

SPIS ZAWARTOŚCI

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA

- 1.1. Przedmiot opracowania
- 1.2. Zakres opracowania

2. DANE OGÓLNE

- 2.1. Lokalizacja inwestycji
- 2.2. Przeznaczenie i program użytkowy
- 2.3. Przedmiot i zakres inwestycji

3. PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA – ZAŁOŻENIA OGÓLNE

- 3.1. Istniejący stan zagospodarowania terenu
- 3.2. Projektowane zagospodarowanie terenu
- 3.3. Warunki ochrony przeciwpożarowej w zakresie ochrony zewnętrznej

4. ZAŁOŻENIA SZCZEGÓŁOWE DOTYCZĄCE REALIZACJI OBIEKTÓW

- 4.1. Obiekty kubaturowe
- 4.2. Projektowane nawierzchnie
- 4.3. Elementy małej architektury
- 4.4. Infrastruktura techniczna
- 4.5. Oświetlenie, instalacja monitoringu, instalacja parkingowa
- 4.6. Granica strefy zastrzeżonej Portu Lotniczego

5. UWAGI

- 5.1. Wytyczne realizacyjne
- 5.2. Uwagi ogólne i końcowe

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

CRG/PW/PZT/1	Projekt zagospodarowania terenu	1:500
--------------	---------------------------------	-------

III. ZAŁĄCZNIKI

CRG/PW/PZT-ma	Elementy małej architektury
---------------	-----------------------------

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Przedmiot i zakres opracowania

1.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest **projekt zagospodarowania terenu CRG/PW/PZT**, stanowiący część wielobranżowego projektu wykonawczego *Budowa budynku magazynowego Cargo wraz z częścią biurową, budynkiem kontroli dostaw, wiatą śmietnikową, kontenerowym agregatem prądotwórczym, wewnętrznymi drogami dojazdowymi, parkingami, placami, chodnikami, zagospodarowaniem terenu oraz infrastrukturą techniczną energetyczną, telekomunikacyjną i wodno-kanalizacyjną.*

1.2. Zakres opracowania

Niniejszy projekt stanowi uszczegółowienie rozwiązań zawartych w projektach budowlanych: CRG/PB, CRG-TT/PB, CRG-WK/PB.

Zakres projektu obejmuje:

- Projekt zagospodarowania terenu i uzbrojenia terenu,
- Projekt małej architektury – Załącznik CRG/PW/PZT-ma.

Opracowanie należy rozpatrywać łącznie ze wskazanymi powyżej projektami budowlanymi oraz pozostałymi częściami projektu wykonawczego, w szczególności:

- Projekt architektury,
- Projekt instalacji wodno-kanalizacyjnych,
- Projekt instalacji elektrycznych,
- Projekt instalacji niskoprądowych,
- Projekt drogowy,
- Projekt konstrukcji,
- Inne projekty wykonawcze branżowe,
- Specyfikacje wykonania i odbioru robót.

2. Dane ogólne

2.1. Lokalizacja inwestycji

Projektowany zespół obiektów oraz zagospodarowanie terenu zlokalizowane jest na działkach nr: 537/47, 537/48, 537/49, 537/89, 537/91, 537/138 obręb 0002 Balice, jedn. ewidencyjna 120616_2, znajdujących się w sąsiedztwie Drogi Wojewódzkiej 774.

Inwestor dysponuje w/w nieruchomościami na cele budowlane – realizacji przedmiotowej inwestycji.

2.2. Przeznaczenie i program użytkowy

Podstawową funkcją projektowanego obiektu magazynowego będzie obsługa lotniczo-samochodowego frachtu cargo transportowanego do i z Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II Kraków-Balice (MPL). Różnorodność przewożonych materiałów wymaga, obok głównej części magazynowej, wydzielienia szeregu mniejszych magazynów specjalnych.

W części biurowej zlokalizowane będą funkcje pomocnicze, zapewniające prawidłową i sprawną obsługę, a także odpowiedni poziom bezpieczeństwa przewozów lotniczych:

- Pomieszczenia agenta handlingowego,
- Pomieszczenia spedytorów,
- Pomieszczenia służb operacyjnych MPL,
- Pomieszczenia Straży Granicznej,
- Pomieszczenia Służby Celnej,

oraz funkcje towarzyszące (strefa wejściowa, lokal gastronomiczny, pomieszczenie dla kierowców, zaplecza socjalne i gospodarcze).

Oprócz obsługi cargo, obiekt (wraz z zagospodarowaniem terenu) służyć będzie do obsługi i kontroli dostaw oraz pojazdów wjeżdżających na teren strefy zastrzeżonej Portu Lotniczego. Obiekty zaprojektowano w sposób umożliwiający pracę w cyklu 24-godzinny, 7 dni w tygodniu, przez okres całego roku, do obsługi powietrznych rejsów regularnych i nieregularnych.

2.3. Przedmiot i zakres inwestycji

W kontekście zagospodarowania terenu, przedmiotem inwestycji jest wykonanie obiektów kubaturowych terminala cargo oraz budynku kontroli dostaw (zewnętrznego punktu kontroli bezpieczeństwa towarów), dróg, placów, chodników, zagospodarowania terenu, elementów małej architektury, elementów infrastruktury technicznej oraz terenów zielonych w obrębie obszaru opracowania.

Szczegółowe rozwiązania opisujące przedmiot i zakres zagospodarowania terenu w ramach przedmiotowej inwestycji zawarte są w dalszej części opracowania oraz pozostałych częściach wielobranżowego projektu wykonawczego.

3. Przyjęte rozwiązania – założenia ogólne

3.1. Istniejący stan zagospodarowania terenu

Teren przeznaczony pod realizację inwestycji znajduje się obecnie w strefie zastrzeżonej lotniska Kraków-Balice, w tym częściowo na wojskowych terenach zamkniętych (działki 537/89, 537/91). Odległość od istniejącej drogi startowej wprowadza ograniczenia wysokości projektowanej zabudowy na przedmiotowym terenie. W zakresie obszaru opracowania, działki są niezabudowane naziemnymi obiektami kubaturowymi trwale związanymi z gruntem.

W obrębie terenu przebiegają wewnętrzne drogi dojazdowe oraz szereg instalacji infrastruktury technicznej: elektroenergetycznej, telekomunikacyjnej oraz wodno-kanalizacyjnej.

Na przedmiotowym terenie zlokalizowane są następujące obiekty:

- Podziemne zbiorniki bezodpływowe zbierające ścieki ze stanowiska odladania samolotów,
- Podziemne zbiorniki retencyjne wody opadowej wraz z separatorami,
- Studnia SW-2,
- Woliery na ptaki (obiekty nie związane trwale z gruntem),

Obecnie na terenie znajduje się zwalka ziemi przeznaczonej w przyszłości pod niwelację terenów lotniska na potrzeby budowy nowej drogi startowej.

Teren inwestycji nie posiada znaczących spadków, istniejące rzędne mieszczą się w przedziale 234,00 – 237,00 m n.p.m. (układ odniesienia Kronsztadt 86). Działka porośnięta jest głównie zielenią niską nieurządzoną, w ramach inwestycji nie przewiduje się wycinek.

Od strony północnej teren graniczy z terenami lotniska – działką nr 537/89 (działka pokrywająca znaczną część terenu lotniska, przedmiotowa inwestycja realizowana jest na jej niewielkiej części).

Od strony wschodniej teren graniczy z działkami drogowymi Drogi Wojewódzkiej 774 o nr 650/17, 650/2 (planuje się wykonanie zjazdu z drogi wojewódzkiej na teren inwestycji – według odrębnego opracowania).

Od strony zachodniej teren graniczy z terenami lotniska – działkami nr 537/89, 537/49.
Od strony południowej teren graniczy z terenami lotniska – działkami nr 537/47, 537/48, 537/138.

3.2. Projektowane zagospodarowanie terenu

W ramach inwestycji, na przedmiotowym terenie zakłada się realizację następujących obiektów i elementów zagospodarowania przestrzeni:

- Budynek magazynowy z częścią biurową,
- Budynek kontroli dostaw oraz zewnętrzny punkt kontroli bezpieczeństwa towarów,
- Place manewrowe dla samochodów ciężarowych i pojazdów lotniskowych,
- Parkingi dla samochodów osobowych, dostawczych i ciężarowych,
- Wewnętrzne drogi dojazdowe oraz chodniki piesze,
- Elementy małej architektury (miejsce gromadzenia odpadów stałych – śmietnik, ogrodzenia, bramy, szlabany dostępowe, maszty oświetleniowe, elementy informacji wizualnej, itp.),
- Elementy infrastruktury technicznej, w tym: przeciwpożarowy zbiornik podziemny, podziemne zbiorniki retencyjne na wodę deszczową, kanalizacje i instalacje techniczne (kanalizacja deszczowa i sanitarna, instalacje wodociągowe, instalacje elektroenergetyczne i telekomunikacyjne, w tym wbudowaną stację transformatorową, agregat prądotwórczy awaryjnego zasilania),

Elementy zagospodarowania terenu układają się w ciąg wynikający z zasad projektowania architektury przemysłowej oraz zasad projektowania układów terminali cargo: przedpole (parkingi – część poza terenem zastrzeżonym lotniska – landside), obiekt kubaturowy (magazyny, biura, kontrola), strefa z zastrzeżonym dostępem (część lotniskowa – airside). Ogólnodostępna strefa przedpola (landside) zaprojektowana została w sąsiedztwie Drogi Wojewódzkiej 774. W jej obrębie zlokalizowano parkingi, chodniki oraz dojazdy.

3.2.1. Obiekty kubaturowe

Obiekty kubaturowe, ze względu na rozbudowany program strefy przedpola, zostały wycofane w głąb działki, w kierunku zachodnim – istniejących i planowanych do realizacji dróg kołowania samolotów. Główny obiekt stanowi zwartą pod względem architektonicznym bryłę, z czytelnym podziałem na część magazynową oraz część biurową. Niezależnie od obiektu głównego, po południowej stronie budynku biurowego projektuje się wjazd na teren lotniska, wraz z obiektem budynku kontroli dostaw.

Wszystkie obiekty, ze względu na swoją funkcję (obsługa wymiany towarów na drodze samoloty-transport kołowy) zlokalizowano na granicy strefy zastrzeżonej i ogólnodostępnej lotniska (airside/landside), z dostępem z obu w/w stref oraz kontrolą bezpieczeństwa odbywającą się w wyznaczonych miejscach wewnątrz obiektów.

3.2.2. Drogi, place, chodniki

We wschodniej części terenu objętego wnioskiem projektuje się parking dla samochodów ciężarowych TIR (P1), parking dla samochodów dostawczych (P2), parking osobowy dla pracowników obiektu (P3), parking osobowy dla gości (P4), układ dróg dojazdowych oraz placów manewrowych i ramp rozładunkowych, a także układ chodników pieszych do obsługi obiektów. Wjazd na teren lotniska projektuje się wzdłuż południowej fasady części biurowej, w kierunku zachodnim, z zewnętrznym punktem kontroli bezpieczeństwa towarów (budynkiem kontroli dostaw). Ze względów bezpieczeństwa lotniczego, od strony ogólnodostępnej, śluza zabezpieczona zostanie ogrodzeniem z bramami, od strony zastrzeżonej natomiast – wysuwaną

z powierzchni jezdni zaporą zapobiegającą nieuprawnionym pojazdom wtargnięcie na teren lotniska.

Po zachodniej stronie budynku magazynowego, w strefie zastrzeżonej lotniska, zlokalizowano plac manewrowy dla pojazdów lotniskowych, umożliwiający załadunek i transport towarów do samolotów. Planuje się również wykonanie wewnętrznej drogi dojazdowej łączącej się z drogą techniczną (DT) na istniejącej płycie postojowej samolotów (PPS).

Obok obsługi komunikacyjnej budynków cargo, w ramach inwestycji planuje się również dostosowanie elementów sąsiadującej, istniejącej infrastruktury komunikacyjnej do nowego układu przestrzennego w celu zapewnienia dotychczasowej lub zakładanej funkcjonalności sąsiadujących obiektów lotniskowych. Wśród nich planuje się:

- Wykonanie dojazdu (od strony landside) do istniejących zbiorników na glikol odprowadzany z płyty odladzania samolotów,
- Wykonanie dojazdu do stacji transformatorowych ST-12 oraz ST-8 od strony airside,
- Zmiana przebiegu drogi patrolowej wzdłuż ogrodzenia części lotniskowej – w dostosowaniu do nowego przebiegu granicy strefy zastrzeżonej.

3.2.3. Inne elementy zagospodarowania terenu

Miejsce gromadzenia odpadów z obiektów zlokalizowano w strefie ogólnodostępnej (landside), w obrębie jednego z placów manewrowych, w celu umożliwienia łatwego odbioru odpadów przez samochody podmiotów uprawnionych. W sąsiedztwie śmietnika planuje się lokalizację kontenerowego agregatu służącego do zapewnienia gwarantowanego zasilania obiektów oraz pompowni wody przy zbiorniku przeciwpożarowym. Dostęp serwisowy do agregatu przewidziany jest, ze względów bezpieczeństwa, od strony zastrzeżonej lotniska (airside).

W ramach projektu, w związku ze zmianą przebiegu granicy airside/landside, skorygowano przebieg ogrodzenia terenu lotniska. Istniejące ogrodzenie w linii granicy z drogą wojewódzką zostanie częściowo zdemontowane, nowe ogrodzenie, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami zostanie wykonane w nowej granicy strefy zastrzeżonej.

W celu ograniczenia dostępu do terenu obiektu dla samochodów i pojazdów niepowołanych, przewiduje się wykonanie szlabanów automatycznych.

W ramach inwestycji nie projektuje się znaczących zmian w ukształtowaniu terenu. Tereny utwardzone zostaną zaprojektowane w dostosowaniu do projektowanego poziomu posadzki parteru obiektów oraz terenów sąsiednich. Ewentualne niwelacje istniejącego ukształtowania terenu będą wynikać z dostosowania terenu do rozwiązań wysokościowych nawierzchni utwardzonych.

Szczegółowe rozwiązania dotyczące przyjętych rozwiązań przedstawiono w dalszej części opracowania oraz pozostałych częściach wielobranżowego projektu wykonawczego.

3.3. Warunki ochrony przeciwpożarowej w zakresie ochrony zewnętrznej

Przy określaniu warunków zewnętrznej ochrony przeciwpożarowej uwzględniono następujące dane wyjściowe projektowanych obiektów:

- Część magazynowa – budynek PM, gęstość obciążenia ogniowego $Q > 4000$ MJ/m², budynek niski (N), jednokondygnacyjny,
- Część biurowa – budynek ZLIII, budynek niski (N), 3-kondygnacyjny
- Budynek kontroli dostaw – budynek PM, gęstość obciążenia ogniowego $1000 < Q < 2000$ MJ/m², budynek niski (N), jednokondygnacyjny.

Część magazynową oraz część biurową, pod względem ochrony przeciwpożarowej, traktuje się jako osobne budynki, oddzielone od siebie ścianami oddzielenia pożarowego o odpowiedniej odporności ogniowej (REI240).

Na podstawie powyższych danych określono wymagania dotyczące zewnętrznej ochrony ppoż. obiektu. Ze względu na dużą gęstość obciążenia ogniowego w części magazynowej, konieczne jest zapewnienie wody do zewnętrznego gaszenia pożaru w ilości min. 40l/s, przez czas nie krótszy niż 4 godziny.

W celu zapewnienia w/w parametrów, zakłada się budowę zewnętrznej sieci hydrantowej i trzech hydrantów zewnętrznych o wydajności 15l/s zasilanych z projektowanego zbiornika pożarowego o pojemności min. 648 m³. Hydranty zlokalizowano bezpośrednio w sąsiedztwie projektowanej drogi pożarowej. Lokalizację w/w elementów wskazano w części rysunkowej projektu.

Szczegółowe rozwiązania dotyczące zewnętrznej ochrony przeciwpożarowej ujęto w projekcie budowlanym oraz Załączniku do projektu architektonicznego – „Warunki ochrony przeciwpożarowej” – CRG/PW/A-a/wop.

4. Założenia szczegółowe dotyczące realizacji obiektów

4.1. Obiekty kubaturowe

4.1.1. Wytaczanie obiektów

Wytaczanie obiektów należy rozpocząć od określenia lokalizacji skrzyżowania osi konstrukcyjnych budynków. Poniżej wskazano współrzędne poziome dwóch charakterystycznych punktów:

Skrzyżowanie osi A/B1:

X = 5549786.621

Y = 7414496.911

Skrzyżowanie osi A/B14:

X = 5549803.352

Y = 7414584.263

4.1.2. Płaszczyzny ograniczające od istniejącej drogi startowej

Projektowany obiekt zlokalizowany jest w stosunkowo bliskim sąsiedztwie istniejącej drogi startowej. W związku z powyższym, wysokość projektowanych obiektów została dostosowana do płaszczyzn ograniczających drogi startowej tak, aby żaden z elementów kubaturowych, a także instalacyjnych zlokalizowanych na dach, nie przebijał w/w płaszczyzny. Przy realizacji elementów instalacyjnych, po doborze urządzeń, należy zweryfikować położenie elementów pod kątem maksymalnych wysokości wynikających z mapy rejestracyjnej Portu Lotniczego oraz Decyzji Prezesa ULC o Zmianie Cech Lotniska, stanowiącej załącznik do projektu budowlanego obiektów.

4.1.3. Koordynacja branżowa

Projektowane instalacje zewnętrzne należy wykonać w oparciu o odpowiednie projekty branżowe. Na etapie realizacji, należy przeprowadzić pomiary geodezyjne istniejących elementów podziemnych (po dokonaniu odkrywek) i odpowiednio dostosować trasy projektowanych instalacji, w szczególności w zakresie przebudowy istniejących tras oraz włączenia projektowanych instalacji do istniejących studni i tras instalacyjnych.

Należy zwrócić uwagę na możliwość wystąpienia na terenie tras instalacji należących do Jednostki Wojskowej, które mogą nie być uwidocznione na podkładach geodezyjnych. W przypadku zlokalizowania w terenie w/w infrastruktury, należy każdorazowo uzgodnić z Jednostką Wojskową sposób prowadzenia prac oraz zakres ingerencji w istniejącą infrastrukturę.

Trasowanie instalacji zewnętrznych należy na etapie realizacji skoordynować z instalacjami wewnętrznymi wychodzącymi z obiektu, z uwzględnieniem lokalizacji fundamentów, nawierzchni i istniejącej infrastruktury podziemnej.

4.2. Projektowane nawierzchnie

4.2.1. Nawierzchnie utwardzone

Nawierzchnie utwardzone, w zakresie podbudów, warstw wykończeniowych, układu, szerokości, rozwiązań wysokościowych, itp. należy wykonać zgodnie z projektem CRG/PW/D oraz częścią rysunkową niniejszego projektu. Wszystkie wymiary należy zweryfikować na budowie, na podstawie pomiarów geodezyjnych istniejących elementów.

4.2.2. Powierzchnie biologicznie czynne

Powierzchnie biologicznie, w zakresie korytowania, niwelacji terenu, humusowania, obsiania trawą, itp. należy wykonać zgodnie z projektem CRG/PW/D.

4.2.3. Istniejące nawierzchnie do odtworzenia

Nawierzchnie utwardzone oraz powierzchnie w miejscach prowadzenia instalacji wod.-kan. oraz kanalizacji teletechnicznej (odcinki w kierunku pompowni oraz budynku administracji technicznej) należy odtworzyć do stanu pierwotnego po wykonaniu instalacji.

Wszystkie pozostałe nawierzchnie, które w skutek prowadzenia prac budowlanych i instalacyjnych zostaną naruszone/zniszczone lub będą wymagały przebudowy (np. ze względu na rozwiązania wysokościowe) należy wykonać/odtworzyć w ramach realizacji robót związanych z zagospodarowaniem terenu.

4.3. Elementy małej architektury

4.3.1. Elementy projektowane

Na przedmiotowym terenie należy zrealizować elementy małej architektury zapewniające prawidłowe funkcjonowanie wszystkich obiektów. W/w elementy uwzględniono w załączniku do projektu zagospodarowania terenu: CRG/PW/PZT-ma – Elementy małej architektury.

4.3.2. Elementy przeznaczone do likwidacji

W ramach projektu, przewiduje się likwidację niektórych istniejących elementów małej architektury:

- Po demontażu niepotrzebnego osprzętu technicznego (np. kamer CCTV, opraw oświetleniowych, itp.), należy zdemontować wszystkie elementy pomocnicze – słupki konstrukcyjne, szafki sterujące, studnie techniczne, włazy, niepotrzebne okablowanie, itp.,
- W ramach projektu należy zdemontować wskazane w części rysunkowej fragmenty ogrodzeń lotniska: wzdłuż drogi DW774, w rejonie istniejących zbiorników na glikol, a także fragmenty ogrodzeń stacji transformatorowych ST-8 oraz ST-12 (w celu realizacji nowych bram ogrodzeniowych).

Na terenie inwestycji zlokalizowane są obecnie woliery na patki. Przeniesienie lub likwidacja woliery znajduje się poza zakresem niniejszego projektu.

4.4. Infrastruktura techniczna

4.4.1. Infrastruktura projektowana

Projektowana infrastruktura techniczna podziemna została szczegółowo opisana w opracowaniach branżowych niniejszego projektu wykonawczego (branże: elektryczna,

teletechniczna, wodno-kanalizacyjna). Przebieg projektowanych instalacji w stosunku do istniejących elementów zagospodarowania terenu należy zweryfikować po dokonaniu szczegółowych odkrywek i obmiarów na budowie.

4.4.2. Infrastruktura istniejąca przeznaczona do przełożenia lub zabezpieczenia

W ramach inwestycji, należy wykonać przekładki oraz zabezpieczenia instalacji przebiegających przez teren inwestycji, należących do PAŻP, MPL, TAURON, NETIA oraz Jednostki Wojskowej. Przekładki należy wykonać w oparciu o branżowe projekty wykonawcze, z uwzględnieniem wytycznych poszczególnych Gestorów instalacji dotyczących sposobu zabezpieczenia/przekładek, sposobu prowadzenia robót, uzgadniania planów oraz harmonogramów prowadzenia robót, itp.

Informacje w tym zakresie zostały zawarte w poszczególnych projektach branżowych oraz załączone do dokumentacji przetargowej.

4.4.3. Infrastruktura istniejąca przeznaczona do likwidacji

Istniejącą infrastrukturę (trasy kablowe, kanalizacje, studnie, itd., maszty CCTV, kamery CCTV, ogrodzenia, itp.), która wskutek realizowanych prac:

- zostanie zastąpiona nowymi elementami,
- przestanie pełnić swoją dotychczasową funkcję i znajdzie się w kolizji z projektowanymi elementami zagospodarowania terenu,

należy zdemontować.

W ramach prac przygotowawczych należy również zlikwidować istniejące odcinki nieczynnych instalacji znajdujących się w kolizji z projektowanym zagospodarowaniem terenu.

4.4.4. Istniejąca infrastruktura wojskowa

Należy zwrócić uwagę na możliwość wystąpienia na terenie tras instalacji należących do Jednostki Wojskowej, które mogą nie być uwidocznione na podkładach geodezyjnych. W przypadku zlokalizowania w terenie w/w infrastruktury, należy każdorazowo uzgodnić z Jednostką Wojskową sposób prowadzenia prac oraz zakres ingerencji w istniejącą infrastrukturę.

4.5. Oświetlenie, instalacja monitoringu, instalacja parkingowa

Zewnętrzne instalacje oświetlenia, monitoringu, instalacje parkingowe (szlabany, interkomy, itp.) należy wykonać zgodnie z odpowiednimi projektami branżowymi oraz załącznikiem do niniejszego opracowania. Należy zwrócić uwagę, aby maszty oświetleniowe nie przebiegały płaszczyzn ograniczających istniejącej drogi startowej.

4.6. Granica strefy zastrzeżonej Portu Lotniczego

W ramach inwestycji, obecny przebieg granicy strefy zastrzeżonej Portu Lotniczego zostanie zmodyfikowany w dostosowaniu do projektowanych obiektów i infrastruktury technicznej. Wszystkie elementy, stanowiące granicę strefy, powinny odpowiadać wymaganiom wynikającym z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 13 sierpnia 2018 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisku użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji oraz wymaganiom Pionu Bezpieczeństwa MPL.

Bramy w istniejących ogrodzeniach przeznaczone do pozostawienia na granicy strefy zastrzeżonej powinny zostać trwale zablokowane w sposób uzgodniony z Pionem Bezpieczeństwa MPL.

5. Uwagi

5.1. Wytyczne realizacyjne

- 5.1.1. Wszelkie prace budowlane związane z istniejącą infrastrukturą techniczną należącą do poszczególnych Gestorów (TAURON, PAŻP, Jednostka Wojskowa, MPL, NETIA) lub prace w sąsiedztwie w/w infrastruktury należy prowadzić z uwzględnieniem wytycznych i pod nadzorem odpowiednich Gestorów, w oparciu o uzgodnione dokumentacje wykonawcze.
- 5.1.2. Przed przystąpieniem do realizacji, należy wykonać dokładną, kompleksową inwentaryzację elementów istniejących (zarówno naziemnych, jak i podziemnych – poprzez wykonanie odkrywek). W przypadku rozbieżności lokalizacji poszczególnych elementów w stosunku do mapy do celów projektowych, należy rozwiązania projektowe dostosować do warunków zastanych.
- 5.1.3. Prowadzenie prac związanych z instalacjami strategicznymi dla funkcjonowania Portu Lotniczego (oświetlenie nawigacyjne, system ILS, itp.) należy prowadzić w uzgodnieniu z Gestorami infrastruktury. Należy z wyprzedzeniem przedstawić Zamawiającemu do uzgodnienia harmonogramy robót w tym zakresie.
- 5.1.4. Prace związane z zagospodarowaniem terenu należy skoordynować z robotami instalacyjnymi związanymi z realizacją Nowej Drogi Startowej. Orientacyjny przebieg instalacji wskazano w części rysunkowej niniejszego opracowania.
- 5.1.5. Lokalizacja elementów małej architektury została pokazana w części rysunkowej niniejszego opracowania. Lokalizacje należy dostosować do elementów istniejących i pozostałych elementów realizowanych w ramach inwestycji.
- 5.1.6. Należy zwrócić szczególną uwagę na konieczność zachowania ciągłości granicy strefy zastrzeżonej Portu Lotniczego. Ewentualne wątpliwości w tym zakresie należy omówić z Pionem Bezpieczeństwa MPL.
- 5.1.7. Inwestycję planuje się jako jednoetapową. Należy jednak zwrócić uwagę na konieczność zapewnienia ciągłości granicy strefy zastrzeżonej na wszystkich etapach realizacji inwestycji. Uzgodnienie z Zamawiającym przebiegu oraz sposobu wykonania tymczasowych wygrodzeń placu budowy na granicy strefy zastrzeżonej, w dostosowaniu do harmonogramu prac budowlanych, należy do obowiązków Wykonawcy.

5.2. Uwagi ogólne i końcowe

- 5.2.1. Uwagi ogólne do całości projektu zawarto w części opisowej oraz rysunkowej CRG/PW/A-a.
- 5.2.2. Projekt wykonawczy opracowano z uwzględnieniem przepisów:
 - Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 1186 ze zm.),
 - Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 1065),
 - Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów (Dz.U. Nr 109, poz. 719 ze zm.),
 - Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (t.j. Dz.U. z 2018 r. poz. 1935),
 - Rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (t.j. Dz.U. Nr 169, poz. 1650 ze zm.),

- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 31 sierpnia 1998 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dla lotnisk cywilnych (Dz.U. Nr 130, poz. 859 ze zm.),
 - Innych przepisów odrębnych, w tym techniczno-budowlanych, Polskich Norm i zasad wiedzy technicznej.
- 5.2.3. Roboty budowlano-montażowe należy prowadzić zgodnie z polskimi normami, sztuką budowlaną, pod nadzorem osób uprawnionych, z zachowaniem obowiązujących przepisów BHP, zgodnie z instrukcją montażu dostawcy materiału.
- 5.2.4. Wszystkie części projektu wykonawczego, w tym poszczególne części projektu architektonicznego oraz opracowań branżowych, a także specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót należy traktować łącznie. Przed przystąpieniem do realizacji wybranego zakresu robót, należy przeanalizować całość dokumentacji, a ewentualne wątpliwości wyjaśniać przed realizacją z Zamawiającym/Projektantem.
- 5.2.5. UWAGA! Wszędzie, gdzie w dokumentacji opisano materiały lub sposób wykonania robót za pomocą norm, aprobat technicznych, specyfikacji technicznych lub systemów odniesienia, należy takie zapisy traktować jako pomocnicze, służące wyczerpującemu określeniu przedmiotu zamówienia. Zamawiający we wszystkich w/wym przypadkach dopuszcza rozwiązania równoważne opisywanym.