

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	9
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	11
PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY – CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	13

SPIS RYSUNKÓW

1.1 PRZEKROJE TYPOWE	skala 1:50
1.2 PRZEKROJE TYPOWE	skala 1:50
1.3 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

PROJEKT
ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY
– CZĘŚĆ OPISOWA

1. Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego

Przedmiotem projektu jest budowa i drogi leśnej o długości konstrukcyjnej 2058,00 m w Leśnictwie Stubno stanowiącym kompleks leśny należący do Skarbu Państwa, a będącego w zarządzie Nadleśnictwa Jarosław.

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 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 mijanek i zjazdów 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 na dz. ewidencyjnych o użytku Ls).

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, wydanych

przez Wójta Stubna.

4. Charakterystyczne parametry obiektu

Przyjęto podstawowe parametry drogi:

- | | |
|---|------------------------------|
| – Długość konstrukcyjna projektowanego odcinka drogi | 2+058,00 m |
| – Długość rzeczywista projektowanego odcinka drogi | 2+055,60 m |
| – Długość odcinka drogi na terenie Nadleśnictwa | 2+050,00 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 (wraz z rowami) | - min 10.0 m, |
| – pobocze | - 2 x 0,75 m |
| – nawierzchnia drogi | - kruszywo łamane naturalne. |

Zaprojektowano następującą konstrukcję:

Projektowane warstwy konstrukcje nawierzchni drogi leśnej (ciąg główny):

- nawierzchnia z kruszywa 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
- georuszt dwukierunkowy BX 25/25 (lub równoważny wytrz. Min. 25kN/m) szer. 4m
- wyprofilowane i zagęszczone podłoże/nasyp z gruntu G1 z dowozu

Projektowane warstwy konstrukcje nawierzchni zjazdów i mijanek:

- nawierzchnia z kruszywa 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
- wyprofilowane i zagęszczone podłoże/nasyp z gruntu G1 z dowozu

Projektowane warstwy konstrukcje nawierzchni pobocza:

- w-wa materiału dającego się zagęścić do min. Is ≥0,98 gr. po zagęszczeniu 10 cm
- wyprofilowane i zagęszczone podłoże/nasyp z gruntu G1 z dowozu

Projektowana nawierzchnia placów gruntowych

- nawierzchnia z gruntu rodzimego – profilowanie i zagęszczenie

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 projektu zagospodarowania terenu.

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 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.

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 terenu. 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 na wlocie i wylocie.

Obiekty inżynierskie

Na trasie projektowanej drogi leśnej zinwentaryzowano istniejący most prowadzący ruch pieszego i kołowy nad potokiem bez nazwy. Dwuprzęsłowy ustrój nośny mostu tworzy żelbetowa konstrukcja belkowo-płytowa. Żelbetowe belki ustroju nośnego oparte są na filarze i przyczółkach żelbetowych masywnych. Belki żelbetowe o wysokości 1,50 m i

szerokości 0,65 m są w rozstawie osiowym 1,86 m, stężone poprzecznkami o szerokości 0,30 m i wysokości 1,31 m, w rozstawie co 3,75 m. Podpory masywne, na podstawie fragmentów uszkodzeń można wywnioskować, że w głównej części kamienne, obetonowane, w rozstawie co 11,54 m. Podpory mostu wykonano jako kamienne obetonowane. Brak danych o posadowieniu. **Remont mostu został wyłączony z zakresu wniosku o wydanie pozwolenia na budowę.**

Na trasie planowanej budowy zlokalizowano istniejące przepusty, które mają za zadanie przeprowadzić wodę opadową pod koroną drogi i zjazdów.

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 0/31,5 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.

Lokalizacja remontowanych przepustów pokazana została na rys. Projekt zagospodarowania terenu.

Poniżej przedstawiono zestawienie zinwentaryzowanych przepustów na trasie drogi które planowane są do remontu:

PRZEPUSTY DO REMONTU					
Nr przepustu	Kilometraż [km]	Długość [m]	Średnica [mm]	Lokalizacja	Materiał
1	0+205,00	6,00	600	ZJAZD NR 1	PEHD
2	0+319,90	6,00	600	ZJAZD NR 2	PEHD
3	0+548,60	9,00	600	ZJAZD NR 5	PEHD
Razem:		21,00	-	-	-

Przepusty zinwentaryzowane które nie podlegają remontowi, lecz podlegają oczyszczeniu / odmuleniu:

PRZEPUSTY DO ODMULENIA / OCZYSZCZENIA					
Nr przepustu	Kilometraż [km]	Długość [m]	Średnica [mm]	Lokalizacja	Materiał
1	1+801,70	12,00	-	DROGA	BETON
Razem:		12,00	-	-	-

Nr przepustu	Kilometraż [km]	Długość [m]	Średnica [mm]	Lokalizacja	Materiał
1	1+801,70	12,00	-	DROGA	BETON
Razem:		12,00	-	-	-

Przepusty podlegające remontowi pokazane zostały na rys. pn Projekt zagospodarowania terenu.

5. Zestawienie powierzchni i długości

Podstawowe wielkości powierzchni i długości:

Droga leśna:

• długość konstrukcyjna projektowanego odcinka drogi	2+058,00 m
• długość rzeczywista projektowanego odcinka drogi	2+055,60 m
• długość odcinka drogi na terenie nadleśnictwa	2+050,00 m
• długość zjazdów	310,00 m
• szerokość podstawowa jezdni	3,50 m
• szerokość poboczy	0,75 m
• powierzchnia jezdni (droga, zjazdy, mijanki), w tym:	9 969,00 m ²
○ powierzchnia mijanek	923,00 m ²
○ powierzchnia zjazdów (ujęta w pow. jezdni)	1658,00 m ²
• powierzchnia poboczy	3 331,00 m ²
• powierzchnia robót ziemnych (droga, zjazdy, mijanki place, rowy)	16 922,00 m ²

Zjazd z drogi powiatowej:

• długość konstrukcyjna projektowanego zjazdu	0+015,80 m
• długość rzeczywista projektowanego zjazdu	0+013,40 m
• długość odcinka zjazdu na terenie nadleśnictwa	0+007,80 m
• szerokość podstawowa jezdni zjazdu	3,50 m
• szerokość poboczy	1,00 m
• powierzchnia jezdni	103,00 m ²
• powierzchnia poboczy	38,00 m ²

Zjazd z drogi gminnej:

• długość konstrukcyjna projektowanego zjazdu	0+031,47 m
• długość rzeczywista projektowanego zjazdu	0+029,72 m
• długość odcinka zjazdu na terenie nadleśnictwa	0+016,00 m
• szerokość podstawowa jezdni zjazdu	3,50 m
• szerokość poboczy	0,75 m
• powierzchnia jezdni	55,00 m ²
• powierzchnia poboczy	19,00 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 następujące warstwy geotechniczne:

Warstwa I – nasypy, które zaliczono do nasypów niebudowlanych. Zbudowane są z lokalnie występujących gruntów tj. z piasków pylastych z domieszkami humusu i gruzu. Występują miejscami, szczególnie na początku przy skrzyżowaniu z jezdnią asfaltową. Grunty tej warstwy zaliczono do wątpliwych, grupa nośności **G2**.

Warstwa II – należą tu piaski pylaste przyjęto, że mają konsystencję średniozagęszczoną a wartość stopnia zagęszczenia **Id = 0,50**. Są to grunty nośne, małościłwe, wątpliwe – grupa nośności **G2**.

Warstwa III – zaliczono do niej osady spoiste: pyły piaszczyste i gliny pylaste. Grunty te należą do grupy geologicznej konsolidacji C. Są nośne, ściśliwe, bardzo wysadzinowe, grupa nośności **G4**. Z uwagi na różnice w konsystencji, podzielono je na dwie warstwy:

warstwa IIIa – pyły piaszczyste o konsystencji półzwartej, przyjęta wartość stopnia plastyczności **IL = 0,00**

warstwa IIIb – glina pylasta o konsystencji twardoplastycznej, przyjęta wartość stopnia plastyczności **IL = 0,10**.

Podczas wykonywania w drugiej połowie listopada 2022r. badań geotechnicznych nie stwierdzono żadnych przejawów wody podziemnej w otworach do zbadanej głębokości, a grunty są małowilgotne.

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 wcześniejszym wzmocnieniu georusztem podłoża w celu ujednolicenia jego paramentów.

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 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. Wpływ obiektu na powierzchnię ziemi oraz glebę wystąpi w czasie budowy. Glebę urodzajną w obszarze projektowanych robót należy zebrać w przymy 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.

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

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 2021 r. poz. 2351), zgodnie z art. 34 ust. 3d pkt. 3 tej ustawy niniejszym oświadczam, że projekt architektoniczno-budowlany pod nazwą:

BUDOWA DROGI LEŚNEJ W LEŚNICTWIE STUBNOLOKALIZACJA INWESTYCJI:

Województwo: podkarpackie
 Powiat: przemyski
 Jedn. ewid.: 181309_2 Gmina Stubno
 Obręb: 0004 KALNIKÓW
 Numer działki: 2753, 2708, 2707, 2751, 2754, 2755, 2752, 2802/1, 3701/1, 3710/1, 3710/2, 3711

opracowany przez:

ZESPÓŁ AUTORSKI	IMIĘ I NAZWISKO	SPECJALNOŚĆ I NUMER UPRAWNIEŃ 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 UPRAWNIEŃ BUDOWLANYCH	DATA	PODPIS
mgr inż. Marcin Ludwig	do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej SLK/2515/POOD/09	05.2023 r.	

PROJEKT
ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY
– CZĘŚĆ RYSUNKOWA

SPIS RYSUNKÓW

1.1 PRZEKROJE TYPOWE	skala 1:50
1.2 PRZEKROJE TYPOWE	skala 1:50
1.3 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