

SPIS TREŚCI

DOKUMENTY DOŁĄCZONE DO PROJEKTU ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANEGO	3
OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA (art. 34 ust. 3d pkt. 3 PB).....	4
PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY – CZĘŚĆ OPISOWA	5
1. Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego	6
2. Zmierzony sposób użytkowania.....	6
3. Układ przestrzenny oraz forma architektoniczna obiektu budowlanego, a także sposób jego dostosowania do warunków wynikających z wymaganych przepisami szczególnymi pozwoleń, uzgodnień lub opinii innych organów, o których mowa w art. 32 ust. 1 pkt 2 ustawy, lub ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	6
4. Charakterystyczne parametry obiektu	7
5. Zestawienie powierzchni i długości	12
6. Opinia geotechniczna oraz informacja o sposobie posadowienia obiektu budowlanego.....	12
7. Parametry techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie	14
7. Informacja o zgodzie na odstępstwo, o którym mowa w art. 9 ustawy lub o zgodzie udzielonej w postanowieniu, o którym mowa w art. 6a ust. 2 ustawy o ochronie przeciwpożarowej	16
PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY – CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	17

SPIS RYSUNKÓW

1.1 PRZEKROJE TYPOWE	skala 1:50
1.2 PRZEKROJE TYPOWE	skala 1:50
2.1 PROFIL PODŁUŻNY	skala 1:100/1000
2.2 PROFIL PODŁUŻNY	skala 1:100/1000
2.3 PROFIL PODŁUŻNY	skala 1:100/1000
2.4 PROFIL PODŁUŻNY	skala 1:100/1000
2.5 PROFIL PODŁUŻNY	skala 1:100/1000

**DOKUMENTY DOŁĄCZONE DO
PROJEKTU ARCHITEKTONICZNO-
BUDOWLANEGO**

OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA (art. 34 ust. 3d pkt. 3 PB)

Po zapoznaniu się z przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. „Prawo budowlane” (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 682,553, 967), zgodnie z art. 34 ust. 3d pkt. 3 tej ustawy niniejszym oświadczam, że **Projekt Architektoniczno-Budowlany** pod nazwą:

**BUDOWA DROGI LEŚNEJ NR 32
W LEŚNICTWIE KOZUBY**LOKALIZACJA INWESTYCJI:

Województwo: opolskie,

Powiat: namysłowski,

Jedn. ewid.: 160603_2 Gmina Pokój,

Obręb: 0014 Pokój,

Dz. ewid. nr: **14, 31, 55, 84, 76, 121, 152, 153, 142, 173**

opracowany przez:

ZESPÓŁ AUTORSKI	IMIĘ I NAZWISKO	SPECJALNOŚĆ I NUMER UPRAWNIENÍ BUDOWLANYCH	ZAKRES OPRACOWANIA
Projektant	mgr inż. Marcin Ludwig	do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej SLK/2515/POOD/09	Branża drogowa
Sprawdzający	mgr inż. Marcin Bera	do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej MAP/0245/POOD/09	Branża drogowa

został wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Zgodnie z umową oświadczam również, że niniejsza dokumentacja jest wykonana zgodnie z obowiązującymi przepisami, normami i umową, oraz że jest kompletna z punktu widzenia celu jakiemu ma służyć.

IMIĘ I NAZWISKO	SPECJALNOŚĆ I NUMER UPRAWNIENÍ BUDOWLANYCH	DATA	PODPIS
mgr inż. Marcin Ludwig	do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej SLK/2515/POOD/09	11.2023 r.	

PROJEKT
ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY
– CZĘŚĆ OPISOWA

1. Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego

Przedmiotem projektu jest budowa drogi leśnej dojazdowej (klasy D) o długości konstrukcyjnej 2995,55 m w Leśnictwie Kozuby stanowiącym kompleks leśny należący do Skarbu Państwa, a będącego w zarządzie Nadleśnictwa Kup.

Projektowane zamierzenie budowlane zalicza się do:

XXV kategorii obiektów budowlanych - drogi i kolejowe drogi szynowe,

Projektowana droga stanowi budowlę inżynierską lądową.

2. Zmierzony sposób użytkowania

Niniejsza droga pełnić będzie funkcję pomocniczą przy realizacji gospodarki leśnej Nadleśnictwa. Ponadto stanowić będzie, dla samochodów straży pożarnej, dojazd pożarowy. Prędkość maksymalna na drodze 30km/h. Klasa techniczna drogi - D (dojazdowa).

3. Układ przestrzenny oraz forma architektoniczna obiektu budowlanego, a także sposób jego dostosowania do warunków wynikających z wymaganych przepisami szczególnymi pozwoleń, uzgodnień lub opinii innych organów, o których mowa w art. 32 ust. 1 pkt 2 ustawy, lub ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego

Projektowana budowa drogi ma charakter inwestycji liniowej. Realizowana będzie w istniejącym śladzie dawnej drogi oraz miejscami na terenie znajdujący się w bliskim sąsiedztwie w przypadku lokalizacji wymaganych przepisami mijankami i zjazdami na tereny upraw leśnych. Droga objęta projektem pełni funkcję drogi dojazdowej do terenów upraw leśnych. Wszystkie projektowane elementy mieszczą się w śladzie drogi (pasie drogowym drogi leśnej).

Drogę zaprojektowano tak aby spełniała wymagania podstawowe:

- bezpieczeństwa konstrukcji, bezpieczeństwa pożarowego, bezpieczeństwa użytkowania,
- odpowiednich warunków higienicznych i zdrowotnych oraz ochrony środowiska,
- ochrony przed hałasem i drganiami,
- odpowiednich warunków oszczędności energii.

Droga spełniać będzie warunki użytkowe zgodnie ze swoim przeznaczeniem.

Projektowana droga objęta opracowaniem została zaprojektowana z uwzględnieniem warunków bezpiecznego użytkowania. Elementy drogi zostały zaprojektowane w sposób nie stanowiący uciążliwości oraz zagrożenia bezpieczeństwa dla uczestników ruchu i osób trzecich. Nawierzchnię drogi i utwardzeń terenu zaprojektowano z materiałów nie powodujących niebezpieczeństwa poślizgu.

Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji, eksploatacji i użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich określone zostały w decyzji o warunkach zabudowy (zn. spr.

SG.IV.6730.16.2023), wydanych przez Wójta Pokoju w dniu 10.11.2023 r. W trakcie opracowywania przedmiotowej dokumentacji zostały uwzględnione warunki wynikające z wyżej wymienionej decyzji.

4. Charakterystyczne parametry obiektu

– długość konstrukcyjna projektowanego odcinka drogi	2+995,55 m
– długość rzeczywista projektowanego odcinka drogi	2+991,70 m
– długość odcinka drogi na terenie nadleśnictwa	2+985,20 m
– klasa techniczna drogi	D,
– przekrój drogowy, szlakowy, (0,75m pobocze + 3,5m jezdnia +0,75m pobocze)	
– prędkość projektowa	30km/h
– kategoria ruchu	KR-1
– obciążenie nawierzchni	10t na oś
– szerokość korony drogi	min 5,00 m,
– pobocze	- 2 x 0,75 m
– nawierzchnia drogi	- kruszywo łamane naturalne.

Zaprojektowano następującą konstrukcję:

Projektowane warstwy konstrukcje nawierzchni drogi leśnej, mijanek i zjazdów:

- nawierzchnia z kruszywa 0/31,5 mm C_{90/3} gr. po zagęszczeniu 10 cm
- dolna w-wa podbudowy z kruszywa 31,5/63 mm C_{90/3} gr. po zagęszczeniu 25 cm
- warstwa gruntu rodzimego stabilizowanego spoiwem hydraulicznym gr. 20 cm, Rm-2,5-5,0MPa
- wyprofilowane i zagęszczone podłoże

Projektowane warstwy konstrukcyjne nawierzchni pobocza:

- kruszywo niesortowane 0/31,5 mm, I_s ≥ 0,98 gr. po zagęszczeniu 10 cm
- wyprofilowane i zagęszczone podłoże – grunt rodzimy

Uwaga:

Warstwę nawierzchni pobocza dobrano zgodnie z założeniami przedprojektowymi przekazanymi przez Inwestora, przy założeniu że pobocze na całej szerokości nie stanowi obszaru po którym dopuszcza się ruch pojazdów oraz najechanie kołami jakiegokolwiek pojazdu w celu wyminięcia się z pojazdem nadjeżdżającym z przeciwka.

W celu odróżnienia pobocza od nawierzchni jezdni należy zastosować kruszywo o innym kolorze niż kolor kruszywa jezdni.

Geometria pozioma

Poziomy przebieg osi trasy został narzucony istniejącym śladem drogi leśnej z korektami w miejscach gdzie pozwalały na to warunki terenowe. Załamania osi trasy z uwagi na płynność ruchu wyokrąglono łukami poziomymi. Wielkość stosowanych promieni jest zgodna z Poradnikiem technicznym „Drogi leśne” Warszawa - Bedoń 2006. Ze względu na prędkość projektową jaka w tym wypadku wynosi 30km/h pochylenia poprzeczne zaprojektowano jako daszkowe o wartości 3,5% od osi drogi. Dopuszcza się również zastosowanie spadku jednostronnego na odcinkach drogi o wartości 3,5%. Parametry drogi, poszerzenia, oraz długości prostych przejściowych podano na rysunkach projektu zagospodarowania terenu. Na całej długości odcinka wyniesiono niweletę ponad teren o około 15-20cm.

Geometria pionowa

Geometria pionowa została narzucona istniejącym terenem po którym przebiega droga leśna z nieznacznymi korektami w miejscach tego wymagającymi w celu upłynnienia jazdy pojazdów.

Niweleta drogi

Zaprojektowana niweleta drogi zapewnia:

- płynne połączenie z odcinkami stykowymi,
- widoczność pionową i wygodę jazdy,
- ekonomiczne roboty ziemne powiązane z wymaganą płynnością,

Spadki podłużne drogi dostosowane do poruszania się pojazdów gospodarki leśnej.

Przekrój normalny

Zastosowano przekrój poprzeczny dwustronny ze spadkiem na jezdni 3,5% i spadkiem poboczy 6,0%. Dopuszcza się zastosowanie lokalnie spadku nawierzchni jednostronnego o wartości 3,5%.

Odwodnienie

Odwodnienie korpusu drogowego realizowane będzie powierzchniowo na tereny przyległe i za pomocą istniejących rowów przydrożnych i odpływowych oraz rozsączających, znajdujących się za poboczem. Istniejące rowy po oczyszczeniu/odmuleniu zapewnią sprawny odpływ wód powierzchniowych ze skarp wykopów, drogi leśnej i pomogą odprowadzić wodę bezpośrednio do gruntu. W przypadku, gdy przy drodze zlokalizowany jest rów poprzeczny to należy go odmulić/oczyszczyć na długości podanej zgodnie z projektem zagospodarowania przestrzennego. Taki sposób odwodnienia nie wpływa na zmianę istniejących stosunków wodnych i nie podlega konieczności uzyskiwania zgody wodnoprawnej. Istniejące przepusty zostaną wyremontowane poprzez wymianę części przelotowych bez zmiany ich parametrów (długość i średnica) oraz remont przyczółków.

Obiekty inżynierskie

Na trasie planowanej budowy zlokalizowano istniejące przepusty, które mają za zadanie prowadzić wodę opadową pod koroną drogi i zjazdów. W ramach budowy drogi w celu usprawnienia systemu odwodnienia zaprojektowano nowe przepusty.

Budowa nowych i przebudowa istniejących przepustów obejmuje:

- roboty ziemne związane z wykopami oraz rozebraniem istniejącego przepustu,
- wykonanie profilowania pod posadowienie nowych przepustów,
- ułożenie ławy fundamentowej gr. 20 cm z kruszywa frakcji 0/31,5 mm,
- ułożenie na ławie podsypki piaskowej gr. 15 cm,
- ułożenie części przelotowej przepustu z rury PEHD / PP o sztywności obwodowej minimum SN8,

- wykonanie obsypki części przelotowej przepustu gruntem drobnoziarnistym (maks. uziarnienie 31,5mm),
- wykonanie wlotu i wylotu przepustów ze ścianek betonowych wylewanych na miejscu lub prefabrykowanych oraz obsypanie mieszanką cementowo-piaskową 1:3 (wlot i wylot na styku z rowem).
- wykonanie projektowanych warstw konstrukcyjnych nawierzchni jezdni i pobocza.

Roboty budowlane, które zgodnie z art. 29 ust. 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 z późn. zm.), nie wymagają decyzji pozwolenia na budowę oraz zgłoszenia, a stanowią o integralności i funkcjonalności projektowanej drogi (przepusty o przekroju do 0,85 m² (DN≤1000 mm), zjazdu) wyłączono z zakresu wniosku o wydanie decyzji pozwolenia na budowę. Dla przedmiotowego przedsięwzięcia uzyskano decyzję pozwolenie wodnoprawne CO.ZUZ.4210.86.2024.RG Z DNIA 29.03.2024 r.

ZESTAWIENIE NOWYCH ROWÓW PRAWOSTRONNYCH								
Oznaczenie rowu	Typ rowu	Głębokość [m]	Szerokość dna [m]	Długość [m]	Kilometraż		Współrzędne w układzie 2000	
					Od km	Do km	Początek rowu X: Y:	Koniec rowu X: Y:
RP1	TRAPEZOWY	1	0,5	48,58	0+020,00	0+172,40	5640387,17 6492141,21	5640535,88 6492175,46
RP2				559,11	0+180,60	0+681,10	5640544,00 6492176,83	5641034,72 6492278,38
RP3				846,28	0+689,30	1+461,00	5641042,78 6492276,91	5641802,05 6492414,80
RP4				202,28	1+469,20	1+644,30	5641810,10 6492416,35	5641983,53 6492441,60
RP5				191,94	1+652,50	1+834,80	5641991,30 6492444,20	5642173,27 6492462,51
RP6				88,85	1+870,00	1+954,10	5642207,92 6492468,72	5642288,66 6492494,85
RP7				300,58	1+962,20	2+238,60	5642296,85 6492495,02	5642566,71 6492555,91
RP8				138,29	2+246,60	2+359,20	5642574,80 6492557,24	5642687,94 6492563,84
RP9				147,70	2+367,50	2+503,00	5642696,00 6492565,32	5642828,46 6492594,33
RP10				95,17	2+530,00	2+620,20	5642857,41 6492585,93	5642944,66 6492610,65
RP11				267,27	2+628,40	2+885,40	5642952,73 6492612,10	5643205,67 6492557,42
RP12				122,40	2+893,60	2+991,20	5643213,74 6492658,86	5643310,10 6492674,40
RP13				39,38	0+000,00 Zjazd nr 30	0+019,20 Zjazd nr 30	5643338,68 6492672,25	5643318,44 6492675,96
RAZEM:				3047,83	-	-	-	-

ZESTAWIENIE NOWYCH ROWÓW LEWOSTRONNYCH						
Oznaczenie					Kilometraż	

	Typ rowu	Głębokość [m]	Szerokość dna [m]	Długość [m]			Współrzędne w układzie 2000	
					Od km	Do km	Początek rowu X: Y:	Koniec rowu X: Y:
RL1	TRAPEZOWY	1	0,5	226,00	0+026,00	0+246,90	5640395,00 6492131,20	5640613,54 6492163,67
RL2				459,10	0+255,10	0+680,80	5640621,62 6492165,08	5641042,46 6492230,48
RL3				242,90	0+689,00	0+907,80	5641050,54 6492231,89	5641264,05 6492280,97
RL4				165,67	0+916,00	1+076,50	5641272,12 6492282,46	5641429,06 6492316,51
RL5				383,74	1+100,70	1+460,60	5641452,36 6492323,60	5641809,76 6492369,80
RL6				380,98	1+468,80	1+834,80	5641817,84 6492371,21	5642174,72 6492454,44
RL7				108,33	1+870,00	1+972,70	5642209,36 6492460,65	5642312,13 6492469,81
RL8				289,79	1+980,90	2+237,80	5642320,13 6492471,60	5642574,64 6492507,82
RL9				176,27	2+246,20	2+397,90	5642582,73 6492509,15	5642730,46 6492545,59
RL10				202,94	2+406,10	2+599,10	5642738,53 6492547,06	5642928,45 6492581,79
RL11				287,92	2+607,30	2+885,40	5642936,52 6492583,25	5643210,16 6492632,32
RL12				121,46	2+893,60	2+991,60	5643218,23 6492633,76	5643317,03 6492638,32
RL13				30,08	0+000,00	0+019,20	5643340,15 6492664,18	5643325,09 6492639,83
RAZEM:				3075,18	-	-	-	-

ZESTAWIENIE NOWYCH PRZEPUSTÓW POD DROGĄ LEŚNĄ							
Lp.	Kilometraż [km]	Średnica [mm]	Długość [m]	Wlot		Wylot	
				Rzędna [m n.p.m.]	Współrzędne w układzie 2000 X: Y:	Rzędna [m n.p.m.]	Współrzędne w układzie 2000 X: Y:
1.	0+140,00	600	6,00	161,65	5640505,61 6492160,74	161,62	5640506,57 6492154,82
2.	0+208,20	800	10,50	161,95	5640569,00	161,84	5640577,61

					6492172,57		6492166,55
3.	0+542,60	800	8,00	161,36	564090,12 6492231,05	161,3	5640904,95 6492224,67
4.	2+454,30	800	7,50	163,5	5642782,21 6492564,57	163,45	5642784,26 6492572,30

ZESTAWIENIE PRZEBUDOWYWANYCH PRZEPUSTÓW POD DROGĄ LEŚNĄ

Lp.	Kilometraż [km]	Średnica [mm]	Długość [m]	Wlot		Wylot	
				Rzędna [m n.p.m.]	Współrzędne w układzie 2000	Rzędna [m n.p.m.]	Współrzędne w układzie 2000
1.	0+468,90	600	6,00	161,62	5640829,42 6492218,31	161,58	5640830,49 6492212,41
2.	0+644,60	1000	8,00	161,38	5641000,42 6492249,59	161,12	5641005,25 6492243,21
3.	0+900,80	800	7,00	161,57	5641254,96 6492295,76	161,51	5641254,91 6492288,76
4.	1+171,90	800	6,00	162,06	5641521,14 6492343,56	162,00	5641522,23 6492337,66
5.	1+595,20	800	7,00	161,7	5641937,48 6492420,13	161,65	5641938,74 6492413,25
6.	1+700,60	800	9,00	162,78	5642043,91 6492438,84	162,71	5642039,96 6492430,75
7.	1+967,60	800	9,00	163,15	5642303,45 6492486,43	163,10	5642305,82 6492477,74
8.	2+046,70	600	6,00	163,21	5642381,99 6492499,19	163,18	5642383,07 6492493,28
9.	2+130,00	600	6,00	163,29	5642465,05 6492508,17	163,23	5642463,97 6492514,07
10.	2+783,50	600	9,00	164	5643108,11 6492623,93	163,92	5643106,52 6492632,79

ZESTAWIENIE PRZEBUDOWYWANYCH PRZEPUSTÓW POD ZJAZDAMI

Lp.	Kilometraż [km]	Średnica [mm]	Długość [m]	Wlot		Wylot	
				Rzędna [m n.p.m.]	Współrzędne w układzie 2000 X: Y:	Rzędna [m n.p.m.]	Współrzędne w układzie 2000 X: Y:
1.	0+068,10	600	6,00	161,72	5640430,24 6492157,01	161,69	5640436,15 6492158,04
2.	0+221,30	600	6,00	162,15	5640586,99 6492184,37	162,12	5640581,07 6492183,38
3.	0+526,30	600	6,00	161,59	5640862,46 6492240,17	161,56	5640866,25 6492244,83

4.	0+533,40	600	6,00	161,37	5640892,6 6492213,69	161,34	5640898,51 6492214,76
5.	0+810,00	600	6,00	161,44	5641160,00 6492290,23	161,41	5641165,9 6492291,3
6.	1+205,10	600	6,00	162,18	5641555,04 6492359,09	162,15	5641549,13 6492358,02
7.	1+300,00	600	6,00	162,64	5641647,96 6492379,07	162,61	5641642,06 6492378,00
8.	1+300,00	600	6,00	162,63	5641652,86 6492352,09	162,6	5641646,96 6492351,01
9.	2+105,20	600	6,00	163,24	5642445,14 6492495,16	163,21	5642439,24 6492494,08
10.	2+996,00	600	6,00	163,23	5643311,36 6492674,63	163,2	5643317,26 6492675,74

5. Zestawienie powierzchni i długości

Podstawowe wielkości powierzchni i długości:

- długość konstrukcyjna projektowanego odcinka drogi 2+995,55 m
- długość rzeczywista projektowanego odcinka drogi 2+991,70 m
- długość odcinka drogi na terenie nadleśnictwa 2+985,20 m
- długość zjazdów 655,00 m
- szerokość jezdni 3,50 m
- szerokość poboczy 0,75 m
- szerokość mijanki 3,00 m
- długość mijanki 23,00m
- skosy najazdowe 1: 7 21,00m
- wyokrąglenia wjazdów i wyjazdów mijanki R=50,00m
- powierzchnia jezdni (droga, zjazdy, mijanki) 16227,00 m², w tym min.:
 - powierzchnia zjazdów na drogi leśne 3731 m²
 - powierzchnia mijanek 1302 m²
 - powierzchnia połączenia z drogą gminną 276 m²
- powierzchnia poboczy 5011,00 m², w tym:
 - powierzchnia pobocza połączenia z drogą gminną 56,00 m²
- powierzchnia robót ziemnych (droga, zjazdy, mijanki) 40 223,00 m²

6. Opinia geotechniczna oraz informacja o sposobie posadowienia obiektu budowlanego

Charakterystykę warunków geotechnicznych przeprowadzono w oparciu o rezultaty prac terenowych, tj. wierceń,

sondowań dynamicznych, badań makroskopowych próbek gruntów oraz wyniki badań laboratoryjnych i analizę materiałów archiwalnych.

Wykonanymi otworami geotechnicznymi stwierdzono, że podłoże stanowią czwartorzędowe grunty spoiste wykształcone w postaci piasków gliniastych, glin piaszczystych, glin piaszczystych zwięzłych oraz grunty niespoiste wykształcone w postaci piasków pylastych, piasków drobnych oraz piasków średnich.

Na podstawie wykonanych otworów geotechnicznych zaobserwowano występowanie sączeń i zwierciadła wód gruntowych w osadach czwartorzędowych.

Lp.	Nr otworu	Gł. sączenia wody gruntowej [m ppt]	Gł. poziomu Wodonośnego [m ppt]	Gł. poziomu ustabilizowanego [m ppt]
1	O1	1,4	-	-
2	O2	1,3	-	-
3	O3	-	1,6	1,6
4	O4	-	-	-
5	O5	-	-	-
6	O6	-	-	-
7	O7	-	-	-
8	O8	-	-	-
9	O9	-	-	-
10	O10	-	-	-
11	O11	-	1,2	1,2
12	O12	-	1,2	1,2
13	O13	-	1,3	1,3

Poziom wód gruntowych silnie związany jest z panującymi warunkami atmosferycznymi. W czasie długotrwałych opadów atmosferycznych oraz podczas topnienia pokrywy śnieżnej, poziom wód gruntowych podnosi się, a w okresach suchych obniża się.

Z uwagi na podatność gruntów występujących w podłożu badanego terenu do uplastyczniania się wraz ze wzrostem wilgotności, podczas budowy oraz w fazie użytkowania obiektu należy dołożyć wszelkich starań, by nie dopuścić do zawilgocenia tych gruntów.

W podłożu budowlanym wydzielono 8 warstw geotechnicznych:

Warstwa I – piasek drobny próchniczny (PdH), piasek drobny z domieszką humusu (Pd+H), piasek pylasty z domieszką humusu (Pπ+H), piasek drobny z domieszką humusu i kamieni (Pd+H+K) w stanie średniozagęszczonym - grunty nośne – ID=0,40;

Warstwa II – piasek średni próchniczny (PsH), piasek średni z domieszką humusu (Ps+H) w stanie średniozagęszczonym - grunty nośne – ID=0,45;

Warstwa III – piasek średni (Ps), piasek średni przewarstwiony piaskiem gliniastym (Ps//Pg), piasek średni na pograniczu piasku drobnego (Ps/Pd) w stanie średniozagęszczonym - grunty nośne – ID=0,50;

Warstwa IV – piasek średni przewarstwiony piaskiem gliniastym (Ps//Pg), piasek średni (Ps) w stanie średniozagęszczonym - grunty nośne – ID=0,60;

Warstwa V – glina piaszczysta (Gp) w stanie plastycznym – grunty o obniżonej nośności – IL=0,30;

Warstwa VI – piasek gliniasty (Pg), piasek gliniasty z domieszką humusu (Pg+H), glina piaszczysta zwięzła (Gpz), glina piaszczysta (Gp) w stanie twardoplastycznym – grunty nośne – IL=0,20.

Warstwa VII – glina piaszczysta (Gp), piasek gliniasty (Pg), glina piaszczysta zwięzła (Gpz) w stanie

twardoplastycznym – grunty nośne – IL=0,15;

Warstwa VIII – glina piaszczysta zwięzła (Gpz), glina piaszczysta (Gp) w stanie twardoplastycznym – grunty nośne – IL=0,10.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. z 2012, poz. 463) **stwierdzono proste warunki gruntowo, przyjęto I kategorię geotechniczną** dla przedmiotowej Inwestycji.

W trakcie budowy, przy stwierdzeniu innych od założonych warunków gruntowych, kategoria geotechniczna obiektu może ulec zmianie.

Projektuje się bezpośrednie posadowienie obiektu budowlanego na istniejącym gruncie, po doprowadzeniu jego parametrów do wymaganych dla drogi o natężeniu ruchu nie większym niż KR-1. W tym celu zastosowano stabilizację hydrauliczną gruntu rodzimego na gł. 20cm

7. Parametry techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie

7.1. Zapotrzebowanie i jakość wody oraz ilość, jakość i sposób odprowadzania ścieków

Dla obiektu nie przewiduje się zapotrzebowania na wodę, za wyjątkiem okresu wykonywania robót budowlanych.

7.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych, w tym zapachów, zanieczyszczeń pyłowych i płynnych z podaniem ich rodzaju, ilości i zasięgu rozprzestrzeniania się

Wybudowany obiekt nie emituje zanieczyszczeń gazowych, zapachów, zanieczyszczeń pyłowych i płynnych.

7.3. Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów

Powstające w trakcie robót odpady należy segregować i można składować w ograniczonym zakresie na obszarze planu budowy w sposób wykluczający możliwość negatywnego wpływu na środowisko przez stosowanie odpowiednich przeznaczonych na ten cel pojemników oraz w zwartych przymach. Wykonywanie robót i tymczasowe składowanie odpadów winno być zabezpieczone przed nadmiernym pyleniem, gruz składować z dala od drzew i krzewów w sposób uniemożliwiający negatywny wpływ na środowisko glebowo – wodne należy realizować przez stosowanie odpowiednich przegród, ogrodzeń i szczelnych membran. Pozyskane w wyniku rozbiórki posegregowane materiały przeznaczać do odzysku lub jeżeli nie jest on możliwy do utylizacji przez uprawnione do tego celu podmioty i niezwłocznie wywozić z placu budowy. W trakcie prac budowlanych powstaną niewielkie ilości odpady w postaci opakowań materiałów budowlanych, pozostałości wyrobów w formie złomu stalowego, gruzu betonowego, drewna budowlanego, kruszyw naturalnych i piasku. Wszelkie odpady powinny być dokładnie zebrane i przewiezione na składowisko.

7.4. Emisja hałasu oraz wibracji, a także promieniowanie, w szczególności jonizujące, pola elektromagnetyczne i inne zakłócenia, z podaniem odpowiednich parametrów tych czynników i zasięgu ich rozprzestrzeniania się

Pogorszenie klimatu akustycznego na etapie realizacji przedsięwzięcia na terenie inwestycji i terenach

bezpośrednio sąsiadujących związane jest z ruchem kołowym podczas eksploatacji dróg. Prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną należy prowadzić wyłącznie w porze dnia w godz. 6-22. Zaleca się również ograniczyć równoczesną pracę sprzętu emitującego hałas o dużym natężeniu oraz tak zorganizować przejazdy przez tereny zabudowy mieszkaniowej by zminimalizować ich ilość.

Na etapie użytkowania inwestycja nie będzie powodowała nadmiernej uciążliwości związanej z hałasem. Z uwagi na klasę drogi, zakładaną kategorię ruchu (KR1) oraz lokalizację nie przewiduje się urządzeń ochrony przed hałasem i drganiami. Przebudowywany obiekt nie jest źródłem wibracji ani form promieniowania.

7.5. Wpływ obiektu budowlanego na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne

W związku z projektowanym zamierzeniem budowlanym zachodzi konieczność wycięcia kolidujących drzew w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji. Wpływ obiektu na powierzchnię ziemi oraz glebę wystąpi w czasie budowy. Glebę urodzajną w obszarze projektowanych robot należy zebrać w pryzmy na odkład. Konieczna jest bezwzględna ochrona powierzchni ziemi przed zanieczyszczeniami odpadami budowlanymi oraz płynami eksploatacyjnymi z pracujących maszyn budowlanych. Obszar objęty budową, po jej zakończeniu winien być poddany rekultywacji i pokryty ponownie warstwą gleby, a następnie obsiany trawą. W trakcie normalnej eksploatacji obiekt nie ma wpływu na powierzchnię ziemi i glebę.

Spływ wód opadowych nie spowoduje zmiany jakości wody odbiornika, tj. przekroczenia wartości dopuszczalnych dla istniejących klas czystości wód w miejscu ich wprowadzenia do środowiska oraz zmian jakości wód podziemnych. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1311), nie ma obowiązku stosowania urządzeń oczyszczających dla dróg klasy niższej niż G. Projektowana w ramach inwestycji droga będzie odpowiadać klasie technicznej D (droga dojazdowa). Realizacja robót i następnie odprowadzenie wód deszczowych z terenu inwestycji nie będzie miała wpływu na pogorszenie stanu wód powierzchniowych i podziemnych.

7.6. Usuwania ścieków, wody opadowej i odpadów

Wody opadowe z projektowanego obiektu będą odprowadzane na teren przyległy i do istniejących cieków. Zrzut wód opadowych nie spowoduje zmiany jakości wody odbiornika, tj. przekroczenia wartości dopuszczalnych dla istniejących klas czystości wód w miejscu ich wprowadzenia do środowiska oraz zmian jakości wód podziemnych. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1311), nie ma obowiązku stosowania urządzeń oczyszczających dla dróg klasy niższej niż G. Projektowana w ramach inwestycji droga będzie odpowiadać klasie technicznej D (droga dojazdowa).

7.7. Rozwiązania przestrzenne, funkcjonalne i techniczne ograniczające lub eliminujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko przyrodnicze, zdrowie ludzi i inne obiekty budowlane

Projektowany obiekt budowlany nie wymusza konieczności wyburzeń istniejących zabudowań

mieszkalnych i gospodarczych, przewiduje się jedynie wycinkę drzew – kolidujących z inwestycją. Obiekt jest zaprojektowany przy założeniu minimalizacji ingerencji w tereny przyległe, w tym środowisko przyrodnicze, zdrowie ludzi i inne obiekty budowlane. Zachowano obowiązujące przepisy dotyczące minimalnych odległości od istniejącej zabudowy. Przewidziano utylizację odpadów powstających w trakcie realizacji inwestycji. Zaprojektowane rozwiązania pozwalają na utrzymanie wybudowanego obiektu w należytej czystości.

7. Informacja o zgodzie na odstąpienie, o którym mowa w art. 9 ustawy lub o zgodzie udzielonej w postanowieniu, o którym mowa w art. 6a ust. 2 ustawy o ochronie przeciwpożarowej

Dla przedmiotowego zamierzenia budowlanego nie jest wymagana zgoda na odstąpienie, o którym mowa w art. 9 ustawy. Dla przedmiotowego zamierzenia budowlanego nie jest wymagana zgoda udzielona w postanowieniu, o którym mowa w art. 6a ust. 2 ustawy o ochronie przeciwpożarowej. Jest zgodne z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 22 marca 2006 r. w sprawie szczegółowych zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów.

Sporządził: mgr inż. Marcin Ludwig

Nr upr. SLK/2515/POOD/09

Nr ewid. SLK/BD/6191/09

PROJEKT
ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY
– CZĘŚĆ RYSUNKOWA

SPIS RYSUNKÓW

1.1 PRZEKROJE TYPOWE	skala 1:50
1.2 PRZEKROJE TYPOWE	skala 1:50
2.1 PROFIL PODŁUŻNY	skala 1:100/1000
2.2 PROFIL PODŁUŻNY	skala 1:100/1000
2.3 PROFIL PODŁUŻNY	skala 1:100/1000
2.4 PROFIL PODŁUŻNY	skala 1:100/1000
2.5 PROFIL PODŁUŻNY	skala 1:100/1000