Monitoring wizyjny

Projektuje się budowę kanalizacji 2-otworowej z rur HDPE 110/6,3 mm.

System monitoringu będzie obejmował:

- Plac manewrowo-postojowy (zewnątrzny i wewnętrzny)
- Stanowisko promowe nr 5 i 6
- Torowisko
- Estakadę

Projektuje się instalowanie kamer na słupach oświetleniowych, na uchwytych wyposażonych standardowo w adapter masztowy z przepustem kablowym, montowany do uchwyty ściennego.

Szczegółowy opis rozwiązań wg projektu branży teletechnicznej.

6.9.8 System kontroli dostępu

Wjazd na teren Terminala Promowego będzie się odbywał przez przejazdy kontrolowane z układem szlabanów pracujących w systemie otwórz/zamknij z systemem zliczania ilości przejeżdżających samochodów (pętle indukcyjne najazdowe oraz potwierdzające). Przy wjeździe dla potrzeb kierowców projektuje się montaż świateł sygnalizacyjnych (światło czerwone oraz światło zielone). Dla potrzeb wykrycia obecności pojazdów projektuje się przy szlabanach pod jezdnią umieścić pętle indukcyjne. Dodatkowo dla potrzeb potwierdzenia faktu przejechania danego zestawu ciężarowego przez szlaban projektuje się montaż fotokomórek.

Szczegółowy opis rozwiązań wg projektu branży teletechnicznej.

6.9.9 Światła nawigacyjne

W ramach inwestycji planuje się pozostawienie dwóch z trzech istniejących obecnie świateł nawigacyjnych wystawionych na podstawie „Projektu oznakowania nawigacyjnego Terminala Promowego w Świnoujściu. Znaki nawigacyjne na Stanowisku 5 i 6” Pronaw, Gdańsk 2012 - uzgodnionego przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie pismem ON-I-4112/15/02/12 dnia 05.09.2012 r.

Do pozostawienia przeznacza się światła położone:

- na narożniku nabrzeża pomiędzy Istniejącym Stanowiskiem Promowym nr 4 i istniejącym Stanowiskiem Promowym nr 5;
- na północno-wschodnim narożniku istniejącego Stanowiska Promowego nr 6 (przy wejściu do Basenu Bosmańskiego) - jest to północno-wschodni narożnik planowanego, nowego Stanowiska Promowego nr 5

Do likwidacji przeznacza się światło położone na północno-wschodnim narożniku istniejącego Stanowiska Promowego nr 5 (przy rampie promowej istniejącego Stanowiska Promowego nr 6) – w związku z projektowanym połączeniem istniejących Stanowisk Promowych nr 5 i nr 6 w jedno, nowe Stanowisko Promowe nr 5 istnienie tego światła jest bezzasadne. Obydwa światła nawigacyjne przeznaczone do pozostawienia zostaną przeniesione w nowe, nieznacznie zmienione lokalizacje, wynikające ze zmian ukształtowania linii nabrzeża. Pozostawione zostaną te same maszty oraz latarnie świateł. Zachowane zostaną również charakterystyki ich świecenia.

Współrzędne geograficzne nowej lokalizacji świateł to:

- na narożniku nabrzeża pomiędzy istniejącym Stanowiskiem Promowym nr 4 i projektowanym Stanowiskiem Promowym nr 5 – współrzędne 53°N 54' 13,3342", 14°E 15' 36,3472"
- na północno-wschodnim narożniku projektowanego stanowiska promowego nr 5 (przy wejściu do Basenu Bosmańskiego) – współrzędne 53°N 54' 18,6861", 14°E 15' 49,7667"

6.10 Ogrodzenie, bramy, furtki i szlabany

W ramach inwestycji zostaną wykonane następujące elementy ogrodzenia:

1. Bramy i furtki

- B1 - brama dwuskrzydłowa otwierana ręcznie szer. 4,5 m - 1 szt.
- B2 - brama dwuskrzydłowa otwierana automatycznie szer. 6,0 m - 1 szt.
- B3 - brama dwuskrzydłowa otwierana ręcznie szer. 8,0 m - 1 szt.
- Bp1 - brama przesuwna szer. 19 m - 1 szt. Otwierana automatycznie
- Bp2 - brama przesuwna szer. 14 m - 1 szt. Otwierana automatycznie
- F1 - furtka otwierana ręcznie szer. 1,2 m – 3 szt.

2. Szlabany

- Sz1 (a, b, c) - szlaban uchylny 6 szt. (długość ramienia 4-7m; każdorazowo dostosować ramię do szerokości przejazdu) otwierany automatycznie

- Sz2 - szlaban z "firanką" górą i dołem; wysokość "firanki 1,80cm 2 szt. (długość ramienia 6,5m) otwierany automatycznie każdorazowo dostosować ramię do szerokości przejazdu)

3. Ogrodzenia

- ogrodzenie proj. na murku oporowym - około 445 m
- ogrodzenie proj. na cokole - około 524 m
- ogrodzenie proj. na nawierzchni (bez cokołu) - około 27 m

Bez zmian pozostaje ogrodzenie istniejące o długości około 255 m

Wszystkie elementy stalowe ogrodzenia ocynkowane ogniowo, malowane proszkowo na kolor ral 3016. Słupki - rura kwadratowa 50x50x4 mm stalowa z przyspawanymi uchwytyami stalowymi 40x30x8mm do mocowania przęsła. Przęsła ogrodzeniowe łączone ze słupkiem za pomocą uchwytów i śrub, śruby ze stali nierdzewnej. Góra słupka zamknięta na płasko - blacha 50x50x4 mm spawana do słupka przed cynkowaniem i malowaniem. Głębokość zakotwienia słupków min 60 cm. Wypełnienie przęsła - siatka stalowa zgrzewana o oczkach 50x50 mm z prętów $\varnothing 4\text{mm}$ (ocynkowana ogniowo, spawana do ramy z rur prostokątnych 50x40x4 mm).

Fundament do słupków z betonu C16/20 (B20), min 30x30 cm do lokalnej głębokości przemarzania gruntu. Cokół/murek oporowy z bloczków betonowych dwie warstwy bloczka ($h=2 \times 12\text{cm}$), co warstwę zbrojenie siatką z prętów $\varnothing 2,5\text{ mm}$ oczko 50x50 mm. Bloczek betonowy klasa 15, zaprawa cementowa marki m8 (szerokość 24cm). Warstwa wyrównawcza z chudego betonu C8/10 (B10) - grubość 10 cm. Lokalnie w przypadku wystąpienia różnic w rzędnych terenu powyżej 20 cm zwiększyć ilość warstw bloczka betonowego do trzech, zachować parametry siatki zbrojącej, bloczków i zaprawy. Poniżej warstwy wykończeniowej z cegły klinkierowej cokół tynkować tynkiem cementowym.

Warstwa wykończeniowa cegła klinkierowa na rąb ($h=12\text{cm}$, szerokość 25cm).

7 DOSTĘPNOŚĆ DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH

Projektowane obiekty ogólnodostępne wraz z projektowanym układem komunikacyjnym dostępne są dla osób niepełnosprawnych. Ze względu na specyfikę funkcjonowania część obiektów na terenie objętym opracowaniem będzie niedostępna lub w ograniczony sposób dostępna dla osób niepełnosprawnych.

8 OCHRONA PRZECIWOPOŻAROWA

Projektowane zagospodarowanie terenu spełnia wymagania ochrony przeciwpożarowej, zapewnione zostały dojazdy i drogi pożarowe do projektowanych obiektów, a istniejące i projektowane hydranty zewnętrzne zapewniają dostawę wody do celów ochrony przeciwpożarowej.

9 OCHRONA KONSERWATORSKA

Projektowana inwestycja nie jest wpisana do rejestru zabytków i nie podlega ochronie na podstawie ustaleń MPZP.

10 WPLYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ

Przedmiotowy teren nie znajduje się w granicach terenu górniczego, ani pod wpływem eksploatacji górniczej.

11 OBSZAR ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI

Zgodnie z Art. 3. pkt. 20) Ustawy Prawo budowlane z dnia 7 lipca 1994 r. dokonano określenia obszaru oddziaływania obiektów projektowanych w ramach przedmiotowej inwestycji w oparciu o:

- pkt. 9 Załącznika nr 1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 października 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać telekomunikacyjne obiekty budowlane i ich usytuowanie.
- § 3.1 Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko
- § 13. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. W sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie.
- § 19. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. W sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie.
- § 23.1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. W sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie.
- § 57. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. W sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie.

Obszar oddziaływania obiektów budowlanych realizowanych w ramach przedmiotowej inwestycji mieści się w całości na działkach, na których zostały one zaprojektowane.

12 ODDZIAŁYWANIE INWESTYCJI W TRAKCIE PRAC BUDOWLANYCH

Przewidywany rodzaj odpadów to opakowania papierowe i plastikowe (PE, PP, PCV) po materiałach budowlanych, skrawki, ścinki, gruz, asfalt, substancje bitumiczne, itp. Wszystkie powstałe w trakcie prac odpady należy gromadzić w pojemnikach do tego przeznaczonych. Impregnaty, rozpuszczalniki, substancje bitumiczne, oleje, wapno, cement itp. należy przechowywać w sposób uniemożliwiający przypadkowe rozszczelnienie opakowań. Wywóz zgromadzonych odpadów przez służby specjalistyczne wg zasad określonych obowiązującymi przepisami i normami.

Składowanie, rozsypywanie lub wylanie do gruntu środków niszczących lub pogarszających warunki glebowe jest niedopuszczalne. Ewentualne zanieczyszczenia wynikające z eksploatacji sprzętu mechanicznego środków transportu należy zlikwidować przez rekultywację terenu zgodnie z ustawą o ochronie środowiska.

Wszystkie powstałe odpady będą należały do wykonawcy robót który jest zobowiązany zagospodarować je w sposób zgodny z obowiązującymi przepisami.

13 OCHRONA INTERESÓW OSÓB TRZECICH

Poszanowanie, występujących w obszarze oddziaływania obiektu, uzasadnionych interesów osób trzecich.

Realizacja przedmiotowej inwestycji nie powoduje ograniczenia dostępu do drogi publicznej, możliwości korzystania z wody, kanalizacji, energii elektrycznej i ciepłej oraz środków łączności przez osoby trzecie w obszarze oddziaływania obiektu budowlanego. Ponadto nie wpływa negatywnie na dostęp światła dziennego do pomieszczeń przeznaczonych na pobyt ludzi. Rozwiązania techniczne, usytuowanie budynków oraz sposób zagospodarowania terenu nie powodują uciążliwości związanych z hałasem, wibracjami, zakłóceniami elektrycznymi i promieniowaniem, a także zanieczyszczeniem powietrza, wody i gleby.

14 CHARAKTERYSTYKA EKOLOGICZNA

Przedmiotowa inwestycja, według części graficznej opracowania „Obszary zagrożone podtopieniami w rejonie dolin rzecznych” nie znajduje się w obszarze zagrożonym podtopieniami.

Na przedmiotowym obszarze nie występują Główne zbiorniki Wód Podziemnych.

Przedmiotowa inwestycja znajduje się poza zasięgiem stref ochronnych ujęć wód podziemnych i nie będzie miała negatywnego wpływu na powyższe.

Na etapie budowy jak i eksploatacji należy prowadzić prawidłową gospodarkę odpadową, w tym:

- organizować prace w taki sposób, aby minimalizować ilość powstających odpadów,
- wytworzone odpady magazynować selektywnie, w miejscach do tego przystosowanych, w sposób najmniej zagrażający środowisku, a następnie zagospodarować zgodnie z przepisami,
- zapewnić regularny odbiór odpadów przez uprawnione firmy.

Przedmiotowa inwestycja nie zmieni rodzajów wytwarzanych odpadów w porównaniu ze stanem istniejącym.

Ze względu na rodzaj i charakterystykę inwestycji oraz jej powiązania z innymi przedsięwzięciami nie istnieje możliwość kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się w obszarze, na który będzie oddziaływać inwestycja.

Ze względu na duże oddalenie, w zarówno w fazie budowy przedsięwzięcia, jak i eksploatacji, nie wystąpią oddziaływania na cele ochrony oraz integralność obszarów Natura 2000. W granicach terenu nie ma siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, będących przedmiotem ochrony w obszarach Natura 2000.

Na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowej, w raporcie, przeprowadzono szczegółową analizę oddziaływania akustycznego. Analizą objęty został obszar stanowiący teren przedmiotowej inwestycji na etapie realizacji i eksploatacji. Z wniosków zawartych w raporcie wynika, iż dotychczasowe doświadczenia z realizacją podobnych prac budowlanych wskazują, że emitowany hałas, pomimo okresowo wysokiego poziomu, nie jest odbierany, jako uciążliwy dla środowiska, z uwagi na jego przejściowy charakter. W trakcie realizacji inwestycji wystąpią okresowe oddziaływania akustyczne spowodowane pracą maszyn budowlanych i pojazdów transportowych. Emisja ta ustanie po zakończeniu fazy realizacji. Podsumowując należy stwierdzić, że realizacja planowanego przedsięwzięcia nie przyczyni się do ponadnormatywnego zwiększenia hałasu na analizowanym obszarze. W związku z istniejącymi już licznymi źródłami hałasu przemysłowego i komunikacyjnego, hałas tła będzie wyższy

niż hałas związany z użytkowaniem planowanego przedsięwzięcia. Na teren rekreacyjno-wypoczynkowy będący najbliższym terenem chronionym akustycznie, poziom hałasu emitowany z planowanego przedsięwzięcia nie będzie miał wpływu, zarówno w porze dziennej jak i nocnej.

Planowana inwestycja nie będzie stanowiła obiektu wpływającego na istotne zmiany powietrza atmosferycznego. Oddziaływanie na powietrze atmosferyczne wynikać będzie z działań na etapie budowy i eksploatacji przedsięwzięcia. Przewiduje się, że oddziaływanie to nie będzie znaczące i nie wpłynie na pogorszenie obecnego stanu powietrza w tym rejonie.

Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na szatę roślinną wystąpi przede wszystkim na etapie budowy i dotyczyć będzie głównie obszarów zieleni nieuporządkowanej podlegającej wycince. Wycinki będą realizowane zgodnie z wymaganiami decyzji na usunięcie drzew i krzewów wydanej przez Prezydenta Miasta Świnoujście. Minimalny wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej wskazany w MPZP zostaje zachowany.

W związku z tym, że:

- planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie obecnie użytkowanym jako terminal promów morskich, a zamierzone działania nie powodują zmiany funkcji objętych nimi obszarów, przyczyniając się jedynie do poprawy warunków ich użytkowania,
- planowane przedsięwzięcie nie przyczyni się do zmian przepływów w układzie hydraulicznym Świny i Zalewu Szczecińskiego
- planowane przedsięwzięcie nie prowadzi do zmiany lokalizacji zrzutów odprowadzanych z terenu wód deszczowych,
- oczekiwać należy jedynie przemijających oddziaływań planowanego przedsięwzięcia na wody Świny podczas jego realizacji, polegających na okresowym zmętnieniu wód wynikającym z prowadzonych prac czerpalnych
- planowane przedsięwzięcie nie będzie skutkować emisją zanieczyszczeń do wód gruntowych, nie przyczyni się też do ingerencji w ich strukturę,

w związku z powyższym nie należy oczekiwać istotnego wpływu gospodarki wodnej zakładu na wody powierzchniowe oraz podziemne, w szczególności na stan tych wód i realizację celów środowiskowych dla nich określonych.

Obszar planowanej inwestycji znajduje się poza obszarami chronionymi, o których mowa w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, w tym poza obszarami Natura 2000. Najbliższe obszary chronione to:

- obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Wolin i Uznam PLH320019 (Decyzja Komisji z dnia 13 listopada 2007 r. przyjmująca, na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG, pierwszy zaktualizowany wykaz terenów mających znaczenie dla Wspólnoty, składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument C(2007)5043)(2008/25/WE) – Dz. Urz. Unii Europejskiej L 12 str. 383 z dnia 2008-01-15),
- obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018 (Decyzja Komisji z dnia 13 listopada 2007 r. przyjmująca, na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG, pierwszy

zaktualizowany wykaz terenów mających znaczenie dla Wspólnoty, składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument C(2007)5043)(2008/25/WE) – Dz. Urz. Unii Europejskiej L 12 str. 383 z dnia 2008-01-15), - obszar specjalnej ochrony ptaków Delta Świny PLB320002 (powołany rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 21.07.2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000, aktualna podstawa prawna - Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków),

- obszar specjalnej ochrony ptaków Zalew Szczeciński PLB320009 (powołany rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 21.07.2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000, aktualna podstawa prawna - Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków),
- obszar specjalnej ochrony ptaków Zatoka Pomorska PLB990003 (powołany rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 21.07.2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 aktualna podstawa prawna – Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków) – obszar znajduje się poza granicą administracyjną miasta, w całości jest to obszar morski.

Realizacja Projektu nie wpływa szkodliwie na otaczające środowisko przyrodnicze, na zdrowie ludzi i na obiekty z nim sąsiadujące.

Projektowane obiekty nie emitują zanieczyszczeń gazowych, zapachowych, pyłowych i płynnych.

Projektowane obiekty nie wytwarzają żadnych szkodliwych odpadów stałych uciążliwych dla otoczenia.

Obiekty i urządzenia nie emitują promieniowania (w tym promieniowania jonizującego) i nie wytwarzają zakłóceń elektromagnetycznych i innych.

Obiekty nie wpływają negatywnie na istniejący w pobliżu drzewostan, powierzchnię ziemi (w tym glebę) otaczającą obiekt, wody powierzchniowe i wody podziemne (gruntowe).

Przedmiotową inwestycję należy prowadzić w zgodzie i w oparciu o zapisy wszystkich uzyskanych decyzji, pozwoleń i uzgodnień, w szczególności:

Decyzji nr 6/2015 o środowiskowych uwarunkowaniach, z dnia 09 marca 2015 r.

Decyzji nr 26/2017 o środowiskowych uwarunkowaniach, z dnia 08 sierpnia 2017 r.

Decyzji pozwolenie wodno–prawne

Decyzji o pozwoleniu na budowę.

ODDZIAŁYWANIE INWESTYCJI W TRAKCIE BUDOWY I EKSPLOATACJI

W trakcie przebudowy istniejącego stanowiska promowego 5 i 6 nastąpi nieznaczne oddziaływanie na elementy biologiczne, będzie to jednak oddziaływanie wyłącznie w okresie fazy budowy i będzie ograniczone do miejsc jej wykonywania.

Oddziaływanie na elementy fizykochemiczne – krótkotrwale związane z etapem realizacji prac, nie wpłynie na parametry fizykochemiczne całej JCWP.

Do środowiska wodnego na żadnym etapie nie będą odprowadzane żadne zanieczyszczenia.

Przy prowadzeniu prac budowlanych zastosowane będą techniki i technologie zapewniające zapobieganie awaryjnym wpływom potencjalnych zanieczyszczeń.

W wyniku prac budowlanych do powietrza przedostawać się będą zanieczyszczenia pochodzące ze spalania paliw w silnikach napędzających maszyny i urządzenia. Będzie to emisja niezorganizowana. Oddziaływanie na etapie budowy będzie miało charakter przejściowy i nie wypłynie w dłuższym okresie czasu na pogorszenie jakości powietrza.

Inwestycja zaprojektowana została w sposób wykluczający przedostanie się jakichkolwiek zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego. Projektuje się szczelne nawierzchnie placów manewrowych, terenów komunikacyjnych. Wszystkie projektowane spadki podłużne i poprzeczne zapewniają spływ wody do wpustów deszczowych.

Inwestycja prowadzona będzie pod nadzorem przyrodniczym.

15 SYSTEM GOSPODAROWANIA ODPADAMI

Przedmiotowa inwestycja nie zmieni rodzajów wytwarzanych odpadów w porównaniu ze stanem istniejącym. Wszystkie odpady z terminala promowego w Świnoujściu są i będą przekazywane uprawnionym odbiorcom. Szczegółowy opis dotyczący planowanego rodzaju odpadów bytowych zawarto w opisie technicznym branży architektura dla budynków B1-B9.

16 BEZPIECZEŃSTWO UŻYTKOWANIA

Teren będzie użytkowany zgodnie z przeznaczeniem. Bezpieczeństwa w trakcie użytkowania będą pilnować pracownicy i inne służb publiczne zgodnie z kompetencjami. Teren będzie ogrodzony i monitorowany.

17 UWAGI I ZALECENIA

- Inwestycja nie narusza interesu osób trzecich.
- Przed rozpoczęciem robót budowlanych wszystkie wymiary należy sprawdzić na budowie.
- Przed rozpoczęciem robót budowlanych należy dokonać odpowiednich pomiarów geodezyjnych.
- Realizację należy przeprowadzić zgodnie z niniejszym projektem a także projektem wykonawczym.
- Projekt należy rozpatrywać z uwzględnieniem projektów branżowych.
- Wszystkie roboty należy wykonywać zgodnie z zasadami BHP, Prawa Budowlanego oraz sztuki budowlanej pod nadzorem osób uprawnionych.
- Wszystkie zastosowane materiały powinny posiadać odpowiednie atesty oraz aprobaty dopuszczające do stosowania w budownictwie.
- Dopuszcza się zastosowanie materiałów i rozwiązań innych firm niż te, które podano w opracowaniu pod warunkiem, że będą one spełniały parametry techniczne, jakościowe i estetyczne przyjęte w projekcie.
- Wszystkie prowadzone prace podlegające zakryciu należy dokumentować opisowo i fotograficznie.

- W przypadku zaistnienia rozbieżności pomiędzy projektem a stanem faktycznym należy niezwłocznie powiadomić jednostkę projektową.

Przedmiotowy obiekt należy realizować zgodnie z wielobranżowym projektem budowlanym i wykonawczym, zasadami sztuki budowlanej oraz zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej Nr 75 Poz. 690 z późniejszymi zmianami - Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej Nr 109 z 2004 r. Poz. 1156), z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 19 grudnia 1994 r. w sprawie aprobat i kryteriów technicznych dotyczących wyrobów budowlanych (Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej Nr 10 z dnia 8 lutego 1995 r. - poz. 189).

Prace budowlane należy prowadzić z zachowaniem warunków technicznych dotyczących wykonania i odbioru robót budowlanych pod nadzorem osób uprawnionych.

Wszystkie zastosowane materiały powinny posiadać odpowiednie atesty oraz aprobaty dopuszczające do stosowania w budownictwie.

Wszelkie nazwy własne produktów, wskazania znaków towarowych, patentów lub pochodzenia, które zostały użyte w projekcie służą ustaleniu pożądanego standardu wykonania, określeniu właściwości i wymogów technicznych niezbędnych dla projektowanych rozwiązań. Wymienione w dokumentacji technicznej nazwy własne należy traktować jako wskazanie „typu”. Projektant dopuszcza zastosowanie materiałów równoważnych pod warunkiem, że gwarantują one wykonanie robót w zgodzie z wydaną decyzją pozwolenie na budowę, obowiązującymi przepisami i normami oraz zapewniają uzyskanie parametrów technicznych, jakościowych i estetycznych takich samych lub lepszych, niż te założone w dokumentacji projektowej. Niniejsza uwaga dotyczy wszystkich opracowań i projektów branżowych powiązanych z niniejszą dokumentacją obejmującą branżę architektoniczną.

Zgodnie z ustaleniami z Zamawiającym dokumentacja została przygotowana w taki sposób, iż umożliwia uzyskanie pozwolenia na budowę dla całości zamierzenia.

Opracowała:

mgr inż. arch. Sylwia Kołowiecka

upr. bud. nr 4/ZPOIA/2006

w specjalności architektonicznej