

ZAGOSPODAROWANIE

1. INFORMACJE O INWESTYCJI

Inwestor:

MIASTO MŁAWA
ul. Stary Rynek 19,
06-500 Mława

Adres inwestycji:

dz. nr

ZGODNIE Z POPRZEDNIM PODZIAŁEM EWIDENCYJNYM

163/1, 163/2, 164/1, 164/2, 166/1, 166/2, 167/1,
167/2, 168/1, 168/2, 169/1, 169/2, 170, 171/1, 171/2, 172/1,
172/2, 173/1, 173/2, 174/1, 174/2, 175/2, 175/3, 176/1,
176/2, 176/3, 177/1, 177/2, 178/1, 178/5, 179/5, 179/4,
180/4, 180/10, 181/6, 182/4, 183, 185/7, 187/2

WG AKTUALNEGO PODZIAŁU EWIDENCYJNEGO

163/4, 163/7, 163/8, 164/7, 164/8, 164/9, 164/10,
164/11, 170, 171/1, 4810/1, 4810/2, 4810/3, 4810/4, 4810/5,
179/5, 179/4, 180/4, 180/10, 181/6, 182/4, 183, 185/7,
187/2

Mława, Obręb: 0010, Jedn. ewidencyjna: 141301_1

1.1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Zlecenie inwestora;
- Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500 z uzbrojeniem terenu do celów projektowych sporządzona przez geodetę uprawnionego inż. Krzysztofa Żółtowskiego upr. nr 20485, aktualna na dzień 13.12.2017 r.;
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla obszaru położonego w środkowej części miasta Mława między linią kolejową, Os. Książąt Mazowieckich i ul. Henryka Sienkiewicza, uchwała NR XL/488/2018 Rady Miasta Mława z dnia 27.03.2018r.
- Ustawa z dnia 07 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (z późniejszymi zmianami);

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 czerwca 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (z późniejszymi zmianami);
- Zarządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (z późniejszymi zmianami);

1.2 PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt Dworca Zintegrowanego w Mławie wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną. Inwestycja obejmuje obszar obsługi komunikacyjnej terminala Dworca Zintegrowanego, którego głównymi elementami będzie plac manewrowo -parkingowy dla autobusów, stanowiska postojowe taxi, ogólnodostępny parking oraz obiekt kontenerowy pełniący funkcję obsługi dworca autobusowego PKS do czasu zrealizowania docelowego miejsca lokalizacji terminala- Centrum Handlowego.

2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA DZIAŁKI

2.1 POŁOŻENIE, OZNACZENIE I POWIERZCHNIA DZIAŁEK

Przedmiotowy teren inwestycji znajduje się w Mławie w rejonie Osiedla Księżąt Mazowieckich, ul. Sienkiewicza i Al. Św. Wojciecha, gmina Mława, województwo mazowieckie, powiat mławski. Główny przedmiot inwestycji znajduje się na działkach o numerach 163/4, 163/7, 163/8, 164/7, 164/8, 164/9, 164/10, 164/11, 170, 171/1, 4810/1, 4810/2, 4810/3, 4810/4, 4810/5, obręb 0010, jednostka ewidencyjna 141301_1. Wyżej wymienione działki powstały w wyniku nowego podziału ewidencyjnego. Zgodnie z poprzednim podziałem ewidencyjnym główny przedmiot inwestycji znajdował się na działkach o numerach 163/1, 163/2, 164/1, 164/2, 166/1, 166/2, 167/1, 167/2, 168/1, 168/2, 169/1, 169/2, 170, 171/1, 171/2, 172/1, 172/2, 173/1, 173/2, 174/1, 174/2, 175/2, 175/3, 176/1, 176/2, 176/3, 177/1, 177/2, 178/1, 178/5, obręb 0010, jednostka ewidencyjna 141301_1.

Działka nr 163/1 została podzielona na dwie działki o numerach 163/3 i 163/4.

Działka nr 163/2 została podzielona na dwie działki o numerach 163/5 i 163/6. Powstałe działki nr 163/5 i 163/6 podzielono na działki o numerach 163/7, 163/8, 163/9, 163/10.

Działki nr 164/1 i 164/2 podzielono na działki o numerach 164/3, 164/4, 164/5, 164/6.

Następnie działki nr 164/5 i 164/6 podzielono na działki 164/7, 164/8, 164/9, 164/10, 164/11.

Działki nr 166/1, 166/2, 167/1, 167/2, 168/1, 168/2, 169/1, 169/2, 171/2, 172/1, 172/2, 173/1, 173/2, 174/1, 174/2, 175/2, 175/3, 176/1, 176/2, 176/3, 177/1, 177/2, 177/3, 178/1, 178/5 zostały podzielone na działki 4808, 4809, 4810, 4811, 4812. Następnie działka 4810 została podzielona na działki 4810/1, 4810/2, 4810/3, 4810/4, 4810/5.

Opracowanie obejmuje także projektowane instalacje zewnętrzne znajdujące się na działkach o numerach 179/5, 179/4, 180/4, 180/10, 181/6, 182/4, 183, 185/7, 187/2, obręb 0010, jednostka ewidencyjna 141301_1.

Powierzchnia całkowita terenu inwestycji wynosi 6 833,55m².

Całość projektu została opracowana zgodnie z poprzednim podziałem ewidencyjnym.

2.2 PRZEZNACZENIE DZIAŁKI

Teren inwestycji zgodnie z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego znajduje się w strefie 2. U/UC – usługi, a w tym obiekty handlu o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m².

Zgodnie z wytycznymi karty terenu na działce należy przewidzieć funkcje uzupełniające:

dworzec autobusowy oraz pomieszczenia dworca kolejowego.

W planie określono dokładną lokalizację dworca oraz jego główne elementy funkcjonalne,

§23. ust.2 ppkt 3: ustala się realizację dworca autobusowego – w części terenu położonej od strony drogi 2.KD-Z, z nakazem realizacji:

- a) nie mniej niż 4 stanowisk odjazdowych dla autobusów
- b) nie mniej niż 4 stanowisk postojowych dla autobusów
- c) nie mniej niż 3 stanowisk postojowych dla taxi
- d) podjazdu dla samochodów osobowych;

4) ustala się realizację pomieszczeń dworca zintegrowanego: administracyjnych, kas i poczekalni dworcowej o łącznej powierzchni użytkowej nie mniejszej niż 100m², sytuowanych od strony drogi 2.KD-Z w bryle galerii handlowej;”

Zgodnie z definicją obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania terenu przez pojęcie **dworzec zintegrowany** należy rozumieć:

- zespół dworców autobusowego i kolejowego, zlokalizowanych w bezpośrednim swoim sąsiedztwie, wbudowanych w bryłę galerii handlowej;

2.3 UKSZTAŁTOWANIE TERENU

Teren opada łagodnie w kierunku południowo-zachodnim. Najwyższe rzędne wynoszą 150,0m npm. Teren obniża się do poziomu 147,2m npm. Na całości terenu średni spadek wynosi ok.1,5%.

2.4 ISTNIEJĄCA ZABUDOWA

Na przedmiotowej działce brak jakiegokolwiek zabudowy.

2.5 ISTNIEJĄCA ZIELEŃ

Teren pokryty zielenią niską. Brak zieleni wysokiej. Na terenie inwestycji nie stwierdzono obecności chronionych gatunków roślin, grzybów, porostów oraz zwierząt, nie stwierdzono też obecności gniazd ptasich.

2.6 ISTNIEJĄCE UZBROJENIE TERENU

Na obszarze działki znajduje się sieć gazowa.

Sieć wodociągowa, kanalizacji sanitarnej, energetyczna zlokalizowane są wzdłuż przyległej ulicy Św. Wojciecha.

2.7 ISTNIEJĄCA KOMUNIKACJA

Teren inwestycji przylega bezpośrednio do terenu gminnej drogi publicznej- Alei Świętego Wojciecha.

3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE DZIAŁKI

Przedmiotem opracowania jest projekt Dworca Zintegrowanego w Mławie wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną. Inwestycja obejmuje obszar obsługi komunikacyjnej terminala Dworca Zintegrowanego, którego głównymi elementami będzie plac manewrowo- parkingowy dla autobusów, stanowiska postojowe taxi, ogólnodostępny parking oraz obiekt kontenerowy pełniący funkcję obsługi dworca autobusowego PKS do czasu zrealizowania docelowego miejsca lokalizacji terminala- Centrum Handlowego

3.1 FORMA I FUNKCJA OBIEKTÓW PROJEKTOWANYCH

Obiekt kontenerowy, przeznaczony na tymczasowy budynek obsługi Dworca PKS został zlokalizowany w południowej części całego założenia, na działkach nr 177/2, 178/5. Obiekt jest niepodpiwniczony, wolnostojący, w konstrukcji stalowej. Przykryty stropodachem o jednostronnym spadku wynoszącym min. 2%.

Jako całość stanowi zestaw trzech kontenerów. Założone wymiary pojedynczego modułu wynoszą 250x605cm w osiach konstrukcyjnych. Jako materiał wykończeniowy elewacji zastosowano gładką blachę w kolorze grafitowym, 7016 wg RAL oraz deski elewacyjne świerkowe.

W projekcie założono spełnienie minimalnych wymogów użytkowych. Główne wejście znajduje się przy ciągu pieszym i jest połączone bezpośrednio z poczekalnią z kasą biletową- jedno stanowisko. Nad drzwiami zaprojektowano kurtynę powietrzną. Wewnątrz obiektu kontenerowego przewidziano dodatkowo pomieszczenia: toaletę dostosowaną dla osób niepełnosprawnych oraz zaplecze biurowo-socjalne dostępne z poczekalni. Przed budynkiem projektuje się metalowy spocznik oraz pochylnię w celu zapewnienia dostępności obiektu dla osób niepełnosprawnych.

Rzędna terenu przyjęta pod zabudowę budynków wynosi - 148,01m npm.

3.2 UKŁAD KOMUNIKACYJNY

3.2.1 UKŁAD ZEWNĘTRZNY

Dostępność drogowa zapewniona jest z gminnej drogi publicznej, którą stanowi Aleja Świętego Wojciecha. Zaprojektowano dwa zjazdy, jeden w północnej, drugi w południowej części terenu. Zjazd południowy stanowi obsługę komunikacyjną Dworca PKS (wjazd dla autobusów i taksówek) oraz zapewnienie dostępu dla samochodów osobowych do parkingu przy planowanej inwestycji Centrum Handlowego. Szerokość zjazdu wynosi 11,5m.

Zjazd północny stanowi obsługę Dworca PKS (wyjazd dla autobusów i taksówek), dostęp do projektowanego parkingu przy dworcu autobusowym dla samochodów osobowych oraz obsługę zaplecza planowej inwestycji Centrum Handlowego. Szerokość zjazdu wynosi 8m.

3.2.2 UKŁAD WEWNĘTRZNY

Inwestycja obejmuje obszar obsługi komunikacyjnej terminala Dworca Zintegrowanego, którego głównymi elementami będzie plac manewrowo-parkingowy składający się z:

- czterech stanowisk odjazdowych autobusów o wymiarach 4x15m;
- jednego stanowiska przyjazdowego autobusów o wymiarach 4x15m;
- czterech miejsc postojowych dla autobusów będących w przerwie między kursowej o wymiarach 3,5x15m;
- trzech stanowisk postojowych taxi o wymiarach 2,5x6m.

W bezpośrednim sąsiedztwie Dworca PKS, od strony północnej zlokalizowano parking dla samochodów osobowych. Łącznie zaprojektowano 22 miejsca parkingowe w tym:

- 20 miejsc o wymiarach 5x2,5m;
- 2 miejsca dostosowane do osób niepełnosprawnych o wymiarach 3,6x5m.

Zaprojektowano ciągi piesze oraz ciąg pieszo-rowerowy. Szerokości chodników należy wykonać zgodnie z rysunkami Zagospodarowania terenu- A-1, A-2, A-3.

W przypadku rozbieżności wysokości w miejscu styku z sąsiadującymi działkami- Aleją Świętego Wojciecha, rzędne terenu należy skoordynować z istniejącą drogą.

Promienie wszystkich łuków kołowych należy wykonać zgodnie z rysunkami Zagospodarowania terenu- A-1, A-2, A-3.

Wzdłuż zachodniej granicy projektowanego terenu przebiegają istniejące sieci uzbrojenia terenu. W rejonie występowania istniejącej infrastruktury roboty ziemne prowadzić bardzo ostrożnie, aby nie spowodować uszkodzenia sieci.

3.2.2.1 NAWIERZCHNIA

Zaprojektowano następujący układ warstw konstrukcji jezdni oraz miejsc postojowych:

- warstwa ścieralna- kostka granitowa o wymiarach 15x17 na podsypce cementowo-piaskowej o zawartości cementu 1:4 grubości 5cm;
- podbudowa- kruszywo łamane, stabilizowane mechanicznie o ciągłym uziarnieniu 0/31,5mm, warstwa grubości 20cm;
- warstwa wzmacniająca podłoże-grunt stabilizowany cementem $R_m=2,5\text{MPa}$, warstwa grubości 15cm na warstwie mrozoodpornej z piasku grubości 10cm.

Krawędzie konstrukcji umacnia się krawężnikami granitowymi 20x30cm układanymi na ławie betonowej z oporem.

Na styku nawierzchni z kostki granitowej z krawędzią jezdni istniejącej (Alej Świętego Wojciecha) oraz w miejscach obniżenia krawężnika należy ułożyć krawężnik wtopiony typu ciężkiego „najazdowy”, wystający +2cm, zaś szczeliny pomiędzy istniejącą nawierzchnią bitumiczną, a krawężnikiem wtopionym wypełnić masą zalewową bitumiczną.

Zaprojektowano następujący układ warstw konstrukcji chodników oraz ciągów pieszo-rowerowych:

- warstwa ścieralna- kostka granitowa o wymiarach 10x8cm na podsypce cementowo-piaskowej o zawartości cementu 1:4 grubości 3cm;
- warstwa wzmacniająca podłoże- kruszywo łamane, stabilizowane mechanicznie o ciągłym uziarnieniu 0/31,5mm, warstwa grubości 10cm na warstwie mrozoodpornej z piasku grubości 10cm.

Krawędzie chodnika zakończono obrzeżem granitowym o wymiarach 8x30cm.

W miejscach przedłużenia ciągów pieszych z sąsiadujących działek- ścieżki przy takcie Alei Świętego Wojciecha- zaprojektowano przedłużenie nawierzchni chodnika na odcinku zgodnym z rys. A-3. Na tych fragmentach zaprojektowano następujący układ warstw konstrukcji chodników:

- chodnik z kostki betonowej szarej gr.6cm "fazowanej" na podsypce cementowo-piaskowej o zawartości cementu 1:4 grubości 3cm;
- warstwa wzmacniająca podłoże- kruszywo łamane, stabilizowane mechanicznie o ciągłym uziarnieniu 0/31,5mm, warstwa grubości 10cm na warstwie mrozoodpornej z piasku grubości 10cm.

Nawierzchnie utwardzone jezdni i parkingów zostały zaprojektowane z kostki granitowej cięto-łupanej (2 boki przeciwległe cięte, 2 boki łupane, górna i dolna pow. cięta), w kolorze **szarym**, wymiary 15x15/17 cm. Wszystkie miejsca postojowe należy wydzielić kostką granitową o tych samych właściwościach, w kolorze **czarnym**, zgodnie z DETALEM 1- Szczegół rozwiązania nawierzchni miejsc postojowych wg rys. A-3- Zagospodarowanie terenu- zieleń, elementy małej architektury, aranżacja oświetlenia, aranżacja posadzki.

Nawierzchnie utwardzone chodników oraz ciągów pieszo-rowerowych zostały zaprojektowane z kostki granitowej **płomieniowanej** ciętej z bokami łupanymi (2 boki przeciwległe cięte, 2 boki łupane, górna cięta płomieniowana, dół cięty) w kolorze **szarym**, wymiary 10x10/8 cm.

Dodatkowo wszystkie przystanki autobusowe należy oddzielić od ciągu pieszego opaską szerokości 40 cm wykonaną z kostki granitowej cięto-łupanej (2 boki przeciwległe cięte, 2 boki łupane, górna i dolna pow. cięta), w kolorze **czarnym**, wymiary 10x10/8 cm.

Kostkę należy także wykorzystać do wydzielenia pasów na przejściach dla pieszych.

Wszystkie kostki granitowe powinny być wykonane zgodnie z normą PN-EN 1342:2003.

Chodnik z kostki betonowej szarej gr.6cm "fazowanej" należy wykonać jako kontynuację z istniejących ścieżek pieszych z identycznych materiałów.

Do wszystkich projektowanych nawierzchni należy zastosować wodoszczelne spoiny tarasowo-cementowe przeznaczone do spoinowania nawierzchni pod duże obciążenie od ruchu kołowego. Szerokość spoin od 5-15mm. Głębokość spoin na pełen przekrój wysokości elementu.

3.2.2.2 PRZEKRÓJ PODŁUŻNY I POPRZECZNY

Pochylenie niwelety obszaru komunikacji kołowej zaprojektowano zgodnie z naturalnym ukształtowaniem terenu oraz pochyleniem niwelety Alei Świętego Wojciecha. Średni spadek wynosi około $i=1\%$. Na terenie objętym inwestycją spadek nawierzchni ukierunkowano do działki w celu uniemożliwienia spływu wód opadowych na działki sąsiednie.

Pochylenie poprzeczne przyjęto w granicach $0,5\% < i < 2\%$ (jednostronne lub dwustronne), pochylenia poprzeczne należy wykonać zgodnie z przekrojami poprzecznymi znajdującymi się na rysunku A-3. Na styku z istniejącą nawierzchnią Alei Świętego Wojciecha pochylenie poprzeczne zjazdów i ciągów pieszych, pieszo-rowerowych należy dostosować do pochylenia podłużnego jezdni.

3.3 ELEMENTY MAŁEJ ARCHITEKTURY

Projektuje się elementy małej architektury takie jak wiaty przystankowe, ławki, kosze na śmieci, słupki oddzielające, słupy informacyjne, tablice dynamicznej informacji pasażerskiej, oznakowania stref palenia, popielniczki, stojaki rowerowe. Elementy należy lokalizować zgodnie z rysunkiem A-3-Zagospodarowanie terenu- zieleń, elementy małej architektury,

aranżacja oświetlenia. Zestawienie elementów zostało podane na rysunku B-2- Zestawienie elementów małej architektury.

3.4 DOSTĘPNOŚĆ DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH

Projektowany Dworzec Zintegrowany jest dostępny dla osób niepełnosprawnych. Projektowane chodniki mają spadki podłużne nieprzekraczające 6% i zapewniają osobom niepełnosprawnym swobodne poruszanie się po terenie. Przy przejściach dla pieszych zaprojektowano obniżone krawężniki. Na ogólnodostępnym parkingu uwzględniono dwa miejsca postojowe dostosowane dla osób niepełnosprawnych o wymiarach 3,6x5m, oznaczone znakami poziomymi oraz pionowymi. Obiekt kontenerowy pełniący funkcję tymczasowego dworca jest dostosowany do osób niepełnosprawnych. Przed wejściem zaprojektowano pochylnię o spadku 8%. Z poczekalni jest bezpośredni dostęp do ogólnodostępnej toalety przystosowanej do korzystania przez osoby niepełnosprawne.

3.5 ZIELEŃ

3.5.1 ZAŁOŻENIA OGÓLNE

Projektowane tereny zielone należy zagospodarować trawnikami. Wzdłuż ciągów pieszych oraz w charakterystycznych miejscach zaprojektowano drzewa oraz zieleń niską. Zastosowano jeden gatunek drzew: Brzoza pożyteczna-Betula utilis 'Doorenbos'. Należy sadzić drzewa o minimalnej wysokości 2m. Zaprojektowano pojedyncze charakterystyczne krzewy: Dereń biały 'Sibirica'. W rabatach podsypanych korą zastosowano krzewy: Perowskia łobodolistna 'Blue Spire' oraz Sosna górska 'Pinus mugo var, pumilio'. W części północno-wschodniej, przy ciągu pieszym zaprojektowano trawy wysokie, podsypane korą, zastosowano gatunek: 'Miskant chiński'. Zieleń należy lokalizować zgodnie z rysunkiem A-3-Zagospodarowanie terenu- zieleń, elementy małej architektury, aranżacja oświetlenia. Zestawienie elementów zostało podane na rysunku B-3- Zestawienie zieleni.

3.5.2 TRAWNIKI I RABATY

Teren pod trawnik i rabaty należy :

- oczyścić z kamieni , gruzu, chwastów, resztek korzeni i starej trawy.

Teren pod trawnik i rabaty powinien być :

- równy,
- bez zagłębień,
- wyłożony warstwą ziemi urodzajnej, wymieszanej z glebą rodzimą oraz odpowiednią dawką nawozów mineralnych,
- prawidłowo zwałowany.

Na trawniki stosować wyłącznie mieszanki traw, w zależności od warunków lokalnych.

W miejscach występowania rabat- skupisk krzewów: Perowskia łobodolistna 'Blue Spire', Sosna górska 'Pinus mugo var, pumilio' i traw wysokich: 'Miskant chiński'- prawidłowo zwałowany teren należy zasypać korą.

3.6 OŚWIETLENIE TERENU

W ramach inwestycji zaprojektowano oświetlenie terenu, zapewniające bezpieczne użytkowanie terenu. Projekt oświetlenia terenu wg projektu branży elektrycznej.

3.7 SIECI I UZBROJENIE TERENU

3.7.1 SIECI I PRZYŁĄCZA WODOCIĄGOWE

Przewiduje się podłączenie do istniejącej sieci wodociągowej. Projekt przyłączy i sieci wg projektu branży sanitarnej.

3.7.2 SIECI I PRZYŁĄCZA KANALIZACJI SANITARNEJ

Przewiduje się podłączenie do istniejącej sieci kanalizacji. Projekt przyłączy i sieci wg projektu branży sanitarnej.

3.7.3 ODPROWADZENIE WÓD OPADOWYCH

Przewiduje się podłączenie do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej. Projekt przyłączy i sieci wg projektu branży sanitarnej.

3.7.4 ZAOPATRZENIE W CIEPŁO, SIECI I PRZYŁĄCZA ELEKTRYCZNE

Ogrzewanie obiektu kontenerowego pełniącego funkcję tymczasowego dworca zaprojektowano jako elektryczne.

Przewiduje się podłączenie do istniejącej sieci elektroenergetycznej wg projektu branży elektrycznej.

4. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI

DLA CAŁOŚCI ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO

Łączna powierzchnia działek:	6 833,55 m²	100%
Powierzchnia zabudowy:	46,74 m²	0,68%
obiekt tymczasowy obsługi Dworca	46,74 m ²	0,68%
Powierzchnia utwardzona:	5 399,53m²	79,02%
droga wewnętrzne, plac manewrowy	3 226,66m ²	47,22%
chodnik	1 325,56m ²	19,40%
miejsca postojowe, przystanki autobusowe, postój TAXI	847,31m ²	12,40%
Powierzchnia biologicznie czynna:	1 387,28m²	20,30%
Obiekt tymczasowy		1
Stanowiska autobusowe		5
Miejsca postojowe dla autobusów		4
Stanowiska taxi		3
Miejsca postojowe		22

5. SPOSÓB WYPEŁNIENIA WYMAGAŃ USTALEŃ MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

Zgodnie z ustaleniami obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego przedmiotowe działki stanowią fragment terenu oznaczonego symbolem 2.U/UC– usługi, w tym obiekty handlu o powierzchni sprzedaży powyżej 2000m². W karcie terenu jako

uzupełniające przeznaczenie terenu ustala się dworzec autobusowy oraz pomieszczenia dworca kolejowego.

Zgodnie z §23. ust.2 ppkt 3 w karcie terenu ustala się realizację dworca autobusowego – w części terenu położonej od strony drogi 2.KD-Z, z nakazem realizacji:

- a) nie mniej niż 4 stanowisk odjazdowych dla autobusów
-zaprojektowano 4 stanowiska odjazdowe dla autobusów
oraz jedno stanowisko przyjazdowe- warunek spełniony
- b) nie mniej niż 4 stanowisk postojowych dla autobusów
-zaprojektowano 4 stanowiska
postojowe dla autobusów- warunek spełniony
- c) nie mniej niż 3 stanowisk postojowych dla taxi
-zaprojektowano 3 stanowiska
postojowe dla taxi- warunek spełniony
- d) podjazdu dla samochodów osobowych;
-zaprojektowano parking dla samochodów
osobowych warunek spełniony

Projektowany Dworzec Zintegrowanego w Mławie wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną wpisuje się w założenia planu, stanowiąc uzupełniające przeznaczenie planu.

W planie miejscowym ustala się realizację pomieszczeń dworca zintegrowanego:

administracyjnych, kas i poczekalni dworcowej o łącznej powierzchni użytkowej nie mniejszej niż 100m², sytuowanych od strony drogi 2.KD-Z w bryle galerii handlowej.

Do czasu zrealizowania docelowego miejsca lokalizacji terminala- Centrum Handlowego obiekt kontenerowy będzie pełnił funkcję obsługi dworca autobusowego PKS.

Planowana inwestycja jest zgodna z ustaleniami pod względem funkcji.

PARAMETRY I WSKAŹNIKI KSZTAŁTOWANIA ZABUDOWY ORAZ ZAGOSPODAROWANIA TERENÓW

- 1) linie zabudowy: nieprzekraczalne – zgodnie z rysunkiem zagospodarowania terenu
–jednym obiektem budowlanym w inwestycji jest tymczasowy obiekt kontenerowy
zlokalizowany poza nieprzekraczalnymi liniami zabudowy- warunek spełniony
- 2) wskaźnik intensywności zabudowy $0,5 \leq x \leq 2,0$ - nie dotyczy
- 3) wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej >0%
- projektowana wynosi 20,30% warunek spełniony
- 4) realizacja dachów i kolorystyka nie dotyczy

6. INFORMACJA O WPISIE DO REJESTRU ZABYTEKÓW

Nie dotyczy. Obszar inwestycji położony jest poza granicami stref ochrony konserwatorskiej.

7. INFORMACJA DOTYCZĄCA WPŁYWU EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ NA DZIAŁKI

Nie dotyczy.

8. INFORMACJA DOTYCZĄCA PRZEWIDYWANYCH ZAGROŻEŃ DLA ŚRODOWISKA ORAZ HIGIENY I ZDROWIA

Planowana inwestycja nie jest przedsięwzięciem wymienionym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, w związku, z czym nie zachodzi konieczność uzyskania decyzji o

środowiskowych uwarunkowaniach.

Działki o numerach 163/2, 164/2, 166/2, 167/2, 168/2, 169/2, 171/2, 172/2, 173/2, 174/2, 175/3, 176/2, 176/3, 177/2, 178/1, 178/5 wg rejestru ewidencji gruntów są klasyfikowane jako grunty rolne klasy IVa i IVb. Dla przedmiotowego terenu Wydział Geodezji, Katastru i Gospodarki Nieruchomościami Starostwa Powiatowego w Mława wydał decyzję nr G.6124.1.107.2017 z dnia 28.12.2017r. o wyłączeniu gruntów z produkcji rolniczej.

W obrębie opracowania nie występują cieki, oczka wodne, ani zbiorniki wodne. Przedmiotowa inwestycja nie ingeruje w system gospodarki wodami gruntowymi i powierzchniowymi całego obszaru i pozostanie bez wpływu na poziom zwierciadła wód podziemnych. W przypadku stwierdzenia na przedmiotowym obszarze urządzeń melioracji wodnych szczegółowych, nie występujących w ewidencji wód, urządzeń wodnych oraz zmeliorowanych gruntów, kolidujących z realizowaną inwestycją, inwestor zobowiązany jest we własnym zakresie do rozwiązania kolizji w sposób zapewniający prawidłowy odpływ wód.

Wody opadowe z dachu projektowanego obiektu tymczasowego oraz z terenów utwardzonych (po podczyszczeniu) odprowadzone będą do sieci kanalizacji deszczowej. Sposób zagospodarowania i ukształtowania terenu uniemożliwia odpływ wód opadowych na teren nieruchomości sąsiednich.

Rozpoczęcie robót budowlanych powinno być poprzedzone dokonaną przez kierownika robót oceną pod kątem ewentualnego występowania gatunków chronionych oraz gniazd lęgowych ptaków objętych ochroną gatunkową (np. wróblowe: jaskółki, wróble, kawki, jerzykowe: jerzyki) – zgodnie z przepisami art. 49 i 52 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (j.t. Dz.U. z 2009r., Nr 151, poz. 1120 z późn. zm.) oraz Rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz.U. z 2011r., Nr 237, poz. 1419). W przypadku występowania gniazd ptaków objętych ochroną gatunkową, przed podjęciem prac inwestor zobowiązany jest uzyskać zezwolenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska na odstąpienie od zakazu usuwania gniazd ptasich.

Pod względem wpływu na środowisko inwestycja jest neutralna i nie zaburza równowagi ekologicznej w tym obszarze. Projektowana inwestycja nie wpływa negatywnie na istniejący drzewostan, powierzchnie ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne i nie jest uciążliwa dla środowiska.

9. INNE KONIECZNE DANE WYNIKAJĄCE ZE SPECYFIKI I CHARAKTERU OBIEKTU BUDOWLANEGO

Nie dotyczy.

10. INFORMACJA O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTÓW

W przypadku wnioskowanej inwestycji- zasadne było przeanalizowanie zgodności z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 75, poz. 69 z późn. Zmianami), odnośnie przepisów:

1. Dział II. Zabudowa i zagospodarowanie działki
 - Rozdział 1, Usytuowanie budynku § 13.1. Naturalne oświetlenie – przesłanianie
 - Rozdział 2, Oświetlenie i nasłonecznienie § 60.
 - Rozdział 3, Miejsca postojowe dla samochodów osobowych §18, 19.
 - Rozdział 4, Miejsca gromadzenia odpadów stałych § 23.1.

2. Dział VI. Bezpieczeństwo pożarowe

- Rozdział 7, Usytuowanie budynków z uwagi na bezpieczeństwo pożarowe, § 271.

Zgodnie z powyższym w obszar oddziaływania wnioskowanej inwestycji mieści się w granicach działek objętych inwestycją.

Projektant:
mgr inż. arch. PIOTR KOWALCZYK
Sprawdzający:
mgr inż. arch. MARTA SZLACHTA