

SPIS TREŚCI

PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY – CZĘŚĆ OPISOWA	3
1. Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego	4
2. Zmierzony sposób użytkowania.....	4
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	4
4. Charakterystyczne parametry obiektu	5
5. Zestawienie powierzchni i długości	8
6. Opinia geotechniczna oraz informacja o sposobie posadowienia obiektu budowlanego	9
7. Parametry techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie	10
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	12
PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY – CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	13

SPIS RYSUNKÓW

1.1 PLAN ORIENTACYJNY	skala 1:25 000
1.2 PLAN ORIENTACYJNY	skala 1:10 000
2.1 PLAN SYTUACYJNY	skala 1:500
2.2 PLAN SYTUACYJNY	skala 1:500
2.3 PLAN SYTUACYJNY	skala 1:500
2.4 PLAN SYTUACYJNY	skala 1:500
2.5 PLAN SYTUACYJNY	skala 1:500
2.6 PLAN SYTUACYJNY	skala 1:500
2.7 PLAN SYTUACYJNY	skala 1:500
3.1 PRZEKROJE TYPOWE	skala 1:50
3.2 PRZEKROJE TYPOWE	skala 1:50
3.3 PRZEKROJE TYPOWE	skala 1:50
3.3 PRZEKROJE TYPOWE	skala 1:50

PROJEKT
ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY
– CZĘŚĆ OPISOWA

1. Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego

Przedmiotem projektu jest przebudowa i drogi leśnej o długości 3325,12m w Leśnictwie Studzienice stanowiącym kompleks leśny należący do Skarbu Państwa, a będącego w zarządzie Nadleśnictwa Kobiór.

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 może stanowić dojazd dla samochodów straży pożarnej jako dojazd pożarowy. Prędkość maksymalna na drodze 30km/h. Klasa techniczna 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. Przy zjazdach zlokalizowane będą plac składowe. Przy drodze gł. Zlokalizowano również miejsca postojowe. 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 środowiskowych uwarunkowaniach (znak spr.: OŚR.6220.4.2019.GD) wydanej przez Burmistrza Strumienia w dniu 09.10.2019 r. zmienioną decyzją z dnia 13.07.2022 r. (znak spr.: OŚR.6220.4.2019).

4. Charakterystyczne parametry obiektu

Przyjęto podstawowe parametry drogi:

– długość konstrukcyjna projektowanego odcinka drogi	3+396,82 m
– długość odcinka drogi na terenie nadleśnictwa	3+336,02 m
– długość projektowanego odcinka drogi objęta projektem	3+325,12
– 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 (wraz z rowami)	- min 8.5 m,
– pobocze	- 2 x 0,75 m
– nawierzchnia drogi km od 0+000 do km 1+210	- beton asfaltowy
– nawierzchnia drogi km od 1+210 do km 3+372,10	- kruszywo łamane naturalne.

Zaprojektowano następującą konstrukcję:

Odcinek 0+000 do 1+210

Projektowane warstwy konstrukcje nawierzchni jezdni odc. od 0+000 do 1+210:

- w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 gr. po zagęszczeniu 4 cm
- w-wa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70 gr. po zagęszczeniu 5 cm
- w-wa wyrównująca z kruszywa 0/31,5mm C_{90/3} średnia gr. po zagęszczeniu 10 cm

Projektowane warstwy konstrukcje nawierzchni mijanek odc. od 0+000 do 1+210:

- w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 gr. po zagęszczeniu 4 cm
- w-wa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70 gr. po zagęszczeniu 5 cm
- górna w-wa podbudowy z kruszywa 0/31,5 C_{90/3} mm gr. po zagęszczeniu 10cm
- dolna w-wa podbudowy z kruszywa 0/63 C_{90/3} mm gr. po zagęszczeniu 25cm
- w-wa odsączająca z piasku gr. po zagęszczeniu 20cm
- wyprofilowane i zagęszczone podłoże - nasyp z gruntu dowiezionego G1

Projektowane warstwy konstrukcje nawierzchni zjazdów odc. od 0+000 do 1+210:

- w-wa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 gr. po zagęszczeniu 4cm
- w-wa wiążąca AC16W 50/70 gr. po zagęszczeniu 5cm
- górna w-wa podbudowy z kruszywa 0/31,5 mm C_{90/3} gr. po zagęszczeniu 10 cm
- dolna w-wa podbudowy z kruszywa 0/63 mm C_{90/3} gr. po zagęszczeniu 25 cm
- w-wa odsączająca z piasku gr. po zagęszczeniu 20 cm

- wyprofilowane i zagęszczone podłoże - nasyp z gruntu dowiezonego G1

Projektowane warstwy konstrukcje nawierzchni placów składowych odc. od 0+000 do 1+210:

- nawierzchnia z kruszywa 0/31,5 mm C_{90/3} gr. po zagęszczeniu 10 cm
- dolna w-wa podbudowy z kruszywa 0/63 mm C_{90/3} gr. po zagęszczeniu 25 cm
- w-wa odsączająca z piasku gr. po zagęszczeniu 20 cm
- wyprofilowane i zagęszczone podłoże - nasyp z gruntu dowiezonego G1

Projektowane warstwy konstrukcje nawierzchni pobocza odc. od 0+000 do 1+210:

- kruszywo naturalne łamane frakcji 0/31,5 mm C_{90/3} gr. po zagęszczeniu 19 cm
- wyprofilowane i zagęszczone podłoże – grunt rodzimy

Odcinek 1+210 do 3+372,10 (z wyłączeniem odc. 1+903,4 do 1+950,5 oraz 3+372,10 do 3+396,82)

Projektowane warstwy konstrukcje nawierzchni jezdni odc. od 1+210 do 3+372,10

- nawierzchnia z kruszywa frakcji 0/31,5 mm C_{90/3} gr. po zagęszczeniu 10 cm
- w-wa wyrównująca z kruszywa frakcji 0/31,5 mm C_{90/3} gr. po zagęszczeniu średnio 5 cm
- wyprofilowana i zagęszczona istniejąca nawierzchnia jezdni

Projektowane warstwy konstrukcje nawierzchni mijanek odc. od 1+210 do 3+372,10

- nawierzchnia z kruszywa frakcji 0/31,5 mm C_{90/3} gr. po zagęszczeniu 10 cm
- w-wa podbudowy z kruszywa 0/63 mm C_{90/3} gr. po zagęszczeniu 25 cm
- w-wa odsączająca z piasku gr. po zagęszczeniu 20 cm
- wyprofilowane i zagęszczone podłoże - nasyp z gruntu dowiezonego G1

Projektowane warstwy konstrukcje nawierzchni zjazdów i placów składowych odc. od 1+210 do 3+372,10

- nawierzchnia z kruszywa frakcji 0/31,5 mm C_{90/3} gr. po zagęszczeniu 10 cm
- w-wa podbudowy z kruszywa 0/63 mm C_{90/3} gr. po zagęszczeniu 25 cm
- w-wa odsączająca z piasku gr. po zagęszczeniu 20 cm
- wyprofilowane i zagęszczone podłoże - nasyp z gruntu dowiezonego G1

Projektowane warstwy konstrukcje nawierzchni pobocza odc. od 1+210 DO 3+372,10

- kruszywo naturalne łamane frakcji 0/31,5 mm C_{90/3} 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.

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 planu sytuacyjnego.

Geometria pionowa

Niweletę drogi należy dotować do rzędnych istniejących.

Przekrój normalny

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

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 planem sytuacyjnym. Taki sposób odwodnienia nie wpływa na zamianę 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. W miejscu mijanek planowane jest przesunięcie rowu bez zmiany jego parametrów a co za tym idzie bez zmiany istniejących stosunków wodnych.

Obiekty inżynierskie

Na trasie planowanej budowy zlokalizowano istniejące przepusty, które mają za zadanie prowadzić wodę opadową pod koroną drogi i zjazdów lecz ich stan wskazuje na konieczność pilnego remontu.

Remont przepustów pod koroną drogi projektuje się przez wykonanie wymiany części przelotowych bez zmiany ich parametrów (średnica i długość):

- roboty ziemne związane z wykopami oraz rozebraniem istniejącego przepustu,
- wykonanie profilowania pod posadowienie nowych przepustów,
- ułożenie ławy fundamentowej gr. 20 cm z kruszywa frakcji 0/63 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 poprzez obrukowanie brukiem kamiennym 13/17 cm na zaprawie cem. piaskowej 1:3,
- wykonanie projektowanych warstw konstrukcyjnych nawierzchni jezdni i pobocza,

Zakres przebudowy zjazdu z drogi gminnej (działki ewid. nr 10/3) wyłączono z zakresu pozwolenia na budowę (brak konieczności uzyskania pozwolenia na budowę jak i zgłoszenia robót budowlanych nie wymagających pozwolenia na budowę).

Poniżej przedstawiono zestawienie zinwentaryzowanych przepustów na trasie przebudowy drogi:

ZINWENTARYZOWANE PRZEPUSTY FI 500			
Zakres robót	Kilometraż [km]	Długość [m]	Średnica [mm]
remont istniejącego przepustu	0+647,40	6,00	500
remont istniejącego przepustu	1+581,40	9,00	500
remont istniejącego przepustu	1+957,00	10,00	500

remont istniejącego przepustu	2+156,50	15,00	500
remont istniejącego przepustu	2+163,00	14,00	500
remont istniejącego przepustu	2+411,80	14,00	500
remont istniejącego przepustu	2+822,90	10,00	500
remont istniejącego przepustu	2+822,90	12,00	500
remont istniejącego przepustu	3+047,20	14,00	500
remont istniejącego przepustu	3+047,20	14,00	500
remont istniejącego przepustu	3+257,40	14,00	500
remont istniejącego przepustu	3+360,70	9,00	500
Przepusty fi 500		141,00	

ZINWENTARYZOWANE PRZEPUSTY FI 600			
Zakres robót	Kilometraż [km]	Długość [m]	Średnica [mm]
remont istniejącego przepustu	0+010,70	8,00	600
remont istniejącego przepustu	1+106,60	8,00	600
remont istniejącego przepustu	1+374,60	9,35	600
remont istniejącego przepustu	1+623,20	9,00	600
remont istniejącego przepustu	2+932,60	10,00	600
Przepusty fi 600		44,35	

ZINWENTARYZOWANE PRZEPUSTY FI 800			
Zakres robót	Kilometraż [km]	Długość [m]	Średnica [mm]
remont istniejącego przepustu	0+388,00	9,50	800
Przepusty fi 800		9,50	

ZINWENTARYZOWANE PRZEPUSTY FI 1000			
Zakres robót	Kilometraż [km]	Długość [m]	Średnica [mm]
remont istniejącego przepustu	1+096,50	14,00	1000
Przepusty fi 1000		14,00	

5. Zestawienie powierzchni i długości

Podstawowe wielkości powierzchni i długości:

- długość konstrukcyjna projektowanego odcinka drogi 3+396,82 m
- długość odcinka drogi na terenie nadleśnictwa 3+336,02 m
- długość projektowanego odcinka drogi objęta projektem 3+325,12
- długość zjazdów 581,50 m
- szerokość jezdni 3,50 m
- szerokość poboczy 0,75 m
- szerokość mijanki 3,00 m
- długość mijanki 23m
- skosy najazdowe 1: 7 21m

• wyokrąglenia wjazdów i wyjazdów mijanki	$r=50,00\text{m}$
• powierzchni jezdni (droga, zjazdy, mijanki, poszerzenia)	$18\,345\text{ m}^2$
• powierzchnia placów utwardzonych	$2\,186\text{ m}^2$
• powierzchnia poboczy	$5\,601\text{ m}^2$
• powierzchnia robót ziemnych (zjazdy, mijanki place)	$23\,990\text{ m}^2$
• powierzchnia mijanek (ujęta w pow. jezdni)	1416 m^2
• powierzchnia placów składowych (ujęta w pow. jezdni)	2186 m^2
• powierzchnia miejsca postojowego (ujęta w pow. jezdni)	172 m^2

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.

W podłożu budowlanym wydzielono 6 warstwy geotechniczne:

Warstwa I – namuł piaszczysty (Nmp), namuł (Nm) – grunty słabonośne;

Warstwa II – piasek średni (Ps), piasek średni przewarstwiony namulem piaszczystym (Ps//Nmp), piasek średni przewarstwiony namulem (Ps//Nm) w stanie średniozagęszczonym – grunty nośne - $I_D=0,46$;

Warstwa III – piasek średni (Ps) w stanie średniozagęszczonym – grunty nośne - $I_D=0,58$;

Warstwa IV – piasek gliniasty na pograniczu piasku średniego (Pg/Ps) w stanie plastycznym – grunty o obniżonej nośności – $I_L=0,35$;

Warstwa V – pył piaszczysty (πp) w stanie twardoplastycznym na plastyczny – grunty o obniżonej nośności – $I_L=0,25$.

Warstwa VI – pył (π) w stanie twardoplastycznym – grunty nośne – $I_L=0,20$.

Na podstawie wykonanych otworów badawczych i przeprowadzonej wizji terenowej stwierdzono na analizowanym terenie, pod warstwą asfaltu, kruszywa i nasypów niebudowlanych złożonych z gruzu, cegły, piasku średniego, kamieni i żużli o miąższości 0,4 - 0,6 m, występowanie gruntów mineralnych – niespoistych i spoistych - rozpatrywanych jako podłoże budowlane.

Podczas prowadzenia prac terenowych zaobserwowano występowanie zwierciadła wód gruntowych w osadach czwartorzędowych. Zwierciadło wód gruntowych ma charakter swobodny i zalega na głębokości 1,3 - 2,0 m p.p.t.

Poziom wód gruntowych ulega okresowym wahaniom i jest mocno związany z panującymi warunkami atmosferycznymi. Podczas długotrwałych opadów atmosferycznych i w trakcie topnienia pokrywy śnieżnej podnosi się, a podczas suszy ulega obniżeniu.

Nie stwierdzono niekorzystnych zjawisk i procesów destabilizujących podłoże gruntowe. Obszar objęty badaniami znajduje się na poza terenem zaliczanym do „obszarów zagrożonych podtopieniami” (geoportal e-PSH).

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.

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 – wodne** (przy posadowieniu poniżej I warstwy geotechnicznej, jej wymianie lub wzmocnieniu), **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.

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

6.1. 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.

6.2. 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.

6.3. 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 pryzmach. 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.

6.4. 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.

6.5. 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 przebudowy. 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.

6.6. Usuwanie ścieków, wody opadowej i odpadów

Wody opadowe z projektowanego obiektu będą odprowadzane na teren przyległy i do istniejących ścieków. 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).

6.7. 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 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

Dla przedmiotowego zamierzenia budowlanego nie jest wymagana zgoda na odstępstwo, 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 PLAN ORIENTACYJNY	skala 1:25 000
1.2 PLAN ORIENTACYJNY	skala 1:10 000
2.1 PLAN SYTUACYJNY	skala 1:500
2.2 PLAN SYTUACYJNY	skala 1:500
2.3 PLAN SYTUACYJNY	skala 1:500
2.4 PLAN SYTUACYJNY	skala 1:500
2.5 PLAN SYTUACYJNY	skala 1:500
2.6 PLAN SYTUACYJNY	skala 1:500
2.7 PLAN SYTUACYJNY	skala 1:500
3.1 PRZEKROJE TYPOWE	skala 1:50
3.2 PRZEKROJE TYPOWE	skala 1:50
3.3 PRZEKROJE TYPOWE	skala 1:50
3.3 PRZEKROJE TYPOWE	skala 1:50