

SPIS ZAWARTOŚCI

PROJEKT ARCHITEKTONICZNO BUDOWLANY – CZĘŚĆ OPISOWA	3
1. Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego	4
2. Zamierzony 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	6
5. Zestawienie powierzchni i długości	9
6. Opinia geotechniczna oraz informacja o sposobie posadowienia obiektu budowlanego	10
7. Parametry techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie	11
8. Informacje o zasadniczych elementach wyposażenia budowlano-instalacyjnego, zapewniających użytkowanie obiektu budowlanego zgodnie z przeznaczeniem	13
9. Dane dotyczące warunków ochrony przeciwpożarowej	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	14
CZĘŚĆ RYSUNKOWA - BRANŻA DROGOWA	15
CZĘŚĆ RYSUNKOWA - BRANŻA MOSTOWA - PRZEPUST	17

SPIS RYSUNKÓW – BRANŻA DROGOWA

1.0 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
3.1 PRZEKROJE TYPOWE	skala 1:50
3.2 PRZEKROJE TYPOWE	skala 1:50
4.1 PROFIL PDŁUŻNY	skala 1:100/1000
4.2 PROFIL PDŁUŻNY	skala 1:100/1000
4.3 PROFIL PDŁUŻNY	skala 1:100/1000
4.4 PROFIL PDŁUŻNY	skala 1:100/1000

SPIS RYSUNKÓW – BRANŻA MOSTOWA - PRZEPUST

1 PLAN ORIENTACYJNY	skala 1:25 000
2. PLAN SYTUACYJNY	skala 1:500
3. ISTNIEJĄCY PRZEPUST	skala 1:100
4. RZUT Z GÓRY	skala 1:100
5. PRZEKROJE PRZEPUSTU	skala 1:100
6. WIDOKI Z BOKU	skala 1:100

PROJEKT ARCHITEKTONICZNO BUDOWLANY – CZĘŚĆ OPISOWA

1. Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego

Przedmiotem projektu jest budowa i drogi leśnej o łącznej długości 1718,00 m (odcinek D1 – 560m i odcinek D2 – 1158 m) w Leśnictwie Olchowa stanowiącym kompleks leśny należący do Skarbu Państwa, a będącego w zarządzie PGL LP Nadleśnictwa Jarosław.

Projektowane zamierzenie budowlane zalicza się do XXV kategorii obiektów budowlanych - drogi i kolejowe drogi szynowe.

Przedmiotem projektu jest również rozbiórka istniejącego przepustu i budowa nowego przepustu w ramach przebudowy drogi leśnej w Leśnictwie Olchowa, na odcinku D1 0+000 - 0+560 oraz D2 w km 0+000 - 1+158.

Projektowany przepust będzie wykonany w miejscu istniejącego przepustu przewidzianego do rozbiórki i będzie zlokalizowany na następujących działkach ewidencyjnych: **1035, 1353, 1354** w województwie podkarpackim, powiecie jarosławskim, jedn. ewid. 180411_2 gmina Wiązownica, obręb Ryszkowa Wola.

Projektowane zamierzenie budowlane zalicza się do **XXV** kategorii obiektów budowlanych - drogi i kolejowe drogi szynowe i do **XXVIII** – drogowe i kolejowe obiekty mostowe, jak: mosty, estakady, kładki, przejścia podziemne, wiadukty, przepusty, tunele inne budowle.

Projektowana droga i przepust stanowi budowlę inżynierską lądową.

2. Zamierzony sposób użytkowania

Niniejsza droga pełnić będzie funkcję pomocniczą przy realizacji gospodarki leśnej Nadleśnictwa. Prędkość maksymalna na drodze 30km/h. Klasa techniczna D (dojazdowa). Projektowany przepust przeprowadzi drogę leśną nad ciekim wodnym przecinającym drogę. Planowany przepust pozwoli na dostosowanie jego nośności i paramentów geometrycznych do projektowanej drogi.

2.1 Stan istniejący przepustu

W stanie istniejącym w przedmiotowej lokalizacji znajduje się przepust rurowy. Część przelotowa jest rur betonowych o średnicy 150m i długości 6m. Na wlocie i wylocie przepustu nie znajdują się żadne ścianki czołowe przepustu.

Widoczne są liczne uszkodzenia elementów betonowych. Ze względu na stan techniczny jak i nie wystarczające światło pozwalające na przepuszczenie wody miarodajnej istniejący przepust przewidziano do rozbiórki.

2.2 Stan projektowany przepustu

Projektowany przepust ma za zadanie przeprowadzenie wody pod nasypem, na którym znajduje się droga leśna. Zaprojektowano przepust ramowy o świetle 250x150cm. Część przelotowa zostanie wykonana z prefabrykatów żelbetowych. Na wlocie i wylocie zastosowano monolityczne żelbetowe ścianki czołowe ze skrzydłami bocznymi równoległymi do osi drogi. Na prefabrykacie zostanie ułożona monolityczna żelbetowa płyta uciągająca. Na gzymsie ścianek czołowych projektuje się balustradę o wysokości pochwyty 1,2m zabezpieczającą przed spadnięciem.

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

Cześć Drogowa

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 i placami składowymi poprawiającymi prowadzenie gospodarki leśnej. 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 wójta gminy Wiązownicy o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego z dnia 05.05.2022 r. (znak spr. BG.6733.7.2022).

Cześć mostowa – Przepust

Układ przestrzenny jak i forma architektoniczna przepustu jest prosta i smukła, przez co uzyskuje się obiekt o korzystnym wyglądzie. Projektowany obiekt nie będzie więc ingerował w zmianę krajobrazu otoczenia, a wręcz zostanie wpasowany w istniejący nasyp.

Na czas wykonywania prac budowlanych ruch pieszzy i kołowy zostanie wstrzymany. Do czynności rozpoczynających prace budowlane związane z budową nowego przepustu należy m.in. zapewnienie ciągłości cieku na czas budowy a następnie rozbiórka istniejącego przepustu. Wszystkie rzędne oraz dokładna lokalizacja obiektów powinna zostać ustalona i potwierdzona w terenie zgodnie ze stanem istniejącym oraz projektowaną drogą leśną. Projektowany przepust zostanie wykonany w sposób tradycyjny. Pod fundamenty przewiduje się wykonanie wykopów i ułożenie warstwy chudego betonu. Posadowienie obiektu zostanie wykonane jako bezpośrednie. Wszelkie prace ingerujące w koryto potoku będą wykonywane ze stanowisk brzegowych, podczas niskich stanów wód przy zachowaniu ciągłości przepływu oraz poza okresami tarła i migracji ryb oraz inkubacji i występowania wczesnych form larwalnych narybku (poza terminem 1 marca – 31lipca)

Prace związane z umocnieniem koryta cieku będą wykonywane etapowo, najpierw jeden brzeg a następnie drugi. W przypadku zmętnienia wody roboty należy przerwać aż do jego ustąpienia. Podczas robót rozbiórkowych jak i

budowlanych zostaną wprowadzone zabezpieczenia przeciw przedostawaniu się elementów konstrukcyjnych, materiałów budowlanych i odpadów oraz zmętnionych wód z terenu budowy do nurtu potoku Wyrwa. Prace związane z odmulaniem i oczyszczeniem istniejących rowów drogowych wraz z wymianą istniejących przepustów będą prowadzone poza okresem rozrodu betrachofauny, tj. poza okresem 1 marca -31lipca.

Po zakończeniu robót budowlanych teren budowy zostanie uporządkowany

4. Charakterystyczne parametry obiektu

Przyjęto podstawowe parametry drogi:

Odcinek D1

- | | |
|-----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| – długość konstrukcyjna projektowanego odcinka drogi | 0+560,00 m |
| – długość rzeczywista projektowanego odcinka drogi (wraz z zjazdem) | 0+556,80 m |
| – długość odcinka drogi na terenie nadleśnictwa | 0+548,55 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 m, |
| – pobocze | - 2 x 0,75 m |
| – nawierzchnia drogi | - płyty drogowe, kruszywo łamane naturalne. |

Odcinek D2

- | | |
|-----------------------------------------------------------------------------|--------------|
| – długość konstrukcyjna projektowanego odcinka drogi | 1+158,00 m |
| – długość rzeczywista projektowanego odcinka drogi (wraz z zjazdem) | 1+154,80 m |
| – długość odcinka drogi na terenie nadleśnictwa | 1+147,35 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 m, |
| – pobocze | - 2 x 0,75 m |

- nawierzchnia drogi
- płyty drogowe, kruszywo łamane naturalne.

Zaprojektowano następującą konstrukcję:

Konstrukcja jezdni głównej, zjazdów i mijanek – nawierzchnia z kruszywa

- nawierzchnia z kruszywa frakcji 0/31,5 C_{90/3} gr. po zagęszczeniu 15 cm
- podbudowa z kruszywa 0/63 C_{90/3} gr. po zagęszczeniu 25 cm
- wzmocnienie podłoża za pomocą siatki PEHD georuszt dwukierunkowy BX 25/25 (lub równoważny wytrż. Min.25kN/m)
- wyprofilowane i zagęszczone podłoże – grunt rodzimy lub dowieziony

W przypadku gdy grunt rodzimy nie będzie nadawał się do wykorzystania ze względu na zbyt małą nośność to należy go wymienić.

Konstrukcja jezdni głównej, zjazdów i mijanek – nawierzchnia z płyt betonowych

- płyta żelbetowa drogowa gr. 15cm
- podsypka piaskowa gr. 10cm
- podbudowa z kruszywa 0/63 C_{90/3} gr. po zagęszczeniu 15 cm
- wzmocnienie podłoża za pomocą siatki PEHD georuszt dwukierunkowy BX 25/25 (lub równoważny wytrż. Min.25kN/m)
- wyprofilowane i zagęszczone podłoże – grunt rodzimy lub dowieziony

Konstrukcja placów składowych o nawierzchni utwardzonej kruszywem – TYP I

- w-wa kruszywa łamanego frakcji 31,5/63,00 klinowana frakcją 0/31,5 gr. 30cm
- w-wa piasku gr. 20cm
- wyprofilowane i zagęszczone podłoże – grunt rodzimy lub dowieziony

Konstrukcja placów składowych o nawierzchni utwardzonej kruszywem – TYP II

- w-wa kruszywa łamanego frakcji 31,5/63,00 klinowana frakcją 0/31,5 gr. 30cm
- wyprofilowane i zagęszczone istniejące podłoże

Konstrukcja placów składowych o nawierzchni gruntowej – TYP III

- profilowanie i zagęszczanie istniejącego podłoża

Konstrukcja wjazdu z płyt drogowych:

- płyta żelbetowa drogowa gr. 15cm
- podsypka piaskowa gr. 15cm

Konstrukcja poboczy

- mieszanka piasku i kruszywa łamanego, I_s > 0,98, gr. 15cm
- wyprofilowany i zagęszczony grunt rodzimy/dowieziony

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. 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 4,5%. Parametry drogi oraz podstawowe wymiary podano na rysunkach projektu zagospodarowania terenu.

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 do rowów przydrożnych, znajdujących się za poboczem.

Podstawowe parametry przepustu:

- | | |
|------------------------------------------|----------------|
| • Szerokość przepustu w świetle | 2,50 m |
| • Wysokość przepustu w świetle | 1,50 m |
| • Długość części przelotowej | 8,0 m |
| • Długość całkowita przepustu | 8,22 m |
| • Szerokość całkowita części przelotowej | 3,50 m |
| • Szerokość ścianek czołowych | 9,87m, 10,84 m |
| • Spadek podłużny | 0,5% |
| • Kąt skrzyżowania z ciekim | 78° |

Na trasie planowanej przebudowy zlokalizowano istniejący przepust, który ma za zadanie prowadzić wodę pod koroną drogi.

Zaprojektowano przepust ramowy o świetle 250x150cm. Część przelotowa zostanie wykonana z prefabrykatów żelbetowych. Na wlocie i wylocie zastosowano monolityczne żelbetowe ścianki czołowe ze skrzydłami bocznymi równoległymi do osi drogi. Na prefabrykatkach zostanie ułożona monolityczna żelbetowa płyta uciążlająca. Na gzymsie ścianek czołowych projektuje się balustradę o wysokości pochwyty 1,2m zabezpieczającą przed spadnięciem. Przepust zostanie posadowiony bezpośrednio na istniejącym podłożu na warstwie chudego betonu.

Przebudowę przepustu pod koroną drogi projektuje się przez:

- zapewnienie ciągłości przepływu wody w korycie cieku
- roboty ziemne związane z wykopami oraz rozebraniem istniejącego przepustu,
- wykonanie profilowania pod posadowienie nowego przepustu,

- ułożenie chudego betonu,
- ułożenie części przelotowej przepustu ramowego o świetle 250x150 cm,
- wykonanie obsypki części przelotowej przepustu gruntem drobnoziarnistym (maks. uziarnienie 31,5mm),
- wykonanie wlotu i wylotu przepustu ze ścianek monolitycznych żelbetowych,
- ułożenie monolitycznej żelbetowej płyty uciągającej,
- wykonanie balustrady na gzymsie ścianek czołowych,
- wykonanie projektowanych warstw konstrukcyjnych nawierzchni jezdni i pobocza.
- Umocnienie koryta cieku
- Uporządkowanie terenu budowy

Zjazdy z drogi wojewódzkiej nr 865 wyłączone z przedmiotowego opracowania. Zostały uwzględnione w projekcie przebudowy drogi wojewódzkiej realizowanego równolegle do przedmiotowej inwestycji.

5. Zestawienie powierzchni i długości

Podstawowe wielkości powierzchni i długości:

Część drogowa

Odcinek D1:

• długość konstrukcyjna projektowanego odcinka drogi	0+560,00 m
• długość rzeczywista projektowanego odcinka drogi (wraz z zjazdem)	0+556,80 m
• długość odcinka drogi na terenie nadleśnictwa	0+548,55 m
• długość zjazdów	146,40 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=50,00m
• powierzchni jezdni (droga, zjazdy, mijanki)	3 143 m ²
• powierzchnia poboczy drogi leśnej	955 m ²
• powierzchnia mijanek (ujęta w pow. jezdni)	232 m ²
• powierzchnia przejazdów z płyt drogowych	54 m ²
• powierzchnia placów składowych	2 256 m ²
○ w tym powierzchnia z kruszywa	1 128 m ²
○ w tym powierzchnia gruntowa	1 128 m ²

Odcinek D2

• długość konstrukcyjna projektowanego odcinka drogi	1+158,00 m
• długość rzeczywista projektowanego odcinka drogi (wraz z zjazdem)	1+154,80 m
• długość odcinka drogi na terenie nadleśnictwa	1+147,35 m

• długość zjazdów	381,67 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=50,00m
• powierzchni jezdni (droga, zjazdy, mijanki)	8 223 m ²
• powierzchnia poboczy drogi leśnej	2 060 m ²
• powierzchnia mijanek (ujęta w pow. jezdni)	598 m ²
• powierzchnia placów składowych	4 355 m ²
○ w tym powierzchnia z kruszywa	1 128 m ²
○ w tym powierzchnia stabilizowana spoiwem hydraulicznym	1 536 m ²
○ w tym powierzchnia gruntowa	1 692 m ²

Cześć mostowa – przepust

Podstawowe parametry przepustu:

• Szerokość przepustu w świetle	2,50 m
• Wysokość przepustu w świetle	1,50 m
• Długość części przelotowej	8,0 m
• Długość całkowita przepustu	8,22 m
• Szerokość całkowita części przelotowej	3,50 m
• Szerokość ścianek czołowych	9,87m, 10,84 m
• Spadek podłużny	0,5%
• Kąt skrzyżowania z ciekim	78°

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.

Na podstawie wykonanych otworów badawczych i przeprowadzonej wizji terenowej stwierdzono na analizowanym terenie, pod warstwą humusu o miąższości 0,1 - 0,3 m, występowanie nasypu niebudowlanego złożonego z piasku średniego, piasku gliniastego i cegły (5%) o miąższości 0,5 m lub bezpośrednio od powierzchni terenu gruntów mineralnych – niespoistych - rozpatrywanych jako podłoże budowlane.

Na głębokości projektowanego posadowienia obiektu stwierdzono grunty niespoiste w stanie średnio zagęszczonym o $I_D=0,52 - 0,62$ oraz grunty spoiste w stanie twaroplastycznym i plastycznym o $I_L=0,15-0,25$. Grunty niespoiste nie są podatne na zmiany swoich właściwości w czasie. Grunty spoiste są podatne na zmiany swoich właściwości w czasie. Z uwagi na to, podczas budowy należy dołożyć wszelkich starań by nie dopuścić do zaburzenia

wilgotności gruntów. Prace budowlane należy prowadzić przy możliwie bezopadowej pogodzie, a wykopy zabezpieczyć przed zawilgoceniem lub zalaniem przez wodę opadową.

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).

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, 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 – droga z zastosowaniem georusztu dwukierunkowego w celu zminimalizowania oddziaływania gruntów o większej zawartości części organicznej. Projektuje się bezpośrednie posadowienie obiektu budowlanego na istniejącym gruncie w poziomie występowania piasków średnich średnio zagęszczonych $I_p=0,62$. – przepust.

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. Nie jest dopuszczalne czerpanie wody z cieków.

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

W ramach rozbiórki istniejącego przepustu zostaną wytworzone i usunięte następujące materiały:

- prefabrykaty betonowe przepustu o średnicy 150cm i długości 6 m

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.

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 – gospodarka leśna Nadleśnictwa. Wpływ obiektu na powierzchnię ziemi oraz glebę wystąpi w czasie przebudowy. Glebę urodzajną w obszarze projektowanych robót 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. Usuwania 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.

8. Informacje o zasadniczych elementach wyposażenia budowlano- instalacyjnego, zapewniających użytkowanie obiektu budowlanego zgodnie z przeznaczeniem

W celu zapewnienia użytkowania obiektu budowlanego zgodnie z przeznaczeniem zaprojektowano:

Nawierzchnie na przepuście

Na obiekcie będzie wykonany nasyp i warstwy drogowe.

Zabezpieczenie antykorozyjne powierzchni betonowych

a) Powierzchnie betonu stykające się z gruntem.

Powierzchnie betonowe stykające się z gruntem zabezpiecza się przy użyciu izolacji bitumicznych wykonywanych „na zimno”.

b) Powierzchnie betonu odsłonięte

Odsłonięte powierzchnie betonowe narażone na działanie chlorków należy zabezpieczyć poprzez nałożenie powłoki hydrofobizacyjnej.

Sugeruje się aby powłoki ochronne miały kolor naturalnego betonu.

Dopuszcza się zmianę kolorystyki obiektu zgodnie z życzeniem Inwestora.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Na gzymsie obiektu zastosowano balustradę. Wysokość pochwyty wynosi 1,2m pozwalająca na bezpieczne przejście pieszego i przejazd rowerzystów po nawierzchni drogowej na przepuście. Szerokość pochwyty wynosi 8cm.

Odwodnienie

Odprowadzenie wody z obiektu będzie realizowane poprzez spadki podłużne i poprzeczne. Na obiekcie nie projektuje się żadnych wpustów mostowych.

Umocnienia skarp

W ramach budowy przepustu projektuje się umocnienie skarp koryta wokół ścian bocznych na wlocie i wylocie. Koryto cieku na wlocie i wylocie przepustu należy oczyścić, odmulić a następnie umocnić kamieniem łamany na zaprawie cementowo – piaskowej. Umocnienie zabezpiecza się przed rozmyciem palisadą z palików drewnianych wbijanych.

Urządzenia obce

Nie przewiduje się przeprowadzenia przez obiekt żadnych urządzeń obcych.

9. Dane dotyczące warunków ochrony przeciwpożarowej

Do wykonania obiektu zastosowano materiały niepalne.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 września 2021 r. w sprawie uzgadniania projektu zagospodarowania działki lub terenu, projektu architektoniczno-budowlanego, projektu technicznego oraz projektu urządzenia przeciwpożarowego pod względem zgodności z wymaganiami ochrony przeciwpożarowej (Dz. U. 2021 r. poz. 1722), przedmiotowy obiekt budowlany nie kwalifikuje się do obiektów wymagających uzgodnienia pod względem zgodności z wymaganiami ochrony przeciwpożarowej.

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.

Sporządził: mgr inż. Marcin Ludwig

Nr upr. SLK/2515/POOD/09

Nr ewid. SLK/BD/6191/09

Sporządził: mgr inż. Tomasz Jaworski

Nr upr. MAP/0124/POOM/08

CZĘŚĆ RYSUNKOWA - BRANŻA DROGOWA

SPIS RYSUNKÓW

1.0 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
3.1 PRZEKROJE TYPOWE	skala 1:50
3.2 PRZEKROJE TYPOWE	skala 1:50
4.1 PROFIL PDŁUŻNY	skala 1:100/1000
4.2 PROFIL PDŁUŻNY	skala 1:100/1000
4.3 PROFIL PDŁUŻNY	skala 1:100/1000
4.4 PROFIL PDŁUŻNY	skala 1:100/1000

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- BRANŻA MOSTOWA - PRZEPUST

SPIS RYSUNKÓW – BRANŻA MOSTOWA - PRZEPUST

1. PLAN ORIENTACYJNY	skala 1:25 000
2. PLAN SYTUACYJNY	skala 1:500
3. ISTNIEJĄCY PRZEPUST	skala 1:100
4. RZUT Z GÓRY	skala 1:100
5. PRZEKROJE PRZEPUSTU	skala 1:100
6. WIDOKI Z BOKU	skala 1:100