

Zawartość opracowania:

- I. Spis treści opisu technicznego
- II. Opis techniczny
- III. Rysunki:
 - Rys. 1.1 Plan orientacyjny
 - Rys. 2.1 Projekt zagospodarowania terenu

Spis treści

1. Określenie przedmiotu zamierzenia budowlanego, a w przypadku zamierzenia budowlanego obejmującego więcej niż jeden obiekt budowlany – zakres całego zamierzenia;	
4	
1.1. Przedmiot opracowania	4
1.2. Cel opracowania	4
1.3. Podstawa opracowania	4
1.4. Zakres opracowania	5
1.5. Etapowanie inwestycji	5
2. Określenie istniejącego stanu zagospodarowania działki lub terenu, w tym informację o obiektach budowlanych przeznaczonych do rozbiórki;.....	5
2.1. Lokalizacja	5
2.2. Istniejący stan zagospodarowania terenu	6
3. Projektowane zagospodarowanie terenu	6
4. ZESTAWIENIA	8
5. Informacje i dane	8
5.1. Rodzaj ograniczeń lub zakazów w zabudowie i zagospodarowaniu terenu wynikających z aktów prawa miejscowego lub decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, jeżeli są wymagane	8
5.2. Informacja czy działka lub teren, na którym jest projektowany obiekt budowlany, są wpisane do rejestru zabytków lub gminnej ewidencji zabytków lub czy zamierzenie budowlane lokalizowane jest na obszarze objętym ochroną konserwatorską.....	9
5.3. Określenie wpływu eksploatacji górniczej na działkę lub teren zamierzenia budowlanego – jeśli zamierzenie budowlane znajduje się w granicach terenu górniczego.	9
5.4. Określenie charakteru, cech istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów budowlanych i ich otoczenia w zakresie zgodnym z przepisami odrębnymi;.....	9
5.4.1. Faza budowy	10
5.4.2. Faza eksploatacji	10
6. Dane dotyczące warunków ochrony przeciwpożarowej, w szczególności o drogach pożarowych oraz przeciwpożarowym zaopatrzeniu w wodę, wraz z ich parametrami technicznymi	11

7. Inne niezbędne dane wynikające ze specyfiki, charakteru i stopnia skomplikowania obiektu budowlanego lub robót budowlanych;	12
8. Informacje o obszarze oddziaływania obiektu.....	12

1. OKREŚLENIE PRZEDMIOTU ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO, A W PRZYPADKU ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO OBEJMUJĄCEGO WIĘCEJ NIŻ JEDEN OBIEKT BUDOWLANY – ZAKRES CAŁEGO ZAMIERZENIA;

1.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt zagospodarowania terenu w zakresie poszerzenia istniejącej rampy ro-ro przy nabrzeżu Spółdzielczym-Przejściowym w ramach zadania inwestycyjnego pn. „Przebudowa rampy ro-ro na nb. Spółdzielczym w porcie w Szczecinie”.

1.2. Cel opracowania

Celem opracowania jest uzyskanie pozwolenia na budowę dla wyżej wymienionej inwestycji. Celem inwestycji jest zwiększenie szerokości rampy ro-ro przy nabrzeżu Spółdzielczym-Przejściowym z obecnych 25,0 m do 32,0 m. Obecna szerokość konstrukcji jest niewystarczająca do obsługi jednostek wojskowych i wykonywania operacji przeładunkowych, związanych z bezpieczeństwem i obronnością kraju.

1.3. Podstawa opracowania

- [1] Umowa z Zamawiającym.
- [2] Mapa do celów projektowych.
- [3] Dokumentacja geologiczno – inżynierska określająca warunki geologiczno-inżynierskie dla zadania pn. „Przebudowa rampy ro-ro na Nabrzeżu Spółdzielczym w porcie w Szczecinie” wykonana przez N-GEO Michał Niedziółka, luty 2023 r.
- [4] Dokumentacja powykonawcza dla zadania pn. „Budowa infrastruktury portowej dla bazy kontenerowej na Ostrowie Grabowskim w Szczecinie” – Tom I II, wykonane przez Port od Szczecin Joint Venture MOBIUS-BOGL, czerwiec 2006 r.
- [5] Analiza nawigacyjna dla przebudowy rampy ro-ro na nabrzeżu Spółdzielczym w porcie w Szczecinie, wykonana przez 3GTech Sp. z o.o., grudzień 2022 r.
- [6] Ekspertyza techniczna „Określenie nośności rampy ro-ro zlokalizowanej przy nabrzeżu Fińskim w Porcie w Szczecinie”, wykonana przez BPBM BIMOR Sp. z o.o., wrzesień 2016 r.
- [7] Projekt Zagospodarowania Terenu dla zadania pn. „Przebudowa infrastruktury w rejonie nabrzeża Spółdzielczego i Przejściowego w porcie Szczecin”, wykonany przez Przedsiębiorstwo Usług Projektowych „BIMAT” Sp. z o.o., czerwiec 2015 r.
- [8] Dokumentacja powykonawcza dla zadania pn. „Przebudowa infrastruktury w rejonie nabrzeża Spółdzielczego i Przejściowego w porcie Szczecin” – branża konstrukcyjna, wykonana przez Przedsiębiorstwo Usług Projektowych „BIMAT” Sp. z o.o., wrzesień 2015 r.
- [9] Wizja lokalna
- [10] Uzgodnienia z Zamawiającym
- [11] Polskie Normy

1.4. Zakres opracowania

Projekt opracowano w zakresie projektu budowlanego obejmującego:

- projekt zagospodarowania terenu
- projekt architektoniczno – budowlany
- projekt techniczny branży hydrotechnicznej

Zakres prac objętych niniejszą dokumentacją wskazano na planie zagospodarowania terenu. Do najważniejszych elementów zadania należą:

- Poszerzenie istniejącej rampy ro-ro do szerokości 32,0 m
- Przebudowa nabrzeża Spółdzielczego-Przejściowego celem wykonania wskazanego wyżej poszerzenia.

1.5. Etapowanie inwestycji

Nie przewiduje się etapowania inwestycji

2. OKREŚLENIE ISTNIEJĄCEGO STANU ZAGOSPODAROWANIA DZIAŁKI LUB TERENU, W TYM INFORMACJĘ O OBIEKTACH BUDOWLANYCH PRZEZNACZONYCH DO ROZBIÓRKI;

2.1. Lokalizacja

Rampa przeznaczona do przebudowy, zlokalizowana jest w nabrzeżu Spółdzielczym-Przejściowym (od strony nabrzeża Fińskiego) w Kanale Dębickim portu w Szczecinie. Na terenie przedsięwzięcia, nie ma drzew i krzewów. Teren w całości jest przekształcony antropogenicznie, pełni funkcję placu składowego i stanowi teren zamknięty Portu Szczecin.

Stan prawny nieruchomości na jakich zlokalizowana została inwestycja:

- Działka ewidencyjna **nr 95/3** obręb ewidencyjny 1084 Szczecin.
Właściciel: Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. ul. Bytomska 7; 70-603
- Działka ewidencyjna **nr 19/4** obręb ewidencyjny 1084 Szczecin.
Właściciel: Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. ul. Bytomska 7; 70-603



Rys.1 - Poglądowa lokalizacja obszaru inwestycji

2.2. Istniejący stan zagospodarowania terenu

Na terenie objętym inwestycją znajdują się obiekty hydrotechniczne w postaci rampy ro-ro, nabrzeża Spółdzielczego-Przejściowego oraz drogi dojazdowej do rampy. Poza ich granicami znajdują się niezabudowane grunty, które w części są porośnięte przez roślinność niską. Na terenie i w zakresie lokalizacji przedsięwzięcia, nie ma drzew i krzewów. Teren w całości jest przekształcony antropogenicznie, pełni funkcję placu składowego i stanowi teren zamknięty Portu Szczecin.

Poszerzenie rampy ro-ro realizowane będzie w kierunku wschodnim, a zatem na terenie, na którym obecnie znajduje się konstrukcja nabrzeża Przejściowego, które jest zlicowane z istniejącą konstrukcją rampy od strony wschodniej i właściwą konstrukcją nabrzeża Spółdzielczego od strony zachodniej. Mając na uwadze powyższe, nabrzeże ulegnie skróceniu o odcinek, który zostanie skonsumowany przez projektowany fragment rampy. W ramach projektowanych prac planuje się zatem wykonanie rozbiórki istniejącego oczepu żelbetowego oraz wierzchniej części płyty nabrzeża Spółdzielczego-Przejściowego na długości ca. 8,0 m.

3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie istniejącej rampy ro-ro i poszerzeniu jej z istniejących 25 m do projektowanych 32 m.

Poszerzenie realizowane będzie w kierunku wschodnim, a zatem na terenie, na którym obecnie znajduje się konstrukcja nabrzeża Przejściowego, które jest zlicowane z istniejącą konstrukcją rampy od strony wschodniej i właściwą konstrukcją nabrzeża Spółdzielczego od strony zachodniej. Mając na uwadze powyższe, nabrzeże ulegnie

skróceniu o odcinek, który zostanie skonsumowany przez projektowany fragment rampy. Pozostałe elementy nabrzeża konstrukcyjne i użytkowe pozostaną bez zmian. W ramach zasadniczych projektowanych robót planuje się rozbiórkę żelbetowych elementów płyty nabrzeża Spółdzielczego-Przejściowego na długości planowanego do wykonania poszerzenia rampy ro-ro, wprowadzenie kolumn jet-grouting pod istniejącą płytę nabrzeża, wykonanie pali wierconych w rurze obsadowej za płytą nabrzeża oraz wykonanie dodatkowej płyty rampy ro-ro stanowiącej poszerzenie istniejącej jej konstrukcji.

W zakres prac budowlanych wejdą głównie następujące roboty:

- rozbiórka zachodniej krawędzi rampy;
- rozbiórka oczepu nabrzeża Spółdzielczego - Przejściowego na długości ca. 8,0 m, na której wykonane zostanie poszerzenie istniejącej rampy;
- wprowadzenie nowych pali fundamentowych pod płytą nabrzeża oraz z jej odlądową krawędzią, pale stanowiące będą posadowienie fragmentu rampy stanowiącego jej poszerzenie
- wykonanie płyty żelbetowej jako przedłużenia rampy;
- poszerzenie drogi dojazdowej do rampy;
- dostosowanie istniejących zewnętrznych instalacji elektrycznych do nowej szerokości rampy,
- dostosowanie i zabezpieczenie istniejących zewnętrznych instalacji kanalizacji deszczowej do nowej szerokości rampy.

Podstawowe parametry techniczne rampy po przebudowie:

- nachylenie jezdni 1:6 (16,5 %) 1,0 m; (bez zmian),
- nachylenie jedni 1:8 (12,5 %) 4,0 m; (bez zmian),
- nachylenie jedni 1:10 (10%) 11,0 m; (bez zmian),
- szerokość użytkowa rampy 32,0 m; (zmiana),
- szerokość konstrukcyjna rampy ok. 33,0 m; (zmiana),
- wysokość progu + 0,75 m npm; (bez zmian),
- głębokość techniczna na progu Ht=10,50 po umocnieniu dna narzutem kamiennym; (bez zmian),
- rzędna korony rampy: + 2,5 m npm; (bez zmian),

Podstawowe parametry techniczne nabrzeża po częściowej rozbiórce:

- długość nabrzeża: 139,7 m (zmiana)
- rzędna korony nabrzeża: sekcje nr 1-3: +1,6 m npm (bez zmian)
sekcja nr 4: +2,5 m npm (bez zmian),
- obciążenie naziomu: 20,0 kN/m² (bez zmian),
- głębokość techniczna: -10,5 m npm (bez zmian),

W ramach zadania inwestycyjnego nie projektuje się nowych sieci uzbrojenia terenu. Wody opadowe z nawierzchni utwardzonej zostaną odprowadzone do istniejących wpustów sprawnej sieci kanalizacji deszczowej.

Objęte niniejszą dokumentacją obiekty znajdują się na terenie zamkniętym Portu Szczecin. Dojazd do niech możliwy jest przez wygrodzone wjazdy na teren portu od ul. Hryniewieckiego i ul. Bytomskiej.

4. ZESTAWIENIA

Podstawowe parametry techniczne rampy po przebudowie wskazano w pkt. 3 niniejszego opisu.

Zestawienie powierzchni:

– Powierzchnia poszerzenia rampy	~160,0 m ²
– Powierzchnia poszerzenia drogi dojazdowej	~90,0 m ²
RAZEM:	~250,0 m ²

5. INFORMACJE I DANE

5.1. Rodzaj ograniczeń lub zakazów w zabudowie i zagospodarowaniu terenu wynikających z aktów prawa miejscowego lub decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, jeżeli są wymagane

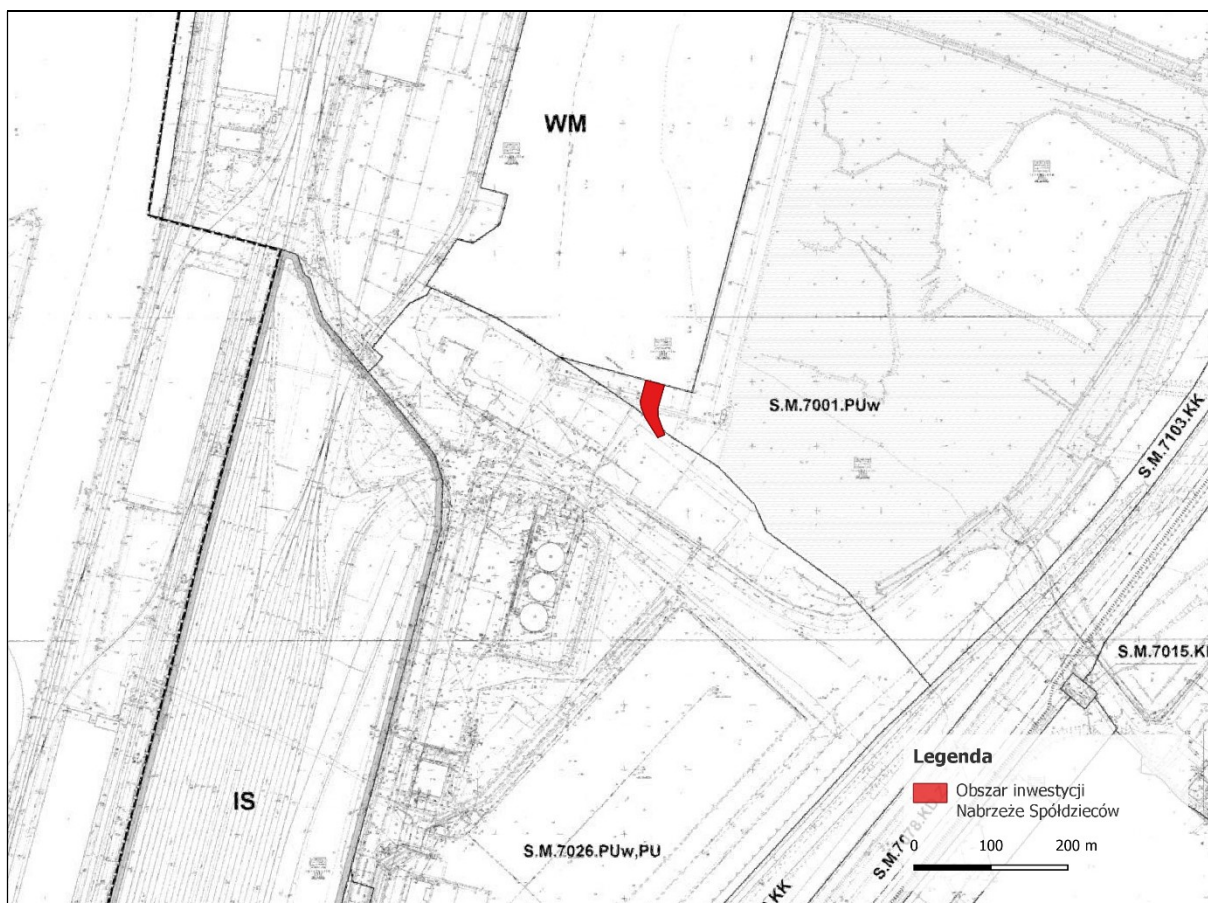
Dla obszaru objętego zamierzeniem inwestycyjnym obowiązują ustalenia Uchwały Nr XLII/1055/09 Rady Miasta Szczecin z dnia 14 grudnia 2009 r. w sprawie Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Międzyodrze Port” w Szczecinie (Dz. Urz. Woj. z 2009 r. nr 2, poz. 34). Teren inwestycji położony jest w granicach terenów elementarnych: S.M.7001.PUw oraz S.M.7026.PUw,PU.

Zgodnie z § 7 ust. 1 Uchwały Nr XLII/1055/09 Rady Miasta Szczecin z dnia 14 grudnia 2009 r. w sprawie Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Międzyodrze Port” w Szczecinie dla terenu elementarnego S.M.7001.PUw obowiązuje przeznaczenie terenu:

- 1) funkcja przeładunkowo – składowa z dostępem do akwenów żeglownych, usługi logistyczne, terminal kontenerowy, z funkcjami towarzyszącymi,
- 2) dopuszcza się produkcję i usługi produkcyjne,
- 3) nabrzeże przeładunkowo – składowe,
- 4) zakaz lokalizacji funkcji mieszkaniowej,
- 5) do czasu realizacji ustaleń planu dopuszcza się obecne użytkowanie terenu;

Zgodnie z § 30 ust. 1 Uchwały Nr XLII/1055/09 Rady Miasta Szczecin z dnia 14 grudnia 2009 r. w sprawie Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Międzyodrze Port” w Szczecinie dla terenu elementarnego S.M.7001.PUw obowiązuje przeznaczenie terenu:

- 1) funkcja produkcyjno-bazowo-składowa, przeładunkowa, terminal kontenerowy, z funkcjami towarzyszącymi,
- 2) dopuszcza się usługi produkcyjne, usługi logistyczne,
- 3) nabrzeże przeładunkowo – składowe,
- 4) do czasu realizacji ustaleń planu dopuszcza się obecne użytkowanie terenu;



Rys.2 - Lokalizacja obszaru inwestycji na tle uwarunkowań wynikających z Uchwały Nr XLII/1055/09 Rady Miasta Szczecin z dnia 14 grudnia 2009 r. (podkład - załącznik nr 1 arkusz 4 do uchwały Nr XLII/1055/09)

Przedmiotowa inwestycja jest zgodna z zapisami Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Międzyodrze Port” w Szczecinie (Dz. Urz. Woj. z 2009 r. nr 2, poz. 34).

5.2. Informacja czy działka lub teren, na którym jest projektowany obiekt budowlany, są wpisane do rejestru zabytków lub gminnej ewidencji zabytków lub czy zamierzenie budowlane lokalizowane jest na obszarze objętym ochroną konserwatorską.

Przedmiotowa działka nie jest wpisana do rejestru zabytków oraz nie podlega ochronie.

5.3. Określenie wpływu eksploatacji górniczej na działkę lub teren zamierzenia budowlanego – jeśli zamierzenie budowlane znajduje się w granicach terenu górniczego.

Nie dotyczy projektowanego obiektu.

5.4. Określenie charakteru, cech istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych

obiektów budowlanych i ich otoczenia w zakresie zgodnym z przepisami odrębnymi;

5.4.1. Faza budowy

Mając na uwadze dobór technologii oraz zastosowane środki minimalizujące, można prognozować, że przedmiotowa inwestycja w fazie realizacji przy zachowaniu wszelkich środków niezbędnych w celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego, nie będzie wywierała negatywnego wpływu na środowisko gruntowo-wodne.

Na etapie realizacji planowanego przedsięwzięcia nie wystąpią:

- zagrożenia dla zasobów Głównych Zbiorników Wód Podziemnych,
- zagrożenia dla stref ochronnych ujęć wód,
- negatywne oddziaływania na stosunki wodne, grunty oraz wody powierzchniowe i podziemne.

O poziomie i uciążliwości emitowanego hałasu na etapie realizacji decydować będzie typ i stan techniczny używanego sprzętu oraz czas jego pracy. Zależne to będzie od fazy realizowanych prac budowlanych, a przede wszystkim używanych przez wykonawcę robót narzędzi oraz eksploatowanych maszyn. Oddziaływanie na etapie budowy będzie miało charakter przejściowy. Największym, choć krótkookresowym, źródłem hałasu będą prace ziemne związane z przygotowaniem placu budowy (prace rozbiórkowe oraz ziemne). Źródłem hałasu będzie wówczas praca ciężkiego sprzętu, dźwigów, koparek oraz ruch pojazdów transportujących materiały. Będą to okresy intensywnej emisji hałasu o charakterze przejściowym, krótkotrwałym. Występująca podczas realizacji przedsięwzięcia uciążliwość hałasowa będzie miała charakter krótkotrwały, tj. zaniknie w momencie zakończenia prac budowlanych.

Realizacja inwestycji będzie potencjalnym źródłem emisji substancji pyłowych i gazowych do powietrza. Największa intensywność emisji pochodzić będzie ze środków transportu i maszyn budowlanych. Ze względu na charakter prac możliwe jest wystąpienie następujących oddziaływań: zwiększona emisja zanieczyszczeń gazowych zawartych w spalinach (tlenki azotu, tlenek węgla, dwutlenek siarki, węglowodory aromatyczne i alifatyczne), zwiększona ilość pyłów, związaną z transportem i wykorzystaniem na budowie materiałów oraz intensywniejszym ruchem pojazdów po terenie budowy. Stosowane maszyny i urządzenia wyposażone w silniki spalinowe powinny charakteryzować się dobrym stanem technicznym i spełniać wymogi rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 30 kwietnia 2014 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki (Dz. U. 2014, poz. 588). Oddziaływanie na etapie budowy będzie miało charakter przejściowy i nie wpłynie w dłuższym okresie czasu na jakość powietrza.

Realizacja przedsięwzięcia nie przyczyni się do powstawania lub nasilania się zmian klimatycznych, które mogłyby powodować powstawanie zjawisk ekstremalnych. W związku z powyższym można uznać, że przedsięwzięcie na etapie realizacji nie spowoduje znaczącego negatywnego oddziaływania na klimat.

5.4.2. Faza eksploatacji

W trakcie funkcjonowania przedsięwzięcia nie będą powstawały ścieki bytowe ani ścieki technologiczne. Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych realizowane będzie

zgodnie z warunkami pozwolenia wodnoprawnego. Wody opadowe i roztopowe po podczyszczeniu w osadniku piasku i separatorze substancji ropopochodnych odprowadzane są do Basenu Dębickiego, wg pozwolenia wodnoprawnego na wprowadzanie wód opadowych z 10 października 2019 r. wydane przez PGW WP RZGW w Szczecinie.

Na etapie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia, z uwagi na jego charakter i lokalizację nie wystąpią zagrożenia dla zasobów Głównych Zbiorników Wód Podziemnych. Eksploatacja rampy planowanej do przebudowy nie jest związana ze znaczącą emisją gazów i pyłów do powietrza. Źródłem emisji gazów lub pyłów do powietrza atmosferycznego będą:

- przyptywające/odptywające statki,
- pojazdy i maszyny wykorzystywane w procesie załadunku/rozładunku,
- pojazdy odbierające przewożone towary.

Charakter tych emisji będzie niezorganizowany. Eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie związana z emisją do powietrza z produkcyjnych procesów technologicznych. Obecna eksploatacja nabrzeży nie jest związana ze znaczącą emisją gazów i pyłów do powietrza, czego dowodem jest aktualny stan jakości powietrza na obszarze realizacji przedsięwzięcia. Mając powyższe na uwadze, nie przewiduje się, żeby funkcjonowanie przebudowanej rampy miało znaczący wpływ na emisję gazów i pyłów do powietrza i w konsekwencji na jakość powietrza w rejonie inwestycji.

Źródłem hałasu podczas eksplantacji rampy będzie ruch pojazdów i maszyn używanych podczas załadunku / rozładunku, ruch statków oraz pojazdów odbierających towary. Najbliższa zabudowa chroniona akustycznie usytuowana jest ok. 2 km od rampy kierunku południowym, przy ul. Gdańskiej 11 i w miejscowym plan zagospodarowania przestrzennego „Międzyodrze Port” w Szczecinie, jest określona jako S.M.7046.MW,U. Przebudowywana rampa nie jest nowym obiektem, będącym dodatkowym źródłem emisji hałasu. Planowana przebudowa ma na celu poprawę bezpieczeństwa poruszających się pojazdów. W związku z powyższym, na obecnym etapie nie przewiduje się możliwości wystąpienia wpływu planowanego przedsięwzięcia na klimat akustyczny.

Eksploatacja przedsięwzięcia na wyznaczonym terenie ze względu na jego rodzaj, nie spowoduje negatywnych zmian klimatu lub nasilenia się zmian. Jego eksploatacja nie będzie przyczyniała się do zmian lub nasilania się zmian klimatu, które mogłyby powodować: ulewne deszcze i gwałtowne powodzie, długie okresy bezdeszczowe (susze hydrologiczne), upały (susze atmosferyczne), wyższe temperatury zimą, późne przymrozki, porywiste wiatry itp.

Określenie wpływu przedsięwzięcia na ludzi, to określenie wpływu na ich stan zdrowia i bezpieczeństwo. O wpływie na zdrowie ludzi decyduje wpływ analizowanego przedsięwzięcia na klimat akustyczny oraz stan powietrza atmosferycznego. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie zakłada się wystąpienia znaczącego negatywnego wpływu przedsięwzięcia w zakresie emisji gazów i pyłów do powietrza oraz hałasu.

6. DANE DOTYCZĄCE WARUNKÓW OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ, W SZCZEGÓLNOŚCI O DROGACH POŻAROWYCH ORAZ PRZECIWPOŻAROWYM

ZAOPATRZENIU W WODĘ, WRAZ Z ICH PARAMETRAMI TECHNICZNYMI

Nie dotyczy.

7. INNE NIEZBĘDNE DANE WYNIKAJĄCE ZE SPECYFIKI, CHARAKTERU I STOPNIA SKOMPLIKOWANIA OBIEKTU BUDOWLANEGO LUB ROBÓT BUDOWLANYCH;

Prace projektowe zakładają precyzyjną rozbiórkę istniejącej płyty nabrzeża Spółdzielczego-Przejściowego celem odsłonięcia zbrojenia płyty. Projektowane prace rozbiórkowe w obrębie płyty istniejącego nabrzeża są szczególnie newralgiczne dla realizacji tego zadania inwestycyjnego i należy dołożyć maksymalnej staranności zarówno do ich zaplanowania jak i wykonania, bez naruszenia części konstrukcji, która wytypowana została do pozostawienia i połączenia z projektowaną płytą pochylni. Niezależnie od wytycznych w tym zakresie zawartych w dokumentacji projektowej, wykonanie robót rozbiórkowych, poprzedzić należy sporządzeniem projektu technologicznego zaakceptowanego przez Inżyniera Kontraktu i Nadzór Autorski. Technologię prac rozbiórkowych wskazana zostanie w Projekcie Technicznym. Należy ją dobrać tak by nie naruszyć górnego zbrojenia płyty nabrzeża, które w wyniku opisywanych robót powinno zostać odsłonięte, odpowiednio oczyszczone i połączone z projektowaną płytą pochylni. Nowa konstrukcja pochylni zostanie połączona z płytą istniejącego nabrzeża i stanowić będzie układ wspólnie pracujący i przenoszący obciążenia użytkowe zarówno na płytę pochylni jak i pozostawioną płytę nabrzeża oraz istniejący i projektowany układ palowy i układ kolumn betonowych.

8. INFORMACJE O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU

Obszar oddziaływania obiektu budowlanego (art. 20 pkt 1c ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (t.j. Dz.U. z 2020 r. poz. 1333))

Obszar oddziaływania obiektu budowlanego ogranicza się tylko i wyłącznie do działek inwestycyjnych w zakresie objętym planem zagospodarowania terenu. Działki te znajdują się w zarządzie Zamawiającego.

Obszar oddziaływania obiektu ogranicza się wyłącznie do projektowanych prac związanych z poszerzeniem istniejącej rampy ro-ro oraz drogi dojazdowej. Na potrzeby niniejszej inwestycji wykonano i zatwierdzono analizę nawigacyjną, która nie zmienia sposobu dotychczasowego cumowania jednostek do skracanego, wskutek robót budowlanych, nabrzeża Spółdzielczego-Przejściowego. Zmianie nie ulegają również parametry jednostek pływających jakie mogą cumować przy nabrzeżu.

Realizacja przedmiotowej inwestycji znajduje się w całości na zamkniętym terenie Portu Szczecin i nie powoduje ograniczenia dostępu do dróg wewnętrznych, możliwości korzystania z wody, energii elektrycznej i ciepłej oraz środków łączności przez osoby trzecie w obszarze oddziaływania obiektu budowlanego.

Biorąc pod uwagę powyższe zapisy, nie zachodzi naruszenie interesu osób trzecich.

Zasięg oddziaływania inwestycji określony został na podstawie Ustawy Prawo budowlane oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie z dnia 12 kwietnia 2002 r. (Dz.U. Nr 75, poz. 690) a w szczególności na podstawie definicji obszaru oddziaływania oraz

odległości budynków od granic sąsiednich działek budowlanych (§12, Dz.U. Nr 75, poz. 690).

Projektowanie rozwiązania techniczne i materiałowe gwarantują, że w trakcie realizacji oraz późniejszej eksploatacji projektowanego obiektu utrzymane będą obowiązujące normy w zakresie ochrony środowiska naturalnego: wód gruntowych i powierzchniowych oraz powietrza atmosferycznego.

Proponowana lokalizacja obiektu nie stwarza konfliktów przestrzennych z zagospodarowaniem terenów otaczających. Budowa i funkcjonowanie inwestycji nie naruszy uzasadnionego interesu osób trzecich.