

PROJEKT WYKONAWCZY

Nazwa zamierzenia budowlanego:	Przebudowa drogi powiatowej nr 1630K Niedźwiedź – Konina w km 1+302,22 - 2+045.62 w m. Konina w zakresie jezdni i pobocza w ramach zadania: „Przebudowa obiektu mostowego JN1 35000277 w km 1+284 w ciągu drogi powiatowej nr 1630K Niedźwiedź – Konina w miejscowości Niedźwiedź i Konina wraz z przebudową jezdni i pobocza na dojazdach	
Adres obiektu budowlanego:	Województwo małopolskie, powiat limanowski, gmina Niedźwiedź; jednostka ewidencyjna: Niedźwiedź; obręb ewidencyjny : Konina, Niedźwiedź	
Inwestor:	Powiat Limanowski ul. Józefa Marka 9, 34-600 Limanowa	
Kategoria obiektu budowlanego:	IV – elementy dróg publicznych, XXV – drogi, XXVI – sieci kanalizacyjne	
ZESPÓŁ PROJEKTOWY:		
Główny Projektant branża drogowa	mgr inż. Robert Waniczek uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno budowlanej 343/2002	<div>Podpis</div>
Data opracowania:	Luty 2025 r.	

SPIS TREŚCI

SPIS TREŚCI.....	2
I. OŚWIADCZENIA PROJEKTANTÓW I SPRAWDZAJĄCYCH. KSEROKOPIA UPRAWNIEŃ I PRZYNALEŻNOŚCI DO IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA PROJEKTANTÓW I SPRAWDZAJĄCYCH	3
OŚWIADCZENIE	4
<i>I.1. DECYZJA O NADANIU UPRAWNIEŃ – PAN ROBERT WANICZEK</i>	<i>5</i>
<i>I.2. ZAŚWIADCZENIE O PRZYNALEŻNOŚCI DO IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA – PAN ROBERT WANICZEK</i>	<i>6</i>
II. CZĘŚĆ OPISOWA PROJEKTU WYKONAWCZEGO	7
<i>II.1. RODZAJ I KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO</i>	<i>8</i>
<i>II.2. SPOSÓB UŻYTKOWANIA OBIEKTU BUDOWLANEGO</i>	<i>8</i>
<i>II.3. UKŁAD PRZESTRZENNY ORAZ FORMA ARCHITEKTONICZNA OBIEKTU BUDOWLANEGO</i>	<i>9</i>
<i>II.3.1. BRANŻA DROGOWA</i>	<i>9</i>
<i>II.3.1.1. PRZEBUDOWA JEZDNI</i>	<i>9</i>
<i>II.3.1.2. Budowa chodników</i>	<i>9</i>
<i>II.3.1.3. Budowa poboczy</i>	<i>10</i>
<i>II.3.1.4. PRZEBUDOWA SKRZYŻOWAŃ</i>	<i>10</i>
<i>II.3.1.5. Przebudowa ORAZ BUDOWA zjazdów indywidualnych</i>	<i>10</i>
<i>II.3.1.6. BUDOWA ZATOK AUTOBUSOWYCH</i>	<i>11</i>
<i>II.3.1.7. ODWODNIENIE DROGOWE</i>	<i>11</i>
<i>II.3.1.8. Budowa korytka kolejowego</i>	<i>11</i>
<i>II.3.1.9. ROZBIÓRKA OGRODZEŃ</i>	<i>11</i>
<i>II.3.1.10. MONTAŻ URZĄDZEŃ BRD</i>	<i>12</i>
<i>II.4. CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY OBIEKTU BUDOWLANEGO</i>	<i>12</i>
<i>II.5. WPŁYW OBIEKTU BUDOWLANEGO NA ŚRODOWISKO I JEGO WYKORZYSTYWANIE ORAZ NA ZDROWIE LUDZI I OBIEKTY SĄSIEDNIE</i>	<i>12</i>
<i>II.5.1. Warunki wynikające z potrzeby ochrony środowiska</i>	<i>12</i>
<i>II.5.2. Ochrona uzasadnionych interesów osób trzecich oraz życia i zdrowia ludzi</i>	<i>13</i>
<i>II.5.3. Wykorzystanie zasobów naturalnych oraz emisja i występowanie innych uciążliwości</i>	<i>13</i>
<i>II.5.4. Rozwiązania chroniące środowisko</i>	<i>14</i>
<i>II.5.5. Analiza klimatu akustycznego</i>	<i>15</i>
<i>II.5.6. Dane dotyczące warunków ochrony przeciwpożarowej</i>	<i>15</i>
III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA PROJEKTU WYKONAWCZEGO	16

**I. OŚWIADCZENIA PROJEKTANTÓW I SPRAWDZAJĄCYCH.
KSEROKOPIA UPRAWNIENÍ I PRZYNALEŻNOŚCI DO IZBY
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA PROJEKTANTÓW I
SPRAWDZAJĄCYCH**

OŚWIADCZENIE

projektanta lub osoby sprawdzającej projekt wykonawczy

Zgodnie z art. 34 ust. 3d pkt 3 Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane niniejszym oświadczam, że projekt wykonawczy:

Nazwa zamierzenia budowlanego:

" Przebudowa drogi powiatowej nr 1630K Niedźwiedź – Konina w km 1+302,22 - 2+045.62 w m. Konina w zakresie jezdni i pobocza w ramach zadania: „Przebudowa obiektu mostowego JN1 35000277 w km 1+284 w ciągu drogi powiatowej nr 1630K Niedźwiedź – Konina w miejscowości Niedźwiedź i Konina wraz z przebudową jezdni i pobocza na dojazdach"

Adres obiektu budowlanego:

**Województwo małopolskie, powiat limanowski, gmina Niedźwiedź;
jednostka ewidencyjna: Niedźwiedź;
obręb ewidencyjny : Konina, Niedźwiedź**

Sporządzony w lutu 2025 r., dla **Powiat Limanowski ul. Józefa Marka 9, 34-600 Limanowa** został wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.

BRANŻA	PROJEKTANCI	
Drogowa	mgr inż. Robert Waniczek uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno budowlanej 343/2002	<i>Podpis</i>

Nowy Sącz, luty 2025 r.

I.1. DECYZJA O NADANIU UPRAWNIEN – PAN ROBERT WANICZEK



WOJEWODA MAŁOPOLSKI

RR.XIII.7131/40/02

Kraków, dnia 19 grudnia 2002 r.

DECYZJA O NADANIU UPRAWNIEN BUDOWLANYCH
Nr ewid. 343/2002

Na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 1, art. 14 ust 1 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2000 r. Nr 106 poz. 1126 z późn. zm.), w związku z art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Pana mgr inż. Roberta Waniczek - na podstawie dokumentów stwierdzających wymagane wykształcenie i praktykę zawodową oraz na podstawie pozytywnej oceny z egzaminu na uprawnienia budowlane złożonego przed Komisją Egzaminacyjną,

n a d a j ę

Panu mgr inż. Robertowi WANICZEK
kierunek studiów: „budownictwo”
urodzonemu dnia 23 sierpnia 1970 r. w Nowym Targu,

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

do projektowania bez ograniczeń
w specjalności: konstrukcyjno-budowlanej

Od decyzji niniejszej służy Panu prawo wniesienia odwołania do Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Warszawie, ul. Krucza 38/42, za pośrednictwem Wojewody Małopolskiego w terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji.



Z up. Wojewody Małopolskiego
mgr inż. Andrzej Elżbieta Gabryś
Zastępca Dyrektora
Wydziału Rozwoju Regionalnego

Otrzymują:

1. Pan mgr inż. Robert Waniczek, ul. Poniatowskiego 25, 34-436 Maniowy
2. Główny Urząd Nadzoru Budowlanego, ul. Krucza 38/42, 00-926 Warszawa
3. aa

I.2. ZAŚWIADCZENIE O PRZYNALEŻNOŚCI DO IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA – PAN ROBERT WANICZEK



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

MAP-89N-EU8-3LI *

Pan Robert Waniczek o numerze ewidencyjnym MAP/BO/0206/03
adres zamieszkania ul. Poniatowskiego 25, 34-436 Maniowy
jest członkiem Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2025-01-01 do 2025-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2024-12-11 roku przez:

Mirosław Boryczko, Przewodniczący Rady Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Zgodnie z art. 78¹ K.c.

§ 1. Do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarczy złożenie oświadczenia woli w postaci elektronicznej i opatrzenie go
kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

§ 2. Oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej.

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na
stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piiib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów
Budownictwa.



II. CZĘŚĆ OPISOWA PROJEKTU WYKONAWCZEGO

II.1. RODZAJ I KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO

Przedmiotem zamierzenia budowlanego jest: *"Przebudowa drogi powiatowej nr 1630K Niedźwiedź – Konina w km 1+302,22 - 2+045.62 w m. Konina w zakresie jezdni i pobocza w ramach zadania: „Przebudowa obiektu mostowego JN1 35000277 w km 1+284 w ciągu drogi powiatowej nr 1630K Niedźwiedź – Konina w miejscowości Niedźwiedź i Konina wraz z przebudową jezdni i pobocza na dojazdach"*

Inwestycja polega na:

- przebudowie jezdni:
 - poszerzeniu jezdni do parametrów drogi klasy Z,
 - frezowanie istniejącej nawierzchni (warstwa ścieralna oraz wiążąca)
 - wykonaniu nowej nawierzchni
 - wymianie pełnej konstrukcji na poszerzeniach,
- budowie chodników,
- przebudowie poboczy,
- budowie zatoki autobusowej,
- przebudowie skrzyżowań drogi powiatowej z drogami gminnymi,
- przebudowie zjazdów,
- przebudowa/likwidacja/budowa przepustów,
- budowie odwodnienia drogowego:
 - likwidacja istniejących rowów,
 - wprowadzenie studni rewizyjnych,
 - wprowadzenie wpustów deszczowych,
 - wprowadzenie korytek ściekowych,
 - wprowadzenie ścieków przykrawężnikowych,
 - przebudowa rowów wraz z ich umocnieniem,
 - budowa wylotów kanalizacji deszczowej,
- umocnieniu skarp płytami ażurowymi,
- montaż urządzeń bezpieczeństwa ruchu
- pracach rozbiórkowe.

II.2. SPOSÓB UŻYTKOWANIA OBIEKTU BUDOWLANEGO

Przedmiotem zamierzenia budowlanego jest przebudowa drogi powiatowej 1630K Niedźwiedź – Konina w km 1+302,22 - 2+045.62 wraz z przebudową pobocza, budową zatoki autobusowej i chodnika, budową fragmentu kanalizacji deszczowej, budową korytek betonowych.

Przedmiotowa droga powiatowa nr 1630K położona jest we wschodniej części gminy Niedźwiedź i stanowi obsługę komunikacyjną przyległego terenu, przebiega na kierunku wschód – zachód.

Istniejąca droga powiatowa nr 1630K klasy Z na przedmiotowym odcinku posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości jezdni około 5,00 – 5,80m, system odwadniający – istniejące rowy przydrożne -, zatoki autobusowe oświetlenie drogi. Jezdnia ograniczona lewostronnie chodnikiem, a po prawej stronie poboczem gruntowym. Całkowita długość odcinka objętego inwestycją wynosi 743.40 m.

Przebudowa drogi powiatowej ma na celu poprawienie bezpieczeństwa oraz warunków ruchu poprzez: przebudowę jezdni, budowę zatoki autobusowej, odcinka chodnika, przebudowę skrzyżowań z drogami gminnymi, przebudowę zjazdów, montaż oznakowania pionowego i poziomego.

II.3. UKŁAD PRZESTRZENNY ORAZ FORMA ARCHITEKTONICZNA OBIEKTU BUDOWLANEGO

II.3.1. BRANŻA DROGOWA

II.3.1.1. PRZEBUDOWA JEZDNI

Zaprojektowano przebudowę jezdni od km 1+302.22 do km 2+045.62, która polegać będzie na wykonaniu poszerzenia jezdni do parametrów drogi klasy Z, frezowaniu istniejącej nawierzchni, wykonaniu nowych warstw oraz wymianie pełnej konstrukcji jezdni na poszerzeniach. Droga o szerokości 6.00 m posiadać będzie nawierzchnię z betonu asfaltowego.

Konstrukcja jezdni:

- 4 cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S ,
- geosiatka
- 4 cm – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W,
- istniejąca konstrukcja

Konstrukcja jezdni na poszerzeniach:

- 4 cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S ,
- geosiatka
- 4 cm – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W,
- 7 cm – warstwa podbudowy z betonu asfaltowego AC 22P
- 10 cm – warstwa podbudowy zasadniczej – kliniec 16/31.5, E2 ≥ 160MPa
- 25 cm - warstwa podbudowy zasadniczej – tłuczeń 31.5/63,
- 25 cm – warstwa ulepszonego podłoża z mieszanki niezwiązanej lub z gruntu niewysadzinowego (naturalnego lub antropogenicznego o CBR ≥ 20%), E2 ≥ 50MPa

II.3.1.2. BUDOWA CHODNIKÓW

Zaprojektowano budowę chodnika prawostronnego wzdłuż zatoki autobusowej w km drogi powiatowej 1630K:

- od km 1+350.57 do km 1+408.69;

Chodnik o szerokości 1.28 m i spadku poprzecznym równym 2.0 % w kierunku jezdni, posiadać będzie nawierzchnię z kostki betonowej.

Konstrukcja chodnika:

- 8 cm – warstwa ścieralna z kostki betonowej,
- 3 cm – podsypka piaskowa,
- 20 cm – warstwa podbudowy z mieszanki niezwiązanej (kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie), E2 ≥ 100MPa

II.3.1.3. BUDOWA POBOCZY

Dla projektowanego odcinka drogi powiatowej nr 1630K zaprojektowano przebudowę pobocza prawostronnego o szerokości 1.00 m – 0.50 m pobocze bitumiczne oraz 0.50 m pobocze z kruszywa na odcinku:

- od km 1+302.22 do km 1+342.53
- od km 1+421.11 do km 1+765.03

Dla projektowanego odcinka drogi powiatowej nr 1630K zaprojektowano przebudowę pobocza prawostronnego o szerokości 1.50 m ograniczonego krawężnikiem betonowym o szerokości 0.20 m. Pobocze o spadku poprzecznym 8.0 % posiada nawierzchnię z kruszywa łamanego 0/31.5 mm na odcinku:

- od km 1+765.03 do km 1+864.41

Dla projektowanego odcinka drogi powiatowej nr 1630K zaprojektowano przebudowę pobocza prawostronnego o szerokości 1.50 m. Pobocze o spadku poprzecznym 8.0 % posiada nawierzchnię z kruszywa łamanego 0/31.5 mm na odcinku:

- od km 1+864.41 do km 1+890.05

Dla projektowanego odcinka drogi powiatowej nr 1630K zaprojektowano przebudowę pobocza prawostronnego o szerokości 1.00 m ograniczonego krawężnikiem betonowym o szerokości 0.20 m. Pobocze o spadku poprzecznym 8.0 % posiada nawierzchnię z kruszywa łamanego 0/31.5 mm na odcinku:

- od km 1+900.19 do km 1+959.77

Dla projektowanego odcinka drogi powiatowej nr 1630K zaprojektowano przebudowę pobocza prawostronnego o szerokości 1.50 m – 0.50 m pobocze bitumiczne oraz 1.0 m pobocze z kruszywa na odcinku:

- od km 1+966.73 do km 2+042.45

Dla projektowanego odcinka drogi powiatowej nr 1630K zaprojektowano przebudowę pobocza lewostronnego o szerokości 1.00 m. Pobocze o spadku poprzecznym 8.0 % posiada nawierzchnię z kruszywa łamanego 0/31.5 mm na odcinku:

- od km 1+922.49 do km 2+042.45

II.3.1.4. PRZEBUDOWA SKRZYŻOWAŃ

Zaprojektowano przebudowę skrzyżowań drogi powiatowej z drogami gminnymi. Szerokość jezdni 3.50 m, szerokość pobocza minimum 0.75 m. Przecięcie krawędzi jezdni drogi głównej i jezdni drogi podporządkowanej wyokrąglone łukami kołowymi o promieniu 6 m i 6 m.

- km 1+415.86, DG nr 341723K, str. prawa
- km 1+731.59, DG nr 341696K, str. prawa
- km 1+757.39, DG nr 341735K, str. prawa
- km 1+894.56, DG nr 341790K, str. prawa

II.3.1.5. PRZEBUDOWA ORAZ BUDOWA ZJAZDÓW INDYWIDUALNYCH

Zaprojektowano przebudowę oraz budowę nowych zjazdów indywidualnych znajdujących się w zakresie opracowania.

Szerokość całkowita, mierzona prostopadle do osi zjazdu, nie mniejsza niż 4,50 m, w tym szerokość jezdni nie mniejsza niż 3,00 m i nie większa niż szerokość jezdni na drodze, szerokość obustronnych poboczy - nie mniejsza niż 0,75 m każde. Przecięcie krawędzi jezdni zjazdu i drogi wyokrąglone łukiem kołowym o promieniu nie mniejszym niż 3,00 m lub ściętym skosem o proporcji n:m, gdzie $n = m \geq 1.50$ m, wyłącznie dla projektowanych relacji skrętnych. Pochylenie podłużne zjazdu dostosowane do ukształtowania elementów drogi, które ten zjazd przecina, jednak nie większe niż 5,0%.

Zestawienie przebudowywanych zjazdów indywidualnych:

- km 1+305.70, str. lewa
- km 1+346.44, str. prawa,

- km 1+590.82, str. prawa,
- km 1+831.01, str. prawa,
- km 1+913.63, str. lewa,
- km 1+921.71, str. prawa,
- km 1+947.37, str. lewa,
- km 1+954.17, str. lewa,
- km 1+963.59, str. prawa,
- km 2+017.63, str. lewa,

II.3.1.6. BUDOWA ZATOK AUTOBUSOWYCH

Zaprojektowano budowę zatok autobusowych o szerokości 3.0 m, spadku poprzecznym 2.0 % w kierunku jezdni i nawierzchni z kostki betonowej w km 1+357.28 – 1+408.69, strona prawa.

Konstrukcja zatoki autobusowej:

- 8 cm – warstwa ścieralna z kostki betonowej,
- 3 cm – podsypka cementowo-piaskowa,
- 20 cm – podbudowa zasadnicza z betonu kl. C16/20 (dylatacja pełna co 10m)
- 30 cm – warstwa podbudowy z mieszanki niezwiązanej (kruszywo naturalne stabilizowane mechanicznie), CBR ≥ 35%, E2 ≥ 100MPa

II.3.1.7. ODWODNIENIE DROGOWE

ODWODNIENIE DROGOWE

Zaprojektowano budowę fragmentu kanalizacji deszczowej w ciągu projektowanej drogi powiatowej. Wszystkie projektowane kanały deszczowe odprowadzać będą wody opadowe w systemie grawitacyjnym, zgodnie z kierunkiem spływu do istniejących rowów.

Zaprojektowano kanalizację deszczową złożoną z:

- przykanalików z rur PCV – Ø 200,
- kolektor główny z rur PP SN8 – Ø500,
- studnie betonowe – Ø1000,
- wpusty uliczne klasy D400.

Ilość obiektów w sieci:

- studnie betonowe Ø 1000 – 2 szt.,
- wpusty uliczne D400 – 4 szt.,
- rura PP Ø 500 – ok 57 m,
- rura PCV Ø 200 – ok 9 m.

II.3.1.8. BUDOWA KORYTKA KOLEJOWEGO

Zaprojektowano budowę korytka kolejowego 68x62x50cm na ławie z betonu kl. C16/20 gr.20cm oraz umocnienie skarp betonowymi płytami ażurowymi:

Zestawienie korytka kolejowego wraz z umocnieniami:

- km 1+766.24 – 1+808.25, str. prawa;
- km 1+864.41 – 2+042.45, str. prawa;
- km 1+959.77 – 2+045.62, str. lewa;

II.3.1.9. ROZBIÓRKA OGRODZEŃ

Zaprojektowano rozbiórkę ogrodzeń:

- od km 1+810.86 do km 1+839.45 – str. prawa

- od km 1+957.26 do km 1+992.63 – str. prawa

II.3.1.10. MONTAŻ URZĄDZEŃ BRD

Zaprojektowano montaż urządzeń bezpieczeństwa ruchu w następujących lokalizacjach

- bariery U-11a po stronie prawej w km 1+352.03 – 1+412.50
- bariery z pochwytem po stronie prawej w km 1+418.25 – 1+588.79; 1+592.76 – 1+726.29; 1+733.08 – 1+757.32;

II.4. CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY OBIEKTU BUDOWLANEGO

Parametry DP nr 1630K	
Klasa drogi	Z
Kategoria drogi	droga powiatowa
Kategoria ruchu	KR3
Nawierzchnia	bitumiczna
Prędkość projektowa Vp	40 km/h
Liczba jezdni	1
Szerokość pasa ruchu	3.00 m
Pochylenie poprzeczne jezdni	2.0 %
Szerokość chodnika	1.28 m
Pochylenie poprzeczne chodnika	2.0 %
Szerokość poboczy	1.00 – 1.50 m
Pochylenie poprzeczne poboczy	8.0 %
Długość projektowanego odcinka	743.40 m

Powyższe parametry techniczne drogi na odcinku drogi objętej rozbudową są zgodne z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. 2022 poz. 1518, z późniejszymi zmianami).

II.5. WPŁYW OBIEKTU BUDOWLANEGO NA ŚRODOWISKO I JEGO WYKORZYSTYWANIE ORAZ NA ZDROWIE LUDZI I OBIEKTY SĄSIEDNIE

II.5.1. WARUNKI WYNIKAJĄCE Z POTRZEBY OCHRONY ŚRODOWISKA

Zgodnie z art. 71 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2021 poz. 247) uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko lub przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Z przepisu tego wynika, iż przeprowadzenie postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dotyczy ściśle oznaczonych przedsięwzięć, określonych w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U.2019, poz. 1839).

Przedsięwzięcie obejmuje swoim zakresem przebudowę drogi powiatowej nr 1630K w km 1+302,22 - 2+045.62 w miejscowości Konina.

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 62 Rozporządzenia Rady Ministrów przedsięwzięciami mogącymi potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko są: 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 2004r. o ochronie przyrody.

Z uwagi na charakter inwestycji, przedsięwzięcie nie spełnia wymogów zawartych w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. a co za tym idzie nie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami Natury 2000.

II.5.2. OCHRONA UZASADNIONYCH INTERESÓW OSÓB TRZECICH ORAZ ŻYCIA I ZDROWIA LUDZI

Zgodnie z art. 5 ust.1 pkt. 9 Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane przy realizacji inwestycji i pracach budowlanych związanych z budową należy uwzględnić interesy osób trzecich: dotyczy to w szczególności zapewnienia dostępu do drogi publicznej, ochrony przed pozbawieniem możliwości korzystania z wody, kanalizacji, energii elektrycznej, ciepłej oraz ze środków łączności, dopływu światła dziennego do pomieszczeń przeznaczonych na pobyt ludzi, uciążliwościami powodowanymi przez hałas, wibracje, zakłócenia elektryczne, promieniowanie, zanieczyszczenia powietrza, wody i gleby. Dostęp do drogi publicznej został zapewniony poprzez przebudowę lub budowę wszystkich istniejących zjazdów.

Zapewnienie parametrów technicznych drogi zgodnych z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2019 poz. 1643) oraz wykonanie projektu stałej organizacji ruchu zapewni bezpieczeństwo użytkownikom przedmiotowej drogi.

Przewidziane roboty ziemne nie spowodują zmiany kierunku spływu wód powierzchniowych na działki sąsiednie.

W trakcie prowadzenia robót budowlanych należy zwrócić uwagę na zachowanie bezpieczeństwa ludzi i mienia oraz zadbać o to, by prowadzone roboty stwarzały jak najmniejszą uciążliwość dla środowiska.

Celem uniknięcia zagrożenia życia i zdrowia ludzi, w czasie budowy należy odpowiednio oznakować i zabezpieczyć wykopy. Teren budowy należy oświetlić. Wszystkie prace należy wykonywać zachowując warunki BHP.

II.5.3. WYKORZYSTANIE ZASOBÓW NATURALNYCH ORAZ EMISJA I WYSTĘPOWANIE INNYCH UCIAŹLIWOŚCI

W trakcie przebudowy i późniejszej eksploatacji drogi nie przewiduje się wykorzystania zasobów naturalnych. Projektowane przedsięwzięcie nie będzie powodować dodatkowych emisji. Po realizacji przedsięwzięcia nie zwiększy się przepustowość drogi powiatowej, jedynie zwiększone zostanie bezpieczeństwo użytkowników drogi i jej trwałość. Woda, inne surowce i materiały oraz paliwa wykorzystywane będą jedynie w okresie realizacji opisywanego przedsięwzięcia w niezbędnych ilościach na potrzeby firmy realizującej niniejszą budowę. Prowadzenie prac będzie wiązało się z zużyciem urządzeń wykorzystujących sprężone powietrze bądź prąd elektryczny, do których wytworzenia zostaną napędzane także olejem napędowym. Olej napędowy będzie również wykorzystany do maszyn budowlanych wykorzystywanych podczas prac budowlanych. Przeciętne zużycie oleju napędowego napędzającą jedną maszyną budowlaną wynosi około 40dm³ na godzinę pracy. Określenie całkowitej ilości oleju napędowego wykorzystywanego do realizacji przedmiotowej budowy na obecnym etapie nie jest możliwe. W czasie budowy woda używana będzie w procesach technologicznych pielęgnacji betonu, czyszczenia sprzętu budowlanego oraz w celach socjalnych. Przewidywane zużycie wody wynosi 0.5m³/dobę. Wielkość i rodzaj wykorzystanego sprzętu zależne jest od sposobu organizacji pracy wykonawcy. Nie przewiduje się zapotrzebowania na wodę, surowce, materiały, paliwa i energię po zakończeniu robót budowlanych. Powstałe w trakcie realizacji przedsięwzięcia odpady będą gromadzone selektywnie i systematycznie usuwane z terenu budowy. Odpady z budowy przekazywane będą specjalistycznym firmom posiadającym odpowiednie zezwolenia na prowadzenie gospodarki tymi odpadami. W czasie prac budowlanych emitowany będzie hałas oraz spaliny z pracujących maszyn i pojazdów transportujących materiały. Korzystanie ze środowiska naturalnego związane z realizacją planowanego przedsięwzięcia będzie ograniczone do niezbędnego minimum. Na etapie eksploatacji nie będzie występowała potrzeba wykorzystania surowców, wody, paliw oraz materiałów. Wyjątkiem mogą być ewentualne prace konserwatorskie i utrzymaniowe. Wykorzystane w ramach tych prac surowce i energia będą zależne od rodzaju koniecznych do wykonania prac. Obecnie nie ma możliwości

określenia rozmiaru tych prac, jak również koniecznych do nich surowców i energii. Eksploatacja drogi w okresie zimowym będzie wymagała użycia środków do zwalczania śliskości zimowej (sól drogowa, piasek). Szczegółowe określenie ilości soli oraz piasku wykorzystywanych do zimowego utrzymania drogi jest praktycznie niemożliwe, ponieważ jest to ściśle uwarunkowane warunkami pogodowymi. Stwierdza się, że eksploatacja przedsięwzięcia po oddaniu do użytku nie spowoduje wzrostu zużycia surowców, materiałów, paliw i energii, których wykorzystywanie jest niezbędne do jego prawidłowego funkcjonowania.

II.5.4. ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO

W celu ochrony środowiska inwestor zobowiązuje się do:

- w fazie realizacji inwestycji zwrócić szczególną uwagę na istniejącą szatę roślinności w obrębie terenu inwestycji, w tym utrzymać istniejące zadrzewienia i zakrzewienia.

Wtedy gdy nie jest możliwe wyгородzenie drzewa/grupy drzew należy zastosować zabezpieczenie pni w formie odeskowania obejmującego całą powierzchnię pnia do wysokości co najmniej 150cm (zależnie od rozmiarów drzewa i wysokości na której zaczyna się korona). Deski powinny zostać zamocowane na podkładkach zapewniających dystans od pnia np. z plastikowego sączka drenarskiego. Oszalowanie powinno opierać się o podłoże i być spięte drutem lub taśmą stalową co ok. 50cm - w trzech miejscach.

Jednym z największych zagrożeń dla życia i rozwoju drzew i krzewów jest przesuszenie lub ewentualne przemarznięcie obnażonych korzeni. Wykopy jeśli są niezbędne, powinno się wykonywać poza okresem wegetacji (październik-kwiecień) przy zastrzeżeniu, że nie mogą być wykonywane w okresach mrozów. Najgorszym okresem, ze względu na bardzo szybkie przesychanie są miesiące letnie. Gdy zajdzie konieczność prowadzenia robót w tym czasie należy zapewnić roślinom odpowiednie podlewanie przez cały czas trwania robót, w zależności od warunków atmosferycznych, oraz zabezpieczenie przed przesuszeniem przy pomocy przepuszczalnych materiałów.

Wykop nie może być zlokalizowany bliżej pnia niż odległość 3 x średnica pnia, lecz nie mniej niż 2m. W przypadku gdy jest to niemożliwe roboty należy wykonać metodą bezwykopową (przewiert, przycisk) z komorami startowymi zlokalizowanymi poza rzutem korony. Wykopy w obrębie strefy korzeni drzew należy wykonywać wyłącznie ręcznie. Przy robotach liniowych idealnym rozwiązaniem jest zastosowanie technik tunelowych, które ze względu na zazwyczaj płytkie korzenienie się drzew (w warstwie do kilkudziesięciu cm od powierzchni terenu) nie powodują uszkodzeń korzeni.

W wypadku uszkodzenia bryły korzeniowej, nie można pozostawić korzeni bez odpowiedniego zabezpieczenia nawet na kilka godzin w upalny dzień. W związku z tym, ścianę wykopu z uszkodzoną bryłą korzeniową należy zabezpieczyć siatką drucianą lub ekranem z desek, zamocowanym na drewnianych słupach od strony wykopu. Pozostawioną przestrzeń około 20 cm szerokości, pomiędzy ścianą wykopu a ekranem, wypełnić trzeba gruboziarnistym podłożem do wysokości około 40 cm od poziomu terenu. Górną warstwę powinna stanowić mieszanka humusu z piaskiem w stosunku 1:3. Należy zapewnić drzewu nawodnienie w trakcie trwania robót w części nie objętej wykopem.

Ewentualne cięcia korzeni muszą zostać wykonane ostrym narzędziem. Nie należy zabezpieczać (np. maścią ogrodniczą) ran po cięciach. Przy dużych ubytkach korzeni, osoba pełniąca nadzór może zdecydować o rekompensacyjnym cięciu koron. Zgodnie z obowiązującym prawem, cięcia takie są wykonywane wyłącznie w przypadku konfliktu z projektowaną infrastrukturą. Ich właściwe wykonanie wymaga specjalistycznej wiedzy i doświadczenia. Zakazuje się składowania w pobliżu drzew jakichkolwiek materiałów, ziemi czy odpadów budowlanych.

Prace w pobliżu drzew powinny być prowadzone pod nadzorem przyrodniczym.

- uwzględnienia w trakcie realizacji inwestycji, ochrony środowiska na obszarze prowadzenia prac budowlanych, w szczególności ochrony gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych,
- przy prowadzeniu prac budowlanych przekształcenie i wykorzystanie elementów przyrodniczych będzie odbywać się wyłącznie w takim zakresie, w jakim jest to konieczne w związku z realizacją inwestycji,
- przestrzegać, aby uciążliwe oddziaływanie na środowisko i zdrowie ludzi w trakcie realizacji robót nie wykraczało poza teren, do którego inwestor posiada tytuł prawny, ewentualne uciążliwości akustyczne podczas prowadzonych prac budowlanych, będą minimalizowane poprzez stosowanie urządzeń i maszyn

spełniających polskie normy z wykluczenie prowadzenia prac związanych ze znaczną emisją hałasu w porze nocnej,

- silniki maszyn i pojazdów obsługujących budowę będą sprawne techniczne i wyregulowane,
- prace prowadzone będą w sposób eliminujący zanieczyszczenia wód gruntowych np.
- z powodu wycieku paliwa, olejów używanych do robót maszyn i urządzeń,
- Inwestor ze względu na podzielenie całości prac na etapy proponuje zorganizowanie zaplecza budowy

na etapie - fragmencie drogi powiatowej, który w danym momencie będzie przebudowywany. Zaplecze budowy będzie wyposażone w pomieszczenia socjalne dla pracowników, toalety, wydzielone miejsca do chwilowego przechowywania przesegregowanych odpadów przygotowanych do dalszego transportu. Na terenie zaplecza powinny znajdować się substancje typu sorbet mające na celu neutralizację zanieczyszczeń ropopochodnych, które mogą powstać w trakcie eksploatacji maszyn i urządzeń.

II.5.5. ANALIZA KLIMATU AKUSTYCZNEGO

W zakresie kształtowania klimatu akustycznego stwierdza się, że ruch komunikacyjny na rozpatrywanym odcinku drogi powiatowej nie zagraża terenom chronionym akustycznie.

II.5.6. DANE DOTYCZĄCE WARUNKÓW OCHRONY PRZECIWPÓŻAROWEJ

W ramach inwestycji projektuje się przebudowę obiektu liniowego (droga powiatowa). Jezdnia szerokości 6.00 m spełnia wymogi odnośnie dostępności przejezdności dla pojazdów pożarniczych.

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA PROJEKTU WYKONAWCZEGO