

1.1 Przedmiot, cel i zakres opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt koncepcji wynikowej wielobranżowej branży drogowej w zakresie rozbudowy miejsc postojowych w os. Teatralnym w rejonie budynku nr 18-22 w ramach zadania pn.: *ROZBUDOWA MIEJSC POSTOJOWYCH W OS. TEATRALNE WRAZ Z ODWODNIENIEM, OŚWIETLENIEM ORAZ PRZEKŁADKAMI KOLIDUJĄCEGO UZBROJENIA NA DZIAŁCE NR 93/4 OBRĘB 0050 NOWA HUTA, JEDNOSTKA EWIDENCYJNA 126103_9, W MIEJSCOWOŚCI KRAKÓW*

w ramach zadania pn.: "Opracowanie koncepcji dla budowy miejsc postojowych w os. Teatralnym w rejonie budynku nr 18-22 wraz z odwodnieniem, oświetleniem oraz przekładkami kolidującego uzbrojenia"

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 zwiększenie ilości miejsc postojowych.

Zakres inwestycji obejmuje:

- Budowa jezdni manewrowej przy miejscach postojowych;
- Budowa miejsc postojowych;
- Budowa opaski;
- Przebudowa chodników;
- Remont/przebudowa istn. miejsc postojowych;
- Przebudowa oświetlenia ulicznego;
- Przebudowa kolidującej infrastruktury;

1.2 Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest:

- zlecenie/umowa z inwestorem;
- wizja w terenie;
- aktualne normy i przepisy budowlane;
- mapa zasadnicza;
- MPZP - UCHWAŁA NR XCII/1362/13 RADY MIASTA KRAKOWA z dnia 4 grudnia 2013 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Centrum Nowej Huty” w Krakowie

1.3 Inwestor

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

1.4 Stan istniejący

Opis stanu istniejącego:

Obszar objęty opracowaniem zlokalizowany jest we wschodniej części miasta Krakowa w dzielnicy nr XVIII Nowa Huta, obejmuje ulice (drogi wewnętrzne) przebiegające w rejonie budynków os. Teatralne 18, 20, 21, 22. Teren inwestycji objęty jest Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego obszaru „Centrum Nowej Huty”. Zgodnie z tym dokumentem, teren inwestycji znajduje się w obszarze oznaczonym jako MWn.4.1 – Teren zabudowy mieszkaniowej, o podstawowym przeznaczeniu pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną niską. Według zapisów planu, dopuszczalne jest na tym obszarze lokalizowanie miejsc postojowych oraz dojść pieszych niewyznaczonych na Rysunku Planu.

Ulica osiedlowa (droga wewnętrzna) poprowadzona wzdłuż budynków os. Teatralne 18-22 składa się z jezdni jednokierunkowej o zmiennej szerokości ok. 2,6 – 2,35m o nawierzchni asfaltowej. Na wjeździe został ustawiony znak D-3 (droga jednokierunkowa) oraz znak D-42 (droga wewnętrzna). Na dalszym odcinku, przed progiem zwalniającym, zostały umieszczone znaki A-11a oraz B-33 z ograniczeniem prędkości do 20 km/h oraz znak D-3 (droga jednokierunkowa). Po przeciwnej stronie do istniejących miejsc postojowych wzdłuż budynków zlokalizowany jest bezpiecznik o szer. 1,15m. wykorzystywany przez pieszych, który służy również jako dojście do budynków.

Wzdłuż jezdni na wysokości budynku nr 18 zlokalizowane są dwie istniejące zatoki postojowe z miejscami parkingowymi prostopadłymi o nawierzchni betonowej oraz z betonowych płyt ażurowych, o wymiarach: długości 14m i szerokości 5m oraz długości 20m i szerokości 5,85m. Wzdłuż jezdni na wysokości budynku nr 20 zlokalizowane są dwie istniejące zatoki postojowe z miejscami parkingowymi prostopadłymi o nawierzchni betonowej oraz z betonowych płyt ażurowych, o wymiarach: długości 19,5m i szerokości 5,7m oraz długości 11m i szerokości 5,50m.

Wzdłuż budynku nr 21 i 22 brak zatok postojowych. Parkowanie odbywa się na istniejącym bezpieczniku (od strony zieleńca) o szerokości 1,50m.

Całość terenu jest oświetlona latarniami ulicznymi. Na wjeździe został ustawiony znak D-3 (droga jednokierunkowa) oraz D-46 (droga wewnętrzna).

Na wysokości budynku nr 18, 20 i 21 znajduje się, wyznaczone odpowiednim oznakowaniem pionowym i poziomym, miejsce parkingowe dla pojazdu osoby z niepełnosprawnością.

Na wysokości budynku nr 21 zamontowany jest istniejący próg zwalniający. Odwodnienie jezdni oraz zatok postojowych odbywa się z wykorzystaniem kanalizacji deszczowej do istniejących wpustów wodościekowych. W stanie istniejącym zlokalizowana jest sieć w postaci: sieci oświetlenia, sieci elektroenergetycznej, sieci kanalizacji, sieci wodociągowej oraz sieci teletechnicznej.



Fot. 1 Ulica wzdłuż budynku os. Teatralne 18. Po lewej widok na istniejące zatoki postojowe, po prawej chodnik/bezpiecznik dla pieszych.



Fot. 2 Ulica wzdłuż budynku os. Teatralne 20. Po lewej widok na istniejące zatoki postojowe, po prawej chodnik/bezpiecznik dla pieszych.



Fot. 3 Ulica wzdłuż budynku os. Teatralne 21. Po lewej widok istniejący chodnik/bezpiecznik wykorzystywany do parkowania.



Fot. 4 Ulica wzdłuż budynku os. Teatralne 18 i 20. Po lewej widok na istniejące zatoki postojowe, po prawej chodnik/bezpiecznik dla pieszych.

1.5 Lokalizacja inwestycji

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie województwa małopolskiego, w mieście Kraków. Na działkach ewidencyjnych numer:

OSIEDLE TEATRALNE

DZIAŁKA EWIDENCYJNA NR: 93/4

OBR. 0050 NOWA HUTA

JEDNOSTKA EWIDENCYJNA: 126103_9

GMINA MIEJSKA KRAKÓW

MIASTO KRAKÓW

1.6 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.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2022. Poz. 1225 z późn. zm.);
- ZARZĄDZENIE Nr 1163/2023 PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA z dnia 28 kwietnia 2023 r. w sprawie wprowadzenia „Standardów Dostępności dla Gminy Miejskiej Kraków
- 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”;
- 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,

1.7 Stan projektowany

Zaprojektowano rozbudowę miejsc parkingowych wzdłuż ulic przebiegających w rejonie budynków os. Teatralne 18-22, wraz z dostosowaniem do istniejących elementów zagospodarowania terenu. Powstałe rozwiązanie zakłada jak najmniejszą kolizję z istniejącą zielenią, w szczególności drzewami i krzewami, które stanowią istotny element ukształtowania przestrzeni wewnątrzosiedlowej. Teren inwestycji objęty jest Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego obszaru „Centrum Nowej Huty”. Zgodnie z tym dokumentem, teren inwestycji znajduje się w obszarze oznaczonym jako MWn.4.1 – Teren zabudowy mieszkaniowej, o podstawowym przeznaczeniu pod zabudowę mieszkaniową wielorodzinną niską. Według zapisów planu, dopuszczalne jest na tym obszarze lokalizowanie miejsc postojowych oraz dojść pieszych niewyznaczonych na Rysunku Planu. Możliwa do wyznaczenia liczba nowych

miejsc parkingowych jest ściśle związana z zachowaniem minimalnych odległości od okien budynków mieszkalnych. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2022. Poz. 1225 z późn. zm.), minimalna odległość wynosi:

- dla parkingu z maksymalnie 10 miejscami wynosi 7m od okien ww. budynków;
- dla parkingu z 11-60 miejscami – 10m od okien ww. budynków;

Wymagane odległości zostały przedstawione na Projekcie Zagospodarowania Terenu. W preferowanym wariantcie (wariant 2) w rejonie budynku nr 18 i 20 (w rejonie wiaty śmietnikowej) projektowane są dwie zatoki postojowe z miejscami prostopadłymi. Zaprojektowano dwie zatoki postojowe, każda po dwa miejsca postojowe o wym. 2,5 x 5,0m. Wokół zatok zaprojektowano budowę opasek o szer. 0,75m. Projektuje się również wymianę nawierzchni istn. zatok postojowych wraz z likwidacją zieleńca w rejonie bud. nr 20. Wraz z istniejącymi zatokami postojowymi, znajdującymi się przed budynkami, powstałoby skupisko 30 miejsc postojowych (zgodnych z przepisami) w odległości powyżej 10m od okien budynku. Poszerzenie zatoki postojowej do 7,0m podyktowane jest koniecznością zapewnienia jezdni manewrowej o szerokości 5m dla miejsc parkingowych prostopadłych. Istniejąca jezdnia o szerokości 3,2 m nie spełnia tego warunku.

Dodatkowo zaprojektowano budowę jednej zatoki postojowej z łącznie pięcioma miejscami postojowymi usytuowanymi pod kątem 45 stopni do istn. jezdni. Pojedyncze miejsce postojowe posiada wymiary 2,50 x 5,00 m (w związku z miejscami znajdującymi się pod kątem i konieczną do zapewnienia przejeźdźności opaską, szerokość zatoki to 5,45m.

W wariantcie wynikowym zaprojektowano opaski wzdłuż miejsc postojowych o nawierzchni z betonowych płyt chodnikowych bez fazy o wym 50x50cm, kolor szary.

Na proj. zatokach postojowych oraz na remontowanych istniejących zatokach postojowych przy bud. nr 18 i 20 przewidziano nawierzchnię z płyty betonowej „Trylinki” o gr. 12 cm. Na proj. zatoce postojowej przy bud. nr 21 projektuje się nawierzchnię z cegły klinkierowej. Projektowane pochylenie poprzeczne 2% jezdni manewrowej, miejsc postojowych i opaski w kierunku jezdni ulicy.

W ramach inwestycji, na całym obszarze wewnątrzsiedlowym, proponuje się wprowadzenie strefy zamieszkania, z zapewnieniem odpowiedniego oznakowania za pomocą znaków D-40 i D- 41 na wszystkich wjazdach i wyjazdach z tegoż obszaru. Dodatkowo, ze względu na specyfikę ruchu w strefie zamieszkania (ograniczenie prędkości do 20 km/h wewnątrz całej strefy), możliwe będzie usunięcie znaków pionowych A-11a (próg zwalniający) i B-33 (ograniczenie prędkości do 20 km/h) oraz ograniczenie nielegalnych miejsc do parkowania. Szczegółowe rozwiązania zostaną przedstawione w projekcie stałej organizacji ruchu.

Projektuje się remont istniejących zatok postojowych (miejsc postojowych) w zakresie remontu nawierzchni oraz obramowania (bez zmiany geometrii). Projektowana nawierzchnia z cegły klinkierowej.

Projektuje się przestawienie istniejących pierwszych przesł suszarek na pranie przy budynkach nr 18 i 20, kolidujących z proj. miejscami parkingowymi w nową lokalizację

co przedstawiono na planszy PZT. W przypadku złego stanu technicznego należy je odrestaurować w formie i barwie zbliżonej do stanu istniejącego.

Projektowana liczba miejsc postojowych została ustalona z zapewnieniem:

- wymaganej przez „Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie” odległości od okien budynków przeznaczonych na stały pobyt ludzi;
- jak najmniejszej kolizji z istniejącą zielenią, szczególnie rosnącymi na tym obszarze dorodnymi drzewami oraz krzewami.

W przypadku chęci usytuowania na terenie objętym inwestycją większej liczby miejsc parkingowych konieczne będzie:

- uzyskanie zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych w zakresie wymaganej odległości miejsc parkingowych od okien budynków mieszkalnych;
- uzyskanie zgody konserwatorskiej ze względu na wpisanie układu urbanistycznego Nowej Huty do rejestru zabytków.

Odwodnienie projektowanych miejsc postojowych będzie się odbywało poprzez istniejące wpusty wodnościekowe. W ramach realizacji inwestycji planowana jest przebudowa sieci oświetlenia ulicznego ze względu na kolizję z projektowanymi elementami infrastruktury drogowej. Projektowana linia kablowa YKXS 5x16mm²/układane w rurze ochronnej HDPE 75. Zaleca się przeniesienie istn. słupów betonowych wraz z oprawami ze względów konserwatorskich. W przypadku złego stanu technicznego istn. słupów należy je odremontować lub zastosować nowe, o formie zgodnej z istniejącymi.

Powstałe rozwiązania zakładają jak najmniejszą kolizję z istniejącą zielenią, w szczególności drzewami i krzewami, które stanowią istotny element ukształtowania przestrzeni wewnątrzsiedlowej.

W wariantcie wynikowym zachodzi konieczność przesadzenia 2 szt. drzew oraz przesadzenia i nasadzenia krzewu o docelowej powierzchni 20,3m² wzdłuż proj. zatoki postojowej przy bud. nr 21.

1.8 Parametry techniczne

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: KR1.**

Konstrukcje nawierzchni przyjęto następująco:

Konstrukcja nawierzchni jezdni manewrowej – cegła klinkierowa – (Typ „N1”)

- Cegła klinkierowa	gr. 6,5 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa stab. mech. 0/31,5mm	gr. 25 cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa stab. mech. 0/63mm	gr. 25 cm
RAZEM:	56,5 cm

Konstrukcja nawierzchni miejsc postojowych – cegła klinkierowa – (Typ „N2”)

-Cegła klinkierowa	gr. 6,5 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa stab. mech. 0/31,5mm	gr. 25cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa stab. mech. 0/63mm	gr. 25cm
RAZEM:	56,5 cm

Konstrukcja nawierzchni jezdni manewrowej – trylinka – (Typ „N3”)

- płyta betonowa sześciokątna „trylinka” 34,6 x 40,0 cm	gr. 12 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa stab. mech. 0/31,5mm	gr. 25 cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa stab. mech. 0/63mm	gr. 25 cm
RAZEM:	62 cm

Konstrukcja nawierzchni miejsc postojowych – trylinka (Typ „N4”)

- płyta betonowa sześciokątna „trylinka” 34,6 x 40,0 cm	gr. 12 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa stab. mech. 0/31,5mm	gr. 25cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa stab. mech. 0/63mm	gr. 25cm
RAZEM:	62 cm

Konstrukcja nawierzchni opaski – (Typ „N5”)

- betonowe płyty chodnikowe bez fazy o wym 50x50cm, kolor szary	gr. 8 cm
- podsypka cementowo - piaskowa 1:4	gr. 4 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa stab. mech. 0/31,5mm	gr. 10 cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa stab. mech. 0/63mm	gr. 20cm
RAZEM:	42 cm

Konstrukcja nawierzchni chodnika – (Typ „N6”)

- Betonowe płyty chodnikowe bez fazy o wym 50x50cm, kolor szary	gr. 8 cm
- Podsypka cementowo-piaskowa zagęszczona 1:4	gr. 4 cm
- Podbudowa zasadnicza kruszywa łamanego stab. mech. 0/31,5 mm	gr. 10cm
- Podbudowa pomocnicza kruszywa łamanego stab. mech. 0/63 mm	gr. 20cm
RAZEM:	42 cm

Konstrukcja nawierzchni terenu zielonego – (Typ „N7”)

- Warstwa ziemi urodzajnej z humusem, obsiew trawą	gr. 10cm
- Grunt rodzimy	-
RAZEM:	10 cm

Konstrukcja remontowanej nawierzchni jezdni manewrowej – (Typ „N8”)

- płyta betonowa sześciokątna „trylinka” 34,6 x 40,0 cm	gr. 12 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa stab. mech. 0/31,5mm	gr. 25 cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa stab. mech. 0/63mm	gr. 25 cm

RAZEM: **62 cm**

Konstrukcja remontowanej nawierzchni miejsc postojowych – (Typ „N9”)

- płyta betonowa sześciokątna „trylinka” 34,6 x 40,0 cm	gr. 12 cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa stab. mech. 0/31,5mm	gr. 25cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa stab. mech. 0/63mm	gr. 25cm

RAZEM: **62 cm**

5.1. 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 **KR1** i **KR2**: $E_2 \geq 80$ MPa, $I_s \geq 1,00$,
- drogi kategorii ruchu **KR3**, **KR4**, **KR5**, **KR6**: $E_2 \geq 120$ MPa, $I_s \geq 1,03$.

5.2. Roboty ziemne

Roboty ziemne polegać będą na wykonaniu koryta pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni. Roboty ziemne należy wykonywać w porze suchej.

5.3. Oświetlenie

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

W obrębie os. Teatralnego, zlokalizowane jest oświetlenie uliczne z oprawami sodowymi lub ledowymi. Przedsięwzięcie zakłada przebudowę kolidującej infrastruktury oświetlenia. Projektuje się przeniesienie istn. słupów oświetleniowych lub z oprawą typu LED lub, w przypadku złego stanu technicznego istn. słupów i opraw, remont lub wymianę na nowe z zachowaniem obecnej formy (wynika to z warunków postawionych przez Miejskiego Konserwatora Zabytków). Podpięcie do istniejącego obwodu oświetlenia miejskiego. Przenoszone/wymieniane słupy zamontować na fundamencie prefabrykowanym betonowym (dobór zgodnie z katalogiem producenta słupów) i wyposażać w nowe przewody oraz tablicę bezpieczników. Instalacja zostanie uziemiona.

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 poliuretanowej 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.

Zaprojektowano oświetlenie uliczne przy pomocy opraw LED do oświetlania ulic na fundamentach prefabrykowanych zgodnie z wymaganiami ZDMK. Oprawy montować na słupach stalowych ocynkowanych lub aluminiowych. Słupy wyposażać w typowe złącza słupowe wraz z bezpiecznikiem 2A. Oprawy LED wyposażać w sterowniki lokalne zgodny ze standardem obecnie stosowanym w ZDMK.

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-jezdnych - **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 układu urbanistycznego Nowej Huty wpisanego do rejestru zabytków pod numerem A-1132. W pobliżu nie znajdują się stanowiska archeologiczne. Projekt będzie wymagał uzgodnienia z Miejskim Konserwatorem 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.	Bonarka	7.60
2.	Groty Kryształowe - otulina	11.24
3.	Groty Kryształowe	11.27
Park Krajobrazowy		
4.	Dłubniański Park Krajobrazowy - otulina	3.34
5.	Dłubniański Park Krajobrazowy	3.92
6.	Dolinki Krakowskie - otulina	5.90
Park Narodowy		
7.	Ojcowski Park Narodowy - otulina	11.20
8.	Ojcowski Park Narodowy	14.78
Obszar Natura 2000		
9.	Łąki Nowohuckie PLH120069	0.96
10.	Dębnicko-Tyniecki obszar łąkowy PLH120065	11.25
11.	Dolina Prądnika PLH120004	14.78

Planowana inwestycja w fazie użytkowej nie będzie wywierać negatywnego wpływu na środowisko naturalne. W fazie budowy, wywierany będzie wpływ na środowisko poprzez

przewodzone 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*

11.CZĘŚĆ RYSUNKOWA