

**FP PROJEKT**

SPÓŁKA Z O.O.

ul. Kolejowa 19, 39-200 Dębica | tel.: 730 47 66 77 | www.fpprojekt.pl

Stadium:	PROJEKT BUDOWLANY (BRANŻA DROGOWA) TOM II – PROJEKT ARCHITEKTONICZNO - BUDOWLANY		
Nazwa obiektu budowlanego lub zamierzenia budowlanego:	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 977 w odc. 220 km 2+035 - 2+855 polegająca na budowie chodnika w miejscowości Stróżówka		
Adres obiektu budowlanego:	województwo małopolskie powiat gorlicki gmina Gorlice m. Stróżówka		
Kategoria obiektu budowlanego	XXV		
Jednostka ewidencyjna obręb nr działek	jednostka ewidencyjna: Gorlice 120504_2 obręb Stróżówka 0008 dz. nr ew. 189, 399/3, 399/5,		
Inwestor:	Zarząd Województwa Małopolskiego - Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie ul. Głowackiego 56 30-085 Kraków		
Nr projektu:	FPP 1718	Nr i data umowy:	RG 272.39.2017 z dnia 10.07.2017
Rewizja:	1.0	Data opracowania:	11.2017
Jednostka projektowa:	FP PROJEKT spółka z o.o. ul. Kolejowa 19, 39-200 Dębica		
Funkcja	Imię i nazwisko, nr uprawnień	Podpis	Data
Opracował:	mgr inż. Jacek Świder		11.2017
Główny projektant Projektant branży drogowej:	mgr inż. Tomasz Passoń PDK/0199/PWOD/14		11.2017
Sprawdzający branży drogowej:	inż. Józef Siry WZDP/19/2001/upr 122/72		11.2017

Zawartość opracowania

I. Część opisowa

1. Strona tytułowa
2. Karta zawartości opracowania
3. Opis techniczny

II. Część rysunkowa

1. Orientacja	rys.1	ark.1	skala 1:10000
2. Plan sytuacyjny	rys.2	ark.1 - 2	skala 1:500
3. Przekroje normalne	rys.3	ark.1 - 3	skala 1:50
4. Profil podłużny	rys.4	ark.1	skala 1:500/50
5. Typowy zjazd przez chodnik	rys.5	ark.1 - 3	skala 1:50
6. Przepusty	rys.6	ark.1 - 2	skala 1:50
7. Szczegóły	rys.7	ark.1 - 6	skala 1:10, 1:20, 1:50
8. Przekroje poprzeczne	rys.8	ark.1 - 14	skala 1:100

OPIS TECHNICZNY

do projektu architektoniczno – budowlanego dla zadania p.n.
„Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 977 w odc. 220 km 2+035 - 2+855
polegająca na budowie chodnika w miejscowości Stróżówka”

1. Podstawa opracowania

Materiały wyjściowe:

- Umowa RG 272.39.2017 z dnia 10.07.2017,
- Mapa sytuacyjno – wysokościowa do celów projektowych w skali 1:500 wykonana przez uprawnionego geodetę mgr inż. Floriana Wrońskiego, wpisana do ewidencji materiałów państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego pod nr P.1205.2017.1985 dnia 27 lipca 2017r.
- Pomiary uzupełniające w terenie,
- Wizja lokalna w terenie,
- Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych - Transprojekt 1979 i 82r.
- Warunki techniczne ZDW/PW/2017/2186/DI-2/JJ, DI-2-650-977-40/17 z dnia 10.04.2017 r.
- Wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Gorlice.

W projekcie uwzględniono wymogi wymienione w:

- Ustawie z dn. 07.07.1994 r. Prawo Budowlane (j.t. Dz. U. 2017 r. poz. 1332),
- Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dn. 25.04.2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. 2012 r. poz. 462 wraz z późn. zmianami),
- Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124),
- Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 30.05.2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. z 2000 r. nr 63 poz. 735 wraz z późn. zmianami),
- Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. z 2012r. poz. 463),
- Ustawie z dn. 21.03.1985 r. o drogach publicznych (j.t. Dz. U. 2016 r. poz. 1440),
- Piśmie ZDW/PW/2017/7347/DI-2/JJ, DI-2-650-977-40a/17 z dnia 26.10.2017 r.
- Załączniku do zarządzenia Nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16.06.2014 r. „Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych”.

2. Temat opracowania

Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 977 w odc. 220 km 2+035 - 2+855 polegająca na budowie chodnika w miejscowości Stróżówka.

3. Cel i zakres opracowania

Celem opracowania jest wskazanie niezbędnego zakresu inwestycji dla poprawy warunków ruchu drogowego i bezpieczeństwa użytkowników drogi.

W zakresie opracowania ujęto:

- poszerzenie jezdni drogi wojewódzkiej po stronie zamierzenia inwestycyjnego,
- budowę chodnika po stronie lewej przy krawędzi jezdni,
- odwodnienia jezdni drogi wojewódzkiej, chodnika i przyległego terenu w pasie drogowym,
- przebudowę istniejących zjazdów po stronie zamierzenia inwestycyjnego,
- budowę elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

4. Stan istniejący

Na przedmiotowym odcinku droga wojewódzka o szerokości jezdni ok. 6,00 m (pas ruchu 3,00 m) przebiega przez teren zabudowany - budownictwo jednorodzinne poza obszarem zabudowy. Prędkość dopuszczalna na przedmiotowym odcinku wynosi 60 km/h (lokalnie 40 km/h). Występują obustronne gruntowe pobocza szerokości ok. 1,00 m o nawierzchni z kruszywa.

Wody opadowo roztopowe spływają do rowów przydrożnych otwartych zlokalizowanych obustronnie na całym przedmiotowym odcinku.

W chwili obecnej istniejące chodniki zlokalizowane są po stronie prawej do km 2+106 (koniec peronu zatoki autobusowej) oraz po stronie lewej od km 2+855 (koniec peronu zatoki autobusowej). Od km 2+790 po stronie lewej znajduje się oświetlenie uliczne.

5. Stan projektowany

5.1 Plan sytuacyjny

Budowę chodnika zaprojektowano w sposób niewymagający zmiany granic pasa drogowego. Chodnik dla pieszych zaprojektowano wzdłuż drogi wojewódzkiej od km 2+040.2 do km 2+855 po stronie lewej (przy krawędzi jezdni). Szerokość chodnika wynosi 2,00 m (wraz z krawężnikiem).

5.2 Ukształtowanie wysokościowe

Przebieg niwelety chodnika dowiązany jest wysokościowo do istniejącej niwelety krawędzi jezdni (z uwzględnieniem przechytki na poszerzeniu pasa ruchu drogi wojewódzkiej). Pochylenie podłużne chodnika nie przekracza 6%. Załamy niwelety wyokrąglono łukami pionowymi wypukłymi i wklęsłymi w przedziale $R=400$ m do $R=4900$ m.

5.3 Konstrukcje nawierzchni

Konstrukcja chodnika:

- 8 cm – w-wa ściernalna – wibroprasowana kostka brukowa betonowa koloru szarego
 - 3 cm – podsypka cementowo-piaskowa 1:4
 - 15 cm – podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej kruszywem $C_{90/3}$
 - 10 cm – grunt stabilizowany spoiwem hydraulicznym o $R_m = 1,5$ MPa
- RAZEM: 36cm

Głębokość przemarzania gruntu w regionie inwestycji wynosi: $H_z=1,20$ m. Dla kategorii ruchu KR4 i grupy nośności podłoża G4, grubość warstw konstrukcji na poszerzeniu jezdni powinna być większa od:

KR4 -> $0,75 \times H_z$, tj. 0,90 m,

Konstrukcja poszerzenia:

warstwy górne konstrukcji nawierzchni: TYP A1

- 4 cm – warstwa ściernalna z SMA
- 6 cm – warstwa wiążąca z AC16W
- 10 cm – górna warstwa podbudowy zasadniczej z AC16P
- 20 cm – dolna warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej kruszywem C90/3

warstwy dolne konstrukcji nawierzchni: TYP 8

- 28 cm – warstwa mrozochronna z mieszanki niezwiązanej kruszywem o $CBR \geq 35\%$ i $k_{10} \geq 8$ m/d

warstwa ulepszanego podłoża: TYP 8

- 25 cm – warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym

RAZEM: 93 cm > 0,90 m

Na styku projektowanego poszerzenia z istniejącą nawierzchnią drogi wojewódzkiej pod warstwą wiążącą projektuje się geosiatkę szerokości 1,0 m o wytrzymałość na rozciąganie i wydłużenie przy zerwaniu wzdłuż pasma i kierunku poprzecznym ≥ 100 kN/m.

Konstrukcja ścieku przykrawężnikowego:

- 8 cm – w-wa ściernalna – wibroprasowana kostka brukowa betonowa
- 3 cm – podsypka cementowo-piaskowa 1:4
- 25 cm – ława z betonu cementowego C16/20
- RAZEM: 36 cm

Konstrukcja zjazdów przez chodnik:

Kategoria ruchu KR1

Konstrukcja zjazdów indywidualnych przez chodnik:

- 8 cm – w-wa ściernalna - wibroprasowana betonowa kostka brukowa koloru czerwonego
- 3 cm – podsypka cementowo – piaskowa 1:4
- 25 cm – Uzupełnienie istniejącej nawierzchni - podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej kruszywem C_{90/3}

Konstrukcja zjazdów indywidualnych za chodnikiem:

- 20 cm – warstwa z kruszywa łamanego C_{90/3} stanowiącego dowiązanie do istniejącego terenu.

5.4 Przekrój normalny

Pochylenie poprzeczne projektowanego chodnika wynosi 2 % w kierunku jezdni drogi wojewódzkiej. Szerokość chodnika wynosi 2,00 m. Od strony jezdni obramowanie krawężnikiem betonowym 20/30 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C16/20. Przy krawędzi jezdni na całej długości zaprojektowano ściek przykrawężnikowy z dwóch rzędów betonowej kostki brukowej. Ściek szerokości około 21 cm posadowiono na ławie betonowej z betonu C16/20 grubości 25 cm. Od strony przyległego terenu chodnik obramowano obrzeżem posadowionym na ławie betonowej grubości 10 cm z oporem 10 x 15 cm z betonu C12/15. Obrzeże usytuowane w poziomie nawierzchni chodnika.

Krawężnik wyniesiono względem krawędzi jezdni drogi wojewódzkiej na wysokości 12 cm (14 cm od powierzchni ścieku przykrawężnikowego). Natomiast na zjazdach odkrycie krawężnika względem krawędzi jezdni wynosi 4 cm (6 cm względem powierzchni ścieku).

Opaska ziemna o szerokości 0,50 m i pochyleniu 8% oraz skarpy nasypu/rowu o pochyleniu 1;1,5 zostaną obsiane mieszanką traw.

Przy pochyleniu skarp 1:1-1:1,5 zastosowano umocnienie skarp w postaci prefabrykowanych płyt ażurowych grubości 8 cm ułożonych na podsypce piaskowej grubości 5 cm. Otwory należy wypełnić ziemią urodzajną.

Lokalnie ze względu na brak możliwości usytuowanie skarpy za chodnikiem (wąski pas drogowy) zastosowano prefabrykowane ścianki oporowe h=1,05 m. Wyniesienie ścianki oporowej ponad teren wynosi ok. 0,50 m.

5.5 Zjazdy

Wszystkie zjazdy na przedmiotowym odcinku drogi (po stronie zamierzonej inwestycji) zostały zinventaryzowane w terenie.

Ze względu na lokalizację chodnika przy jezdni istniejące zjazdy należy przebudować. Geometrię zjazdów (szerokość, promień skrętu) przyjęto jak w stanie istniejącym. W przypadku gdy istniejące parametry zjazdów nie spełniają warunków technicznych - zastosowano minimalne dopuszczalne parametry. Nawierzchnię zjazdów na szerokości chodnika zaprojektowano z kostki brukowej. Za chodnikiem przebudowa zjazdów polegać będzie na dostosowaniu wysokościowym zjazdów poprzez wykonanie nawierzchni z kruszywa łamanego C_{90/30} o grubości warstwy 20 cm na długości niezbędnej do dowiązania wysokościowego do dalszej części zjazdu.

Istniejące zjazdy o nawierzchni twardej (z kostki brukowej) w granicach pasa drogowego zostaną rozebrane i dostosowane do nowych rzędnych wysokościowych.

Wyniesienie krawężnika względem krawędzi jezdni na zjazdach indywidualnych wynosi 4 cm (względem ścieku przykrawężnikowego 6 cm). Natomiast wyniesienie krawężnika względem krawędzi jezdni na zjazdach publicznych wynosi 0 cm (względem ścieku przykrawężnikowego 2 cm). Pochylenie podłużne na zjazdach przez chodnik wynosi 3 % w kierunku przyległego terenu lub 2 % w kierunku jezdni. Pochylenie podłużne zjazdów za chodnikiem do granicy pasa drogowego wynosić będzie nie więcej niż 5 %.

5.6 Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Przewiduje się ustawienie balustrady szczeblinkowej U-11a ze stali ocynkowanej od strony skarpy nasypu o pochyleniu 1:1 do 1:1.5 umocnionej płytami ażurowymi oraz na ściankach oporowych.

W obrębie przepustów w km 2+319 i km2+507 o wysokości ścianek czołowych większych niż 1,50 m (§ 130 ust. 3 pkt. 3 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie) zaprojektowano bariery ochronne stalowe z pochwytem o parametrach H2W4A zgodnych z przepisami szczegółowymi (PN EN 1317) „Systemy ograniczające drogę”. Natomiast w km 2+435 do 2+485 przewiduje się ustawienie stalowej bariery ochronnej o parametrach N2W4A.

Lokalizacja balustrady szczeblinkowej U-11a:

km 2+043.5 do 2+045.5

km 2+163 do 2+175

km 2+787.4 do 2+810.5

km 2+835.0 do 2+855

Lokalizacja bariery ochronnej stalowej z pochwytem

km 2+289.5 do 2+350.7

km 2+491.1 do 2+550.4

Lokalizacja bariery ochronnej stalowej U-14a

km 2+425 do 2+485

5.7 Przepusty

Istniejące przepusty pod koroną drogi (rurowy \varnothing 800 w km 2+319, oraz rurowy \varnothing 800 w km 2+507) na przedmiotowym odcinku są w dobrym stanie technicznym i nie wymagają przebudowy ani remontu.

Jednakże ze względu na lokalizację chodnika przy krawędzi jezdni zachodzi konieczność przebudowy ścianek czołowych na wylotach przepustów.

Zaprojektowano nowe ścianki z kapinosami w postaci żelbetowych ścianek czołowych z betonu hydrotechnicznego klasy C30/37 o parametrach: nasiąkliwość 6%, mrozoodporność F150, wodoszczelność W8. Na skarpach rowów w obrębie wylotów zaprojektowano umocnienie w postaci płyt ażurowych 40x60x8cm natomiast na dnie płyty betonowe 50x50x7 cm w granicach pasa drogowego.

Przepust rurowy pod zjazdem zlokalizowanym w km 2+821,9 w/w drogi ze względu na przebudowę sytuacyjno wysokościową rowu przydrożnego należy przebudować. Nowy przepust zaprojektowano z rur z tworzywa sztucznego (HDPE SN 8 spiralnie karbowane) średnicy 50 cm posadowionego na ławie z kruszywa o grubości 20 cm Wlot i wylot przepustu dostosowany (ścięty) do płaszczyzny skarp zjazdu (pochylenie 1:1.5) oraz obrukowany kostką betonową na zaprawie cementowo piaskowej 1:2 na szerokości 0,50m po obwodzie wlotu/wylotu oraz 1,0m ma długości przed wlotem/wylotem.

6. Geotechniczne warunki posadowienia

Dla przedmiotowej inwestycji ustalono pierwszą kategorię geotechniczną.

7. Sieci uzbrojenia terenu

Projektowana inwestycja przebiega nad istniejącym uzbrojeniem podziemnym w sposób bezkolizyjny.

Roboty ziemne w pobliżu istniejących urządzeń podziemnych wykonywać ręcznie pod nadzorem ich administratora. Nawierzchnia chodnika jest nawierzchnią rozbieralną, co umożliwia administratorom poszczególnych sieci dostęp do swoich urządzeń. Zabezpieczenie lub przebudowa sieci uzbrojenia terenu zgodnie z „Projektem zagospodarowania terenu”.

8. Odwodnienie

Dotychczas spływ wód opadowy i roztopowych z korony drogi wojewódzkiej nr 977 odbywał się powierzchniowo do rowu przydrożnego. Ze względu na lokalizację chodnika przy krawędzi jezdni drogi wojewódzkiej zaprojektowano odwodnienie w postaci rowu krytego. Woda opadowa i roztopowa z jezdni oraz chodnika spływać będzie do ścieku przykrawężnikowego. Ze ścieku spływać będzie do zaprojektowanych studzienek ściekowych z wpustem krawężnikowo - jezdniowym, a następnie do rowu krytego poprzez przykanaliki z rur PCV śr. 200 mm. Przykanaliki zaprojektowano w 2 % spadku. Zastosowano studzienki z

łapaczem błota i olejów oraz osadnikiem głębokości 80 cm. Trasa projektowanego rowu krytego przebiega pod chodnikiem. Rów kryty zaprojektowano z rur PCV SN 8 SDR 34. Rury posadowiono na ławie z pospółki grubości 20 cm.

Dla prawidłowego utrzymania rowu krytego oraz na załamaniach trasy i w miejscach podłączenia studzienek ściekowych zaprojektowano studnie rewizyjne przelotowo – połączeniowe. Studnie \varnothing 1000 zaprojektowano z kręgów żelbetowych osadzonych na komorze roboczej wraz z płytą denną. Od góry studnie zwieńczone płytą pokrywową i pierścieniem odciążającym. Wejście do studni zabezpieczone włazem żeliwnym typu ciężkiego. Lokalizację studni oraz studzienek ściekowych podano na rysunkach „Plan sytuacyjny” oraz „Profil podłużny”. Woda opadowo roztopowa z rowu krytego poprzez prefabrykowane betonowe wyloty zostaną wyprowadzona do istniejących rowów (przy istniejących przepustach).

Ze względu na budowę chodnika przy krawędzi jezdni zachodzi konieczności przebudowy sytuacyjno wysokościowej rowu otwartego w km 2+788 do km 2+855 po stronie lewej. Rów zostanie umocniony w dnie korytami betonowymi 50x60x15 cm układanymi na 5 cm warstwie podsypki cementowo-piaskowej 1:4 oraz 15 cm warstwie pospółki oraz na skarpach wyprofilowanych ze spadkiem 1:1-1:1,5 płytami betonowymi ażurowymi 40x60 cm.

Wody opadowo roztopowe z rowu otwartego poprzez studnię wpadową będą spływać do zaprojektowanego rowu krytego.

Na budowę i przebudowę urządzeń wodnych oraz odprowadzenie wód opadowo roztopowych zostanie opracowany operat wodno prawny.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dn. 16 grudnia 2014 r. (Dz. U. z 2014 r. poz. 1800), w sprawie warunków jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego, wody opadowe lub roztopowe odprowadzane z powierzchni szczelnych m.in. dróg krajowych, wojewódzkich oraz powiatowych klasy G w ilości jaka powstaje z opadów o natężeniu co najmniej 15 l/s/ha nie powinny zawierać substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/l zawiesin ogólnych oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych. Wody z pozostałych powierzchni mogą być odprowadzane do wód lub do ziemi bez oczyszczania.

Średni Dobowy Ruch pojazdów na przedmiotowym odcinku drogi wojewódzkiej wg generalnych pomiarów przeprowadzonych w 2015 r. wynosi: 6474 [P/d]. Droga posiada dwa pasy, po jednym w każdym kierunku.

Dla powyższych danych z tablicy 6 (zawiesiny ogólne w spływach z terenów zabudowanych) – Normy PN-S-02204 odczytano (interpolowano) podstawowe wartości stężeń zawiesiny ogólnej S_{zo} :

$$S_{zo}=162 \text{ mg/dm}^3$$

Przeliczenie zawiesin dla przedmiotowej drogi dokonuje się uwzględniając zależność opisaną w PN-S-02204: dla liczby pasów mniejszej niż 4 należy stosować współczynnik poprawkowy o wartości $3,2/n$, gdzie n oznacza liczbę pasów ruchu (w obu kierunkach):

$$SZ1=3,2/2 * S_{zo} = 3,2/2 * 162 = 260 * \text{mg/dm}^3$$

Stężenie węglowodorów ropopochodnych zgodnie z p.4.3.3 normy PN-S-02204 z następującej zależności:

$$SE=0,08 * SZ1$$

$$SE=0,08 * 260 = 20,7 \text{ mg/l}$$

Zastosowane osadniki w studzienkach ściekowych zredukują zanieczyszczenia (zawiesiny ogólne i substancje ropopochodne) w ok. 70%.

$$SZ1=260-(260*0,70) = 78 \text{ mg/dm}^3$$

$$SE = 20,7 -(20,7*0,70) = 6,2 \text{ mg/dm}^3$$

Wobec powyższego wody opadowe i roztopowe mogą być odprowadzane do odbiornika bez zastosowania dodatkowych urządzeń oczyszczających a zawartość dopuszczalnych stężeń wskaźników zanieczyszczeń zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych nie będzie przekroczona.

9. Organizacja ruchu drogowego

9.1 Stała organizacja ruchu

Inwestycja wymaga zmian w stałej organizacji ruchu. Stała organizacja ruchu wg odrębnego opracowania.

9.2 Organizacja ruchu na czas budowy

Na czas wykonywania robót, na odcinku objętym niniejszym projektem zostanie wprowadzone oznakowanie wg „Projektu czasowej organizacji ruchu”. Projekt czasowej organizacji ruchu opracuje Wykonawca Robót.

10. Ochrona interesów osób trzecich

Obiekt budowlany jako całość oraz jego poszczególne części, wraz ze związanymi z nim urządzeniami budowlanymi, biorąc pod uwagę przewidywany okres użytkowania, zaprojektowano w sposób określony w przepisach, w tym techniczno-budowlanych, oraz zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, zapewniając w szczególności spełnienie wymagań zawartych w art. 5 ust. 1 pkt. 9 ustawy z dn. 07.07.1994 r. Prawo Budowlane (j.t. Dz. U. 2017 r. poz. 1332.), tj. poszanowanie, występujących w obszarze oddziaływania obiektu, uzasadnionych interesów osób trzecich, w tym zapewnienie dostępu do drogi publicznej.

Na podstawie art. 38. ust. 1 Ustawy z dn. 21.03.1985 r. o drogach publicznych (j.t. Dz. U. 2016 r. poz. 1440) istniejące w pasie drogowym obiekty budowlane i urządzenia niezwiązane z gospodarką drogową lub obsługą ruchu pozostają w dotychczasowym stanie. Wobec powyższego nie pozbawia się możliwości korzystania z mediów (wody, kanalizacji sanitarnej, energii elektrycznej i ciepłej oraz ze środków łączności).

11. Wpływ obiektu na środowisko

Inwestycja nie leży w obszarze Natura 2000 ani w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru Natura 2000. Nie będzie również powodowała uciążliwości dla terenów sąsiednich.

W zasięgu oddziaływania zamierzenia budowlanego nie ma również innych form ochrony przyrody w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2016 poz. 2134 z późn. zm.).

Długość planowanej przebudowy drogi nie przekracza 1 km. Planowane przedsięwzięcie nie zalicza się do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko lub do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko – zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 nr 213, poz. 1397). Przedsięwzięcie to nie podlega konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. W związku z powyższym – zgodnie z art. 71 ust. 2 ustawy z dn. 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r. poz. 1235 wraz z późn. zmianami) dla przedmiotowej inwestycji nie jest wymagane uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Powstałe odpady będą zagospodarowane zgodnie z Ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. 2013 poz. 21 wraz z późn. zm.).

Zgodnie z opracowanymi przez Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie mapami zagrożenia i ryzyka powodziowego regionu wodnego Górnej Wisły inwestycja nie leży w terenie zalewowym.

W zakresie przedmiotowej inwestycji nie ma zlokalizowanych drzew przeznaczonych do wycinki.

12. Sposób zapewnienia warunków niezbędnych osobom niepełnosprawnym

Zastosowane rozwiązania techniczne nie stwarzają barier architektonicznych dla osób niepełnosprawnych.

13. Szkody górnicze

Teren zamierzenia budowlanego nie znajduje się w granicach terenu górniczego.

14. Rejestr zabytków

Teren, na którym zlokalizowana jest inwestycja nie jest wpisany do rejestru zabytków.