



BIURO PROJEKTOWO – KONSULTINGOWE LOTNISK AVIA – PROJEKT
ul. Ks. Dziekana W. Bochenka 71/11
55-100 Trzebnica
office@aviaprojekt.pl
www.aviaprojekt.pl

PROJEKT BUDOWLANY PLAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Projekt modernizacji lądowiska dla śmigłowców ratunkowych „KRAKÓW – SZPITAL SPECJALISTYCZNY IM. STEFANA ŻEROMSKIEGO”

Jednostka projektowania	Biuro Projektowo – Konsultingowe Lotnisk AVIA – PROJEKT 55-100 Trzebnica, ul. Ks. Dziekana W. Bochenka 71/11
Inwestor	Szpital Specjalistyczny im. Stefana Żeromskiego Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Krakowie, os. Na Skarpie 66, 31-913 Kraków
Umowa	Nr PT/SE/10/2024 z dnia 26.03.2024 r.
Nazwa zadania	„Wykonanie projektu modernizacji lądowiska helikopterów Szpitala Specjalistycznego im. Stefana Żeromskiego SP ZOZ w Krakowie w oparciu o opracowaną „Koncepcję przebudowy lądowiska dla śmigłowców ratunkowych przy Szpitalu Specjalistycznym im. Stefana Żeromskiego SP ZOZ w Krakowie w celu dostosowania do obowiązujących przepisów (Dz.U. 2019 poz. 1213)”
Adres obiektu	Os. Na Skarpie 66, 31-913 Kraków
Numery ewidencyjne działek	Identyfikator działki: 126103_9_0047.246/58, gmina Kraków - Nowa Huta, obręb NH-47, numer działki 246/58
Stadium dokumentacji	Projekt budowlany/ Plan Zagospodarowania Terenu.
Kategoria obiektu	XXIII, XXVI

ZESPÓŁ PROJEKTOWY	IMIĘ I NAZWISKO	SPECJALNOŚĆ NR UPRAWNIENÍ	PODPIS
Projektant (główny projektant)	mgr inż. Marek Husarz	drogowa 208/DOŚ/06	
Projektant	mgr inż. Jarosław Przybysz	instalacyjna – elektryczna 105/DOŚ/05	
Sprawdzający	mgr inż. Agnieszka Husarz	drogowa 242/DOŚ/11	
Sprawdzający	mgr inż. Jakub Pospieżyński	instalacyjna – elektryczna 132/DOŚ/06	
DATA OPRACOWANIA:			05.2024

SPIS TREŚCI

Zawartość części opisowej projektu

SPIS TREŚCI	2
OŚWIADCZENIA PROJEKTANTÓW	4
DOKUMENTY PROJEKTANTÓW	5
CZĘŚĆ OPISOWA.....	15
1. PODSTAWA OPRACOWANIA I MATERIAŁY WYJŚCIOWE.....	15
2. INWESTOR I ZLECENIODAWCA	16
3. PRZEDMIOT ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO	16
4. CEL I ZAKŁADANY EFEKT INWESTYCJI	16
5. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA	17
5.1. Lokalizacja inwestycji	17
5.2. Istniejące zagospodarowanie.....	17
5.3. Istniejąca infrastruktura podziemna	17
5.4. Przewidywane zmiany i rozbiórki	17
6. WARUNKI WYNIKAJĄCE Z ZAGOSPODAROWANIA ISTNIEJĄCEGO TERENU	18
6.1. Warunki wynikające z polityki przestrzennej	18
6.2. Warunki wynikające z ochrony konserwatorskiej	18
6.3. Warunki górnicze	18
6.4. Opinia geotechniczna i informacja o sposobie posadowienia obiektu	18
7. PLANOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU.....	19
7.1. Ukształtowanie lądowiska w planie	19
7.2. Konfiguracja i ukształtowanie terenu	20
7.3. Ukształtowanie drogi i płyty lądowiska w przekroju poprzecznym	20
7.4. Przekroje podłużne	20
7.5. Odwodnienie.....	20
7.6. Przekroje konstrukcyjne drogi dojazdowej oraz opaski (nawierzchnia pod oznakowanie FATO)	21
7.7. Oznakowania nawigacyjne	21
7.8. Ogródzenie, bramy wjazdowe	21
7.9. Kiosk PPOŻ	22
7.10. Tereny zielone.....	22
7.11. Roboty ziemne i rozbiórkowe nawierzchni	22
7.12. Demontaże związane z obiektami budowlanymi.....	23
7.13. Oznakowanie przeszkodowe dzienne obiektów trudno widzialnych	23
7.14. Urządzenia budowlane związane z obiektami budowlanymi oraz parametry techniczne sieci – BRANŻA ELEKTRYCZNA	23
8. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI ZABUDOWY	27
9. INFORMACJA O RODZAJU OGRANICZEŃ WYNIKAJĄCYCH Z AKTÓW PRAWA MIEJSCOWEGO	28

10.	INFORMACJA CZY TEREN NA KTÓRYM PROJEKTOWANY JEST OBIEKT, WPISANY JEST DO REJESTRU ZABYTKÓW LUB NALEŻY DO OBSZARU OBJĘTEGO OCHRONĄ KONSERWATORSKĄ	28
11.	DANE OKREŚLAJĄCE WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ NA TEREN ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO ZNAJDUJĄCEGO SIĘ W GRANICACH TERENU GÓRNICZEGO	28
12.	INFORMACJE I DANE O CHARAKTERZE I CECHACH ISTNIEJĄCYCH I PRZEWIDYWANYCH ZAGROŻEŃ DLA ŚRODOWISKA ORAZ HIGIENY I ZDROWIA UŻYTKOWNIKÓW PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW BUDOWLANYCH I ICH OTOCZENIA	28
13.	DANE DOTYCZĄCE WARUNKÓW OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ	28
14.	INNE NIEZBĘDNE DANE WYNIKAJĄCE ZE SPECYFIKI, CHARAKTERU I STOPNIA SKOMPLIKOWANIA ROBÓT	28
15.	INFORMACJA O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU	29
16.	UWAGI OGÓLNE	29

Zawartość części rysunkowej projektu

Nr rys.	Tytuł rysunku	Skala
AP_53_PB_DR_D.01/E.01	Plan Zagospodarowania Terenu	1:500

Spis załączników

1. Informacja do opracowania planu BIOZ.
2. Opinia Lotniczego Pogotowia Ratunkowego.

Trzebnica, dnia 2024-05-06

OŚWIADCZENIA PROJEKTANTÓW

Na podstawie art. 20 ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (t.j. Dz.U. 2023 poz. 682 z późn. zm.)

OŚWIADCZAMY,

że projekt budowlany:

„Projekt modernizacji lądowiska helikopterów Szpitala Specjalistycznego im. Stefana Żeromskiego SP ZOZ w Krakowie w oparciu o opracowaną „Koncepcję przebudowy lądowiska dla śmigłowców ratunkowych przy Szpitalu Specjalistycznym im. Stefana Żeromskiego SP ZOZ w Krakowie w celu dostosowania do obowiązujących przepisów (Dz.U. 2019 poz. 1213)“

zlokalizowanego na działce:

Jednostka ewidencyjna: 126103_9

obręb NH-47, numer działki 246/58

gmina Kraków - Nowa Huta

został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami, zasadami wiedzy technicznej oraz umową i jest w stanie kompletnym z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

Ponadto oświadczamy, że umożliwia się zmiany w projekcie wchodzące w zakres art. 36a ustawy *Prawo budowlane*, o ile nie spowodują naruszenia obowiązujących przepisów oraz zasad wiedzy technicznej.

Branża	Projektant: (podpis)	Sprawdzający: (podpis)
Zagospodarowanie terenu	mgr inż. Marek Husarz nr upr. 208/DOŚ/06	mgr inż. Agnieszka Husarz nr upr. 242/DOŚ/11
Drogowa	mgr inż. Marek Husarz nr upr. 208/DOŚ/06	mgr inż. Agnieszka Husarz nr upr. 242/DOŚ/11
Elektryczna	mgr inż. Jarosław Przybysz nr upr. 105/DOŚ/05	mgr inż. Jakub Pospieszyński nr upr. 132/DOŚ/06

DOKUMENTY PROJEKTANTÓW



DOLNOŚLĄSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

OKK.7131-251/2006/06

Wrocław, dnia 12 grudnia 2006 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (*Dz.U. z 2001r. Nr 5, poz. 42, z późn. zm.*), art. 13 ust. 1 pkt 1 i ust. 2, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (*Dz.U. z 2006r. Nr 156, poz. 1118, z późn. zm.*) i § 11 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (*Dz.U. Nr 83, poz. 578*), w związku z art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego (*Dz.U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.*)

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna DOIB

n a d a j e

Panu

Marek Andrzej Husarz

magister inżynier z kierunku budownictwo
urodzony dnia 24 listopada 1975 r. w Wałbrzychu

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny 208/DOŚ/06

**w specjalności drogowej
do projektowania bez ograniczeń**

UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa we Wrocławiu na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu stwierdza, że Pan Marek Andrzej Husarz posiada wymagane prawem: wykształcenie i praktykę zawodową oraz uzyskał pozytywny wynik egzaminu - konieczne do uzyskania uprawnień budowlanych w specjalności drogowej do projektowania bez ograniczeń.

Szczegółowy zakres uprawnień jest określony na odwołanie niniejszej decyzji.

Pouczenie

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 w/w ustawy Prawo budowlane – podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis, w drodze decyzji, do centralnego rejestru Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego, potwierdzony zaświadczeniem wydanym przez tę izbę, z określonym w nim terminem ważności.
2. Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej DOIB we Wrocławiu, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Otrzymują:

1. Pan Marek Andrzej Husarz

2. Okręgowa Rada Izby

3. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego

4. a/a



Skład orzekający OKK

DOLNOŚLĄSKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

Marek Andrzej Husarz
Przewodniczący Komisji Kwalifikacyjnej

1. mgr inż. Bronisław Nosiek

2. prof. dr inż. Kazimierz Czapliński

3. mgr inż. Małgorzata Janiaczyk

Pan Marek Andrzej Husarz jest uprawniony:

W specjalności **drogowej** - na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 1 i art. 13 ust. 4 ustawy Prawo budowlane, w związku z § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie - do:

- 1) projektowania obiektu budowlanego takiego jak:
 - a) droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów;
 - b) droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust,
 - 2) sprawdzania projektów budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
 - 3) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych
- bez ograniczeń w zakresie w/w specjalności.**

Na podstawie § 15 w/w rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie - uprawnienia niniejsze uprawniają do sporządzania projektów zagospodarowania działki lub terenu w zakresie specjalności drogowej.

Skład orzekający OKK
DOLNOŚLANSKA SP. Z O.O.
IZBA INŻYNIERÓW
Miejscowość: _____
Data: _____
1. mgr inż. Bronisław Wośiek
2. prof. dr inż. Kazimierz Czaplinski
3. mgr inż. Małgorzata Janiaczyk



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

DOŚ-SFK-2B4-LTC *

Pan Marek Andrzej Husarz o numerze ewidencyjnym DOŚ/BD/0153/07

adres zamieszkania

jest członkiem Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2024-02-01 do 2024-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2024-01-05 roku przez:

Janusz Szczepański, Przewodniczący Rady Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

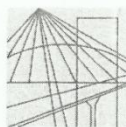
Zgodnie z art. 78¹ K.c.

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

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

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





DOLNOŚLĄSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

OKK.7131-182/2011/11

Wrocław, dnia 16 grudnia 2011 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (*Dz.U. z 2001r. Nr 5, poz. 42, z późn. zm.*), art. 13 ust. 1 pkt 1 i ust. 2, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (*Dz.U. z 2010r. Nr 243, poz. 1623, z późn. zm.*) i § 11 ust 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (*Dz.U. Nr 83, poz. 578, z późn. zm.*), w związku z art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego (*Dz.U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.*)

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna DOIIB n a d a j e

Pani

Agnieszka Izabela Husarz

magister inżynier z kierunku budownictwo
urodzona dnia 18 sierpnia 1975 r. w Wałbrzychu

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny 242/DOŚ/11

w specjalności drogowej
do projektowania bez ograniczeń

Pani Agnieszka Izabela Husarz jest uprawniona:

W specjalności **drogowej** - na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 1 i art. 13 ust. 4 ustawy Prawo budowlane, w związku z § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie - do:

1) projektowania obiektu budowlanego takiego jak:

- a) droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów;
- b) droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust,
- 2) sprawdzania projektów budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
- 3) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych

bez ograniczeń w zakresie w/w specjalności.

Na podstawie § 15 w/w rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie - uprawnienia niniejsze uprawniają do sporządzania projektów zagospodarowania działki lub terenu w zakresie specjalności drogowej.

UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa we Wrocławiu na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu stwierdza, że Pani Agnieszka Izabela Husarz posiada wymagane prawem: wykształcenie i praktykę zawodową oraz uzyskała pozytywny wynik egzaminu - konieczne do uzyskania uprawnień budowlanych w specjalności drogowej do projektowania bez ograniczeń.

Pouczenie

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 w/w ustawy Prawo budowlane – podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis, w drodze decyzji, do centralnego rejestru Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego, potwierdzony zaświadczeniem wydanym przez tę izbę, z określonym w nim terminem ważności.
2. Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej DOIIB we Wrocławiu w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Otrzymują:

1. Pani Agnieszka Izabela Husarz

2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/a



Skład orzekający OKK

DOLNOŚLĄSKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
Prof. dr inż. Kazimierz Czaplinski
Przewodniczący
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

1. prof. dr inż. Kazimierz Czaplinski
2. dr inż. Zofia Zwierzchowska
3. mgr inż. Małgorzata Mikołajewska-Janiaczyk



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

DOŚ-YRE-PB6-37M *

Pani Agnieszka Izabela Husarz o numerze ewidencyjnym DOŚ/BD/0226/13

adres [REDACTED]

jest członkiem Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2023-06-01 do 2024-05-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2023-05-08 roku przez:

Marek Kalinski, Zastępca Przewodniczącego Rady Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Zgodnie z art. 78¹ K.c.

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

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

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





DOLNOŚLĄSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA
OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

OKK.7131-111/2005/05

Wrocław, 08 czerwca 2005 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz.U. z 2001r. Nr 5, poz. 42, z późn. zm.), art. 13 ust. 1 pkt 1 i ust. 2, art. 14 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2003r. Nr 207, poz. 2016, z późn. zm.) oraz § 9 ust. 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. z 1995r. Nr 8, poz. 38, z późn. zm.), w związku z art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.)

**Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna DOIB
n a d a j e
Panu**

Jarosław Grzegorz Przybysz
magister inżynier z kierunku elektrotechnika
urodzony dnia 9 stycznia 1974 r. w Jeleniej Górze

**UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny 105/DOŚ/05**

**do projektowania bez ograniczeń
w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń
elektrycznych i elektroenergetycznych**

UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa we Wrocławiu na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu stwierdza, że Pan Jarosław Grzegorz Przybysz posiada wymagane prawem: wykształcenie i praktykę zawodową oraz uzyskał pozytywny wynik egzaminu - konieczne do uzyskania uprawnień budowlanych do projektowania bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych.

Szczegółowy zakres uprawnień jest określony na odwrocie niniejszej decyzji.

Pouczenie

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 ww. ustawy Prawo budowlane – podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis do centralnego rejestru Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego.
2. Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej DOIB we Wrocławiu w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Otrzymują:

1. Pan Jarosław Grzegorz Przybysz
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/a



Skład orzekający OKK
DOLNOŚLĄSKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
mgr inż. Bronisław Woślek
Przewodniczący Komisji Kwalifikacyjnej

1. mgr inż. Bronisław Woślek
2. prof. dr inż. Kazimierz Czaplinski
3. mgr inż. Małgorzata Janiczek



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

DOŚ-7JW-ZBT-AMY *

Pan Jarosław Grzegorz Przybysz o numerze ewidencyjnym DOŚ/IE/0538/05

adres zamieszkania ul. [REDACTED]

jest członkiem Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2023-08-01 do 2024-07-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2023-07-31 roku przez:

Marek Kalinski, Zastępca Przewodniczącego Rady Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Zgodnie z art. 78¹ K.c.

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

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

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





DOLNOŚLĄSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA
OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

OKK.7131-BB/2006/DO

Wrocław, 14 czerwca 2006 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz.U. z 2001r. Nr 5, poz. 42, z późn. zm.), art. 13 ust. 1 pkt 1 i ust. 2, art. 14 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2003r. Nr 207, poz. 2016, z późn. zm.) oraz § 28 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. Nr 83, poz. 578) i § 12 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2005r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. Nr 96, poz. 817), w związku z art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000r. Nr 96, poz. 1071, z późn. zm.)

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna DOIB
n a d a j e
Panu

Jakub Józef Pospieszynski
magister inżynier z kierunku elektrotechnika
urodzony dnia 19 marca 1975 r. w Godziszach

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny 132/DOŚ/06

**w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń
elektrycznych i elektroenergetycznych
do projektowania bez ograniczeń**

UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa we Wrocławiu na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu stwierdza, że Pan Jakub Józef Pospieszynski posiada wymagane prawem: wykształcenie i praktykę zawodową oraz uzyskał pozytywny wynik egzaminu - konieczne do uzyskania uprawnień budowlanych w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych do projektowania bez ograniczeń.

Szczegółowy zakres uprawnień jest określony na odwrocie niniejszej decyzji.

Pouczenie

1. Zgodnie z art. 12 ust. 1 w/w ustawy Prawo budowlane – podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis, w drodze decyzji, do centralnego rejestru Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego, potwierdzony zaświadczaniem wydanym przez tę izbę, z określonym w nim terminem ważności.
2. Od niniejszej decyzji należy odwołać do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej DOIB we Wrocławiu w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Otrzymują:

1. Pan Jakub Józef Pospieszynski
2. [REDAKOWANE]
3. Okręgowa Rada Izby
4. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/a



Skład orzekający OKK

DOLNOŚLĄSKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

mgr inż. Bronisław Woślak
Przewodniczący Komisji Kwalifikacyjnej

1. mgr inż. Bronisław Woślak
2. prof. dr inż. Kazimierz Czapliński
3. mgr inż. Małgorzata Jariaczek



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:
DOŚ-PI7-LCB-4KM *

Pan Jakub Józef Pospieszynski o numerze ewidencyjnym DOŚ/IE/0559/06

adres zamieszkania ul. [REDACTED]

jest członkiem Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2023-09-01 do 2024-08-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2023-08-24 roku przez:

Janusz Szczepański, Przewodniczący Rady Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Zgodnie z art. 78¹ K.c.

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

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

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



Opisany w załączniku 1 do Rozporządzenia
Ministra Infrastruktury z dnia 12.12.2012 r.
w sprawie sposobu wyrażenia zgody na
złożenie oświadczenia woli w formie elektronicznej

CZĘŚĆ OPISOWA

1. PODSTAWA OPRACOWANIA I MATERIAŁY WYJŚCIOWE

Podstawy formalne:

1.1. Umowa nr PT/SE/10/2024 z dnia 26.03.2024 r.

Materiały wyjściowe:

1.2. Umowa jw.

1.3. Zaktualizowany podkład sytuacyjno-wysokościowy 1:500 do celów projektowych,

1.4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1518),

1.5. Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (t.j. Dz. U. 2023, poz. 2110),

1.6. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo Budowlane. (t.j. Dz. U. 2023, poz. 682 z późn. zm.),

1.7. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. 2023 poz. 1336),

1.8. Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (t.j. Dz. U. 2022 poz. 840 z późn. zm.),

1.9. Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 27 czerwca 2019 r. w sprawie szpitalnego oddziału ratunkowego (t.j. Dz. U. 2024 poz. 336) [1],

1.10. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 1 lipca 2013 r. w sprawie ewidencji lądowisk (Dz. U. 2013 poz. 795),

1.11. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 stycznia 2021 r. w sprawie przeszkód lotniczych, powierzchni ograniczających przeszkody oraz urządzeń o charakterze niebezpiecznym (Dz. U. 2021 poz. 264),

1.12. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 lipca 2009 r. w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę oraz dróg pożarowych (Dz. U. 2009 nr 124 poz. 1030),

1.13. Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (t.j. Dz. U. 2022 poz. 1679 z późn. zm.),

1.14. Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 20 grudnia 2021 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. 2021 poz. 2454)

1.15. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 poz. 1839 z późn. zm.),

1.16. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. 2003 nr 120 poz. 1126)

1.17. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 31 sierpnia 1998 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dla lotnisk cywilnych (Dz.U. 1998 nr 130 poz. 859 z późn. zm.),

-
- 1.18. Obwieszczenie nr 17 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 lipca 2021 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 14, tom I do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago w dniu 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC z 2021 r. poz. 41),
 - 1.19. Obwieszczenie nr 18 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 lipca 2021 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 14, tom II do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago w dniu 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC z 2021 r. poz. 42),
 - 1.20. SEP N SEP-E-004 „Elektroenergetyczne i sygnalizacyjne linie kablowe. Projektowanie i budowa.”
 - 1.21. PN-IEC 60364 Zestaw norm: Instalacje elektryczne w obiektach budowlanych
 - 1.22. ZN-96 TPSA-011 Telekomunikacyjna kanalizacja kablowa. Ogólne wymagania techniczne
 - 1.23. pozostałe obowiązujące normy i przepisy branżowe,
 - 1.24. mapa do celów projektowych, pomiary terenowe, wizja lokalna.

2. INWESTOR I ZLECENIODAWCA

Szpital Specjalistyczny im. Stefana Żeromskiego Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Krakowie, os. Na Skarpie 66, 31-913 Kraków.

3. PRZEDMIOT ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO

Przedmiotem inwestycji jest wprowadzenie zmian modernizacyjnych istniejącego naziemnego lądowiska dla śmigłowców ratunkowych „KRAKÓW – SZPITAL SPECJALISTYCZNY IM. STEFANA ŻEROMSKIEGO” w celu dostosowania do aktualnie obowiązujących przepisów.

Celem opracowywanej dokumentacji jest projekt infrastruktury naziemnej lądowiska dla śmigłowców ratunkowych dla potrzeb jego modernizacji i dostosowania do aktualnie obowiązujących przepisów.

W ramach wprowadzanych zmian nie zmienia się sposób zagospodarowania terenu.

Niniejszy projekt odpowiada aktualnym potrzebom Inwestora.

4. CEL I ZAKŁADANY EFEKT INWESTYCJI

Celem inwestycji jest poprawa jakości usług medycznych poprzez inwestycję w infrastrukturę Szpitalnego Oddziału Ratunkowego, polegającą na modernizacji lądowiska zgodnie z obowiązującymi wymaganiami dla lądowisk śmigłowców ratunkowych.

Inwestycja ma za zadanie:

- zapewnić możliwość przyjmowania pacjentów na oddział ratunkowy poprzez najszybszą drogę z możliwych tzn. lotniczą,
- poprawić ogólne zagospodarowania terenu pod kątem funkcjonalności i podniesienia estetyki przestrzeni publicznej w rejonie lądowiska,

-
- podniesienie bezpieczeństwa dla korzystających z niego statków powietrznych poprzez wykonanie odpowiedniego oznakowania i oświetlenia nawigacyjnego,
 - podniesienie funkcjonalności i bezpieczeństwa na istniejących drogach dojazdowych.

Reasumując można stwierdzić, że realizacji inwestycji przyniesie korzyści zarówno dla użytkowników lądowiska (szpitala) jak i dla terenów w pobliżu lądowiska.

5. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA

5.1. Lokalizacja inwestycji

Lądowisko zlokalizowane jest w części południowo zachodniej terenu Szpitala Specjalistycznego im. Stefana Żeromskiego Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Krakowie, w granicach administracyjnych miasta Kraków, w terenie częściowo zabudowanym. Od strony północnej do wschodniej znajduje się zabudowa techniczna i usługowa Szpitala, od strony południowej do zachodniej znajdują się łaki a od strony północno zachodniej park.

Lądowisko połączone jest od strony północno wschodniej poprzez drogę dojazdową o szerokości ok. 4,0 m z systemem dróg wewnętrznych szpitala ze zjazdem w ul. Wacława Sieroszewskiego.

Główny kierunek podejścia/wznoszenia obecnie wytyczony jest na kierunku 313°/313° GEO z pomocniczym kierunkiem podejścia/wznoszenia 133°/133° GEO. W konsekwencji analizy otoczenia lądowiska i innych czynników, w ramach prowadzonych prac projektowych pozostawiono istniejące kierunki podejścia/wznoszenia bez zmian.

5.2. Istniejące zagospodarowanie

Obecnie do lądowiska doprowadzona jest droga o szerokości ok. 4,0 m do zjazdu w wewnętrzną drogę szpitala z płaszczyzną do zawracania pojazdów ratowniczych przy płycie lądowiska. Droga ta wykonana jest o nawierzchni z kostki betonowej. Lądowisko posiada istniejącą płytę z kostki betonowej o wymiarach 15,0 x 15,0 m oraz opaskę strefy FATO również o nawierzchni z kostki betonowej. Wewnątrz istniejącej strefy FATO znajduje się nawierzchnia trawiasta. Lądowisko wyposażone jest w system oświetlenia nawigacyjnego z układem zasilania i sterowania.

5.3. Istniejąca infrastruktura podziemna

W pobliżu lądowiska (poza obszarem płyty lądowiska) występuje infrastruktura podziemna w postaci: sieci kanalizacji deszczowej, energetycznej nn oraz sieci wodociągowej.

5.4. Przewidywane zmiany i rozbiórki

W ramach planowanych robót inwestycyjnych przewiduje się wykonanie m. in. następujących zmian:

-
- wykonanie opaski FATO w nowej lokalizacji,
 - modernizacja oświetlenia nawigacyjnego wraz z sieciami elektro-energetycznymi,
 - zmiana oznakowania płyty lądowiska,
 - wykonanie oznakowania dziennego lądowiska wraz z opaską strefy FATO,
 - instalację oświetlenia płyty lądowiska,
 - niwelacja (wyrównanie) terenu zielonego,
 - uporządkowanie terenu.

W ramach w/w prac rozbiórce zostaną poddane następujące elementy:

- nawierzchnia istniejącej opaski strefy FATO,
- fundamenty demontowanych świateł nawigacyjnych,
- rozbiórka wpustów deszczowych wraz z zaślepieniem przykanalików.

Po wprowadzeniu planowanych zmian nie nastąpią jakiegokolwiek ograniczenia w użytkowaniu obiektu i przyległego do niego terenu.

6. WARUNKI WYNIKAJĄCE Z ZAGOSPODAROWANIA ISTNIEJĄCEGO TERENU

6.1. Warunki wynikające z polityki przestrzennej

W obszarze planowanej inwestycji obowiązują miejscowe plany zagospodarowania – Uchwała nr CXIII/2958/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 10 października 2018 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Mogiła II”. Miejscowy plan dopuszcza lokalizację inwestycji w postaci lądowisk. Inwestycja nie zmienia obecnego zagospodarowania przestrzennego.

6.2. Warunki wynikające z ochrony konserwatorskiej

Lądowisko zlokalizowane jest w obszarze archeologicznej strefy ochrony konserwatorskiej. Budynki szpitala są ujęte w gminnej ewidencji zabytków.

W związku z powyższym zgodnie z art 31 ust. 1a UstOchZab Inwestor jest zobowiązany o wystąpienie Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, z wnioskiem o wydanie decyzji administracyjnej zezwalającej na realizację przedsięwzięcia inwestycyjnego.

6.3. Warunki górnicze

Inwestycja obecnie jak i w przyszłości nie ma wpływu na teren górniczy.

6.4. Opinia geotechniczna i informacja o sposobie posadowienia obiektu

6.4.1. Kategoria geotechniczna

Z uwagi, na wykonywanie prostych obiektów budowlanych, brak robót budowlanych dla których głębokość wykopu nie przekracza 1,2 m, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. U. 2012 poz. 463) ze względu na **proste** warunki gruntowe, projektowana inwestycja zaliczana jest do **pierwszej kategorii geotechnicznej**.

6.4.2. Opinia geotechniczna

Nie dotyczy.

6.4.3. Warunki gruntowo-wodne

Z uwagi brak zmian w obecnym zagospodarowaniu, braku robót ziemnych, nie ma konieczności ich określania.

6.4.4. Posadowienie obiektu

Inwestycja nie zmienia istniejącej konstrukcji i zakresu obiektu, istniejący obiekt jest wykonany bezpośrednio na podłożu gruntowym.

7. PLANOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

7.1. Ukształtowanie lądowiska w planie

W ramach modernizacji planuje się pozostawienie istniejącej płyty lądowiska wraz z drogami dojazdowymi bez zmian (poza zmianą oznakowania poziomego).

Na potrzeby wykonania oznakowania poziomego strefy podejścia końcowego i startu (FATO) zostanie wykonana opaska o nawierzchni z kostki betonowej (bez fazowej) o szerokości min. 1,0 m. Szerokość oznakowania strefy (FATO) będzie wynosiła 0,3 m, barwa przerywanej linii - biała.

Parametry techniczne lądowiska

- Śmigłowiec obliczeniowy: Eurocopter EC 135 P3+
- Strefa podejścia końcowego i startu (FATO): kwadrat o boku 25,0 m
- Strefa przyziemienia i wznoszenia (TLOF): kwadrat o boku 15,0 m
- Strefa bezpieczeństwa (SA): o wymiarach 33,3 x 33,3 m,
- Droga dojazdowa: szer. ok. 4,0 m,
- Oświetlenie nawigacyjne lądowiska: tak,
- Obciążenie na płytę lądowiska: 6,4 t (MTOM),
- Wysokość lądowiska (HRP) – 207,5 m n.p.m. (681 ft),
- Na lądowisku dopuszczalna liczba śmigłowców mogących równocześnie z niego korzystać: jeden śmigłowiec.

Elementy lądowiska i drogi dojazdowe

Modernizowane lądowisko dla śmigłowców ma kształt kwadratu o boku 25,0 m (strefa podejścia końcowego i startu FATO), ze strefą przyziemienia i wznoszenia (TLOF) zlokalizowaną w środku strefy FATO. Centralną częścią lądowiska jest strefa przyziemienia i wznoszenia TLOF, jest to kwadrat o boku 15,0 m w postaci płyty z kostki betonowej.

Zewnętrzną krawędź lądowiska wyznacza malowana opaska o szerokości 0,3 m barwy białej. Dla strefy TLOF zostanie zastosowana malowana opaska o szerokości 0,5 m barwy żółtej.

W narożnikach strefy przyziemienia i wznoszenia (TLOF) pozostaną istniejące oprawy oświetlenia strefy TLOF. Po obwodzie strefy podejścia końcowego i startu (FATO) lądowiska

zostaną zastosowane nowe światła strefy FATO. Istniejące światła kierunku podejścia zlokalizowane w osi głównego kierunku podejścia poza strefą FATO zostaną przestawione ze względu na zmianę rozmiaru strefy FATO. Wskaźnik kierunku wiatru pozostanie w obecnej lokalizacji. W ramach modernizacji oświetlenia ogólnego lądowiska zostaną zdemontowane słupy oświetleniowe z naświetlaczami a zamiast nich zostaną zainstalowane naświetlacze poza granicą strefy FATO. Lokalizacja wszystkich elementów jest pokazana na planie zagospodarowania terenu.

Dojazd do lądowiska pozostanie bez zmian za pomocą dróg o szerokości ok. 4,0 m. Zastosowane łuki poziome pozostają bez zmian.

Na dojeździe do lądowiska należy posadzić separatory drogowe np. U-25c ograniczające szerokość drogi prowadzącej na lądowisko do szerokości 2,0 m. Separatory należy obciążyć poprzez wypełnienie piaskiem. Dodatkowo należy wykonać oznakowanie pionowe i poziome zgodnie z rysunkiem Plan Zagospodarowania Terenu. Od linii separatorów drogowych do strefy TLOF droga przeznaczona tylko do ruchu pieszego.

Nie planuje się zmian w obecnym ogrodzeniu terenu, lądowisko posiada wspólne ogrodzenie z terenem szpitala.

7.2. Konfiguracja i ukształtowanie terenu

Teren inwestycji jest „płaski”, tzn. spadek terenu nie przekracza 1,5%, różnica wysokościowa terenu nie przekracza 0,6 m.

7.3. Ukształtowanie drogi i płyty lądowiska w przekroju poprzecznym

Przekrój lądowiska jest wykonany ze spadkiem jednostronnym, zachodnia część jest wyniesiona, spadek nawierzchni jest w kierunku wschodnim w kierunku drogi dojazdowej. Maksymalny spadek wynosi ok. 2,0 %. Płyta posiada odwodnienie za pomocą wyprowadzenia wody opadowej w tereny zielone.

Ukształtowanie wysokościowe lądowiska nawiązuje do rzeźby istniejącego terenu. Rzędna punktu środkowego lądowiska (HRP) obecnie wynosi 207,62 m n.p.m. poziomu odniesienia PL-EVRF 2007 - NH i z uwagi na brak ingerencji w stan istniejący płyty pozostanie to utrzymane. Spadek poprzeczny lądowiska zostanie bez zmian.

7.4. Przekroje podłużne

Nawierzchnia płyty lądowiska z drogą dojazdową pozostaje bez zmian, należy zachować istniejące spadki.

7.5. Odwodnienie

Odwodnienie powierzchni płyty lądowiska oraz elementów komunikacyjnych pozostaje bez zmian. W ramach demontażu istniejącej opaski FATO należy zdemontować dwa wpusty studzienek i je zaślepić.

7.6. Przekroje konstrukcyjne drogi dojazdowej oraz opaski (nawierzchnia pod oznakowanie FATO)

Nawierzchnia płyty lądowiska z drogami dojazdowymi pozostaje bez zmian, nie wprowadza się zmian w istniejących konstrukcjach.

Na nawierzchni jezdni oraz lądowiska należy wykonać nowe oznakowanie poziome.

Konstrukcja opaski będzie miała następujący układ w-stw:

- kostka betonowa gr. 8 cm,
- podsypka z miążu kamiennego 0/4 – 3 cm,
- kruszywo 0/31.5 – 15 cm,
- warstwa mrozoochronna z pospółki – 10 cm.

Opaska będzie obramowana elementami betonowymi. Opaska zostanie obramowana obrzeżami betonowymi posadowionymi na ławie betonowej z oporem z betonu cementowego o klasie nie niższej niż C12/15 i grubości 15 cm.

7.7. Oznakowania nawigacyjne

W ramach robót należy wykonać oznakowanie nawigacyjne czynne i bierne. W celu prawidłowego montażu lamp oznakowania czynnego zaleca się wykorzystać (w zależności od typu lampy) odpowiedni fundament prefabrykowany.

Fundamenty betonowe należy posadzić na warstwie wyrównawczej z betonu C8/10 o gr. 10 cm.

W ramach zadania należy także dostosować oznakowanie poziome (bierne) lądowiska, do tego celu należy zastosować farbę do oznakowania poziomego o podwyższonej szorstkości. Zaleca się zastosowanie farby akrylowej, będącą zawiesiną pigmentów i wypełniaczy w roztworze żywicy akrylowej w rozpuszczalnikach organicznych z dodatkiem środków pomocniczych.

Należy zastosować następujące kolory farb w nawiązaniu do barwy wg. palety "Ral":

- | | | |
|---|------------------|---------|
| – | kolor biały - | nr 9016 |
| – | kolor czerwony - | nr 3020 |
| – | kolor czarny - | nr 9011 |
| – | kolor żółty - | nr 1003 |

7.8. Ogrodzenie, bramy wjazdowe

W ramach bieżącego opracowania nie przewiduje się wprowadzenia zmian w istniejącym ogrodzeniu szpitala.

W ramach zadania na ogrodzeniu szpitala oraz wzdłuż możliwych dojść do lądowiska należy zlokalizować tabliczki informacyjne o wymiarach 297 mm x 420 mm zgodnie ze wzorem określonym w rozporządzeniu [1]. Tabliczki należy rozmieścić w odstępach co ok. 30 m, co najmniej 10 m poza strefę SA i linią świateł podejścia, na istniejącym ogrodzeniu lub słupkach nie wyższych niż 1 m.

7.9. Kiosk PPOŻ

Od strony północno wschodniej lądowiska, przy drodze dojazdowej do lądowiska zlokalizowany jest kontener techniczny obsługi lądowiska. Kontener od strony płyty lądowiska należy oznakować tabliczką informującą o zlokalizowaniu w nim wyposażenia PPOŻ. Wyposażenie PPOŻ musi być łatwo dostępne bez konieczności zastosowania klucza. Kontener należy wyposażać w:

- agregaty proszkowe 25 kg – 2 szt.
- gaśnice śniegowe (CO₂) 5kg – 4 szt.
- gaśnice proszkowe 4 kg – 2 szt.
- koc gaśniczy,
- narzędzie typu HOOLIGAN 107 cm,
- rękawice strażackie – 3 szt.
- maski ochronne – 3 szt.

7.10. Tereny zielone

Trawniki

Z uwagi na niewielką ilość i zakres robót ziemnych, zdjęty humus należy wykorzystać do wyrównania terenu przy opasce FATO. Zarówno materiał istniejący jak i dowieziony, przed ułożeniem należy oczyścić z ewentualnych zanieczyszczeń, z gruzu, kamieni itp. Miąższość humusu na terenach zielonych powinna wynieść co najmniej 0,15 - 0,20 m. Na zahumusowanych powierzchniach należy ułożyć tzw. trawę z rolki.

W przypadku występowania zniszczonej i nierównej nawierzchni trawiastej, tereny takie należy wyrównać/odtworzyć j.w. Obszar który należy sprawdzić pod względem konieczności do rekultywacji zaznaczono na planie zagospodarowania.

7.11. Roboty ziemne i rozbiórkowe nawierzchni

W zależności od sytuacji należy wykonać następujący zakresu robót:

- zdjęcie warstwy humusu z przełożeniem na odkład do ponownego wykorzystania,
- rozplantowanie ewentualnego nadmiaru humusu na terenach zielonych,
- wykonanie rozbiórki istniejącej nawierzchni opaski strefy FATO z wywozem na składowisko Wykonawcy wraz z kosztami utylizacji,
- wykonanie wykopu wraz z wywozem gruntu na składowisko Wykonawcy wraz z kosztami utylizacji (w przypadku gdy grunt nie nadaje się do ponownego wbudowania).

UWAGA. W przypadku decyzji Zamawiającego, Wykonawca może być zobowiązany do rozbiórki istniejącej nawierzchni opaski strefy FATO w sposób niepowodujący uszkodzeń i złożenia kostki betonowej w miejscu wskazanym przez Zamawiającego. Należy uzgodnić z Zamawiającym na etapie realizacji i uzyskać jego decyzję nt. wywozu i utylizacji lub złożenia w miejscu przez niego wskazanym.

W ramach mikroniwelacji terenu po wykonanych pracach przy rozbiórce opaski FATO, wykonanej projektowanej opasce FATO oraz wykonanych trasach kablowych teren należy odtworzyć. Przy projektowanych i istniejących krawężnikach w granicach strefy SA,

zlicowanych z nawierzchnią z kostki betonowej, należy wyrównać teren i zapewnić, że będzie się stykał z krawężnikiem w sposób ciągły, bez uskoku większego niż 2,5 cm.

7.12. Demontaże związane z obiektami budowlanymi

W ramach inwestycji należy zdemontować istniejące, wskazane na planie wyposażenie oraz oświetlenie nawigacyjne. Planuje się wykonanie demontażu naświetlaczy lądowiska wraz ze słupami oświetleniowymi, światła strefy FATO wraz z transformatorami i płytkami puszkami (głębokie puszki pozostają bez zmian) oraz światła strefy podejścia (do ponownego wykorzystania). Istniejące fundamenty i okablowanie nie kolidujące z planowaną przebudową pozostawić. UWAGA, w przypadku gdy fundamenty demontowanej infrastruktury wystają ponad poziom otaczającego terenu – należy je bezwzględnie usunąć i zutylizować, a powstałe otwory uzupełnić zagęszczając ziemię.

Wszystkie zdemontowane urządzenia poza przeznaczonymi do ponownego wykorzystania należy zinwentaryzować, a następnie w zależności od decyzji Zamawiającego zutylizować zgodnie z obowiązującymi przepisami lub przekazać Zamawiającemu i złożyć we wskazane miejsce.

Podczas demontaży należy zachować i zabezpieczyć pozostałe wyposażenie, które pozostaje bez zmian.

7.13. Oznakowanie przeszkodowe dzienne obiektów trudno widzialnych

W ramach zadania należy przed wjazdem na teren lądowiska zastosować znak pionowy „STOP” z dodatkową tabliczką pod znakiem „WJAZD NA WEZWANIE ZAŁOGI ŚMIGŁOWCA” oraz oznakowanie poziome w postaci żółtej ciągłej linii uzupełnione o napis „STOP”.

Usunięcie / obniżenie przeszkód naturalnych stanowiących przeszkody lotnicze (drzewa) jest poza zakresem opracowania i zostanie wykonane przez Inwestora w odrębnym zadaniu.

7.14. Urządzenia budowlane związane z obiektami budowlanymi oraz parametry techniczne sieci – BRANŻA ELEKTRYCZNA

7.14.1 Zasilanie oraz sterowanie oświetleniem nawigacyjnym

Zmiany w układzie zasilania i sterowania

Planuje się wprowadzenie blokady uniemożliwiającej załączanie oświetlenia ogólnego (płyty lądowiska i drogi dojazdowej) gdy załączone zostanie oświetlenie nawigacyjne.

W pozostałym zakresie system sterowania lądowiskiem planuje się pozostawić bez zmian. Sterowanie możliwe jest poprzez następujące punkty:

sterownik radiowy dla załączania oświetlenia z pokładu śmigłowca, częstotliwość 129.750 MHz,

panel sterowania zlokalizowany w pom. dyspozytorskiej SOR, parter bud. C,

z pomieszczenia przewiózka akumulatornia, piwnica bud. A, (przetworniki na rozdzielnicę PS-02 oraz regulatorze TCR)

przetwornik miejscowego załączania oświetlenia ogólnego drogi i płyty lądowiska zlokalizowany w kontenerze technicznym obsługi lądowiska przy płycie lądowiska.

Sterownik radiowy jest nadrzędny w stosunku do panelu sterowania.

System sterowania zapewnia regulację intensywności 10/30/100% dla świateł nawigacyjnych. Latarnia identyfikacyjna posiada automatyczną regulację intensywności 3/10/100% poprzez czujnik zmierzchowy.

Układ zasilania i sterowania posiada rezerwowanie zasilania.

Moduł blokady

Należy dostarczyć i zabudować nowy moduł z transformatorem separacyjnym dla obwodu pierwotnego w pomieszczeniu przewiązki akumulatorni, który zapewni wprowadzenie blokady załączania naświetlaczy płyty i oświetlenia drogi dojazdowej przy załączonym oświetleniu nawigacyjnym. Moduł należy zasilić z najbliższej rozdzielniczy lokalnej.

Moduł należy podłączyć do istniejącego systemu sterowania poprzez podłączenie do sterownika PS-02 z jednej strony a do rozdzielniczy RNL z drugiej, przy wykorzystaniu istniejącego i projektowanego przewodu sterowniczego.

7.14.2 Wskaźniki kierunku wiatru – WKW 1

Istniejący naziemny wskaźnik kierunku wiatru WKW 1 o wysokości ok. 6,75 m należy pozostawić bez zmian. Nie planuje się montażu drugiego wskaźnika kierunku wiatru na dachu budynku szpitala.

7.14.3 Oświetlenie strefy TLOF - SST

Istniejące oświetlenie strefy TLOF należy pozostawić bez zmian.

7.14.4 Instalacja oświetlenia strefy FATO - SSF

Strefa FATO w kształcie kwadratu zostanie oznakowana nowoprojektowanymi oprawami oświetlenia nawigacyjnego SSF (światła strefy FATO) F1 o charakterystyce dookólnej w ilości 12 szt. barwy białej. Projektuje się zastosowanie 11 szt. nowych opraw naziemnych o wysokości do 25 cm ze źródłem halogenowym oraz wykorzystanie 1 szt. demontowanej oprawy zagłębionej halogenowej (z opaski FATO na drogę dojazdową) o wysokości do 2,5 cm zgodnie z rysunkiem Plan zagospodarowania terenu.

Wymagane jest, aby oprawy naziemne były wyposażone w złącze łamiwe z systemową płytą podstawy dostarczaną przez producenta świateł nawigacyjnych. Transformatory separacyjne świateł naziemnych należy zlokalizować w najbliższych istniejących głębokich puszkach 12". Oprawy należy montować na prefabrykowanym fundamencie dobranym pod zastosowaną oprawę nawigacyjną. Fundament betonowy nie może wystawać ponad powierzchnię gruntu więcej niż 2,5 cm.

Istniejącą oprawę zagłębioną należy zamontować na drodze dojazdowej poprzez zastosowanie fundamentu prefabrykowanego i wklejonego w nią nową płytką puszkę montażową. Fundament prefabrykowany nie może wystawać powyżej otaczającej nawierzchni z kostki betonowej.

Oprawy oświetlenia nawigacyjnego muszą spełniać wymagania przepisów lotniczych Załącznika 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, Tom II Lotniska dla śmigłowców (heliporty), wyd. 5, lipiec 2020 r.

Oprawy należy zasilić z istniejącej pętli prądowej. W istniejących głębokich puszkach montażowych 12" należy zlokalizować nowy transformator separacyjny 6,6/6,6A dla każdej nowej oprawy i połączyć kablem.

Oprawy i transformatory należy podłączyć do uziemienia. Przy każdej istniejącej głębokiej puszcze 12" należy zamontować uziom szpilkowy o głębokości co najmniej 3 m. Należy wykonać pomiar rezystancji uziemienia. W przypadku pomiaru negatywnego należy rozbudować instalację uziemiającą aż do uzyskania pozytywnego wyniku.

7.14.5 Instalacja oświetlenia podejścia – SSP

Ze względu na zmniejszenie strefy FATO planuje się przebudowę systemu świateł podejścia. Należy zdementować istniejące światła wraz z fundamentami, 1 kpl. światła przekazać Inwestorowi w stanie niepogorszonym, a 5 zdemontowanych kompletów oraz 1 nowe światło zastosować w nowych lokalizacjach. Oprawy naziemne rozmieszczone zostaną co 5,0 m (od granicy strefy FATO i pomiędzy światłami) zgodnie z rysunkiem Plan Zagospodarowania Terenu. Są to światła podejścia o charakterystyce dookólnej w ilości 6 szt. barwy białej.

Wymagane jest, aby oprawy naziemne były wyposażone w złącze łamiwe z systemową płytą podstawy dostarczaną przez producenta świateł nawigacyjnych. Prefabrykowany fundament betonowy nie może wystawać ponad powierzchnię gruntu więcej niż 2,5 cm. Oprawę należy montować na prefabrykowanym fundamencie dobranym pod zastosowaną oprawę nawigacyjną w taki sposób, żeby rzędna źródeł świateł podejścia była taka sama jak najbliższego światła naziemnego strefy FATO. Dla wyrównania profilu świateł należy zastosować maszty łamiwe.

W istniejącej głębokiej puszcze montażowej 12" należy zlokalizować transformator separacyjny 6,6/6,6A i połączyć kablem z najbliższą nową oprawą. Dla zasilenia pozostałych przestawionych świateł nawigacyjnych należy zastosować nowy ekranowany kabel zasilający, gdzie należy wpiąć się do pętli zasilającej w tej samej głębokiej puszcze 12" gdzie zastosowano nowy transformator separacyjny.

Oprawy, transformator oraz złącza kabla należy podłączyć do uziemienia. Przy istniejącej głębokiej puszcze 12" należy zamontować uziom szpilkowy o głębokości co najmniej 3 m. Wzdłuż przebudowywanej trasy kablowej toru 6.6A należy ułożyć bednarke i połączyć z uziomem szpilkowym. Należy wykonać pomiar rezystancji uziemienia. W przypadku pomiaru ujemnego należy rozbudować instalację uziemiającą aż do uzyskania pozytywnego wyniku. Do uziemienia przy puszcze głębokiej 12" należy podłączyć korpus puszki, zacisk na każdym transformatorze, kontynuację ekranu na kablu pierwotnym oraz śrubę zaciskową na pierwszej lampie podejścia. Przy pozostałych lampach podejścia do uziemienia należy podłączyć korpus każdej lampy na śrubie zaciskowej oraz kontynuację ekranu kabla strony pierwotnej.

7.14.6 Latarnia identyfikacyjna lądowiska

Istniejącą latarnię identyfikacyjną należy pozostawić bez zmian.

7.14.7 Naświetlacze płyty lądowiska oraz oświetlenie drogi dojazdowej

Istniejące naświetlacze płyty lądowiska należy zdementować wraz z słupami i fundamentami jeżeli wystają ponad otaczający teren więcej niż 2,5 cm.

Naświetlacze płyty lądowiska projektuje się zainstalować na obrzeżach strefy FATO, poza linią świateł FATO. Planuje się zastosować naświetlacze NOL (P1) w ilości 7 szt. zgodnie z rys. Plan zagospodarowania terenu. Naświetlacze zostaną zamontowane z wykorzystaniem elementów łamiwych i nie mogą być wyższe niż 0,25 m względem otaczającego terenu.

Naświetlacze należy montować na prefabrykowanym fundamencie. Fundament betonowy nie może wystawać ponad powierzchnię gruntu więcej niż 2,5 cm.

Naświetlacze muszą spełniać wymagania przepisów lotniczych Załącznika 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, Tom II Lotniska dla śmigłowców (heliporty), wyd. 5, lipiec 2020 r.

Wymaga się zastosowanie naświetlaczy LED wyposażonych w układ optyczny lub daszek ograniczający rozsył światła ponad płaszczyznę poziomą. Należy zastosować naświetlacze opracowane i przeznaczone przez producenta dla oświetlania płyty lądowiska przy montażu do 25 cm wysokości całkowitej. Obwody sterowania muszą zapewniać

blokowanie możliwości załączenia naświetlaczy w trakcie wykonywania operacji lotniczej na lądowisku (gdy załączone jest oświetlenie nawigacyjne).

Z rozdzielnicy RLN należy wyprowadzić niezależny nowy obwód zasilający naświetlacze.

Oświetlenie drogi dojazdowej planuje się pozostawić bez zmian.

7.14.8 Ochrona przeciwporażeniowa

Podstawową ochronę przeciwporażeniową stanowi izolacja przewodów i kabli oraz osłony zewnętrzne urządzeń elektrycznych.

Dla obwodu toru 6.6A ochrona pozostaje bez zmian w stosunku do stanu istniejącego. W przebudowywanej sieci toru 6.6A uziemieniu podlegają transformatory, złącza, obudowy i inne wszystkie elementy przewidziane do podłączenia uziemienia.

Ochrona przeciwporażeniowa przy uszkodzeniu (przed dotykiem pośrednim) została zrealizowana zgodnie z PN-IEC60364, oraz N-SEP-E-001. Jako typ ochrony dla projektowanego obwodu naświetlaczy należy zastosować:

Samoczynne wyłączenie zasilania za pomocą wyłączników nadmiarowo-prądowych.

Ochronie przed dotykiem pośrednim podlegają wszystkie dostępne i przewodzące części urządzeń, które w czasie ich normalnej eksploatacji nie znajdują się pod napięciem, a w przypadku uszkodzenia izolacji będące źródłem potencjalnego zagrożenia porażenia prądem elektrycznym.

Obwód naświetlaczy ma doprowadzony przewód ochrony PE, a linia fazy i neutralna zabezpieczona zostanie wyłącznikiem nadmiarowo-prądowym podwójnym oraz dodatkowo wyłącznikiem różnicowo prądowym.

Pozostałe obwody pozostawia się bez zmian w stosunku do stanu obecnego. Sprawdzić pomiarami skuteczność ochrony od porażenia dla istniejących instalacji oraz projektowanej przebudowy.

7.14.9 Trasy kablowe

Instalacje w budynku szpitala przewiduje się prowadzić z wykorzystaniem istniejących tras i szachtów kablowych.

7.14.10 Linia sygnałowa

Dla skomunikowania dodatkowych urządzeń sterujących oświetleniem nawigacyjnym przewidziano kable sygnałowe. Kable sygnałowe układane będą w budynku szpitala.

7.14.11 Monitoring lądowiska

Nie planuje się wprowadzenia zmian w zakresie monitoringu lądowiska.

7.14.12 Bilans Mocy

Dla oświetlenia nawigacyjnego obecnie zastosowany jest zasilacz o mocy 4,0 kVA. Bilans mocy zasilacza TCR:

$$S = (6 \times 100W + 16 \times 45W + 4 \times 45W + 0,7km \times 200W/km) \times 1,3 = 2,1 \text{ kVA}$$

Po modernizacji lądowiska bilans mocy zasilacza TCR wyniesie:

$$S = (6 \times 100W + 11 \times 100W + 1 \times 45W + 4 \times 45W + 0,7km \times 200W/km) \times 1,3 = 2,7 \text{ kVA}$$

Należy zoptymalizować istniejący regulator stałoprądowy do nowego obciążenia po zweryfikowaniu rzeczywistego obciążania po modernizacji lądowiska.

Dla projektowanych naświetlaczy lądowiska bilans mocy wyniesie:

Obwód NOL (P1) / ilość odbiorników 7 / moc zainstalowana P_i (W) $7 \times 45W = 315 W$ / współczynnik jednoczesności k_j 1,0.

7.14.13 Uwagi końcowe

- Prace wykonać zgodnie z PN /E , PN-IEC i BHP.
- Przestrzegać warunków podanych w uzgodnieniach.
- Roboty ziemne w okolicach innych sieci podziemnych wykonać ręcznie.
- Wszelkie zmiany w projekcie uzgodnić poprzez sporządzenie odpowiedniego wniosku z jednostką projektowania poprzez inspektora nadzoru Inwestora.
- Przed wejściem na plac budowy powiadomić pisemnie, o terminach rozpoczęcia i zakończenia robót, właścicieli urządzeń podziemnych oraz właścicieli terenu. Po wykonanych robotach teren uporządkować i protokółarnie przekazać właścicielom.
- Roboty ziemne wykonywać pod nadzorem właścicieli urządzeń podziemnych.
- Do protokołu odbioru dołączyć protokół pomiarów elektrycznych i ustawienia urządzeń nawigacyjnych.

Po wykonaniu prac budowlanych należy wykonać pomiary sprawdzające bezpieczeństwo instalacji elektrycznej ładowiska, w tym:

pomiary elektryczne pętli prądowej 6,6A oświetlenia nawigacyjnego,
pomiary elektryczne obwodów pomocy nawigacyjnych,
pomiary elektryczne obwodów oświetlenia ogólnego,
pomiary elektryczne obwodów zasilających rozdzielnię ładowiska.

Pomiary mają obejmować co najmniej:

pomiar rezystancji uziemienia,
pomiar impedancji zwarcia,
pomiar prądu i zadziałania wyłączników różnicowoprądowych (jeśli takie występują).

- Dopuszcza się zastosowanie elementów i urządzeń elektrycznych innych producentów pod warunkiem zachowania parametrów nie gorszych niż przyjęto w projekcie.
- W przypadku przyjęcia innych elementów w trakcie realizacji niż zastosowano w projekcie, wykonawca musi zapewnić zgodność zastosowanego sprzętu z powołanymi wymaganiami przepisów lotniczych i rozporządzeniami, właściwy dobór kabli zasilających, komunikacyjnych i sterowniczych itp., przejmując tym samym odpowiedzialność za właściwe funkcjonowanie systemów ładowiska.

8. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI ZABUDOWY

Rodzaj powierzchni	Powierzchnia w m2 (szacunkowa)
Powierzchnia ładowiska (istniejąca)	226,0
Powierzchnia drogi dojazdowej (istniejąca)	400,0
Powierzchnia opaski (FATO)	82,0
Powierzchnia terenów zielonych (powierzchnia odtwarzanego/wyrównywanego trawnika przy opasce FATO/mikroniwelacja)	1368,0

9. INFORMACJA O RODZAJU OGRANICZEŃ WYNIKAJĄCYCH Z AKTÓW PRAWA MIEJSCOWEGO

W obszarze planowanej inwestycji występują ograniczenia lub zakazy w zabudowie lub zagospodarowaniu. Zakres zmian modernizowanego lądowiska nie wpływa na zmianę zagospodarowania terenu oraz nie wprowadza zmian w zabudowie szpitala.

W zakresie terenu inwestycji linie rozgraniczające nie ulegną zmianie.

10. INFORMACJA CZY TEREN NA KTÓRYM PROJEKTOWANY JEST OBIEKT, WPISANY JEST DO REJESTRU ZABYTKÓW LUB NALEŻY DO OBSZARU OBJĘTEGO OCHRONĄ KONSERWATORSKĄ

Lądowisko zlokalizowane jest w obszarze archeologicznej ochrony konserwatorskiej. Obiekty szpitala ujęte są w gminnej ewidencji zabytków.

11. DANE OKREŚLAJĄCE WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ NA TEREN ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO ZNAJDUJĄCEGO SIĘ W GRANICACH TERENU GÓRNICZEGO

Inwestycja obecnie jak i w przyszłości nie ma wpływu na teren górniczy.

12. INFORMACJE I DANE O CHARAKTERZE I CECACH ISTNIEJĄCYCH I PRZEWIDYWANYCH ZAGROZEŃ DLA ŚRODOWISKA ORAZ HIGIENY I ZDROWIA UŻYTKOWNIKÓW PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW BUDOWLANÝCH I ICH OTOCZENIA

Planowana inwestycja zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 poz. 1839 z późn. zm.), nie kwalifikuje się do kategorii przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Lądowisko jest związane z funkcjonowaniem szpitalnego oddziału ratunkowego.

Przedmiotowa inwestycja, oprócz hałasu spowodowanego startem i lądowaniem śmigłowca ratunkowego, który jest krótkotrwały i sporadyczny, nie ma negatywnego wpływu na środowisko. Loty na lądowisko są dozwolone, w przypadku dowozu / wywozu ciężko chorej osoby, celem ratowania życia. Nie stosuje się wydawania Decyzji w zakresie o dopuszczalnym poziomie hałasu w razie potrzeby prowadzenia działań ratowniczych.

13. DANE DOTYCZĄCE WARUNKÓW OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ

Zamierzenie budowlane nie wpływa na zmianę warunków przeciwpożarowych przyległego terenu. Droga dojazdowa posiada parametry wymagane dla dróg pożarowych.

Planowane zagospodarowanie nie wpłynie na zmianę i pogorszenie warunków zaopatrzenia w wodę.

14. INNE NIEZBĘDNE DANE WYNIKAJĄCE ZE SPECYFIKI, CHARAKTERU I STOPNIA SKOMPLIKOWANIA ROBÓT

Nie dotyczy.

15. INFORMACJA O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU

Obszar oddziaływania obiektu wynikający z art. 20, ust.1, pkt.1c Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (t.j. Dz. U. 2023 poz. 682 z późn. zm.) mieści się w całości w granicach działek, na których został zaprojektowany.

Geometria lądowiska, drogi nie wpływa na teren przyległy. Planowane zagospodarowanie terenu nie zmienia i nie ogranicza warunków użytkowania, sposobu zagospodarowania czy zabudowy przyległych działek.

16. UWAGI OGÓLNE

- Wykonawca robót przed przystąpieniem do prac budowlanych jest zobowiązany do wykonania pomiarów kontrolnych w zakresie sytuacyjno-wysokościowym ze szczególnym uwzględnieniem sprawdzenia włączeń w stan istniejący. W przypadku sieci uzbrojenia terenu należy sprawdzić również rzędne przy kolizyjnych przejściach na całej długości projektowanej sieci.
- W przypadku stwierdzenia rozbieżności pomiędzy usytuowaniem w planie oraz rzędnych wysokościowych elementów projektowanych w stosunku do stanu istniejącego określonego wg mapy do celów projektowych, jest zobowiązany do niezwłocznego powiadomienia Inwestora w celu umożliwienia ewentualnej korekty rozwiązań projektowych.
- Wykonawca przed przystąpieniem do robót ma obowiązek zapoznać się z dokumentacją projektową, wszelkimi uzgodnieniami i decyzjami, które zostały wydane do dokumentacji projektowej oraz decyzjami umożliwiającymi realizację zadania. W szczególności należy sprawdzić położenie przebudowywanych sieci w stosunku do istniejących sieci podlegających pozostawieniu oraz nowoprojektowanego układu drogowego i nowoprojektowanych sieci zarówno w planie, jaki i wysokościowo.
- Do budowy należy stosować wyłącznie materiały i urządzenia posiadające wymagane prawem atesty (w tym p.poż) lub aprobaty techniczne, dopuszczające do stosowania w budownictwie. Materiały wymienione w projekcie są materiałami przykładowymi. Dopuszcza się stosowanie materiałów innych niż przedstawione w dokumentacji, pod warunkiem, iż będą się charakteryzowały posiadaniem takich samych (równoważnych) lub nie gorszych parametrów technicznych.
- Prace budowlane należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami, zasadami sztuki budowlanej i warunkami technicznymi wykonania i odbioru robót budowlano-montażowych. W razie wątpliwości, co do prowadzenia robót należy korzystać z pomocy technicznej doradcy stosowanego systemu produktów.