

### 1. Struktura urbanistyczno-architektoniczna

Zaprojektowano zespół budynków o wysokości 5 kondygnacji ukierunkowanych zgodnie z kształtem działek objętych inwestycją, w kierunku południe-północ, z lekkim nachyleniem w kierunku południowym. Budynki w technologii tradycyjnej, mieszanej :

5.2.1) ściany kondygnacji podziemnej – betonowe i żelbetowe; zewnętrzne - ocieplane

5.2.2) ściany kondygnacji naziemnych- z bloczków silikatowych lub pustaków ceramicznych z warstwą izolacji termicznej

5.2.3) stropy –żelbetowo-ceramiczne

5.2.4) stropodachy płaskie, wentylowane.

5.2.5) stolarka okienna i drzwiowa – z PCW. Od strony terenów kolejowych – o podwyższonej izolacyjności akustycznej

Pod wszystkimi nowoprojektowanymi budynkami zaprojektowano garaże podziemne wychodzące również poza obrys budynków. Uzupelnieniem parkingów podziemnych są miejsca postojowe przy ulicach wewnętrznych.

Zaprojektowano 2 typy budynków :

– **klatkowce** oznaczone na planie symbolem B,C,D,E,F – patrz – koncepcja – rys. 6a1, 6a2, 6a3

– **korytarzowce** oznaczone na planie symbolem G.H.I – patrz – koncepcja – rys. 6a4, 6a5, 6a6

- 1 **Budynek A** – istniejący , podlega przebudowie i remontowi jako budynek zabytkowy , wpisany do Gminnego Rejestru Zabytków miasta Bolesławiec. W centrum osiedla zaprojektowano **plac zabaw i odpoczynku** z wykorzystaniem istniejącego starodrzewu
- Wysokość i kształt zabudowy nawiązuje do istniejących budynków w centrum miasta i niedalekiego osiedla mieszkaniowego wzdłuż ulic Jana Pawła II i Bolesława Chrobrego

### 2. Układ urbanistyczny zespołu zabudowy - PZT – rys. 1 koncepcji

Południkowe ustawienie budynków na działce wynika z:

– kształtu działki

– koniecznością ograniczenia uciążliwości terenów kolejowych. Uderzenia fal akustycznych wynikających z ruchu kolejowego będzie rozbięto się o ściany szczytowe projektowanych budynków.

Na etapie projektu budowlanego dokona się analizy uciążliwości akustycznej i drgań od przyległych terenów w celu określenia koniecznych przeciwdziałań dla ich ograniczenia.

Odległości między budynkami wyznaczą przepisy przeciwpożarowe oraz konieczność zapewnienia nasłonecznienia pomieszczeń mieszkalnych.

Strukturę urbanistyczno-architektoniczną zaprojektowanego zespołu wyjaśnia wykonana wizualizacja przedstawiająca zespół z lotu ptaka i z poziomu człowieka.

### **3. Komunikacja – układ dróg wewnętrznych i publicznych**

Projektowane osiedle połączono z przyległą ul. Modłową głównym wjazdem w miejscu istniejącego w części środkowej działki oraz dodatkowymi w części północnej i południowej. Wjazdy mają szerokość 6,0m i spełniają parametry dróg pożarowych. Parametry te spełniają wszystkie drogi wewnętrzne przy budynkach – odległość dróg od części chronionej budynku – min. 5,0m. Przy drogach wewnętrznych, w odległości od budynków nie mniejszej niż 10,0m, zaprojektowano parkingi terenowe o wielkości nie przekraczającej 60 stanowisk,. Z dróg prowadzą zjazdy do garaży podziemnych szer.5,50m przy ścianach szczytowych budynków.

Do budynków zaprojektowano dojścia piesze szer.1,50m

Wszystkie nawierzchnie komunikacyjne - z kostki betonowej na podbudowie przenoszącej wymagane obciążenia.

Załącznik do niniejszego opisu :

- zał. Nr 4a - STRUKTURA MIESZKAŃ

- koncepcja –zał. 8a