

WYKAZ DZIAŁEK	3
CZĘŚĆ OPISOWA	4
1. INFORMACJE OGÓLNE.....	5
2. FORMA I FUNKCJA PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW DROGOWYCH..	6
3. UKŁAD KONSTRUKCYJNY PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW	7
4. SPOSÓB ZAPEWNIENIA WARUNKÓW DO PORUSZANIA SIĘ OSOBOM NIEPEŁNOSPRAWNYM W TYM PORUSZAJĄCYCH SIĘ NA WÓZKACH INWALIDZKICH.....	9
5. DANE TECHNOLOGICZNE	9
6. URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU	10
7. ELEMENTY WYPOSAŻENIA BUDOWLANO INSTALACYJNEGO	10
8. URZĄDZENIA INSTALACJI TECHNICZNYCH	11
9. CHARAKTERYSTYKA ENERGETYCZNA OBIEKTU.....	11
10. WPŁYW OBIEKTU NA ŚRODOWISKO	11
11. OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA.....	12
12. GEOTECHNICZNE WARUNKI POSADOWIENIA OBIEKTU BUDOWLANEGO.....	12
CZĘŚĆ RYSUNKOWA	13
PLAN ORIENTACYJNY	14
PAB_D_01 PLAN SYTUACYJNY	15
PAB_D_02 PROFIL PODŁUŻNY.....	16
PAB_D_03 PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE	17

WYKAZ DZIAŁEK

JERDNOSTKA EWIDENCYJNA/ OBRĘB	NUMERY EWIDENCYJNE DZIAŁEK:
101404_2.0005 / 0005 Dębówka	334, 74, 40, 579, 568/2

CZĘŚĆ OPISOWA

1. INFORMACJE OGÓLNE

1) przeznaczenie i program użytkowy obiektu budowlanego oraz, w zależności od rodzaju obiektu, jego charakterystyczne parametry techniczne, w szczególności: kubaturę, zestawienie powierzchni, wysokość, długość, szerokość i liczbę kondygnacji

1.1 Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest dokumentacja projektowa dla zamierzenia budowlanego pn.: „Przebudowa drogi gminnej nr 114161E w miejscowości Tumidaj”, obręb geod. Dębółka, Gmina Brzeźnio.

1.2 Materiały wyjściowe

Materiały wyjściowe do projektowania stanowią następujące dokumenty:

- umowa z Zamawiającym
- mapa do celów projektowych w skali 1:500 zaewidencjonowana przez Starostę Sieradzkiego pod numerem P.1014.2019.3404 w dniu 10.12.2019r.
- rozporządzenie MTIGM w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- obowiązujące przepisy i normy branżowe,
- inwentaryzacji projektanta.

1.3 Lokalizacja inwestycji

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w miejscowości Tumidaj, obręb Dębółka w gminie Brzeźnio. Wykaz działek objętych opracowaniem przedstawiono na stronie nr 3.

1.4 Zakres opracowania

Zakres robót dla przedmiotowego opracowania obejmuje:

- rozbiórkę istniejących nawierzchni,
- wycinkę drzew,
- przebudowę nawierzchni jezdni oraz poboczy,
- budowę chodników,
- przebudowę i budowę zjazdów,
- przebudowę sieci telekomunikacyjnej,
- regulację studni, zaworów i zasuw istniejącego uzbrojenia terenu,
- wykonanie zieleńców.

1.5 Podstawowe parametry techniczne

PARAMETRY TECHNICZNE

- kategoria drogi: gminna
- przekrój drogi: 1x2
- kategoria ruchu KR1
- szerokość jezdni: 4,50 m (jako element uspokojenia ruchu)
- pochylenie poprzeczne jezdni: jednostronne 2%
- nawierzchnia jezdni: bitumiczna
- szerokość pobocza: 0,75 m

- pochylenie poprzeczne pobocza: jednostronne w kierunku terenów zielonych 8%
- szerokość chodnika: 2,00 m (lokalne zawężenia do 1,25 m)
- pochylenie poprzeczne chodnika: jednostronne w kierunku jezdni 2%
- nawierzchnia chodnika: kostka betonowa typu Holland - szara
- szerokość zjazdów: 4,50 m
- nawierzchnia zjazdów po str. chodnika: kostka betonowa typu Holland – szara
- nawierzchnia zjazdów po str. pobocza: kamień polny
- dostępność do drogi nieograniczona
- odprowadzenie wód deszczowych powierzchniowo na tereny zielone.

2. FORMA I FUNKCJA PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW DROGOWYCH

2) forma architektoniczna i funkcja obiektu budowlanego, sposób jego dostosowania do krajobrazu i otaczającej zabudowy oraz sposób spełnienia wymagań, o których mowa w art. 5 ust. 1, (zgodność z przepisami budowlanymi, obowiązującymi Polskimi Normami oraz zasadami wiedzy technicznej)

2.1 Istniejący układ komunikacyjny

Zakres objęty opracowaniem zlokalizowany jest w miejscowości Tumidaj, obręb Dębołęka w gminie Brzeźnio, w województwie łódzkim.

Przedmiotowy odcinek drogi w miejscowości Tumidaj stanowi element istniejącej sieci dróg gminnych. W stanie istniejącym droga posiada nawierzchnię z kruszywa szerokości 4,50 – 5,00 m, bez uporządkowanych poboczy. Po stronie zachodniej dominuje zabudowa jednorodzinna. Po stronie wschodniej zlokalizowane są tereny o charakterze leśnym. Zjazdy do posesji i do lasów mają nawierzchnię utwardzoną lub nieutwardzoną. Projektowana droga krzyżuje się z drogą wojewódzką nr 482 (klasy G) oraz drogami leśnymi. Wzdłuż drogi brakuje elementów odwodnienia. Wody opadowe i roztopowe odprowadzane są powierzchniowo na tereny zielone w pasie drogowym.

Na obszarze inwestycji zlokalizowane są następujące sieci uzbrojenia terenu:

- sieć elektroenergetyczna,
- sieć telekomunikacyjna,
- sieć wodociągowa,
- oświetlenie uliczne (na włączeniu w drogę wojewódzką).

2.2 Projektowany układ drogowy

Parametry techniczne projektowanego układu drogowego są zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124, z późn. zm.).

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 27 kwietnia 2012 w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych projektowane obiekty należy zakwalifikować do pierwszej kategorii geotechnicznej.

2.2.1. Rozwiązania sytuacyjne

Zakres projektowany obejmuje przebudowę drogi na odcinku ok. 313 m.

Na przedmiotowym odcinku zaprojektowano jezdnię bitumiczną o szerokości 4,50 m (jako element uspokojenia ruchu), jednostronny chodnik o szerokości 2,00 m

zlokalizowany przy zachodniej krawędzi jezdni. Pochylenie poprzeczne jezdni jednostronne - 2%.

Wzdłuż całego odcinka, po wschodniej stronie jezdni oraz fragmentami po obu stronach jezdni, zaprojektowano pobocza z kruszywa, o szer. 0,75 m i pochyleniu poprzecznym 8 %, skierowanym w stronę terenów zielonych.

Zaprojektowano indywidualne oraz publiczne zjazdy o szerokości 4,50 m, o nawierzchni: z kostki betonowej po stronie chodnika, z kamienia polnego po stronie pobocza.

Niniejsze opracowanie przewiduje także przebudowę istniejącego włączenia w drogę wojewódzką nr 482. Krawędzie wlotu drogi gminnej wyokrąglono promieniami $R=8,0$ m. Na wlocie zaprojektowano pobocza z destruktu bitumicznego o szerokości 1,00 m.

2.2.2. Rozwiązania wysokościowe

Przekrój normalny jezdni należy wykonać jako jednostronny z 2 % pochyleniem w kierunku pobocza. Nawierzchnie chodników należy skierować spadkiem 2 % w kierunku jezdni.

Projektowany układ wysokościowy dostosowano do istniejącego zagospodarowania terenu. W przekroju standardowym zaprojektowano krawężnik wyniesiony 6 cm ponad nawierzchnię jezdni, natomiast na zjazdach na 3 cm.

2.2.3. Obsługa przyległego terenu

Dla obsługi przyległych do drogi nieruchomości zaprojektowano indywidualne oraz publiczne zjazdy o szerokości 4,50 m, o nawierzchni: z kostki betonowej po stronie chodnika, z destruktu bitumicznego po stronie pobocza. Projektowane zjazdy dostosowano sytuacyjnie i wysokościowo do istniejącego i projektowanego zagospodarowania terenu. Połączenie krawędzi zjazdów indywidualnych po stronie chodnika należy wykonać za pomocą skosów 2:2, zaś wszystkich zjazdów publicznych oraz zjazdów indywidualnych z kamienia polnego za pomocą wyokrąglenia krawędzi promieniem o wartości $R=5,0$ m.

2.2.4. Komunikacja zbiorowa

W ciągu projektowanej drogi nie występuje komunikacja zbiorowa.

3. UKŁAD KONSTRUKCYJNY PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW

3) układ konstrukcyjny obiektu budowlanego, zastosowane schematy konstrukcyjne (statyczne), założenia przyjęte do obliczeń konstrukcji, w tym dotyczące obciążeń, oraz podstawowe wyniki tych obliczeń, a dla konstrukcji nowych, niesprawdzonych w krajowej praktyce – wyniki ewentualnych badań doświadczalnych, rozwiązania konstrukcyjno-materiałowe podstawowych elementów konstrukcji obiektu, kategorię geotechniczną obiektu budowlanego, warunki i sposób jego posadowienia oraz zabezpieczenia przed wpływami eksploatacji górniczej, rozwiązania konstrukcyjno-materiałowe wewnętrznych i zewnętrznych przegród budowlanych; w przypadku projektowania rozbudowy, przebudowy lub nadbudowy, w razie potrzeby, do opisu technicznego należy dołączyć ocenę techniczną obejmującą aktualne warunki geotechniczne i stan posadowienia obiektu

3.1 Warunki gruntowo – wodne

Podłoże gruntowe terenu inwestycji, z uwagi na zaleganie pod nasypami antropogenicznymi o miąższości ok. 0,4 m rodzimych gruntów nośnych oraz występowanie zwierciadła wody gruntowej poniżej głębokości 3,0 p.p.t., charakteryzują **proste warunki gruntowo-wodne**. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 27 kwietnia 2012 w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych projektowane obiekty

należy zakwalifikować do **pierwszej kategorii geotechnicznej**. W przypadku wykonywania wykopów poniżej głębokości 1,2 m należy przyjąć II kategorię geotechniczną.

3.2 Konstrukcje nawierzchni

Konstrukcję nawierzchni projektowanego układu drogowego przyjęto zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016 r. poz. 124 z późn. zm.), Katalogiem typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych - Załącznik do zarządzenia Nr31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16.06.2014 r.

W czasie robót budowlanych, po odsłonięciu podłoża gruntowego przed wykonaniem pierwszej warstwy konstrukcji nawierzchni, należy przeprowadzić badania kontrolne potwierdzające założenia dotyczące nośności podłoża, przyjęte w czasie projektowania. Ocenę nośności należy przeprowadzić poprzez określenie wtórnego modułu odkształcenia E2 z badania płytą statyczną na powierzchni podłoża gruntowego i porównanie czy wyznaczona wartość odpowiada założonej grupie nośności podłoża.

Grupa nośności podłoża określona w czasie robót nie może być niższa (bardziej niekorzystna) od przyjętej do projektowania konstrukcji nawierzchni.

Jeżeli badania kontrolne wykażą taki przypadek to należy przeprojektować dolne warstwy konstrukcji nawierzchni, z uwzględnieniem niższej nośności podłoża gruntowego albo wzmocnić podłoże gruntowe z zastosowaniem technologii zapewniającej uzyskanie przyjętej w projekcie wartości E2.

Konstrukcja jezdni

Kategoria ruchu - KR-1
Grupa nośności podłoża – G2
Wartość wtórnego modułu odkształcenia – E2 = 50 MPa

Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70	4 cm
Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70	5 cm
Podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C _{90/3} 0/31,5mm	20 cm
Warstwa ulepszonego podłoża z gruntu niewysadzinowego o CBR≥20%	25 cm
Razem	54 cm

Konstrukcja zjazdów z kostki betonowej

Kategoria ruchu - KR-1
Grupa nośności podłoża – G2
Wartość wtórnego modułu odkształcenia – E2 = 50 MPa

Warstwa ścieralna z kostki betonowej 20x10 cm, prostokątnej	8 cm
Podsypka cementowo – piaskowa 1:4	3 cm
Podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C _{90/3} 0/31,5mm	20 cm
Warstwa ulepszonego podłoża z gruntu niewysadzinowego o CBR≥20%	25 cm
Razem	56 cm

Konstrukcja zjazdów z kamienia polnego

Kategoria ruchu - KR-1
Grupa nośności podłoża – G2
Wartość wtórnego modułu odkształcenia – E2 = 50 MPa

Warstwa ścieralna z destruktu bitumicznego	≤ 20 cm
Podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C _{90/3} 0/31,5mm	20 cm
Razem	40 cm

Konstrukcja chodnika

Warstwa ścieralna z kostki betonowej 20x10 cm, prostokątnej	8 cm
Podsypka cementowo – piaskowa 1:4	3 cm
Podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C _{90/3} 0/31,5mm	15 cm
Razem	26 cm

Konstrukcja pobocza z kruszywa

Warstwa z mieszanki niezwiązanej	15 cm
Razem	15 cm

Konstrukcja pobocza z destruktu bitumicznego

Warstwa ścieralna z destruktu bitumicznego	15 cm
Razem	15 cm

Obramowanie nawierzchni jezdni od strony chodnika stanowi krawężnik betonowy 15x30 cm wyniesiony na 6 cm ponad powierzchnię jezdni. Na zjazdach należy obniżyć krawężnik do 3 cm ponad powierzchnię jezdni. Zjazdy publiczne z kostki betonowej należy obramować krawężnikiem 15x30 cm. Zjazdy indywidualne z kostki betonowej należy obramować obrzeżem betonowym 8x30 cm, przy czym na granicy pasa drogowego od strony posesji prywatnych wszystkie zjazdy i przylegające do nich dojścia chodnikiem do bram należy zamknąć krawężnikiem 15x30 cm. Chodnik oraz dojścia do posesji należy obramować betonowymi obrzeżami 8x30 cm. Wszystkie wyżej wymienione elementy należy ułożyć na ławie fundamentowej z oporem z betonu cementowego C12/15.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami zawartymi w ustawie Prawo budowlane (Dz. U. z 2018 r. poz. 1202) zastosowane wyroby budowlane powinny być dopuszczone do obrotu i powszechnego stosowania w budownictwie.

4. SPOSÓB ZAPEWNIENIA WARUNKÓW DO PORUSZANIA SIĘ OSOBOM NIEPEŁNOSPRAWNYM W TYM PORUSZAJĄCYCH SIĘ NA WÓZKACH INWALIDZKICH.

4) W stosunku do obiektu użyteczności publicznej i budynku mieszkalnego wielorodzinnego - sposób zapewnienia warunków niezbędnych do korzystania z tego obiektu przez osoby niepełnosprawne, w szczególności poruszające się na wózkach inwalidzkich

4.1 Przejścia dla pieszych

Projekt nie przewiduje wyznaczenia przejść dla pieszych.

4.2 Przystanki autobusowe

W ciągu projektowanej drogi nie występuje komunikacja zbiorowa.

4.3 Miejsca parkingowe

Projekt nie przewiduje wyznaczenia miejsc parkingowych.

5. DANE TECHNOLOGICZNE

5) W stosunku do obiektu usługowego, produkcyjnego lub technicznego - podstawowe dane technologiczne oraz współzależności urządzeń i wyposażenia związanego z przeznaczeniem obiektu i jego rozwiązaniami budowlanymi

Nie dotyczy.

6. URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU

6) w stosunku do obiektu budowlanego liniowego – rozwiązania budowlane i techniczno -instalacyjne, nawiązujące do warunków terenu występujących wzdłuż jego trasy, oraz rozwiązania techniczno - budowlane w miejscach charakterystycznych lub o szczególnym znaczeniu dla funkcjonowania obiektu albo istotne ze względów bezpieczeństwa, z uwzględnieniem wymaganych stref ochronnych

W celu uspokojenia ruchu na projektowanym odcinku drogi przewidziano zamontowanie progu zwalniającego, zgodnie z oddzielnym opracowaniem dotyczącym stałej organizacji ruchu.

7. ELEMENTY WYPOSAŻENIA BUDOWLANO INSTALACYJNEGO

7) rozwiązania zasadniczych elementów wyposażenia budowlano - instalacyjnego, zapewniające użytkowanie obiektu budowlanego zgodnie z przeznaczeniem, w szczególności instalacji i urządzeń budowlanych: sanitarnych, grzewczych, wentylacyjnych, klimatyzacyjnych, gazowych, elektrycznych, telekomunikacyjnych, piorunochronnych, a także sposób powiązania instalacji obiektu z sieciami zewnętrznymi i punkty pomiarowe, założenia przyjęte do obliczeń instalacji oraz podstawowe wyniki tych obliczeń, z uzasadnieniem doboru, rodzaju i wielkości urządzeń budowlanych

7.1 Odwodnienie

Wody opadowe z projektowanych nawierzchni zostaną odprowadzone powierzchniowo tereny zielone w pasie drogowym i oczyszczone przez warstwę humusu.

7.2 Kolizje

Z uwagi na istniejące uzbrojenie podziemne roboty ziemne w rejonie tych elementów należy wykonywać ręcznie za wiedzą i pod nadzorem właściwych branżowo służb.

Należy wykonać regulację wysokościową całej istniejącej armatury uzbrojenia podziemnego dostosowując ją do projektowanych rzędnych nawierzchni. Uszkodzone elementy zabezpieczające (włazy, pokrywy, skrzynki itp.), należy wymienić na nowe, spełniające wymagania normy PN-EN 124 w zakresie klasy nośności.

7.2.1 Elektroenergetyka

Istniejące kable elektroenergetyczne pod nawierzchnią jezdni oraz zjazdów należy zabezpieczyć rurami osłonowymi dwudzielnymi typu APS AROT:

- średnie napięcie rurami koloru czerwonego fi 160mm,
- niskie napięcie rurami koloru niebieskiego fi 110m.

Kable pod nawierzchnią chodnika nie będą dodatkowo zabezpieczane.

7.2.2 Oświetlenie uliczne

W stanie istniejącym oświetlenie drogi jest zapewnione na włączeniu w drogę wojewódzką nr 482. Nie projektuje się oświetlenia na odcinku drogi. Oświetlenie drogi będzie zapewnione poprzez lampy zlokalizowane na posesjach.

7.2.3 Teletechnika

Projekt przewiduje przebudowę sieci telekomunikacyjnej na odcinku ok. 150 m, która koliduje z projektowaną konstrukcją jezdni. Ponadto istniejące kable telekomunikacyjne pod nawierzchnią jezdni oraz zjazdów zabezpieczyć:

- rurami osłonowymi dwudzielnymi typu PS AROT koloru niebieskiego, średnicy 160mm.
- ławą z betonu żwirowego C16/20

Należy wykonać regulację obramowań istniejących studni kablowych dostosowując ją do projektowanych rzędnych nawierzchni.

Kable pod nawierzchnią chodnika nie będą dodatkowo zabezpieczane.

Projektowaną lokalizację przebudowywanego odcinka sieci oraz rodzaje zabezpieczeń przedstawiono w projekcie branży teletechnicznej.

7.2.4 Wodociąg

Istniejący wodociąg nie koliduje z projektowanymi elementami drogi. Projektuje się jedynie regulację istniejącej armatury do projektowanych rzędnych nawierzchni..

7.2.5 Inne

Konstrukcja nawierzchni układu drogowego nie koliduje z innymi znanymi elementami uzbrojenia podziemnego terenu.

8. URZĄDZENIA INSTALACJI TECHNICZNYCH

8) Rozwiązania i sposób funkcjonowania zasadniczych urządzeń instalacji technicznych, w tym przemysłowych i ich zespołów tworzących całość techniczno - użytkową, decydującą o podstawowym przeznaczeniu obiektu budowlanego, w tym charakterystykę i odnośne parametry instalacji i urządzeń technologicznych, mających wpływ na architekturę, konstrukcję, instalację i urządzenia techniczne związane z obiektem

Nie dotyczy.

9. CHARAKTERYSTYKA ENERGETYCZNA OBIEKTU

9) charakterystykę energetyczną budynku, opracowaną zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 15 ustawy z dnia 29 sierpnia 2014 r. o charakterystyce energetycznej budynków (Dz. U. poz. 1200 oraz z 2015 r. poz. 151), określającą w zależności od potrzeb

Nie dotyczy.

10. WPŁYW OBIEKTU NA ŚRODOWISKO

10) Dane techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie pod względem:
a) zapotrzebowania i jakości wody oraz ilości, jakości i sposobu odprowadzania ścieków,
b) emisji zanieczyszczeń gazowych, w tym zapachów, pyłowych i płynnych, z podaniem ich rodzaju, ilości i zasięgu rozprzestrzeniania się,
c) rodzaju i ilości wytwarzanych odpadów,
d) emisji hałasu oraz wibracji, a także promieniowania, w szczególności jonizującego, pola elektromagnetycznego i innych zakłóceń, z podaniem odpowiednich parametrów tych czynników i zasięgu ich rozprzestrzeniania się,
e) wpływu obiektu budowlanego na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne, oraz wykazać, że przyjęte w projekcie architektoniczno - budowlanym rozwiązania przestrzenne, funkcjonalne i techniczne ograniczają lub eliminują wpływ obiektu budowlanego na środowisko przyrodnicze, zdrowie ludzi i inne obiekty budowlane, zgodnie z odrębnymi przepisami

10.1. Ochrona wód powierzchniowych i podziemnych

Wody opadowe z projektowanych nawierzchni zostaną odprowadzone powierzchniowo na tereny zielone w pasie drogowym i oczyszczone przez warstwę humusu.

10.2. Oddziaływanie na powietrze

Na etapie prowadzenia prac budowlanych występować będą okresowe uciążliwości związane z emisją substancji do powietrza w wyniku pracy maszyn budowlanych, które mogą niekorzystnie oddziaływać na mieszkańców w sąsiedztwie rozbudowywanej drogi. Maszyny i pojazdy nie powinny być przeciążone i przeładowane oraz powinny spełniać wymagania odnośnie emisji substancji do powietrza. Jednocześnie przewożony materiał budowlany powinien być zabezpieczony przed pyleniem.

10.3. Oddziaływanie akustyczne

Na etapie wykonywania prac budowlanych należy się spodziewać zwiększonej emisji hałasu spowodowanej: pracą ciężkiego sprzętu wykonującego prace budowlane, dowozu materiałów budowlanych. Wpływ maszyn budowlanych na warunki akustyczne

w fazie realizacji przedsięwzięcia można ograniczyć poprzez zastosowanie właściwej organizacji pracy: sprzętu o jak najniższej emisji hałasu i prowadzenie prac budowlanych w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, w tym terenów zabudowy mieszkaniowej w porze dziennej w godzinach od 6:00 –22:00.

Należy podkreślić, iż przedmiotowa inwestycja nie będzie miała negatywnego na obszary specjalnej ochrony ptaków i siedlisk przyrodniczych oraz istniejącej fauny i flory obszaru Natura 2000. Nie przewiduje się również oddziaływania inwestycji w stosunku do rezerwatów przyrody oddalonych od obszaru inwestycji.

11. OCHRONA PRZECIWPOŻAROWA

11) Warunki ochrony przeciwpożarowej określone w odrębnych przepisach

Nie dotyczy.

12. GEOTECHNICZNE WARUNKI POSADOWIENIA OBIEKTU BUDOWLANEGO

Zgodnie z § 3 ust. 3 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 27 kwietnia 2012 w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych, geotechniczne warunki posadowienia zostały przedstawione w formie opinii geotechnicznej i dokumentacji badań podłoża gruntowego.

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Plan orientacyjny

Skala 1:10 000

