

FAZA: PROJEKT BUDOWLANY

TEMAT: Przebudowa i rozbudowa bazy Śmigłowej Służby Ratownictwa Medycznego (HEMS) w Białymstoku wraz z niezbędnymi elementami zagospodarowania terenu i infrastruktury technicznej oraz rozbiórka istniejących elementów instalacji paliwowej. Projekt pn.: „Wsparcie baz Lotniczego Pogotowia Ratunkowego – Etap 2”, współfinansowany ze środków UE – Perspektywa 2014-2020 Infrastruktura i Środowisko.

ADRES: ul. Ciołkowskiego 2, 15-264 Białystok, działki nr ew. 1/5, 1/26 ob 0022 Krywlany, m. Białystok, woj. podlaskie.

KATEGORIA: kategorie obiektu budowlanego: XVIII – obiekty magazynowe, jak: hangary, XX - stacje paliw, XXIII – obiekty lotniskowe, XXVI – sieci, jak: elektroenergetyczne, telekomunikacyjne, wodociągowe, kanalizacyjne.

INWESTOR: Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, ul. Księżycowa 5, 01-934 Warszawa

OPRACOWANIE: Innebo sp. z o.o. ul. Wolska 54/7, 01-134 Warszawa

Architektura:

Projektant: mgr inż. arch. Tomasz Bał, upr. 44/LOIA/08

Sprawdzający: mgr inż. arch. Justyna Beata Szczubeł, upr. MA/129/08

DATA WYKONANIA: 27 Kwietnia 2018 r.

+48 22 254 70 48
+48 660 907 201
+48 793 196 712

innebo sp. z o.o.
Wolska 54 lok.7, 01-134 Warszawa
NIP 527 268 76 63

www.innebo.com

Spis treści:

1	OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU ARCHITEKTONICZNO – BUDOWLANEGO	3
1.1	PRZEZNACZENIE I PROGRAM UŻYTKOWY	3
1.2	ZESTAWIENIE ISTNIEJĄCEJ POWIERZCHNI OBIEKTU BUDOWLANEGO OBJĘTEJ ZAKRESEM OPRACOWANIA	5
1.3	OPIS FORMY	6
1.4	UKŁAD KONSTRUKCYJNY OBIEKTU.....	6
1.4.1	<i>Nawierzchnia płyty hangarowej.....</i>	<i>7</i>
1.4.2	<i>Torowisko płyty hangarowej.....</i>	<i>7</i>
1.4.3	<i>Szczeliny dylatacyjne płyty hangarowej.....</i>	<i>7</i>
	<i>Patrz pkt. 2.5.5 opisu projektu zagospodarowania terenu.</i>	<i>7</i>
1.5	ROZWIĄZANIA BUDOWLANO – MATERIAŁOWE.....	8
1.5.1	<i>Przegrody poziome:.....</i>	<i>8</i>
1.5.2	<i>Przegrody pionowe.....</i>	<i>9</i>
1.5.3	<i>Elewacje</i>	<i>11</i>
1.6	WYPOSAŻENIE OBIEKTU BUDOWLANEGO:	11
1.6.1	<i>Znaki poziome malowane:</i>	<i>11</i>
1.6.2	<i>Inne:</i>	<i>11</i>
1.7	ELEMENTY WYPOSAŻENIA BUDOWLANO – INSTALACYJNEGO	12
1.8	DOSTĘPNOŚĆ DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH	12
1.9	WPŁYW OBIEKTU NA ŚRODOWISKO	12
2	SPIS RYSUNKÓW	17

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1 OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU ARCHITEKTONICZNO – BUDOWLANEGO

1.1 Przeznaczenie i program użytkowy

Obiekt powstał na przełomie lat 60-tych i 70-tych ubiegłego wieku i w tej chwili jest użytkowany jako baza Lotniczego Pogotowia Ratunkowego. Budynek składa się z dwóch części - hangaru z pomieszczeniami pomocniczymi oraz części socjalno-operacyjnej na parterze i pierwszym piętrze. Baza spełnia dwa podstawowe zadania:

- W hangarze stacjonuje śmigłowiec ratowniczy Lotniczego Pogotowia Ratunkowego, Przy pomieszczeniu hangaru znajdują się pomieszczenia techniczne do jego obsługi, magazyny środków medycznych a także pomieszczenie gospodarcze do bieżącego utrzymania bazy;
- W części socjalno-operacyjnej oczekuje dyżurująca załoga śmigłowca w gotowości do podjęcia akcji ratunkowej. W tej części zlokalizowane są pomieszczenia socjalne i pomocnicze Lotniczego Pogotowia Lotniczego.

Zakres opracowania wewnątrz budynku bazy LPR obejmuje przebudowę istniejącej posadzki hangarowej wraz z instalacjami. W celu skrócenia czasu niezbędnego do rozpoczęcia operacji lotniczej (pozwoli na utrzymanie 3 minutowej gotowości operacyjnej), a tym samym skrócenia czasu dotarcia załogi medycznej do pacjenta, projektuje się torowisko pod przesuwnicę śmigłowca. Przesuwnica zapewni możliwość łatwego i szybkiego przetransportowania zahangarowanego śmigłowca na strefę TLOF-1, z której będzie możliwe rozpoczęcie/zakończenie wykonania operacji lotniczej. Pomieszczenie hangarowe wyposażone jest w istniejącą wielkogabarytową bramę, ocieplaną, podnoszoną do góry,

otwieraną elektrycznie i ręcznie, przez którą zapewniony został bezpośredni dostęp do płyty przedhangarowej. Szerokość i wysokość otworu zapewnia swobodną przestrzeń do transportu śmigłowca LPR.

Miejsca pracy

Nie planuje się, zmian w zakresie liczby pracowników przebywających w obiekcie. Na terenie bazy stale stacjonuje zespół ratowniczy składający się z trzech osób, to jest: pilota, ratownika i lekarza, gotowy do podjęcia akcji. Praca zespołów ratowniczych zorganizowana jest w formie 12 godzinnych dyżurów. Dodatkowo w obiekcie są przeprowadzane czynności sprzątające przez wyspecjalizowaną osobę oraz podstawowe czynności serwisowe śmigłowca przez wyspecjalizowanego mechanika. Poza ww. personelem, okazjonalnie w budynku może przebywać kierownik obiektu. Budynek LPR jest funkcjonalnie zbliżony do funkcji kolumny transportu medycznego - w obiekcie nie przebywają pacjenci, nie są tu też leczeni ani nie są wykonywane żadne zabiegi medyczne.

Charakterystyczne parametry techniczne inwestycji:

- **istniejący budynek operacyjno-socjalny z hangarem (poniższe parametry pozostają bez zmian):**
 - jednokondygnacyjna część hangarowa,
 - dwukondygnacyjna część operacyjno-socjalna,
 - budynek jest niepodpiwniczony,
 - dach zaokrąglony półkoliście nad częścią hangarową,
 - dach płaski w pozostałej części obiektu,
 - istniejąca wysokość budynku 9,52 m,
 - istniejący wskaźnik kierunku wiatru zlokalizowany na dachu,

+48 22 254 70 48
+48 660 907 201
+48 793 196 712

innebo sp. z o.o.
Wolska 54 lok.7, 01-134 Warszawa
NIP 527 268 76 63

www.innebo.com

- szerokość elewacji:
 - północno-wschodniej ok. 21,15m,
 - północno-zachodniej ok. 36,87m,
 - południowo-wschodniej ok. 37,00m,
 - południowo-zachodniej ok. 29,83m,
- istniejąca powierzchnia zabudowy budynku ok. 882,85m²,
- istniejąca kubatura budynku ok. 5882,07 m³,
- posadowienie na ławach fundamentowych.

1.2 Zestawienie istniejącej powierzchni obiektu budowlanego objętej zakresem opracowania

Nr pomieszczenia	Powierzchnia użytkowa (m ²)	Nazwa / rodzaj sekcji
ZAKRES OPRACOWANIA (PARTER)		
0.1	363,83	HANGAR
0.2	6,40	KOMUNIKACJA
0.3	3,24	PRZEDSIONEK

ISTNIEJĄCA ŁĄCZNA POW. UŻYTKOWA BUDYNKU (Pu) (BEZ ZMIAN)	864,12
ISTNIEJĄCA POW. UŻYTKOWA ZAKRESU OPRACOWANIA (Pu)	373,47
ISTNIEJĄCA POW. UŻYTKOWA PODSTAWOWA ZAKRESU OPRACOWANIA (Pp)	363,83
ISTNIEJĄCA POW. UŻYTKOWA POMOCNICZA ZAKRESU OPRACOWANIA (Pd)	9,64

1.3 Opis formy

Nie planuje się zmiany ogólnych gabarytów ani zmiany bryły architektonicznej istniejącego budynku bazy LPR. Zakres robót dotyczy przebudowy posadzki w hangarze, wraz z instalacjami. Budynek stanowiący przedmiot opracowania ma formę obiektu budowlanego o zwartej kubaturze na planie zbliżonym do kwadratu. Ma on formę bryły prostopadłościowej, przekrytej dachem płaskim. Obiekt współgra z otaczającą zabudową oraz krajobrazem.

1.4 Układ konstrukcyjny obiektu

Wg dokumentacji archiwalnej, budynek wykonany został w technologii tradycyjnej murowanej z elementami prefabrykowanymi. Zadaszenie nad częścią biurowo-socjalną stanowi stropodach niewentylowany, zaś nad hangarem łupina żelbetowa. Ławy fundamentowe, żelbetowe, wylewane. Poziom posadowienia wg. dokumentacji archiwalnej to ok. -1,75m w stosunku do poziomu posadzki parteru. Ściany zewnętrzne wykonane z bloczków żużlowo-betonowych. Ściany wewnętrzne konstrukcyjne z cegły pełnej ceramicznej. Budynek jest w dobrym stanie technicznym.

Pozostałe informacje - patrz projekt konstrukcji:

Projektant: mgr inż. Robert Szymor, upr. 155/01/WŁ

Sprawdzający: Wojciech Perliński-Chaładaj, upr. LOD/3285/PWBKb/17

1.4.1 Nawierzchnia płyty hangarowej

Istniejąca płyta hangarowa posiada spadek 1% w kierunku ściany z bramą hangarową. Z uwagi na konieczność zachowania spadku o max. nachyleniu 0,5% dla projektowanego torowiska, przewiduje się przebudowę całej nawierzchni płyty hangarowej o powierzchni ok. 363,83m². Spadek projektowanej posadzki zostanie wykonany w sposób zapewniający dopasowanie się do istniejących rzędnych przy bramie hangarowej. Progi powstałe przy drzwiach wejściowych do pomieszczeń dostępnych z hangaru należy oznaczyć taśmą ostrzegawczą samoprzylepną (żółto – czarną). Nośność nawierzchni pozwalająca na transport śmigłowca o masie startowej MTOM 2835 kg (2900 kg z ładunkiem zewnętrznym) na przesuwownicy poruszającej się po torowisku. Dylatacje należy wypełnić elastyczną masą systemową odporną na paliwa lotnicze JET A-1.

1.4.2 Torowisko płyty hangarowej

Patrz pkt. 2.5.4. opisu projektu zagospodarowania terenu.

1.4.3 Szczeliny dylatacyjne płyty hangarowej

Patrz pkt. 2.5.5 opisu projektu zagospodarowania terenu.

1.5 Rozwiązania budowlano – materiałowe

1.5.1 Przegrody poziome:

- Posadzka na gruncie projektowana (PG1):
 - warstwa wykończeniowa z żywicy epoksydowej gr. 3mm (faktura „skórki pomarańczy”, nawierzchnia antypoślizgowa),
 - posadzka żelbetowa bezszwowa z betonu klasy C25/30 gr. 20cm,
 - folia PE
 - styrodur XPS 30 gr. 8cm,
 - folia PE,
 - podbudowa z betonu cementowego klasy C12/C15 gr. 12cm,
 - górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego frakcji 0-31,5mm gatunku II stabilizowanego mechanicznie gr. 8cm,
 - dolna warstwa podbudowy z kruszywa frakcji 32-63mm gatunku II stabilizowanego mechanicznie gr. 12cm,
 - grunt rodzimy.

Maksymalny wymiar kruszywa do mieszanki betonowej - 16mm. Stosować kruszywo grube granitowe, kruszywo drobne – piasek i piasek uszlachetniony.

Minimalne parametry techniczne posadzki z żywicy epoksydowej:

- minimalna wytrzymałość na ściskanie 50 N/mm²,
- wytrzymałość na zginanie 25 N/mm²,
- przyczepność powyżej 1,5 N/mm²,
- twardość Shore’a D 76,
- odporność na ścieranie 70 mg (CS 10/1000/1000).

Izolacje termiczne: posadzka na gruncie - styrodur XPS 30 gr. 8cm.

+48 22 254 70 48
+48 660 907 201
+48 793 196 712

innebo sp. z o.o.
Wolska 54 lok.7, 01-134 Warszawa
NIP 527 268 76 63

www.innebo.com

Izolacje przeciwwodne i przeciwilgociowe w technologii np. Sopro lub równoważnej: izolacje bitumiczne np. Sopro KMB 651 lub KD 754 lub równoważne, dwuskładnikowe, szczelne dla radonu, nie zawierające rozpuszczalników, z wypełniaczem polistyrenowym, zmodyfikowane polimerami grubowarstwowe powłoki do wytwarzania elastycznych, mostkujących rysy uszczelnień budowlanych, w zastosowaniach zgodnie z normą DIN 18195.

Izolacje w hangarze powinny być odporne na materiały ropopochodne.

Projektowaną powierzchnię posadzki hangaru PG1 należy zetrzeć w stopniu umożliwiającym wykończenie jej jednolitą warstwą żywicy epoksydowej gr. 3mm o fakturze „skórki pomarańczy” (nawierzchnia antypoślizgowa). W przypadku stwierdzenia spękań i ubytków istniejących powierzchni betonowych, odkrytych podczas wykonania wykopu, należy je uzupełnić dwuskładnikowym preparatem do wykonywania napraw powierzchni betonowych (prace budowlane wykonać zgodnie z technologią producenta). Zastosować bezrozpuszczalnikową, modyfikowaną emulsję polimerową z dodatkiem modyfikowanych wypełniaczy mineralnych i spoiw hydraulicznych. Wytrzymałość na ścislenie min. 25 MPa. Przyczepność do podłoża betonowego powyżej 1,5 MPa.

1.5.2 Przegrody pionowe

Ściany zewnętrzne:

- Ściana zewnętrzna (SZ1):
 - ściana istniejąca gr. ok. 60cm,
 - wełna mineralna istniejąca gr. ok. 14cm,
 - istniejąca warstwa wykończeniowa ściany – tynk.

Ściany działowe:

- Ściana wewnętrzna (SW1):
 - ściana istniejąca gr. ok. 52cm,
 - wełna mineralna istniejąca gr. ok. 10cm,
 - istniejąca obudowa z płyt GKF x2 na ruszcie stalowym.
- Ściana wewnętrzna (SW2):
 - ściana istniejąca gr. ok. 42cm,
 - wełna mineralna istniejąca gr. ok. 10cm,
 - istniejąca obudowa z płyt GKF x2 na ruszcie stalowym.
- Ściana wewnętrzna (SW3):
 - ściana istniejąca gr. ok. 46cm.

Istniejące Izolacje termiczne: ściany zewnętrzne - wełna mineralna gr. ok. 14cm, fundamenty styropian ekstrudowany gr. ok. 10cm.

Izolacje przeciwwodne i przeciwilgociowe w technologii np. Sopro lub równoważnej: izolacje bitumiczne np. Sopro KMB 651 lub KD 754 lub równoważne, dwuskładnikowe, szczelne dla radonu, nie zawierające rozpuszczalników, z wypełniaczem polistyrenowym, zmodyfikowane polimerami grubowarstwowe powłoki do wytwarzania elastycznych, mostkujących rysy uszczelnień budowlanych, w zastosowaniach zgodnie z normą DIN 18195.

Izolacje w hangarze powinny być odporne na materiały ropopochodne. W razie uszkodzenia izolacji termicznych i przeciwilgociowych podczas prowadzenia robót budowlanych – należy je doprowadzić do stanu pierwotnego. W razie uszkodzenia warstwy wykończeniowej ścian – należy je doprowadzić do stanu pierwotnego oraz pomalować farbą akrylową do wys. 1m od poziomu posadzki. Kolor farby dopasować do koloru farby, która pokrywa istniejące ściany wewnątrz hangaru.

W przypadku uszkodzenia izolacji termicznej i przeciwwodnej, podczas odkopania i odsłonięcia ścian fundamentowych, należy doprowadzić je do stanu pierwotnego.

1.5.3 Elewacje

Zakres dokumentacji projektowej nie obejmuje ingerencji w elewacje budynku bazy LPR.

1.6 Wyposażenie obiektu budowlanego:

1.6.1 Znaki poziome malowane:

Oznakowanie poziome należy pomalować farbą do poziomego znakowania dróg miejskich i pozamiejskich. Farby na bazie żywicy akrylowej. Przed przystąpieniem do malowania nawierzchnie powinny być dokładnie oczyszczone i suche. Pogoda bezdeszczowa o temperaturze min. 10°C. Farby powinny być szybkoschnące, powłoki matowe i zapewniać dobrą przyczepność do nawierzchni. Zalecane używanie agregatów natryskowych.

- Pasy wyznaczające strefę bezpieczeństwa – kolor żółty (RAL1023) o szerokości linii 0,1m.

1.6.2 Inne:

Wszystkie elementy wyposażenia wewnętrznego i zewnętrznego, takie jak ślusarka aluminiowa, stolarka okienna, drzwi zewnętrzne, drzwi wewnętrzne, brama hangarowa, grzejniki, obróbki blacharskie – istniejące, bez zmian.

W hangarze znajduje się istniejąca szafa na próbki benzyny. Należy ją wyposażać w pion wentylacyjny o średnicy ok. Ø100mm lub przekroju ok. 100 x 100 mm zakończony wentylatorem przeciwwybuchowym wyprowadzonym na dach hangaru na wysokość ok. 30cm ponad poziom pokrycia dachowego. Dokładną lokalizację należy określić na etapie realizacji

inwestycji tak aby pion wentylacyjny wyprowadzić pomiędzy istniejącym zbrojeniem wg. technologii wykonawcy. Połączenie rury wentylacyjnej z szafą, wentylatorem przeciwwybuchowym oraz przejście przez warstwy dachowe należy szczelnie zaizolować.

1.7 Elementy wyposażenia budowlano – instalacyjnego

Instalacje elektryczne – patrz projekt branżowy

Projektant: mgr inż. elektryk Krzysztof Kulesza upr. PDL/0071/POOE/07

Sprawdzający: mgr inż. Adam Borowik upr. PDL/0054/POOE/08

Instalacje sanitarne – patrz projekt branżowy

Projektant: inż. Artur Kolanowski upr. MAZ/0196/FWOS/06

Sprawdzający: mgr inż. Andrzej Kujawski upr. ST/543/87

1.8 Dostępność dla osób niepełnosprawnych

Brak wymagań. Dostęp do budynku dla osób niepełnosprawnych zapewniony jest z poziomu terenu.

1.9 Wpływ obiektu na środowisko

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, inwestycja zaliczana jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko - § 3 ust. 1:

- pkt 35 „instalacje do dystrybucji ropy naftowej, produktów naftowych, substancji lub mieszanin w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 25 lutego 2011r. o substancjach chemicznych i ich mieszaninach, niebędących produktami spożywczymi, z wyłączeniem stacji paliw gazu płynnego”;
- pkt 59 „lotniska inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 30” (lotniska o podstawowej długości drogi startowej nie mniejszej niż 2 100 m) „lub lądowiska z wyłączeniem lądowisk centrów urazowych, o których mowa w ustawie z dnia 8 września 2006r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz. U. Nr 191. poz. 1410, z późn. zm.), przeznaczonych wyłącznie dla śmigłowców ratunkowych”.

Zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Dla przedmiotowej inwestycji zostały wydane, przez Prezydenta Miasta Białegostoku, dwie decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach:

- znak URB-IC.6220.38.2015 z dnia 26 czerwca 2015r.

- znak DOŚ-II.6220.14.2015 z dnia 30 września 2015r.

Zgodnie z ww. decyzjami brak jest potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w całości na terytorium kraju w znacznej odległości od granic państwa. Ze względu na lokalny charakter przedsięwzięcia wyklucza się możliwość transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze położone poza granicami Polski, zarówno na etapie realizacji oraz późniejszej eksploatacji.

Z uwagi na zakres planowanego przedsięwzięcia nie wystąpi możliwość kumulowania się oddziaływań, ani też ryzyko wystąpienia awarii przemysłowej, gdyż przedmiotowe przedsięwzięcie przy uwzględnieniu używanych substancji i stosownych technologii nie stwarza ryzyka wystąpienia poważnej awarii – przedsięwzięcie nie należy do zakładów o zwiększonym ryzyku wystąpienia awarii, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 10 października 2013r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2013 r., poz. 1479).

Sposób przechowywania odpadów komunalnych nie ulega zmianie. Odpady powstałe podczas użytkowania obiektu będą segregowane i właściwie przechowywane w szczelnych pojemnikach na utwardzonym podłożu do czasu ich odbioru przez wyspecjalizowane firmy posiadające odpowiednie zezwolenia. Odpady medyczne (zużyte leki, pojemniki, strzykawki, igły itp.) powstałe podczas akcji ratunkowych będą zamykane w szczelnych opakowaniach i przechowywane w chłodziarce, do czasu ich utylizacji przez firmy zewnętrzne. Po wykonaniu misji, w pomieszczeniach operacyjnych nastąpi uzupełnienie dokumentacji medycznej, nawigacyjnej i technicznej śmigłowca.

W fazie przebudowy nie wystąpią ponadnormatywne oddziaływania na stan akustyczny. Nie wystąpi również negatywne oddziaływanie na powietrze, wody powierzchniowe i podziemne, gleby oraz środowisko przyrodniczo-krajobrazowe, w tym świat zwierzęcy i roślinny. Podczas eksploatacji przedsięwzięcia nie wystąpi ponadnormatywne oddziaływanie na stan akustyczny oraz stan powietrza atmosferycznego. Inwestycja nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w stosunku do najbliższych terenów chronionych akustycznie (najbliższa zabudowa mieszkaniowa znajduje się za lasem, który będzie obniżał poziom hałasu, w odległości ok. 500 m od planowanej inwestycji).

Stanowisko zbiornika i agregatu pompowo-pomiarowego do tankowania paliwa posiadać będzie skuteczną (ok.99%) hermetyzację oparów. Dwupłaszczowy zbiornik paliwa wyposażony będzie ciągły monitoring przestrzeni międzypłaszczowej, służący do kontroli szczelności instalacji w celu przeciwdziałania wyciekom substancji ropopochodnych do gruntu. Teren płyty przedhangarowej, płyty wewnątrz hangaru, miejsca postojowe śmigłowca oraz miejsce tankowania śmigłowca i stanowisko zbiornika paliwa zostaną odpowiednio zabezpieczone poprzez uszczelnienie nawierzchni. Ścieki deszczowe z projektowanych utwardzonych nawierzchni będą zebrane poprzez odwodnienie liniowe i odprowadzone do zbiornika rozsączającego zlokalizowanego na terenie działki po uprzednim oczyszczaniu w separatorze substancji ropopochodnych. Nie przewiduje się zmiany sposobu odprowadzanie wód opadowych z dachu i balkonów. Nie przewiduje się również zmiany sposobu zaopatrywania bazy LPR w wodę oraz odprowadzenia ścieków sanitarnych.

Zbiornik paliwa zabezpieczony zostanie sondą sygnalizującą poziom paliwa i zabezpieczającą przed przelaniem zbiornika przy jego napełnianiu. Powyższe rozwiązania zminimalizują ewentualne negatywne oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne oraz zmniejszą emisję zanieczyszczeń do powietrza.

UWAGA !!!

WYTYCZNE WYKONAWCZE:

- **WSZYSTKIE ROBOTY BUDOWLANO-MONTAŻOWE NALEŻY PROWADZIĆ ZGODNIE Z "WARUNKAMI TECHNICZNYMI WYKONYWANIA I ODBIORU ROBÓT BUDOWLANO - MONTAŻOWYCH" ORAZ OBOWIĄZUJĄCYMI NORMAMI, INSTRUKCJAMI I SZTUKĄ BUDOWLANĄ ZACHOWUJĄC PRZEPISY BHP. STOSOWAĆ MATERIAŁY POSIADAJĄCE AKTUALNE APROBATY.**

WYKONAWCA MA OBOWIĄZEK:

- **SPRAWDZIĆ WSZYSTKIE WYMIARY W NATURZE, EWENTUALNE NIEZGODNOŚCI ZGŁOSIĆ PROJEKTANTOWI.**
- **WYKONAĆ PRACE ZGODNIE Z OBOWIĄZUJĄCYMI PRZEPISAMI, NORMAMI ORAZ ZGODNIE ZE SZTUKĄ BUDOWLANĄ.**
- **PROJEKT (RYSUNKI, OPISY) ROZPATRYWAĆ ŁĄCZNIE Z PROJEKTAMI BRANŻOWYMI (RYSUNKI, OPISY).**
- **SPRAWDZIĆ ZGODNOŚĆ PROJEKTU Z PROJEKTAMI BRANŻOWYMI I PRZEPISAMI ODRĘBNYMI, EWENTUALNE NIEZGODNOŚCI ZGŁOSIĆ PROJEKTANTOWI PRZED PRZYSTĄPIENIEM DO REALIZACJI.**
- **WSZELKIE ZMIANY W PROJEKCIE PODLEGAJĄ ZATWIERDZENIU PRZEZ PROJEKTANTA.**
- **WSZYSTKIE UŻYTE MATERIAŁY MUSZĄ SPEŁNIAĆ OBOWIĄZUJĄCE NORMY, ATESTY I PRZEPISY BUDOWLANE.**
- **WSZYSTKIE ZASTOSOWANE PRODUKTY MUSZĄ SPEŁNIAĆ PARAMETRY TECHNICZNE I CECHY ZAWARTE W SZCZEGÓŁOWYCH SPECYFIKACJACH TECHNICZNYCH.**
- **WSZYSTKIE BETONOWE FUNDAMENTY PREFABRYKOWANE ZBROJONE WG. TECHNOLOGII PRODUCENTA.**

Opracował: mgr inż. arch. Tomasz Bał, upr. 44/LOIA/08

Sprawdził: mgr inż. arch. Justyna Beata Szczubeł, upr. MA/129/08

2 SPIS RYSUNKÓW

1. RZUT PARTERU	BI_PB_AR_RZ_01
2. PRZEKRÓJ A-A	BI_PB_AR_PR_02
3. PRZEKRÓJ B-B	BI_PB_AR_PR_03
4. SCHEMAT NAMALOWAŃ NA POSADZCE HANGARU	BI_PB_AR_SCH_04