

Zamierzenie budowlane:	„Rozbudowa ulicy Drożyska (gminna klasy L) i ul. Siejówka (gminna, klasy D) w Krakowie”
Adres obiektu:	Obręb: 0029, 0030, 0031, 0032 Jednostka ewidencyjna: 126102_9 Nowa Huta Gmina: Miasto Kraków Powiat: Miasto Kraków Województwo: małopolskie
Rodzaj projektu:	PROJEKT BUDOWLANY
Część projektu:	PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY
Nazwa projektu:	ROZBUDOWA UKŁADU DROGOWEGO
Branża:	DROGOWA

Inwestor:	 PREZYDENT MIASTA KRAKOWA w imieniu którego działa Dyrektor Zarządu Dróg Miasta Krakowa Ul. Centralna 53 31-586 Kraków			Umowa nr : 332/U/ZDMK/2024
Biuro Projektowe:	 DROPROJEKT Sp. z o.o. ul. Portowa 22A 30-709 Kraków www.droprojekt.pl biuro@droprojekt.pl			
Funkcja:	Tytuł, Imię i Nazwisko	Specjalność	Nr uprawnień	Podpis
Projektant:	mgr inż. Łukasz Jordane	drogowa	MAP/0106/POOD/08	
Sprawdzający:	mgr inż. Przemysław Dytał	drogowa	MAP/0006/POOD/11	

Kraków, marzec 2026r.

Spis treści

1.	Przedmiot opracowania	3
2.	Podstawa opracowania i materiały wyjściowe.....	3
3.	Zakres rzeczowy projektu.....	3
4.	Opis stanu istniejącego.....	4
5.	Opis stanu projektowanego	5
6.1.	Rozwiązanie sytuacyjne	5
6.2.	Rozwiązanie wysokościowe	6
6.3.	Projektowana konstrukcja nawierzchni.....	7
6.4.	Odwodnienie	8
6.1.	Oświetlenie	9
7.	Zieleń	9
8.	Kolizje z sieciami uzbrojenia terenu	9
9.	Warunki geotechniczne wynikające z opinii geotechnicznej	9
10.	Warunki górnicze	9
11.	Charakterystyka ekologiczna drogi.....	10
12.	Odpady w trakcie realizacji inwestycji	10
13.	Informacja o zagrożeniach dla środowiska	10
14.	Informacja dotycząca transgranicznego oddziaływania na środowisko	10
15.	Prowadzenie prac rozbiórkowych.....	10
16.	Uwagi końcowe.....	11
	CZĘŚĆ RYSUNKOWA	12

1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt architektoniczno – budowlany branży drogowej, dla zadania pn.:

„Rozbudowa ulicy Drożyska (gminna, klasy L) i ul. Siejówka (gminna klasy D) w Krakowie”

realizowany w ramach zadania pn.

„Opracowanie dokumentacji projektowej dla rozbudowy ul. Drożyska wraz z infrastrukturą towarzyszącą w celu budowy chodnika w ramach zadania „Program Budowy Chodników”.

zgodnie z umową nr 311/U/ZDMK/2025 z dnia 14.07.2025r

2. Podstawa opracowania i materiały wyjściowe

Niniejszy projekt został opracowany w oparciu o:

- Formalną podstawą opracowania jest umowa nr 311/U/ZDMK/2025 z dnia 14.07.2025r., zawarta pomiędzy Zarządem Dróg Miasta Krakowa a firmą DROPROJEKT Sp. z o.o.,
- Planowane przedsięwzięcie jest realizowane zgodnie z Dz. U. Nr 193 z 2008r poz. 1194 art.11b ust.1 – o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych – z późniejszymi zmianami,
- aktualną mapę do celów projektowych.
- wizję lokalną w terenie, dokumentację fotograficzną,
- warunki techniczne jednostek miejskich,
- Ustawę z dnia 07.07.1994r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2025r. poz. 418)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022 poz. 1518).
- Ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2024 r. poz. 320 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25.04.2012r w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. U. z 2012 r. poz. 463).
- PN-S-02204 Drogi samochodowe. Odwodnienie dróg.
- PN-S-02205 Drogi samochodowe. Roboty ziemne.
- Polskie Normy, normy branżowe, bezpośrednie uzgodnienia branżowe.
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych, GDDKiA 2014.

3. Zakres rzeczowy projektu

Prace projektowe w zakresie układu drogowego obejmują swym zakresem wykonanie następujących robót:

- Rozbudowę ul. Drożyska (DG 602234K) na odcinku od skrzyżowania z ul. Siejówka do skrzyżowania ul. Podstawie, na długości ok 920m,
- Rozbudowę skrzyżowania z ul. Siejówka (DG 603272K),
- Rozbudowę skrzyżowania z ul. Podstawie (DG 603102K),
- Przebudowę i budowę zjazdów,
- Budowę chodników dla pieszych,

- Budowę peronów przystankowych wraz z wiatami,
- Budowę systemu kanalizacji deszczowej wraz z umocnionym wylotem, oraz rozbiórką i konserwacją rowu,
- Rozbiórkę i budowę przepustów pod drogą w ciągu istniejących cieków wodnych,
- Rozbiórkę i budowę sieci wodociągowej,
- Rozbiórkę i budowę sieci energetycznej ,
- Rozbiórkę i budowę sieci energetycznej oświetlenia ulicznego,
- Budowę kanału technologicznego,
- Przebudowę sieci teletechnicznej napowietrznej w zakresie,
- Wycinkę zieleni kolidującej z inwestycją lub będącej w złym stanie fitosanitarnym,
- Rozbiórka elementów drogowych (chodniki, krawężniki, obrzeża, nawierzchnie, zjazdy)
- Rozbiórka sieci energetycznej
- Rozbiórka sieci teletechnicznej
- Rozbiórka sieci wodociągowej
- Rozbiórka ogrodzeń posesji przylegających do drogi i kolidujących z projektowanym układem

4. Opis stanu istniejącego

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na terenie województwa małopolskiego na terenie powiatu krakowskiego w mieście Kraków, dzielnicy XVIII Nowa Huta. Na przedmiotowym terenie nie ma obowiązującego obszaru objętego MPZP. Odcinki przedmiotowych dróg pełnią funkcję połączeń lokalnych. W otoczeniu odcinka ul. Drożyska znajduje się rozproszona zabudowa jednorodzinna wraz z budynkami gospodarczymi oraz liczne nieużytki. Wzdłuż odcinka ul. Siejówka usytuowany jest plac zabaw oraz park.

Jezdnia ul. Drożyska w stanie istniejącym ma nawierzchnię bitumiczną o zmiennej szerokości, wynoszącej od około 5,50 m do 6,50 m. Jest droga gminna o niskiej intensywności ruchu wraz z przejazdami pojazdów komunikacji zbiorowej. Ulica nie jest obramowana krawężnikami oraz nie posiada chodnika. Po obu stronach znajduje się szerokie pobocze gruntowe o zmiennej wartości pochyleń. W ciągu odcinka zlokalizowane są perony przystankowe wyposażone w wiaty przystankowe. Perony są obramowane krawężnikiem betonowym i posiadają nawierzchnię z kostki. Odcinkowo występuje rów przydrożny otwarty lub rów umocniony betonowymi korytkami prefabrykowanymi. Wody opadowe i roztopowe są odprowadzane do rowu oraz na przyległy teren. Po obu stronach jezdni znajdują się liczne zjazdy zwykłe. Istniejące przystanki autobusowe, nie posiadają wydzielonych zatok. Ruch pieszy odbywa się po istniejącym poboczu, które miejscowo zanika lub jest obrośnięte trawą.

Jezdnia ul. Siejówka w stanie istniejącym ma nawierzchnię bitumiczną o szerokości 3.0m wraz z obustronnymi poboczami gruntowymi o szerokości 0.75m każde. Jest droga gminna o niskiej intensywności ruchu. Wzdłuż odcinka występuje rów otwarty. Wody opadowe i roztopowe są odprowadzane do rowu oraz na tereny przyległe. Nieliczne zjazdy prowadzą do zabudowań oraz do położonego przy drodze parku. Ruch pieszy odbywa się po istniejącym poboczu.

5. Opis stanu projektowanego

Projektuje się rozbudowę ul. Drożyska, jako drogi gminnej klasy L, nr 603234K, na odcinku od skrzyżowania z ul. Sejówka do skrzyżowania z ul. Podstawie, na długości ok 920m oraz rozbudowę ul. Siejówka, jako drogi gminnej klasy D, nr 603272K, na odcinku od skrzyżowania z ul. Drożyska o długości ok. 230m w Krakowie.

Podstawowe parametry techniczne dróg:

Ul. Drożyska

- Ulica Drożyska – droga gminna nr 603234K, klasy L (lokalna), na odcinku ~920m
- Prędkość do projektowania – 40km/h
- Kategoria ruchu – KR3
- Dopuszczalne obciążenie osi – 115 kN/oś
- Przekrój jezdni – 1x2
- Szerokość nominalna jezdni – 2x3,0m
- Szerokość chodników – 1,80m (+pas bezpieczeństwa 0,5m), miejscowo zawężona
- Szerokość poboczy – 0,75 m

Ul. Siejówka

- Ulica Siejówka – droga gminna nr 603272K, klasy D (dojazdowa), na odcinku ~230m
- Prędkość do projektowania – 40km/h
- Kategoria ruchu – KR3
- Dopuszczalne obciążenie osi – 115 kN/oś
- Przekrój jezdni – 1x2
- Szerokość nominalna jezdni – 2x2,25m
- Szerokość chodnika – 1,80m (+pas bezpieczeństwa 0,5m), miejscowo zawężona

Szerokość poboczy – 0,75 m

6.1. Rozwiązanie sytuacyjne

Początek rozbudowywanego odcinka przyjęto w kilometrażu roboczym 0+000.00 w rejonie skrzyżowania z ul. Siejówka. W km roboczym 0+011.07, ul. Drożyska, krzyżuje się z drogą gminną ul. Siejówka. Jest to skrzyżowanie trzywłotowe, gdzie ul. Siejówka stanowi wlot podporządkowany. Szerokość jezdni ul. Siejówka wyniesie 5,0m, a na wlocie zastosowana zostanie wyniesiona tarcza przejścia dla pieszych. Koniec projektowanego odcinka znajduje się w km roboczym 0+918.56. W km roboczym 0+910.16 ul. Drożyska krzyżuje się z drogą gminną ul. Podstawie, jako skrzyżowanie trzywłotowe, gdzie wlot podporządkowany stanowi ul. Podstawie. Ul. Podstawie Początek i koniec odcinka ul. Drożyska zostanie dowiązany do stanu istniejącego dostosowanego do szerokości istniejącej jezdni. Zakres inwestycji obejmuje również rozbudowę ul. Siejówka na odcinku 231m. Początek kilometraża przyjęto na skrzyżowaniu z ul. Drożyska natomiast koniec zakresu przyjęto w km 0+231.28, w którym dowiązano szerokość przebudowywanego odcinka do stanu istniejącego.

Zakres rozbudowy jezdni ul. Drożyska, obejmuje wykonanie jezdni do szerokości 6,00m wraz ze stosownymi poszerzeniami na łukach oraz budowę obustronnych chodników o szerokości 2,30m (w tym pasy bezpieczeństwa 0,5m), z lokalnymi zawężeniami w rejonie ogrodzeń oraz drzew, w celu ograniczenia ingerencji w ich system korzeniowy. Długość projektowanego odcinka drogi wynosi ok. 920m. Krawędzie jezdni zostaną obramowane przez krawężniki betonowe o wymiarach 20x30cm, posadowione na ławie betonowej, wyniesione na +12cm oraz +4cm przy zjazdach zwykłych. Zakres projektowanego chodnika po stronie prawej obejmuje odcinki: od km 0+000.00 do zjazdu w km 0+206.35, następnie od zjazdu w km 0+475.62 do km 0+915.75 (rejon skrzyżowania z ul. Podstawie. Zakres chodnika po stronie lewej obejmuje odcinki od km 0+000.00 do zjazdu w km 0+678.68, następnie od km 0+849.50 do km 0+878.75 (na długości przejścia dla pieszych oraz peronu przystankowego).

W ramach inwestycji przewiduje się odtworzenie istniejących zjazdów o parametrach zgodnych z ich przeznaczeniem. Nawierzchnia jezdni zostanie wykonana z betonu asfaltowego. Nawierzchnia chodnika zostanie wykonana z kostki betonowej bezfazowej, nawierzchnia chodnika przebiegającego przez zjazdy będzie wykonana z kostki betonowej bezfazowej. W ciągu odcinka zaprojektowano perony przystankowe dla autobusów komunikacji zbiorowej, oddzielone od jezdni za pomocą krawężnika typu peronowego. Nawierzchnia jezdni przy przystankach autobusowych zostanie wykonana z betonu cementowego. Perony przystankowe zostaną wyposażone w wiaty przystankowe 4-segmentowe z cofniętym słupkiem. W ciągu odcinka przewidziano przejścia dla pieszych: w km 0+026.40 zaprojektowano przejście z wyspą azylu. Kolejne przejście zlokalizowano w km 0+481.50 pomiędzy peronami przystankowymi. W km 0+851.75 zlokalizowano kolejne przejście przed peronami przystankowymi zlokalizowanymi naprzeciw siebie, stanowi ono połączenie peronu przystankowego z chodnikiem po przeciwnej stronie.

Zakres rozbudowy ul. Siejówka obejmuje wykonanie jezdni o szerokości 4.5m wraz z poszerzeniem na wlocie do skrzyżowania z ul. Drożyska. Projekt przewiduje budowę chodnika jednostronnego (zlokalizowanego po stronie prawej – od strony parku i placu zabaw) o szerokości 2.3m (w tym pas bezpieczeństwa 0.5m) na całej długości przebudowywanego odcinka. Istniejący rów po stronie lewej zostanie odtworzony. Planuje się wykonanie reprofilacji, udroźnienia oraz oczyszczenia skarp. Jezdnia od strony rowu zostanie obramowana krawężnikiem betonowym wyniesionym na +4cm względem krawędzi jezdni. Za krawężnikiem zaprojektowano pobocze gruntowe o szerokości 0.75m z nawierzchni z kruszywa.

Istniejące przystanki autobusowa w ciągu ul. Drożyska (Siejówka, Przylasek Wyciąski) wymagają przebudowy. Zarówno nawierzchnia, jak i perony zostaną przebudowane i dostosowane do standardów rozwiązań dla miasta Krakowa. Nawierzchnia postoju autobusów została zaprojektowana jako betonowa, natomiast perony zostaną wyposażone w wiaty przystankowe oraz będą miały szerokość min 2,5m.

Pojazdem miarodajnym przyjętym do projektu jest autobus typu A1 oraz AP.

6.2. Rozwiązanie wysokościowe

Układ wysokościowy ulicy Drożyska i ulicy Siejówka, został poprowadzony w sposób umożliwiający właściwe dopasowanie i dowiązanie do istniejącego zagospodarowania terenów przylegających bezpośrednio do jezdni (zjazdy do posesji oraz skrzyżowania z innymi drogami). Nieznaczna korekta niwelety będzie wynikała wyłącznie z przyczyn projektowych, związanych głównie z koniecznością właściwego odwodnienia powierzchni nawierzchni jezdni oraz chodników. Miejscowe podniesienia osi niwelety wynikać będą z konieczności przebudowy i zmiany świateł przepustów w ciągu istniejących cieków przebiegających po

jezdnią ul Drożyska i Siejówka. Na początku i na końcu zakresu, niweleta zostanie stosownie dopasowana do stanu istniejącego.

6.3. Projektowana konstrukcja nawierzchni

Projektowane elementy infrastruktury drogowej wymagają zastosowania rodzajów nawierzchni adekwatnych do spełnianych przez nie funkcji. Na podstawie wykonanej opinii geotechnicznej zaprojektowano konstrukcję nawierzchni z uwzględnieniem grupy nośności gruntu oraz przewidzianych obciążeń.

Przyjęte parametry konstrukcji nawierzchni jezdni:

- **Kategoria ruchu KR3**

- **Grupa nośności podłoża G4**

KONSTRUKCJA D1	
Zakres stosowania: nawierzchnia jezdni głównej	
4 cm	Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S PMB 45/80-55
5 cm	Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 35/50
7 cm	Podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC22P 35/50 ($E2 \geq 160$ MPa)
20 cm	Podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 ($E2 \geq 100$ MPa)
	dla podłoża G1 należy uzupełnić o:
18 cm	Warstwa mrozoochronna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym lub gruntu stab. spoiwem hydraulicznym C1,5/2.0 ($E2 \geq 80$ MPa)
	dla podłoża G4 należy uzupełnić o:
<hr/> RAZEM 54 cm	
22 cm	Warstwa mrozoochronna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym lub gruntu stab. spoiwem hydraulicznym C1,5/2.0 ($E2 \geq 50$ Mpa)
25 cm	Warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C0.4/0.5 lub wapnem Rc0.5 ($E2 \geq 25$ Mpa)
<hr/> RAZEM 83 cm	
KONSTRUKCJA D2	
Zakres stosowania: nawierzchnia zatoki autobusowej	
26 cm	Warstwa ścieralna z betonu cementowego C35/45, zbrojona siatką, dyblowana i dylatowana – kolor czerwony
30 cm	Podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3, $E2 \geq 180$ Mpa
	dla podłoża G1 należy uzupełnić o:
18 cm	Warstwa podbudowy pomocniczej z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym lub gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym ($E2 \geq 50$ Mpa)
<hr/> RAZEM 74 cm	
	dla podłoża G4 należy uzupełnić o:
22 cm	Warstwa mrozoochronna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym lub gruntu stab. spoiwem hydraulicznym C1,5/2.0 ($E2 \geq 50$ Mpa)
25 cm	Warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C0.4/0.5 lub wapnem Rc0.5 ($E2 \geq 25$ Mpa)
<hr/> RAZEM 103 cm	

KONSTRUKCJA CH1

Zakres stosowania: **nawierzchnia chodnika**

8 cm	Warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej bezfazowej
3 cm	Podsypka cementowo-piaskowa 1:4
15 cm	Podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 (E2≥50 MPa) podłoże o parametrach G1
RAZEM min. 26 cm	dla podłoża G4 należy uzupełnić o:
25 cm	Warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C0.4/0.5 lub wapnem Rc0.5 (E2≥25Mpa)

RAZEM min. 51 cm

KONSTRUKCJA CH2

Zakres stosowania: **nawierzchnia chodnika na zjazdach**

8 cm	Warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej bezfazowej
3 cm	Podsypka cementowo-piaskowa 1:4
19 cm	Podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 (E2≥50 MPa) podłoże o parametrach G1
RAZEM min. 30 cm	dla podłoża G4 należy uzupełnić o:
25 cm	Warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym C0.4/0.5 lub wapnem Rc0.5 (E2≥25Mpa)

RAZEM min. 55 cm

UWAGA:

W przypadku nie otrzymania wskazanych parametrów gruntu (E2) należy wykonać dodatkowe wzmocnienie bądź wymianę gruntu po uprzednim uzgodnieniu z Inżynierem.

W przypadku występowania gruntów organicznych oraz nasypu niekontrolowanego należy dokonać wymiany gruntu na grunt niewysadzinowy.

Rozwiązania konstrukcyjne muszą być zgodne z wytycznymi gestorów sieci.

6.4. Odwodnienie

Wody opadowe z jezdni i chodników, zostaną odprowadzane do projektowanego systemu kanalizacji deszczowej poprzez projektowane wpusty drogowe. Na krawężniach zjazdów do istniejących bram posesji prywatnych w przypadku spływu wód opadowych z nawierzchni chodnika zaprojektowano odwodnienia liniowe połączone do projektowanego systemu kanalizacji deszczowej.

6.1. Oświetlenie

W związku z planowaną inwestycją zaprojektowano oświetlenie uliczne wzdłuż przebudowywanych ulic. Dla potrzeb oświetlenia ulicznego zaprojektowano montaż stalowych, ocynkowanych, słupów oświetleniowych, wraz z oprawami typu LED. Całość instalacji oświetlenia będzie połączona ze sobą kablem oświetleniowym, prowadzonym w ziemi, w rurze osłonowej. Zasilanie odbywać się będzie zgodnie z warunkami technicznymi ZDMK.

7. Zieleń

Ze względu na zakres prac objętych niniejszym opracowaniem, konieczna będzie wycinka drzew kolidujących z inwestycją, zlokalizowanych w nowoprojektowanym pasie drogowym ul. Drożyska i ul. Siejówka.

8. Koliduje z sieciami uzbrojenia terenu

Projektowane rozwiązanie drogowe znajduje się w obszarze, gdzie występuje typowo miejskie uzbrojenie terenu. Na przedmiotowym obszarze znajdują się następujące sieci uzbrojenia terenu: sieć wodociągowa, sieć teletechniczna napowietrzna i podziemna, sieć energetyczna napowietrzna i kablowa, sieć gazowa. Wszystkie kolidujące sieci zostaną przebudowane lub zabezpieczone zgodnie z uzyskanymi warunkami.

9. Warunki geotechniczne wynikające z opinii geotechnicznej

- W wyniku przeprowadzonych prac badawczych dla rozpoznania warunków gruntowo-wodnych dla potrzeb projektowanej inwestycji w styczniu 2026 r. odwiercono 20 otworów badawczych oraz wykonano dwa sondowania statyczne CPTu. Szczegółowe wykształcenie litologiczne badanego terenu przedstawiono w opracowaniach: Opinii Geotechnicznej, Dokumentacji badań podłoża gruntowego oraz w Projekcie geotechnicznym.

- Powierzchnię terenu w rejonie otworów pokrywają nawierzchnie i grunty antropogeniczne Mg. Podłoże rodzime wykształcone zostało w postaci utworów czwartorzędowych – holocenijskich osadów rzecznych R.

- W podłożu występuje zwierciadło wód gruntowych o charakterze swobodnym i napiętym.

- Należy mieć na uwadze, że badania przeprowadzono punktowo, nie można wykluczyć, że w niektórych rejonach warunki gruntowo-wodne mogą odbiegać od przedstawionych na przekrojach geotechnicznych.

- Inwestycja będzie polegać na rozbudowie ulicy wraz z przepustami i zalicza się do II kategorii geotechnicznej. Warunki gruntowo-wodne w rejonie obiektów inżynierskich (przepustów) z uwagi na znaczną miąższość gruntów słabo nośnych oraz występujące w podłożu zwierciadło wód gruntowych uznaje się jako złożone. Warunki można uznać jako proste w przypadku wykluczenia gruntów słabo nośnych z posadowienia, zastosowania posadowienia bezpośredniego oraz dobrania głębokości posadowienia powyżej poziomu zwierciadła wód gruntowych. W rejonie pozostałych otworów warunki gruntowo-wodne uznaje się jako proste.

- Zaleca się na etapie realizacji inwestycji nadzór prac ziemnych przez uprawnionego geologa

- Normowa głębokość przemarzania gruntu dla tego rejonu wynosi 1,0 m p.p.t.

10. Warunki górnicze

Obszar projektowanej inwestycji nie podlega wpływom eksploatacji górniczej.

11. Charakterystyka ekologiczna drogi

Rozbudowa układu drogowego ze względu na swój charakter nie przyczyni się do dodatkowego zanieczyszczenia ziemi i gleby. Inwestycja nie koliduje z obszarami objętymi prawną ochroną przyrody, cennymi zespołami roślinnymi i ostojami dzikich zwierząt. Nie wpłynie także na podział ekosystemów czy przerwanie naturalnie istniejących szlaków wędrówek zwierząt.

Teren budowy zostanie doprowadzony do stanu pierwotnego po zakończeniu realizacji budowy.

12. Odpady w trakcie realizacji inwestycji

Gospodarka odpadami w fazie zarówno realizacji, jak i eksploatacji przedsięwzięcia będzie odbywać się zgodnie z procedurami określonymi w ustawie z dnia 27 kwietnia (Dz.U. nr 62, poz. 628 ze zm.). Wszystkie wytwarzane odpady będą ewidencjonowane przez ich wytwórców (firmę wykonującą roboty budowlane na etapie realizacji oraz firmy świadczące usługi - na etapie eksploatacji).

Na obszarze projektowanej inwestycji w trakcie budowy będą występowały następujące odpady:

- odpady betonu, asfaltu oraz gruz betonowy z rozbiórki istniejących elementów,
- odpady związane z konstrukcją podbudów,
- odpady związane z budową wykopu.

Materiały z rozbiórek zostaną odtransportowane na miejsca składowania, spełniające wymagania odnośnie warunków ochrony środowiska, wskazane przez Wykonawcę przyszłych robót i zaakceptowane przez Inwestora. Wszystkie wyżej wspomniane odpady kwalifikują się do wtórnego wykorzystania. Nie stanowią one zagrożenia dla środowiska naturalnego w przypadku właściwej utylizacji lub składowania. Powstające w czasie budowy odpady niebezpieczne, takie jak: zużyte oleje, akumulatory, części maszyn należy składować w kontenerach (wymagana jest zbiórka selektywna). Najlepszym sposobem utylizacji odpadów organicznych jest ich kompostowanie. Przewidywany zakres prac nie spowoduje pogorszenia walorów krajobrazowych.

13. Informacja o zagrożeniach dla środowiska

Planowane przedsięwzięcie nie zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

14. Informacja dotycząca transgranicznego oddziaływania na środowisko

Planowane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływało transgranicznie, nie zalicza się więc do przedsięwzięć, dla których należałoby przeprowadzić postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko.

15. Prowadzenie prac rozbiórkowych

Wszystkie prace rozbiórkowe na elementach kolidujących z projektowaną inwestycją (w tym sieci uzbrojenia terenu) zostaną stosownie przebudowane lub zabezpieczone (zgodnie z wydanymi warunkami technicznymi) i nie spowodują przerwania środków łączności, a tym samym zapewnią możliwość korzystania z wody, kanalizacji sanitarnej, urządzeń telekomunikacyjnych, energii elektrycznej i gazu.

Wody opadowe z projektowanej drogi przejmowane są przez układ wpustów i odprowadzane do projektowanego kolektora deszczowego, a także rowami otwartymi do odbiorników naturalnych.

Przedmiotowa inwestycja nie ogranicza dopływu światła dziennego do pomieszczeń przeznaczonych na pobyt ludzi. W sąsiedztwie budynków mieszkalnych nie zaprojektowano wysokich nasypów, które ograniczałyby dostęp do światła dziennego

Roboty rozbiórkowe będą prowadzone w sposób uwzględniający minimalizację uciążliwości dla terenów sąsiednich tj.:

- prace budowlane będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej,
- uciążliwości wynikające z pracy silników spalinowych zostaną ograniczone do minimum poprzez stosowanie maszyn w dobrym stanie technicznym oraz wyłączanie silników w okresie przestoju,
- będą prowadzone kontrole właściwego stanu urządzeń i sprzętu budowlanego, natomiast konieczne naprawy przeprowadzane będą w przeznaczonych do tego celu warsztatach.

Eksploracja drogi nie spowoduje przekroczeń norm jakości powietrza poza pasem drogowym, w zakresie emitowanych przez pojazdy zanieczyszczeń.

16. Uwagi końcowe

Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom wynikającym z wykonania robót budowlanych, powinny być szczególnie przestrzegane. W miejscach przebiegu infrastruktury podziemnej i nadziemnej należy szczególnie przestrzegać względów bezpieczeństwa, a ewentualne prace przy uzbrojeniu inżynieryjnym należy prowadzić zgodnie z wydanymi przez ich właścicieli warunkami.

Wymagane jest aby przed przystąpieniem do wykonywania robót pracownicy zostali przeszkoleni w zakresie BHP.

Wykonawca zobowiązany jest do opracowania we własnym zakresie następujących opracowań roboczych:

- inwentaryzacja istniejących urządzeń obcych i znaków geodezyjnych mogących kolidować z projektowaną budową układu drogowego,
- opracowania związane z zapewnieniem ciągłości ruchu w trakcie prowadzenia robót,
- inwentaryzacją stanu istniejącego zagospodarowania przed przystąpieniem do robót, zwłaszcza wywołujących drgania i mających wpływ na sąsiadujące otoczenie i infrastrukturę,

Kraków, marzec 2026r.

Opracował

mgr inż. Łukasz Jordanek

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys. 1	Plan orientacyjny
Rys. 2	Przekroje konstrukcyjne
Rys. 3	Plan sytuacyjny