

1. INFORMACJE OGÓLNE	2
1.1 PRZEDMIOT OPRACOWANIA	2
1.2 PODSTAWA OPRACOWANIA	2
1.3 INWESTOR	2
1.4 CEL OPRACOWANIA	2
1.5 KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO	3
1.6 LOKALIZACJA INWESTYCJI.....	3
1.7 AKTY PRAWNE ORAZ WARUNKI TECHNICZNE STANOWIĄCE PODSTAWĘ DO PROJEKTOWANIA	3
2. ISTNIEJĄCE UWARUNKOWANIA TERENOWO – KOMUNIKACYJNE.....	3
2.1. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO.....	3
3. INFORMACJE OGÓLNE	6
ZAŁOŻENIA WEJŚCIOWE	6
3.1. RUCH DROGOWY W STANIE ISTNIEJĄCYM.....	7
4. FORMA I FUNKCJA PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW WRAZ Z PARAMETRAMI.....	7
4.1.1. BUDOWA ŚCIEŻKI PIESZO-ROWEROWEJ (CIĄGU PIESZO-ROWEROWEGO).....	7
4.1.2. BUDOWA ŚCIEŻEK Z KRUSZYWA	8
4.1.3. ODWODNIENIE UKŁADU DROGOWEGO	8
4.2. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA UZBROJENIA TERENU NIEZWIĄZANA Z DROGAMI.....	9
5. UKŁAD KONSTRUKCYJNY PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW ORAZ WYTYCZNE DLA SIECI	9
5.1. PARAMETRY TECHNICZNE	9
5.2. STATECZNOŚĆ SKARP I NOŚNOŚĆ PODŁOŻA	11
5.3. ROBOTY ZIEMNE	11
5.4. OŚWIETLENIE.....	11
6. INFORMACJA O SPOSOBIE POSADOWIENIA OBIEKTÓW BUDOWLANÝCH	12
7. INFORMACJA O WPISANIU DO REJESTRU ZABYTEKÓW LUB GMINNEJ EWIDENCJI ZABYTEKÓW LUB CZY ZAMIERZENIE BUDOWLANE LOKALIZOWANE JEST NA OBSZARZE OBJĘTYM OCHRONĄ KONSERWATORSKĄ.....	12
8. OKREŚLENIE WPŁYWU EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ NA DZIAŁKĘ LUB TEREN ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO	12
9. INFORMACJA O WPŁYWIE OBIEKTU BUDOWLANEGO NA ŚRODOWISKO I JEGO WYKORZYSTYWANIE ORAZ NA ZDROWIE LUDZI I OBIEKTY SĄSIEDNIE	12
10. ORGANIZACJA PLACU BUDOWY	13

1. INFORMACJE OGÓLNE

1.1 Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt koncepcji branży drogowej w zakresie budowy ciągu pieszo-rowerowego w ramach zamierzenie inwestycyjnego pn.:

” BUDOWA ŚCIEŻKI PIESZO-ROWEROWEJ WRAZ Z BUDOWĄ I PRZEBUDOWĄ INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ NA DZIAŁKACH NR 187/63, 188/1, 276/12, 276/13, 302 OBRĘB 0069 PODGÓRZE JEDNOSTKA EWIDENCYJNA 126104_9 W MIEJSCOWOŚCI KRAKÓW, GMINA MIEJSKA KRAKÓW”

w ramach zadania „*Opracowanie wielowariantowej koncepcji wraz z operatem dendrologicznym dla budowy ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Korpala od skrzyżowania z ul. Anny Szwed- Śniadowskiej do ul. Korpala 24*”

1.2 Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest:

- zlecenie/umowa z inwestorem;
- wizja w terenie;
- aktualne normy i przepisy budowlane;
- mapa do celów projektowych ;
- MPZP - UCHWAŁA NR CVX/1551/10 RADY MIASTA KRAKOWA z dnia 3 listopada 2010 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Kliny – Gądomskiego II”

1.3 Inwestor

GMINA MIEJSKA KRAKÓW-
ZARZĄD DRÓG MIASTA KRAKOWA
UL. CENTRALNA 53
31-586 KRAKÓW

1.4 Cel opracowania

Celem jest uściślenie zakresu rzeczowego i finansowego, ustalenie granic przyszłej inwestycji oraz dostarczenie danych i informacji dla przyszłego projektu budowlanego i innych opracowań związanych z wykonywaniem przedsięwzięcia. Wykonanie inwestycji ma na celu umożliwić poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych i rowerzystów, odwodnienia oraz oświetlenia ulicznego na tym terenie.

Zakres projektu obejmuje:

- Budowa ścieżki pieszo-rowerowej (ciągu pieszo-rowerowego);
- Budowa oświetlenia;
- Zabezpieczenie sieci teletechnicznej;
- Przebudowa elektroenergetycznej sieci kablowej nN;

1.5 Kategoria obiektu budowlanego

Projektowane obiekty w zakresie projektu zaliczono do kategorii XXV, XXVI.

1.6 Lokalizacja inwestycji

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie województwa małopolskiego, w mieście Kraków.

Na działkach ewidencyjnych numer:

DZ. NR 187/63, 188/1, 276/12, 276/13, 302

OBRĘB 0069 PODGÓRZE

JEDNOSTKA EWIDENCYJNA: 126104_9 KRAKÓW

ULICA KORPAŁA

MIEJSCOWOŚĆ KRAKÓW

1.7 Akty prawne oraz warunki techniczne stanowiące podstawę do projektowania

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (t. j. Dz.U. 2022 poz. 1518 wraz z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t. j. Dz.U. 2022 poz. 1693 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2021r. poz. 2351 z późn. zm.);
- Standardy Infrastruktury Pieszej Miasta Krakowa- Zarządzenie nr 3188/2021 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 9 listopada 2021 r. w sprawie przyjęcia „Standardów Infrastruktury Pieszej Miasta Krakowa”;
- Standardy Rowerowe- Zarządzenie nr 3113/2018 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 26 listopada 2004 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania „Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa”
- Załączniki nr 1—4 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach;
- Normy i literatura techniczna z zakresu objętego niniejszym opracowaniem,

2. ISTNIEJĄCE UWARUNKOWANIA TERENOWO – KOMUNIKACYJNE

2.1. Opis stanu istniejącego

Obszar objęty opracowaniem zlokalizowany jest w południowo-wschodniej części miasta Krakowa w dzielnicy nr X Swoszowice, obejmuje ulicę Michała Korpala. Teren objęty jest MPZP - *UCHWAŁA NR CVX/1551/10 RADY MIASTA KRAKOWA z dnia 3*

listopada 2010 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Kliny – Gądomskiego II”.

Teren na mapie MPZP oznaczony jest jako:

- 4ZPn – teren zieleni publicznej niskiej (dotyczy działki nr 276/13, obręb 0069 Podgórze);
- 1ZPn – teren zieleni publicznej niskiej (dotyczy działki nr 302, obręb 0069 Podgórze);
- 3KDL – teren drogi publicznej klasy lokalnej L (dotyczy działki 276/13, 276/12, 302, obręb 0069 Podgórze);
- ZF – teren zieleni publicznej fortecznej (dotyczy działki 188/1 obręb 0069 Podgórze)

W stanie istniejącym w rejonie objętym opracowaniem nie istnieje droga łącząca fragmenty ul. Michała Korpala od strony ulicy Anny Szwed-Śniadowskiej z fragmentem ul. Michała Korpala od strony ul. Warcownej.

Rejon objęty opracowaniem zlokalizowany w obszarze terenów zieleni publicznej, zatem porośnięty jest zielenią niską i wysoką (drzewami i krzewami).

W stanie istniejącym w pasie drogowym występuje uzbrojenie terenu – infrastruktura podziemna: sieć teletechniczna oraz gazowa w rejonie skrzyżowania z ul. Anny Szwed-Śniadowskiej. Na pozostałym odcinku brak istniejącej sieci uzbrojenia.

Dodatkowo w niewielkiej odległości od granicy opracowania znajdują się zabytkowe kamienne słupki graniczne Fortu „Borek” – nie są one objęte opracowaniem, zabroniona jest jakakolwiek ingerencja w w/w słupki.



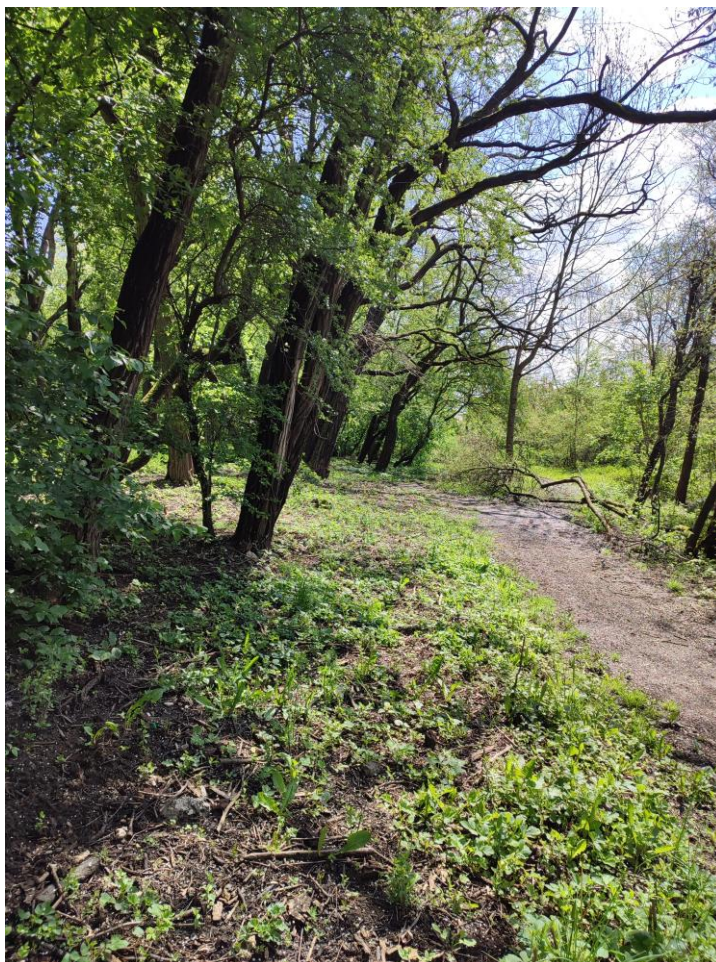
Fot. 1 Istniejące zagospodarowanie terenu – widok na rejon początku opracowania



Fot. 2 Stan istniejący zagospodarowania terenu – widok w rejonie końca opracowania



Fot. 3 Stan istniejący zagospodarowania terenu – widok na istniejące przedepty



Fot. 4 Stan istniejący zagospodarowania terenu – widok na istniejące przedepty

3. INFORMACJE OGÓLNE

Niniejsze opracowanie obejmuje przedstawienie rozwiązań koncepcyjnych zagospodarowania obszaru inwestycji w zakresie budowy ścieżki pieszo-rowerowej (ciągu pieszo-rowerowego).

Założenia wejściowe

Zgodnie z specyfikacją przetargową, celem planowanej inwestycji jest budowa ciągu pieszo-rowerowego, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, ruchu pieszych, odwodnienia oraz oświetlenia ulicznego na tym terenie.

Przyjęte założenia projektowe:

- prędkość do projektowania – 20km/h (ciąg pieszo-rowerowy)
- szerokość ciągu pieszo-rowerowego – 3,0m (z możliwością zawężenia do 2,0m);

Projektuje się budowę ścieżki pieszo-rowerowej (ciągu pieszo-rowerowego) o szerokości 3,00m z miejscowymi zawężeniami do 2,50m oraz do 2,00m prowadzonymi w taki sposób aby zminimalizować ilość drzew konieczną do wycinki. Przewiduje się wycinkę 14 szt. drzew.

3.1. Ruch drogowy w stanie istniejącym

W stanie istniejącym brak wyznaczonych ciągów pieszych i rowerowych. W chwili obecnej ruch pieszy odbywa się po tzw. przejeżdżach.

4. FORMA I FUNKCJA PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW WRAZ Z PARAMETRAMI

4.1.1. Budowa ścieżki pieszo-rowerowej (ciągu pieszo-rowerowego)

W ramach przedmiotowej inwestycji planuje się budowę ścieżki pieszo-rowerowej (ciągu pieszo-rowerowego) wzdłuż ul. Korpala od skrzyżowania z ul. Anny Szwed-Śniadowskiej (początek opracowania) do ul. Korpala 24 (koniec opracowania). Na początku i końcu opracowania przed włączeniem do ruchu ogólnego projektuje się rozdział ciągu pieszo-rowerowego na ciąg pieszy i drogę dla rowerów za pomocą odpowiedniej organizacji ruchu. Projektowana szerokość drogi dla rowerów przed włączeniem do ruchu ogólnego wynosi 2,5m (początek opracowania) oraz 2,0m (na końcu opracowania). Projektowana szerokość ciągu pieszego przed włączeniem do ruchu ogólnego wynosi 2,0m (na początku i końcu opracowania). Projektowana nawierzchnia ciągu pieszego i drogi dla rowerów betonowa oraz z kostki brukowej w zakresie istn. chodnika. Na początku opracowania projektuje się skosy wyznaczone za pomocą czerwonej kostki brukowej typu Behaton koloru czerwonego. Na długości drogi dla rowerów na początku opracowania, projektuje się rozbiórkę istniejącego krawężnika betonowego wyniesionego oraz ścieku przykrawężnikowego – zachowana zostanie ciągłość nawierzchni bitumicznej na połączeniu drogi dla rowerów z istniejącą jezdnią. Na końcu opracowania projektuje się krawężnik betonowy wtopiony +0cm.

Na dalszym odcinku projektuje się ciąg pieszo-rowerowy (ścieżkę pieszo-rowerową) o szerokości 3,0m z miejscowym zawężeniem do 2,50m oraz 2,00m (ilość i rozmiar zawężeń zależnie od wariantu), które wskazano do zachowania. Projektowane pochylenie poprzeczne jednostronne 2% w kierunku południowym. Projektowane pochylenie podłużne nie przekracza 6 %.

Podstawową konstrukcję nawierzchni ciągu pieszo-rowerowego przyjęto w sposób zapewniający dostosowanie kompozycyjne nowo budowanego ciągu do alejek już istniejących na terenie fortu znajdującego się nieopodal.



Fot. 5 Istn. alejki na terenie fortu „Borek”

W związku z powyższym zaprojektowano nawierzchnię betonową, niedyblowaną koloru szarego, której szczegółowa konstrukcja przedstawiona jest w dalszej części opisu.

Zachodzi kolizja z istn. drzewami – szczegółowa ilość drzew potrzebnych do wycinki określona w dalszej części opracowania. Nie przewiduje się ingerencji w zielen i drzewa rosnące na działce fortecznej – drzewa swoim nachyleniem nie naruszają skrajni ciągu pieszo-rowerowego, której szerokość przyjęto 2,50m.

4.1.2. Budowa ścieżek z kruszywa

W obrębie planowanej inwestycji przebiegają istniejące ścieżki o nawierzchni betonowej oraz nawierzchni z kruszywa. W ramach budowy ciągu pieszo-rowerowego projektuje się ich dowiązanie do projektowanej ścieżki pieszo-rowerowej.

4.1.3. Odwodnienie układu drogowego

Odwodnienie ciągu pieszo-rowerowego (ścieżki pieszo-rowerowej) będzie możliwe poprzez wykonanie odpowiednich spadków podłużnych oraz poprzecznych. Zaprojektowane zostały pochylenia podłużne i poprzeczne ciągu pieszo-rowerowego umożliwiające grawitacyjny spływ wody opadowej na tereny zielone. W związku z projektowaną budową, nie dojdzie do zwiększenia ilości odprowadzanej wody oraz nie zostaną zalane działki sąsiednie. Poprzez zastosowanie odpowiednich spadków poprzecznych, budowa ścieżki pieszo-rowerowej nie spowoduje blokowania odpływu

wód z obszaru fortecznego oraz nie będzie prowadzić do powstawania zastoisk wodnych w obrębie fortu.

4.2. Infrastruktura techniczna uzbrojenia terenu niezwiązana z drogami

W związku z kolizją projektowanej infrastruktury drogowej z istniejącą infrastrukturą techniczną, projektuje się przebudowę elektroenergetycznej sieci kablowej nN oraz zabezpieczenie sieci teletechnicznej.

5. UKŁAD KONSTRUKCYJNY PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW ORAZ WYTYCZNE DLA SIECI

5.1. Parametry techniczne

Ścieżka pieszo-rowerowa (ciąg pieszo-rowerowy)

Lokalizacja	obszar zabudowany
Ograniczenie ciągu obrzeżem/krawężnikiem	tak
Prędkość do projektowania	20 km/h
Obciążenie nawierzchni	100 KN/oś
Kategoria ruchu	KR0
Szerokość podstawowa ciągu pieszo-rowerowego	3,00 m
Pochylenie poprzeczne	jednostronne 2,0%
Skrajnia pionowa	2,50 m

Konstrukcję warstw nawierzchni zaprojektowano w oparciu o dane ruchowe, warunki gruntowe oraz analizę wytrzymałościową różnych rodzajów materiałów jakie mogą być użyte do ich budowy w oparciu o metodę mechanistyczną wykorzystującą teorię układów warstwowych. **Przyjęta kategoria ruchu: KR0 i grupa nośności G4.**

Zgodnie z wykonaną opinią geotechniczną, w podłożu pod powierzchnią warstwą gleby występują grunty spoiste w postaci glin pylastych i glin pylastych zwięzłych na pograniczu iłu w stanach od twardoplastycznego do półzwarego. Wykonanymi otworami nie nawiercono zwierciadła wód gruntowych i jak nie odnotowano sączy. W przypadku napotkania innych warunków gruntowych, konstrukcję nawierzchni należy dostosować. Przyjęto I kategorię geotechniczną.

Konstrukcję nawierzchni zaprojektowano w oparciu o dane ruchowe, warunki gruntowe oraz analizę wytrzymałościową różnych rodzajów materiałów jakie mogą być użyte do ich budowy w oparciu o metodę mechanistyczną wykorzystującą teorię układów warstwowych. Moduły sprężystości poszczególnych warstw konstrukcji oraz stałe materiałowe warstw przyjęto z KTKNPiP a istniejącego podłoża gruntowego na podstawie rozpoznanych w dokumentacji geologicznej – inżynierskiej rodzaju i stanu gruntów występujących w podłożu projektowanej nawierzchni. Przyjęto okres eksploatacji nawierzchni betonowej – 20 lat.

Przyjęte warunki wodne : dobre

Przyjęte warunki gruntowe: złe

Konstrukcję nawierzchni przyjęto z Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych dla kategorii KR0 i dla grupy nośności gruntu G4.

Konstrukcje nawierzchni przyjęto następująco:

Konstrukcja nawierzchni ciągu pieszo-rowerowego – (Typ „N1’)

Warstwa ścieralna z betonu cementowego C30/37 W8 F150 w kolorze szarym, niedyblowana, dylatowana co 5m	gr. 20cm
Warstwa poślizgowa z 2 warstw folii PE	-
Warstwa podbudowy zasadniczej z kruszywa stab. mech. 0/31,5mm	gr. 25cm
Warstwa mrozochronna z kruszywa stab. mech. 0/63mm	gr. 25cm
SUMA	70cm

Konstrukcja nawierzchni trawiastej – odtworzenie po wykonaniu robót – (Typ „N2’)

Warstwa humusu, obsiew trawą	gr. 10cm
Grunt rodzimy	-
SUMA	10cm

Konstrukcja nawierzchni ścieżki z kruszywa – (Typ „N3’)

Warstwa z grysłu bazaltowego czarnego stab. mech. 8/16mm	gr. 5cm
Warstwa podbudowy zasadniczej z kruszywa stab. mech. 0/31,5mm	gr. 10cm
Warstwa mrozochronna z kruszywa stab. mech. 0/63mm	gr. 20cm
Geowłóknina	-
SUMA	35cm

Konstrukcja nawierzchni z kostki w zakresie istn. chodnika– (Typ „N4’)

Kostka brukowa betonowa fazowa typu „Behaton” (kolor czerwony)	gr. 8 cm
Podsypka cementowo-piaskowa 1:4	gr. 4 cm
Podbudowa zasadnicza z kruszywa stab. mech. 0/31,5 mm	gr. 10cm
Podbudowa pomocnicza z kruszywa stab. mech. 0/63 mm	gr. 20cm
SUMA	42cm

5.2. Stateczność skarp i nośność podłoża

Podłoże gruntowe, stanowiące podłoże pod konstrukcję nawierzchni, powinno zostać doprowadzone do kategorii G1 oraz charakteryzować się następującymi parametrami:

- drogi kategorii ruchu KR0, KR1 i KR2: $E_2 \geq 80$ MPa, $I_s \geq 1,00$,

5.3. Roboty ziemne

Roboty ziemne polegać będą na wykonaniu koryta pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni. Roboty ziemne należy wykonywać w porze suchej ze względu na wysoki poziom wód gruntowych.

5.4. Oświetlenie

Oświetlenie uliczne dla planowanego ciągu pieszo-rowerowego zaprojektowano zgodnie z normą PN-EN 13201 „Oświetlenie dróg” i normą N-SEP-E-004 „Energetyczne i sygnalizacyjne linie kablowe”.

Wzdłuż planowanej inwestycji brak istniejącego oświetlenia. Projektuje się budowę sieci oświetlenia ulicznego złożonego ze słupów parkowych oświetleniowych $h=5$ m z oprawą typu LED 48W zgodną z oprawami zastosowanymi w alejkach na dz. nr 188/1. Podpięcie do istniejącego obwodu oświetlenia miejskiego, zasilane z PZ3406. Projektowany słup zamontować na fundamencie prefabrykowanym betonowym (dobór zgodnie z katalogiem producenta słupów) i wyposażać w nowe przewody oraz tablicę bezpieczników. Instalacja zostanie uziemiona. Słupy wyposażać w typowe złącza słupowe wraz z bezpiecznikiem 2A. Oprawy LED wyposażać w sterowniki lokalne zgodny ze standardem obecnie stosowanym w ZDMK.

Linie kablowe układać na głębokości 0,8-1,0 m w rowie kablowym na warstwie piasku o grubości 0,1 m i przykryty taką samą warstwą. Odległość niebieskiej folii poliuretanową od kabla powinna wynosić co najmniej 0,25 m. Następnie zasypać wykop gruntem rodzimym. Po wykonaniu prac doprowadzić powierzchnię do stanu pierwotnego. Na całej długości, projektowane kable należy prowadzić w rurach ochronnych. Zastosować kabel typu YKYs 5x16 mm² na całej długości układany w rurze ochronnej.

Wymagania i parametry dla oświetlenia:

1. Opracowanie zgodnie z normą PN-EN 13201 „Oświetlenie dróg” i norma N SEP-E-004 „Energetyczne i sygnalizacyjne linie kablowe”.
2. Wymagania oświetleniowe:
 - b) klasa oświetlenia:
 - dla dróg i chodników - **M4**
 - dla ciągów pieszo-jezdných - **C3**
 - dla stref kolizyjnych (skrzyżowań) - **C1**
 - c) system oświetlenia drogi: rozmieszczenie słupów jednostronne
3. Zasilanie oświetlenia:
 - a) zasilanie — istniejące lub projektowane szafy oświetlenia ulicznego,
 - b) z istniejących szaf wyprowadzić obwody oświetlenia ulicznego kablem YAKXs 5x16mm²,

6. Informacja o sposobie posadowienia obiektów budowlanych

Zaprojektowano posadowienie obiektów bezpośrednio w podłożu gruntowym na przygotowanych warstwach podbudowy.

7. Informacja o wpisaniu do rejestru zabytków lub gminnej ewidencji zabytków lub czy zamierzenie budowlane lokalizowane jest na obszarze objętym ochroną konserwatorską

Planowana inwestycja znajduje się na terenie ochrony konserwatorskiej w zasięgu granicy strefy nadzoru archeologicznego zgodnie z pismem znak KZ-03.4120.1.65.2023.NP+DJ z dnia 16 marca 2023 r. Projektowany ciąg pieszo-rowerowy zlokalizowany jest w sąsiedztwie Fortu nr 52 „Borek” wpisanego do rejestru zabytków pod numerem A-807, decyzją z 7.06.1989 r. Wschodnia część ulicy Michała Korpala znajduje się w strefie B pośredniej ochrony konserwatorskiej wyznaczonej w MPZP. W rejonie początku opracowania znajduje się stanowisko archeologiczne. Inwestycja znajduje się w strefie nadzoru archeologicznego w obrębie stanowiska Kraków – Kobierzyn 23. W toku projektowym, zaleca się uzyskanie uzgodnienia od Miejskiego Konserwatora Zabytków.

8. Określenie wpływu eksploatacji górniczej na działkę lub teren zamierzenia budowlanego

Działki objęte zakresem opracowania nie znajdują się w obszarze/terenie eksploatacji górniczej i nie podlegają szkodom górniczym.

9. Informacja o wpływie obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie

a. Lokalizacja inwestycji w stosunki do form ochrony przyrody.

Zakres projektowanych prac nie zmienia warunków oddziaływania istniejącego obiektu na środowisko, budynki sąsiednie i zdrowie ludzi. Teren przewidziany pod przedmiotową inwestycję **nie** jest położony w granicach obszarów chronionych NATURA 2000. Zgodnie z obowiązującym obecnie prawem, to jest zgodnie z art. 59 ust.1, 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 (Dz. U. nr 199, poz.1227, z późn. zm. tekst jedn. Dz.U. 2022 poz. 1029)*, oraz zgodnie z aktem wykonawczym do tej ustawy, t.j. z *Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 poz. 1839)* **analizowana inwestycja nie jest zaliczana do grupy– „Drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów**

mostowych służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6, ust. 1 pkt. 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (§3 ust. 1 pkt. 62)”. W związku z powyższym nie ma konieczności uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Najbliżej leżące obszary ochrony NATURA 2000:

Lp.	Nazwa obszaru	Odległość od inwestycji [km]
Rezerwaty		
1.	Skołczanka	4,89
2.	Bonarka	5,08
3.	Cieszynianka – otulina	5,61
Park Krajobrazowy		
4.	Bieleńsko- Tyniecki Park Krajobrazowy - otulina	2,30
5.	Bieleńsko- Tyniecki Park Krajobrazowy	2,34
6.	Tenczyński Park Krajobrazowy- otulina	9,34
Park Narodowy		
7.	Ojcowski Park Narodowy- otulina	15,33
8.	Ojcowski Park Narodowy	17,57
Obszar Natura 2000		
9.	Dębnicko-Tyniecki obszar łąkowy PLH120065	2,91
10.	Skawiński obszar łąkowy PLH120079	4,01
11.	Łąki Nowohuckie PLH120069	11,65

Planowana inwestycja w fazie użytkowej nie będzie wywierać negatywnego wpływu na środowisko naturalne. W fazie budowy, wywierany będzie wpływ na środowisko poprzez prowadzone procesy budowlane w sposób krótkotrwały i nieprzekraczający dopuszczalnych norm. Inwestycja nie jest zlokalizowana w korytarzach ekologicznych.

10. ORGANIZACJA PLACU BUDOWY

Organizacja i etapowanie robót na budowie a w szczególności etapowanie prac polegających na budowie obiektów dla dróg oraz związana z nią czasowa organizacja ruchu (uzgodnienia) oraz przełożenia ruchu leżą po stronie Wykonawcy.

Na Wykonawcy spoczywa też obowiązek organizacji budowy oraz sposobu prowadzenia robót z uwzględnieniem wszystkich zapisów prawa oraz uzyskanych decyzji, a w szczególności:

- place budowy i ich zaplecza oraz drogi techniczne zorganizowane powinny być w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni a po zakończeniu prac teren powinien zostać przywrócony do stanu pierwotnego
- należy z należytą starannością zabezpieczyć powierzchnię ziemi przed potencjalnymi zanieczyszczeniami wynikającymi z tankowania maszyn roboczych, zbiorniki z olejem magazynować pod zamykaną wiatą, zabezpieczyć materiały do budowy drogi, okresowo wyścielić materiałami izolacyjnymi terenowe stacje obsługi samochodów i maszyn roboczych

- podczas prowadzenia prac w rejonie cieków wodnych nie dopuścić do zanieczyszczenia wód powierzchniowych zawiesinami (pyłem, piaskiem, cementem), asfaltem, betonem
- zdjętą warstwę gleby z pasa robót należy odpowiednio zdeponować i ponownie wykorzystać
- odpady, a w szczególności niebezpieczne należy składować i segregować oraz przekazać uprawnionemu odbiorcy

Opracował:
mgr inż. Piotr Frosztęga