

Oświadczenie projektantów i sprawdzających:

Zgodnie z art. 20 Ustawy „Prawo Budowlane” z dnia 7 lipca 1994 r. (Tekst jednolity Dz. U. 2020 poz.1333 z późniejszymi zmianami) oraz z Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. 2018 poz. 1935) oświadczamy, że niniejszy projekt budowlany został wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej i że został sprawdzony.

| Branża | Imię i nazwisko | Funkcja / nr uprawnień | Podpis |
|--|----------------------------|---------------------------------|---------------|
| Drogowa | mgr inż. Paweł MIESZKOWSKI | Projektant / MAP/0232/POOD/06 | |
| | mgr inż. Hubert PAWLAK | Sprawdzający / MAP/0102/POOD/07 | |
| Mostowa | mgr inż. Kamila OCYTKO | Projektant / MAP/0461/POOM/14 | |
| | mgr inż. Paweł MIESZKOWSKI | Sprawdzający / MAP/0232/POOD/06 | |
| Kanalizacja deszczowa | mgr inż. Katarzyna JUREK | Projektant / MAP/0446/POOS/11 | |
| | mgr inż. Daniel JUREK | Sprawdzający / MAP/0445/POOS/11 | |
| Elektryczna | mgr inż. Jacek BARAN | Projektant / MAP/0081/POOE/05 | |
| | mgr inż. Paweł KOPYCIŃSKI | Sprawdzający / MAP/0378/POOE/08 | |
| Telekomunikacyjna – budowa kanału technologicznego | mgr inż. Andrzej KWATER | Projektant / 0438/97/U | |
| | inż. Marek OKNIŃSKI | Sprawdzający / 0380/97/U | |

Wykaz działek objętych inwestycją (w przypadku działek ulegających podziałowi, w nawiasie podano numer działki podlegającej podziałowi, a przed nawiasem, pogrubioną czcionką, wskazano działkę, która powstanie po zatwierdzeniu podziału):

obręb Wolbrom, jednostka ewidencyjna 121207_4.0001:

4642/71 (4642/6), **4547/5** (4547), **3849/11** (3849/2), **3849/9** (3849/3), **3849/7** (3849/4), **3849/8** (3849/4), **3851/15** (3851/2),

obręb Chelm, jednostka ewidencyjna 121207_5.0007:

46/5 (46), **49/1** (49), **50/1** (50), **51/4** (51), **52/5** (52), **53/5** (53/3), **53/1**, **53/6** (53/2), 3848/5, 3850/2, **3850/4** (3850/1), **3850/3** (3850/1), **3848/22** (3848/14), **3848/20** (3848/2), **5295/6** (5295/2), **5295/7** (5295/2), **5294/5** (5294), **5294/4** (5294), **5294/6** (5294)

Kraków, dn. 15.03.2021 r.

OŚWIADCZENIE

Oświadczam, że wszelkie uzyskane i załączone do wniosku o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej oraz projektu budowlanego decyzje, postanowienia, opinie i uzgodnienia, odnoszą się do inwestycji o nazwie: ***„Budowa obwodnicy Wolbromia w ramach nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 783 etap III - odcinek od ul. Olkuska Szosa (DW783) do ul. Skalskiej (DW794) wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 783 (ul. Olkuska Szosa)”***.

.....

Kraków, dn. 15.03.2021 r.

OŚWIADCZENIE

Oświadczam, że niniejszy Projekt budowlany dotyczy inwestycji o nazwie: „***Budowa obwodnicy Wolbromia w ramach nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 783 etap III - odcinek od ul. Olkuska Szosa (DW783) do ul. Skalskiej (DW794) wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 783 (ul. Olkuska Szosa)***”.

.....

cd. strony tytułowej

| LP | INSTYTUCJA | NR PISMA | RODZAJ PISMA/CZEGO DOTYCZY | DATA | STRONA |
|----------|--|----------------------------|--|------------|--------|
| 1 | WARUNKI TECHNICZNE, UZGODNIENIA | | | | |
| 1.1 | Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie | ZDW/PW/2019/9700/DI-2/KŁ | warunki techniczne – kanał technologiczny | 11.12.2019 | |
| 1.2 | Tauron Dystrybucja | WP/101814/2019/O07R06 | warunki techniczne - oświetlenie | 04.01.2020 | |
| 1.3 | Tauron Dystrybucja | TD/OBD/OMD/UB/MK/1726/2020 | warunki techniczne | 02.09.2020 | |
| 2 | PROTOKOŁY, OŚWIADCZENIA | | | | |
| 2.1 | Burmistrz Miasta i Gminy Wolbrom | WG.6630.15/2020 | Protokół z narady koordynacyjnej | 19.08.2020 | |
| 3 | DECYZJE | | | | |
| 3.1 | Burmistrz Miasta i Gminy Wolbrom | WTI.6220.4.2020 | Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach | 11.08.2020 | |
| 3.2 | Burmistrz Miasta i Gminy Wolbrom | WTI.6220.4.2020 | Zaświadczenie o ostateczności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach | 21.09.2020 | |
| 3.3 | Wojewoda Małopolski | 50/PO/2020 | Zgoda na odstępstwo od art. 53 ust.2 ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U.2020. 1043 ze zmianami) | 11.12.2020 | |

Budowa obwodnicy Wolbromia w ramach nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 783
etap III - odcinek od ul. Olkuska Szosa (DW783) do ul. Skalskiej (DW794) wraz
z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 783 (ul. Olkuska Szosa)

SPIS ZAWARTOŚCI OPRACOWANIA:

I OPIS TECHNICZNY

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | ODNIESIENIE SIĘ DO WYMOGÓW USTAWY Z DNIA 7 LIPCA 1994 ROKU PRAWO BUDOWLANE | 11 |
| 2 | PODSTAWA OPRACOWANIA | 12 |
| 3 | INWESTOR..... | 13 |
| 4 | PRZEDMIOT OPRACOWANIA, LOKALIZACJA I PROGRAM INWESTYCJI, PODZIAŁ INWESTYCJI NA ETAPY I KOLEJNOŚĆ REALIZACJI OBIEKTÓW I ETAPÓW | 13 |
| 5 | CEL, ZAKŁADANY EFEKT INWESTYCJI I ZAKRES OPRACOWANIA | 15 |
| 6 | ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU, ZAGOSPODAROWANIE TERENU PRZYLEGŁEGO | 19 |
| 6.1 | BRANŻA DROGOWA, ZAGOSPODAROWANIE ISTNIEJĄCEGO PASA DROGOWEGO | 20 |
| 6.1.1 | <i>Droga wojewódzka</i> | <i>20</i> |
| 6.2 | BRANŻA MOSTOWA | 20 |
| 6.3 | BRANŻA KANALIZACJA DESZCZOWA | 20 |
| 6.4 | BRANŻA ELEKTRYCZNA | 20 |
| 6.4.1 | <i>Sieć oświetlenia drogowego</i> | <i>20</i> |
| 6.5 | BRANŻA TELETECHNICZNA | 21 |
| 6.6 | KANAŁ TECHNOLOGICZNY | 21 |
| 6.7 | CHARAKTERYSTYKA ISTNIEJĄCEJ ZABUDOWY | 21 |
| 7 | PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU, OBIEKTY I URZĄDZENIA BUDOWLANE | 21 |
| 7.1 | BRANŻA DROGOWA..... | 22 |
| 7.1.1 | <i>Projektowana droga wojewódzka nr 783</i> | <i>22</i> |
| 7.2 | BRANŻA MOSTOWA | 24 |
| 7.3 | BRANŻA KANALIZACJA DESZCZOWA | 24 |
| 7.4 | BRANŻA ELEKTRYCZNA | 26 |
| 7.4.1 | <i>Budowa oświetlenia drogowego</i> | <i>26</i> |
| 7.5 | BRANŻA TELEKOMUNIKACYJNA – BUDOWA KANAŁU TECHNOLOGICZNEGO | 26 |
| 7.6 | ROZBIÓRKI | 27 |
| 7.7 | WYCINKA ORAZ NASADZENIA ZIELENI | 27 |
| 7.8 | GEODEZJA | 27 |
| 8 | ZESTAWIENIE POWIERZCHNI POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI ZAGOSPODAROWANIA TERENU .. | 28 |
| 9 | ISTNIEJĄCE TERENOWE UWARUNKOWANIA REALIZACYJNE..... | 28 |

| | |
|--|-----------|
| 9.1 WARUNKI WYNIKAJĄCE Z ZAGOSPODAROWANIA ISTNIEJĄCEGO PASA DROGOWEGO I TERENU | 28 |
| 9.2 INFORMACJA O WPISIE PRZEDMIOTOWEGO TERENU DO REJESTRU ZABYTKÓW ORAZ O OCHRONIE WYNIKAJĄCEJ Z MPZP, WARUNKI WYNIKAJĄCE Z OCHRONY KONSERWATORSKIEJ TERENU | 29 |
| 9.3 INFORMACJA O WPLYWIE EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ, WARUNKI GÓRNICZE | 29 |
| 9.4 WARUNKI ŚRODOWISKOWE TERENU | 29 |
| 9.4.1 <i>Ukształtowanie i zagospodarowanie terenu</i> | 29 |
| 9.4.2 <i>Warunki geologiczne</i> | 30 |
| 9.4.3 <i>Warunki hydrologiczne i hydrogeologiczne</i> | 30 |
| 9.5 WARUNKI WYNIKAJĄCE Z DECYZJI O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH ZGODY NA REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA | 31 |
| 10 INFORMACJA I DANE O CHARAKTERZE I CECHACH ISTNIEJĄCYCH I PRZEWIDYWANYCH ZAGROŻEŃ DLA ŚRODOWISKA ORAZ HIGIENY I ZDROWIA UŻYTKOWNIKÓW PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW BUDOWLANYCH I ICH OTOCZENIA..... | 33 |
| 10.1 ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO WODNO-GRUNTOWE | 34 |
| 10.2 ODDZIAŁYWANIE NA KLIMAT | 34 |
| 10.3 ODDZIAŁYWANIE NA KLIMAT AKUSTYCZNY | 35 |
| 10.4 ODDZIAŁYWANIE NA WODY POWIERZCHNIOWE I PODZIEMNE | 35 |
| 10.5 ODDZIAŁYWANIE NA POWIETRZE ATMOSFERYCZNE..... | 36 |
| 10.6 ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE..... | 37 |
| 10.7 ODDZIAŁYWANIE NA KRAJOBRAZ | 38 |
| 10.8 ODDZIAŁYWANIE NA ZDROWIE I BEZPIECZEŃSTWO LUDZI | 39 |
| 10.9 ODDZIAŁYWANIE DRGANIAMI..... | 39 |
| 10.10 ODDZIAŁYWANIA NA GOSPODARKĘ ODPADAMI I ŚCIEKAMI | 39 |
| 11 INFORMACJA ODNOŚNIE OCHRONY UZASADNIONYCH INTERESÓW OSÓB TRZECICH, DOSTĘPNOŚĆ DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH | 41 |
| 12 GEOTECHNICZNE WARUNKI POSADOWIENIA, WARUNKI GEOLOGICZNE | 42 |
| 13 OBSZAR ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU | 43 |

II CZĘŚĆ RYSUNKOWA

| | |
|--|----------|
| ORIENTACJA..... | rys. 1 |
| PLAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU, cz. 1..... | rys. 2.1 |
| PLAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU, cz. 2..... | rys. 2.2 |
| PLAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU, cz. 3..... | rys. 2.3 |

OPIS TECHNICZNY

1 ODNIESIENIE SIĘ DO WYMOGÓW USTAWY Z DNIA 7 LIPCA 1994 ROKU PRAWO BUDOWLANE

- Z uwagi na fakt, iż inwestycja nie dotyczy obiektów wymienionych w §12.1 Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 lipca 2009r. (Dz. U. 2009 nr 124 poz. 1030), projektu nie uzgadniano pod względem ochrony przeciwpożarowej;
- Projekt zagospodarowania terenu sporządzono na aktualnej mapie i zawiera on informacje wymagane w art. 34, ust.3 pkt 1 Prawa Budowlanego (Dz. U. 2020 poz. 1333 z późn. zm.);
- Projekt architektoniczno-budowlany spełnia wymogi art. 34, ust. 3 pkt 1 Prawa Budowlanego (Dz. U. 2020 poz. 1333 z późn. zm.);
- Zgodnie z art. 26 Ustawy z dnia 13 lutego 2020 r. o zmianie ustawy Prawo budowlane i niektórych innych ustaw (Dz. U. 2020 poz. 471), projekt budowlany opracowano zgodnie z przepisami Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 roku w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. 2012 poz. 462, tekst jednolity – Dz. U. 2018 poz. 1935);
- Zgodnie z Art. 5 ust. 1. Prawa Budowlanego obiekty budowlane objęte niniejszym wnioskiem zaprojektowano zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej spełniając tym samym wymagania podstawowe, warunki użytkowe obiektów zgodne z ich przeznaczeniem, możliwość utrzymania właściwego stanu technicznego, konieczność zapewnienia możliwości korzystania przez osoby na wózkach inwalidzkich oraz ochrony interesów osób trzecich, warunki bezpieczeństwa i ochrony zdrowia osób przebywających na budowie. Ze względu na rodzaj projektowanych obiektów nie ma potrzeby zapewniania warunków bhp, usytuowania obiektów na działce oraz ochronę ludności zgodnie z wymaganiami obrony cywilnej;
- Na podstawie Dokumentacji geologiczno-inżynierskiej, Opinii geotechnicznej oraz Dokumentacji badań podłoża gruntowego w rozdziale pn. „Geotechniczne warunki posadowienia, warunki geologiczne” określono geotechniczne warunki posadowienia obiektów budowlanych;
- Projekt opracowano zgodnie z ustawą z dnia 27.04.2001r. „Prawo ochrony Środowiska” (Dz. U. 2020 poz. 1219);
- Projekt budowlany opracowano zgodnie z wymaganiami ustawy Prawo Budowlane (Dz. U. 2020 poz. 1333 z późn. zm.), przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej;

- Zapewniono udział w opracowaniu projektu osób posiadających uprawnienia budowlane do projektowania w odpowiednich specjalnościach oraz wzajemne skoordynowanie techniczne wykonanych przez te osoby opracowań projektowych, zapewniające uwzględnienie zawartych w przepisach zasad bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w procesie budowy, z uwzględnieniem specyfiki projektowanych obiektów budowlanych,
- Na podstawie art. 20 ust.1 pkt 1b Prawa Budowlanego oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 roku w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. 2003 nr 120 poz. 1126), sporządzono informację dotyczącą bezpieczeństwa i ochrony zdrowia ze względu na specyfikę projektowanych obiektów budowlanych;
- Uzyskano wszystkie wymagane opinie, uzgodnienia rozwiązań projektowych w zakresie wynikającym z przepisów;
- Zapewniono sprawdzenie projektu budowlanego pod względem zgodności z przepisami, w tym techniczno-budowlanymi, przez osoby posiadające uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w odpowiednich specjalnościach.

2 PODSTAWA OPRACOWANIA

Opracowanie sporządzono na podstawie:

- Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowywania i realizacji inwestycji drogowych w zakresie dróg publicznych, wraz z późniejszymi zmianami; tekst jednolity Dz. U. 2020 poz. 1363;
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie; tekst jednolity Dz. U. 2016 poz. 124 z późn. zm.;
- Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego Dz.U. 2018 poz. 1935;
- 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; tekst jednolity Dz. U. 2021 poz. 247;
- Mapy sytuacyjno-wysokościowej zaktualizowanej do celów projektowych;
- Wizji lokalnej w terenie.

3 INWESTOR

Inwestorem przedmiotowego zadania jest:

Zarząd Województwa Małopolskiego

Ul. Basztowa 22, 31-156 Kraków

reprezentowany przez:

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie

ul. Głowackiego 56

30-085 Kraków

4 PRZEDMIOT OPRACOWANIA, LOKALIZACJA I PROGRAM INWESTYCJI, PODZIAŁ INWESTYCJI NA ETAPY I KOLEJNOŚĆ REALIZACJI OBIEKTÓW I ETAPÓW

Przedmiotem opracowania jest zamierzenie inwestycyjne pod nazwą: „Obwodnica Wolbromia Etap III odcinek od ul. Skalskiej do ul. Olkuska Szosa – aktualizacja dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem decyzji administracyjnych umożliwiających realizację inwestycji”.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na terenie miejscowości Wolbrom i Chełm, w gminie Wolbrom, na terenie powiatu olkuskiego, w województwie małopolskim. Projektowana droga przebiegać będzie głównie przez tereny leśne. W końcowym fragmencie projektowaną drogę poprowadzono przez pola uprawne. Początek opracowania zlokalizowano w miejscu projektowanego skrzyżowania obwodnicy z DW 783 (ul. Olkuska Szosa) – odc. ref. 110 ok. km 2+152 DW 783. Koniec opracowania znajduje się na istniejącym rondzie w ciągu DW 794 (ul. Skalska).

Planowana droga łączyć się będzie na początku opracowania z drogą wojewódzką nr 783 w kierunku Olkusza (na zachód) oraz w kierunku Miechowa i centrum Wolbromia (na wschód). Na końcu opracowania projektowana obwodnica posiadać będzie połączenie z drogą wojewódzką nr 794 w kierunku Koniecpola i centrum Wolbromia (na północ) oraz Krakowa (na południe).

W rejonie inwestycji znajdują się:

-
- droga wojewódzka nr 783: Olkusz – Wolbrom – Miechów – Raclawice – Skalbmierz,
 - droga wojewódzka nr 794: Koniecpol – Lelów – Pradła – Pilica – Wolbrom – Skała – Kraków,
 - droga wewnętrzna na dz. ewid. 46,
 - drogi leśne.

Droga wojewódzka nr 783 przebiega w kierunku z zachodu na wschód, od m. Olkusz (skrzyżowanie z drogą krajową nr 94 i drogą wojewódzką nr 791), przez m. Wolbrom (obszar inwestycji, połączenie z drogą wojewódzką nr 794), m. Miechów (połączenie z drogą krajową nr 7) do m. Skalbmierz (połączenie z drogą wojewódzką nr 768).

Droga wojewódzka nr 794 przebiega w kierunku z północy na południe, od m. Koniecpol (skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 786), przez m. Lelów (skrzyżowanie z drogą krajową nr 46), m. Pradła (połączenie z drogą krajową nr 78), m. Pilica (skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 790), m. Wolbrom (obszar inwestycji, skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 783), m. Skała (skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 773) do m. Kraków (połączenie z drogą krajową nr 7).

Według dostępnych danych (GPR 2015), aktualnie natężenie ruchu na drodze wojewódzkiej nr 783 wynosi 7373 P/dobę na odcinku Olkusz – Wolbrom, 10634 P/dobę na odcinku Wolbrom /przejście/ oraz 4721 P/dobę na odcinku Wolbrom – Miechów. Natężenie ruchu na drodze wojewódzkiej nr 794 wynosi 3820 P/dobę na odcinku gr. województwa – Wolbrom oraz 4823 P/dobę na odcinku Wolbrom – Skała.

Planowana kolejność wykonywania robót i obiektów jest następująca:

- roboty przygotowawcze i porządkowe,
- zabezpieczenie terenu budowy przed osobami nieupoważnionymi,
- geodezyjne wytyczenie elementów przedsięwzięcia,
- wycinka drzew i krzewów,
- dostawa materiałów,
- zabezpieczenie przejścia i przejazdów dla mieszkańców,
- usunięcie kolizji z istniejącymi sieciami infrastruktury technicznej,
- przygotowania i wzmocnienie podłoża pod konstrukcję drogi oraz wykonywanie robót fundamentowych pod obiekt inżynierski,
- budowa korpusu drogi wraz z jednoczesnym wykonywaniem obiektów inżynierskich oraz odcinków kanalizacji deszczowej,
- budowa konstrukcji drogi,

-
- wykonanie robót brukarskich (chodniki, krawężniki, ścieki z elementów prefabrykowanych, etc.),
 - montaż oświetlenia,
 - montaż oznakowania i urządzeń BRD,
 - ułożenie humusu,
 - uporządkowanie terenu budowy po wykonaniu wszystkich czynności (robót budowlanych) związanych z inwestycją,
 - inwentaryzacja powykonawcza.

5 CEL, ZAKŁADANY EFEKT INWESTYCJI I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem opracowania jest wykonanie projektu budowy drogi wojewódzkiej nr 783 na odcinku od ul. Olkuska Szosa (DW 783) do ul. Skalskiej (DW 794) wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, budowlami i urządzeniami budowlanymi. W ramach zadania przewiduje się również przebudowę/rozbudowę ul. Olkuska Szosa w zakresie niezbędnym do dowiązania do przedmiotowej drogi.

Najważniejszymi efektami tego przedsięwzięcia będzie:

- ograniczenie ruchu w centrum m. Wolbrom
- podniesienie poziomu BRD w m. Wolbrom
- skrócenie czasu podróży, w szczególności na kierunku Miechów – Olkusz.

Zakres opracowania obejmuje:

1. budowę odcinka jednojezdniowej, dwupasowej drogi wojewódzkiej klasy G (Obwodnicy Wolbromia) o długości 1052,46 m na odcinku od km 0+000,00 do km 1+052,46 – w tym w szczególności:
 - a. budowę jezdni drogi wojewódzkiej na odcinku: od km 0+022,50 do km 1+028,30;
 - b. budowę ścieżki pieszo-rowerowej lewostronnej na odcinku od km 0+028,26 do km 0+035,66;
 - c. budowę ścieżki pieszo-rowerowej prawostronnej na odcinku od km 0+028,29 do km 0+035,80;
 - d. budowę pobocza lewostronnego na odcinku: od km 0+035,66 do km 1+052,46;
 - e. budowę pobocza prawostronnego na odcinku: od km 0+035,80 do km 1+052,46;
 - f. budowę trójkątnej wysp dzielącej na wlocie na rondo, na odcinku od km 0+023,00 do km 0+039,00;

-
2. budowę skrzyżowania typu małe rondo 3-wlotowe w km 0+000,00 Obwodnicy Wolbromia na skrzyżowaniu projektowanej drogi wojewódzkiej (Obwodnicy Wolbromia) z ul. Olkuska Szosa (droga wojewódzka nr 783); rondo o średnicy zewnętrznej $D_z=45$ m, jezdni szerokości 5,00 m i pierścieniu szerokości 1,50 m;
 3. rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 783 na odc. od km 0+023,04 do km 0+633,18 w zakresie umożliwiającym powiązanie drogi z projektowanym rondem, w tym w szczególności:
 - a. budowę jezdni drogi wojewódzkiej na odcinku od km 0+149,24 do km 0+569,24;
 - b. budowę pobocza lewostronnego na odcinku od km 0+149,24 do km 0+633,18;
 - c. budowę pobocza prawostronnego na odcinkach: od km 0+149,24 do km 0+202,95, od km 0+513,64 do km 0+621,24;
 - d. budowę prawostronnej ścieżki pieszo-rowerowej na odcinku od km 0+023,04 do km 0+029,10;
 - e. budowę trójkątnych wysp dzielących na wlotach ronda, na odcinkach: od km 0+317,58 do km 0+333,50, od km 0+379,50 do km 0+395,42;
 4. przebudowę drogi wojewódzkiej nr 783 na odc. od km 0+633,18 do km 0+713,73 obejmującą:
 - a. budowę pobocza lewostronnego na odcinku od km 0+633,18 do km 0+713,73;
 5. budowę i przebudowę zjazdów indywidualnych:
 - a. rozbiórka i budowa zjazdu indywidualnego – zjazd w km 0+508,06 ul. Olkuska Szosa (DW 783), strona prawa;
 - b. budowa zjazdu indywidualnego – zjazd w km 0+250,00 drogi wojewódzkiej (Obwodnicy Wolbromia), strona lewa;
 - c. budowa zjazdu indywidualnego – zjazd w km 0+250,00 drogi wojewódzkiej (Obwodnicy Wolbromia), strona prawa;
 - d. budowa zjazdu indywidualnego – zjazd w km 0+682,69 drogi wojewódzkiej (Obwodnicy Wolbromia), strona lewa;
 - e. budowa zjazdu indywidualnego – zjazd w km 0+682,69 drogi wojewódzkiej (Obwodnicy Wolbromia), strona prawa;
 - f. budowa zjazdu indywidualnego – zjazd w km 0+775,52 drogi wojewódzkiej (Obwodnicy Wolbromia), strona prawa;
 6. przebudowę zjazdów publicznych:
 - a. przebudowa zjazdu publicznego – zjazd w km 0+545,07 ul. Olkuska Szosa (DW 783), strona lewa;
 7. budowę przepustu w ciągu drogi wojewódzkiej (Obwodnicy Wolbromia), przeprowadzającego wodę z rowu drogowego lewostronnego do rowu drogowego prawostronnego w km 1+024,19 drogi wojewódzkiej (Obwodnicy Wolbromia);
 8. budowę odcinków kanalizacji deszczowej wzdłuż drogi wojewódzkiej (Obwodnicy Wolbromia) wraz ze studniami, wpustami wodościekowymi oraz przykanalikami deszczowymi:
 - a. od km 0+028,75 do km 0+043,25;
 - b. od km 1+009,40 do km 1+011,69;
 - c. od km 1+009,63 do km 1+011,81;
 9. przebudowę istniejącej kanalizacji deszczowej w obrębie istniejącego ronda w ciągu
-

-
- DW 794, na odcinku od km 1+036,86 do km 1+042,65 drogi wojewódzkiej (Obwodnicy Wolbromia);
10. budowę odcinków kanalizacji deszczowej wzdłuż ul. Olkuska Szosa (DW 783) wraz ze studniami, wpustami wodościekowymi oraz przykanalikami deszczowymi:
 - a. od km 0+201,23 do km 0+207,26;
 - b. od km 0+326,24 do km 0+333,12;
 - c. od km 0+393,87 do km 0+397,47;
 - d. od km 0+501,54 do km 0+513,18;
 11. budowę 7 wpustów deszczowych wraz ze studniami i przykanalikami odprowadzającymi wodę do rowu drogowego w ciągu ul. Olkuska Szosa (DW 783);
 12. budowę 1 wpustu deszczowego wraz ze studnią i przykanalikiem odprowadzającym wodę do rowu drogowego w ciągu projektowanego ronda;
 13. budowę oświetlenia ulicznego, wyposażonego w oprawy LED, montowane na słupach stalowych ocynkowanych, posadowionych na stopach prefabrykowanych, zasilanie poprzez kabel ziemny typu YAKXS 4x35 z istniejących i projektowanych szaf oświetleniowych; zakres budowy obejmuje w szczególności:
 - a. budowa oświetlenia w obrębie ronda w km 0+000,00 Obwodnicy Wolbromia i wlotów na rondo, obejmująca: budowę oświetlenia drogowego i przyłącza oświetlenia drogowego na odcinku od km 0+219,77 do km 0+696,36 ul. Olkuska Szosa (DW 783), budowę oświetlenia drogowego na odcinku od km 0+025,18 do km 0+136,26 drogi wojewódzkiej (Obwodnicy Wolbromia);
 - b. budowa oświetlenia drogowego na projektowanym wlocie istniejącego ronda w km 1+059,60, obejmująca: budowę oświetlenia drogowego i przyłącza oświetlenia drogowego na odcinku od km 0+928,81 do km. 1+041,56 drogi wojewódzkiej (Obwodnicy Wolbromia);
 14. budowę kanału technologicznego o długości $l = 1\,642,5$ m:
 - a. na odcinku od km 0+023,04 do km 0+627,21 ul. Olkuska Szosa (DW 783);
 - b. na odcinku od km 0+036,14 do km 1+028,30 drogi wojewódzkiej (Obwodnicy Wolbromia);
 15. budowę rowów drogowych trawiastych o dnie i skarpach lokalnie umocnionych betonowymi elementami prefabrykowanymi lub kamieniem na zaprawie:
 - a. od km 0+220,22 do km 504,08 ul. Olkuska Szosa (DW 783), strona lewa
 - b. od km 0+214,15 ul. Olkuska Szosa (DW 783) do km 1+034,16 drogi wojewódzkiej (Obwodnicy Wolbromia), strona prawa
 - c. od km 501,50 ul. Olkuska Szosa (DW 783) do km 1+039,57 drogi wojewódzkiej (Obwodnicy Wolbromia), strona lewa
 16. przebudowę rowów drogowych trawiastych o dnie i skarpach lokalnie umocnionych betonowymi elementami prefabrykowanymi lub kamieniem na zaprawie:
 - a. od km 0+149,24 do km 0+220,22 ul. Olkuska Szosa (DW 783), strona lewa
 - b. od km 504,08 do km 0+713,73 ul. Olkuska Szosa (DW 783), strona lewa
 - c. od km 0+149,24 do km 0+201,28 ul. Olkuska Szosa (DW 783), strona prawa
 - d. od km 513,43 do km 0+621,11 ul. Olkuska Szosa (DW 783), strona prawa
 - e. od km 1+034,16 do km 1+051,05 drogi wojewódzkiej (Obwodnicy Wolbromia), strona prawa
 17. budowę zarurowań rowów pod zjazdami :
-

-
- a. w km 0+545,07 ul. Olkuska Szosa (DW 783) – strona lewa, średnica 600 mm;
 - b. w km 0+250,00 drogi wojewódzkiej (Obwodnicy Wolbromia)– strona prawa, średnica 600 mm;
 - c. w km 0+250,00 drogi wojewódzkiej (Obwodnicy Wolbromia)– strona lewa, średnica 600 mm;
 - d. w km 0+682,69 drogi wojewódzkiej (Obwodnicy Wolbromia)– strona prawa, średnica 600 mm;
 - e. w km 0+682,69 drogi wojewódzkiej (Obwodnicy Wolbromia)– strona lewa, średnica 600 mm;
18. rozbiórkę rowów trawiastych:
- a. od km 0+201,28 do km 0+513,43 ul. Olkuska Szosa (DW 783), strona prawa;
 - b. w km 0+064,25 drogi wojewódzkiej (Obwodnicy Wolbromia), rów przecinający projektowaną drogę, rozbiórka w granicach pasa drogowego;
 - c. od km 0+741,30 do km 0+760,00 drogi wojewódzkiej (Obwodnicy Wolbromia), rów w miejscu projektowanej przeciwskarpy, rozbiórka w granicach pasa drogowego;
 - d. w km 0+760,00 drogi wojewódzkiej (Obwodnicy Wolbromia), rów przecinający projektowaną drogę, rozbiórka w granicach pasa drogowego;
 - e. od km 1+018,00 do km 1+028,86 drogi wojewódzkiej (Obwodnicy Wolbromia), strona lewa;
19. budowę wylotów drogowej kanalizacji deszczowej:
- a. wylotu W1 z kanalizacji do rowu przydrożnego;
 - b. wylotu W2 z kanalizacji do rowu przydrożnego;
 - c. wylotu W3 z kanalizacji do rowu przydrożnego;
 - d. wylotu W4 z kanalizacji do rowu przydrożnego;
 - e. wylotu W5 z kanalizacji do rowu przydrożnego;
 - f. wylotu W6 z kanalizacji do rowu przydrożnego;
 - g. wylotu W7 z kanalizacji do rowu przydrożnego;
 - h. wylotu Wist z kanalizacji do rowu przydrożnego;
20. budowę wylotów z przykanalików:
- a. wylotu wyl1 z kanalizacji do rowu przydrożnego;
 - b. wylotu wyl2 z kanalizacji do rowu przydrożnego;
 - c. wylotu wyl3 z kanalizacji do rowu przydrożnego;
 - d. wylotu wyl4 z kanalizacji do rowu przydrożnego;
 - e. wylotu wyl5 z kanalizacji do rowu przydrożnego;
 - f. wylotu wyl6 z kanalizacji do rowu przydrożnego;
 - g. wylotu wyl7 z kanalizacji do rowu przydrożnego;
 - h. wylotu wyl8 z kanalizacji do rowu przydrożnego;
21. rozbiórkę nawierzchni, poboczy istniejących dróg w zakresie umożliwiającym powiązanie z projektowaną inwestycją:
- a. rozbiórkę jezdni i poboczy ul. Olkuska Szosa (DW 783) na odcinku od km 0+149,24 do km ok. 0+569,24;
 - b. rozbiórkę jezdni, krawężnika i poboczy drogi wojewódzkiej (Obwodnicy Wolbromia) na odcinku od km 1+019,00 do km 1+028,30;
22. montaż urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego;
-

-
23. montaż oznakowania pionowego oraz wykonanie oznakowania poziomego;
 24. rekultywację terenu
 25. wycinkę drzew
 26. wycinkę krzewów

Z uwagi na wykonywanie robót w odległości mniejszej niż 20 m od osi skrajnego toru i odległości mniejszej niż 10 m od granicy obszaru kolejowego uzyskano również postanowienie Wojewody Małopolskiego (znak WI-XI.7840.28.63.2020.MBB z dn. 11.12.2020 r.) o udzieleniu zgody na odstępstwo od warunków usytuowania budynków i budowli określonych w art. 53 ust. 2 ustawy z dn. 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U.2020.1043 ze zmianami) oraz § 4 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. 2020 poz. 1247), tj. na większe niż dopuszczone ww. przepisami zbliżenie do obszarów i urządzeń kolejowych projektowaną przebudową i rozbudową drogi wojewódzkiej nr 783 oraz budową skrzyżowania DW 783 z obwodnicą Wolbromia, realizowaną w ramach przedsięwzięcia pn.: **„Budowa obwodnicy Wolbromia w ramach nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 783 etap III – odcinek od ul. Olkuska Szosa (DW783) do ul. Skalskiej (DW794) wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 783 (ul. Olkuska Szosa)”**.

6 ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU, ZAGOSPODAROWANIE TERENU PRZYLEGŁEGO

W stanie obecnym droga wojewódzka nr 783 Olkusz – Skalbierz w rejonie projektowanej inwestycji przebiega przez ściśle centrum m. Wolbrom, gdzie przecina drogę wojewódzką nr 794. Odcinkowo DW 783 i DW 794 posiadają wspólny przebieg – ul. Krakowską w m. Wolbrom. Po przekroczeniu centrum miasta, droga wojewódzka kieruje się w stronę m. Skalbierz. W stanie obecnym droga wojewódzka nr 783 w granicach m. Wolbrom 3 razy przecina tory kolejowe.

W ramach odrębnych, zakończonych już zadań (Etap I i Etap II), wybudowane zostały odcinki obwodnicy Wolbromia (docelowo w ciągu DW 783):

- odcinek od DW 794 (ul. Skalska) do ul. Łukasińskiego po południowej stronie Wolbromia;

-
- odcinek od ul. Łukasińskiego do ul. Brzozowskiej po południowej i wschodniej stronie Wolbromia;
 - odcinek od ul. Brzozowskiej do ul. Miechowskiej (DW 783) po wschodniej stronie Wolbromia.

Odcinek DW 783 (obwodnicy Wolbromia) projektowany w ramach niniejszego opracowania (Etap III) będzie stanowił domknięcie obejścia Wolbromia na odcinku od ul. Olkuska Szosa (DW 783) do ul. Skalskiej (DW 794).

6.1 Branża drogowa, zagospodarowanie istniejącego pasa drogowego

6.1.1 Droga wojewódzka

W stanie obecnym droga wojewódzka nr 783 w rejonie początku posiada przekrój drogowy: jezdnię o szerokości około 7 m, obustronne pobocze o zmiennej szerokości i rowy drogowe. Na końcu opracowania w stanie obecnym znajduje się rondo z wykonanym wlotem, na który zostanie wpięta droga wojewódzka.

6.2 Branża mostowa

W stanie obecnym w miejscu projektowanego przepustu nie znajduje się żaden obiekt inżynierski.

6.3 Branża kanalizacja deszczowa

W stanie istniejącym nie zinwentaryzowano kanalizacji opadowej. Wzdłuż istniejących dróg zlokalizowane są trawiaste rowy przydrożne, do których spływają wody opadowe i roztopowe z istniejących układów drogowych.

6.4 Branża elektryczna

6.4.1 Sieć oświetlenia drogowego

W rejonie budowanej drogi znajduje się sieci oświetlenia drogowego drogi wojewódzkiej nr 783 – w m. Wolbrom oraz oświetlenie istniejącego ronda na ul. Skalskiej DW 794.

6.5 Branża teletechniczna

Na terenie planowanej inwestycji nie stwierdzono występowania infrastruktury teletechnicznej.

6.6 Kanał technologiczny

Na terenie planowanej inwestycji nie stwierdzono występowania infrastruktury teletechnicznej, której elementy mogłyby pełnić funkcję kanału technologicznego zgodnie z wymaganiami:

- Ustawy z dnia 21-03-1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 1985, poz. 60; tekst jednolity: Dz.U. 2020, poz. 470);
- Rozporządzenia Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21-04-2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne (Dz.U. 2015, poz. 680);
- Ustawy z dnia 07-05-2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych (Dz.U. 2010, poz. 675; tekst jednolity: Dz.U. 2019, poz. 2410);
- Wytycznych dla kanałów technologicznych (wersja 5. z dnia 03-09-2019 r.) opracowanych przez Krajowy System Zarządzania Ruchem;
- Standardów / warunków technicznych wykonania kanału technologicznego podanych przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie (pismo znak: ZDW/PW/2019/9700/DI-2/KŁ z dnia 11-12-2019 r.).

6.7 Charakterystyka istniejącej zabudowy

W rejonie inwestycji brak zabudowy mieszkaniowej. W rejonie DW 783, odc. 110 ok. km 2+430 po stronie prawej znajduje się stacja paliw.

7 PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU, OBIEKTY I URZĄDZENIA BUDOWLANE

Projektowana droga posiada początek na DW 783, w odległości ok. 250 m na zachód od zjazdu na stację paliw. Koniec drogi w każdym z wariantów zrealizowano poprzez wpięcie na istniejący „ślepy” wlot na rondo w ciągu DW 794.

Oś projektowanej drogi składająca się z odcinków prostych i 4 łuków poziomych. Skarpy zaprojektowano o nachyleniu 1:1,5. Lokalnie, ze względu na widoczność na łukach poziomych, zwiększono pochylenie skarp i przeciwskarp do 1:2.

Trasę drogi przyjęto w oparciu o Projekt Budowlany dla zamierzenia budowlanego >>„Budowa południowej obwodnicy Wolbromia w ramach nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 783” Etap I odcinek od km 1+830,60 do km 2+741,16 tj. od skrzyżowania z ul. Olkuska Szosa do skrzyżowania z ul. Skalską wraz z rozbudową DW nr 783 (ul. Olkuska Szosa) od km 0+000,00 do km 0+535,07<<, wykonany przez firmę Europrojekt Andrzej Kula, ul. Jaskrowa 15, 43-382 Bielsko – Biała, czerwiec 2015 r.. Trasa drogi została dostosowana do istniejącego ukształtowania terenu.

Geometrię projektowanego skrzyżowania zaprojektowano w oparciu o nomogramy przepustowości skrzyżowań dostępne w Wytycznych Projektowania Skrzyżowań (GDDP w Warszawie, Warszawa 2001), co zapewnia spełnienie wymagań przepustowości.

Obsługa przyległego terenu odbywać się będzie poprzez istniejącą sieć dróg oraz, przewidziane w ramach inwestycji, zjazdu na drogi leśne (obsługa działek leśnych).

7.1 Branża drogowa

7.1.1 Projektowana droga wojewódzka nr 783

Projektowana droga rozpoczyna swój bieg na projektowanym rondzie (średnica zewnętrzna $D_z=45$ m) na skrzyżowaniu z DW 783, w odległości około 250 m na zachód od stacji paliw. Środek ronda odsunięto o ok. 35 m na południe od istniejącego przebiegu drogi wojewódzkiej w celu umożliwienia zaprojektowania ronda i wlotów drogi wojewódzkiej poza terenami zamkniętymi PKP. Ze względu na znaczną różnicę wysokości pomiędzy poziomem jezdni DW na początku opracowania a istniejącym poziomem terenu w miejscu projektowanej drogi, konieczne było wyniesienie tarczy ronda na wysokość około 3,5 – 4,0 m powyżej obecnego poziomu jezdni DW.

Rondo zaprojektowano jako 3-wlotowe. Przejezdność zapewniono poprzez zaprojektowanie odpowiednich parametrów geometrycznych wlotów i jezdni ronda:

- wloty na rondo zaprojektowano o szerokości 4,0 m,
- wyloty z ronda o szerokości 4,5 m,
- wjazdy na tarczę ronda wyokrąglono łukiem $R=12$ m,
- zjazdy z tarczy ronda wyokrąglono łukiem o promieniu $R=15$ m,
- na rondzie zaprojektowano jezdnię o szerokości 5 m i pierścień o szerokości 1,5 m.

Na rondo wpięto dwa wloty drogi wojewódzkiej nr 783 oraz wlot projektowanej obwodnicy m. Wolbrom.

Oś projektowanej drogi składa się z odcinków prostych oraz łuków kołowych o promieniach odpowiednio $R_1=200$ m, $R_2=400$ m, $R_3=200$ m i $R_4=200$ m. Krętość projektowanej drogi wynosi 186 st./km, co przekłada się na prędkość miarodajną $V_m=80$ km/h. Dla w/w promieni łuków i prędkości miarodajnej, konieczne jest zastosowanie na łukach przechyłki $i=7\%$. Na łukach o promieniu $R=200$ m zaprojektowano poszerzenie jezdni o wartość $40/200 = 0,20$ m/pas.

Na początkowym odcinku o długości ok. 500 m zaprojektowano stromy podjazd, o pochyleniu podłużnym wynoszącym 5,25% - 6,83%, które następnie, po minięciu szczytu wzniesienia, przechodzi w pochylenie podłużne wynoszące 3,18%. Przy prędkości miarodajnej $V_m=80$ km/h w celu zapewnienia wystarczającej widoczności na zatrzymanie zaprojektowano wyokrąglenie w/w pochyłeń podłużnych łukiem pionowym wypukłym o promieniu $R=4\ 500$ m.

Projektowana droga kończy swój bieg na istniejącym wlocie ronda w ciągu DW 794 (ul. Skalskiej).

Projektowana droga posiadać będzie przekrój drogowy, składający się z:

- 2 pasów ruchu o szerokości 3,50 m każdy,
- poboczy o szerokości min. 1,25 m,
- rowów drogowych o skarpach i przeciwskarpach o nachyleniu 1:1,5, lokalnie 1:2, oraz dnie o szerokości 0,40 m.

Wzdłuż drogi zaprojektowano wykonanie kanału technologicznego.

Długość projektowanej drogi w (od środka ronda początkowego do środka ronda końcowego) wynosi ok. 1,02 km.

Parametry techniczne

Droga wojewódzka – obwodnica m. Wolbrom

| | |
|---|-------------------------|
| • Klasa drogi: | G |
| • Nośność: | 115 kN/oś |
| • Kategoria ruchu: | KR4 |
| • Prędkość projektowa: | $V_p = 70$ km/h |
| • Prędkość miarodajna (krętość 186 st./km): | $V_m = 80$ km/h |
| • Przekrój: | 1 jezdnia, 2 pasy ruchu |
| • Szerokość jezdni: | 7,0 m |
| • Szerokość poboczy gruntowych: | min. 1,25 m |
| • Skrajnia pionowa: | 4,70 m |

Droga wojewódzka nr 783:

| | |
|---------------------------------|-------------------------|
| • Klasa drogi: | G |
| • Nośność: | 115 kN/oś |
| • Kategoria ruchu: | KR4 |
| • Prędkość projektowa: | $V_p = 60$ km/h |
| • Prędkość miarodajna: | $V_m = 80$ km/h |
| • Przekrój: | 1 jezdnia, 2 pasy ruchu |
| • Szerokość jezdni: | 7,0 m |
| • Szerokość poboczy gruntowych: | min. 1,25 m |
| • Skrajnia pionowa: | 4,70 m |

7.2 Branża mostowa

Zakres opracowania obejmuje budowę przepustu w km 1+024,19 projektowanej obwodnicy.

Projektowany przepust przeprowadza wody opadowe i roztopowe z rowu lewego projektowanej obwodnicy m. Wolbrom do jej rowu prawego. W miejscu projektowanego przepustu brak istniejących obiektów inżynierskich.

Na wlocie zaprojektowano żelbetową studnię wpadową, wylot przepustu ścięty w dowiązaniu do skarp nasypu drogowego. Umocnienie skarp i rowu w obrębie przepustu kamieniem hydrotechnicznym osadzonym w warstwie betonu.

Podstawowe parametry techniczne:

| | |
|---|--------------|
| • średnica: | 0,80 m |
| • konstrukcja: | przewód HDPE |
| • długość: | 18,88 m |
| • spadek podłużny: | 0,5% |
| • kąt skosu osi obiektu z osią przepustu: | 90° |

7.3 Branża kanalizacja deszczowa

Wody opadowe z projektowanej obwodnicy w zakresie od kilometra 0+000.00 do kilometra około 0+825.00 odprowadzane będą do istniejącego rowu przy DW783. Wody opadowe ciężące na

prawostronnym rowie przydrożnym, przeprowadzone będą pod korpusem projektowanej drogi do rowu lewostronnego w kilometrze około 0+035.80 poprzez projektowany kolektor KD1 o średnicy DN500mm. Następnie prowadzone będą rowem przydrożnym przy DW783 i przeprowadzone pod projektowanym chodnikiem kolektorem KD2 o średnicy DN600mm. Wody spływać będą do istniejącego rowu przydrożnego przy drodze wojewódzkiej DW783. W części obliczeniowej sprawdzono możliwości przejścia wód opadowych, odprowadzonych w związku z realizacją inwestycji do istniejącego rowu a także sprawdzono możliwość przeprowadzenia wód opadowych istniejącym przepustem P1 o średnicy DN1000mm pod korpusem drogi wojewódzkiej.

Wody odprowadzane w ramach inwestycji od kilometra około 0+825.00 do końca opracowania odprowadzone są do istniejącego rowu przy drodze wojewódzkiej DW794. Przed odprowadzeniem ich do istniejącego rowu wody opadowe i roztopowe retencjonowane będą w projektowanych rowach przydrożnych. Zaprojektowano rów retencyjny po prawej stronie projektowanej obwodnicy o wymiarach 25x2,5m i głębokości 0,6m oraz po lewej stronie układu drogowego o wymiarach 45x2,5m i głębokości 0,6m.

W kilometrze około 0+950.00 wody z rowu lewostronnego przeprowadzone są do rowu prawostronnego kolektorem KD2 o średnicy DN500mm. Następnie poprzez rów prawostronny i odcinek kanalizacji KD3 o średnicy DN500mm wody opadowe odprowadzane są do istniejącego rowu przy DW794.

Część wód opadowych z projektowanego ronda – skrzyżowanie projektowanej obwodnicy z DW783 oraz chodnika i rowów projektowanych przy DW783, odprowadzana jest do istniejącego rowu i przeprowadzana istniejącym przepustem P2 pod drogą DW783. Pod zjazdem z obwodnicy i projektowanymi rowami, wody opadowe przeprowadzane są kolektorem KD4 o średnicy DN500mm.

W części obliczeniowej sprawdzono także możliwość przeprowadzenia wód przedmiotowym przepustem pod drogą wojewódzką.

Zgodnie z częścią obliczeniową przekroje istniejących rowów przydrożnych przy drodze wojewódzkiej DW783 i DW794 oraz średnice istniejących przepustów P1 i P2 są w stanie bezpiecznie przeprowadzić wody opadowe odprowadzane z rowów drogowych przy projektowanej obwodnicy.

Odwodnienie projektowanego układu drogowego zostało zaprojektowane za pomocą poprzecznych i podłużnych spadków nawierzchni, które umożliwią swobodny spływ bezpośrednio do rowów przydrożnych lub do wpustów ulicznych, odprowadzających wody opadowe poprzez przykanaliki do przebudowywanych i budowanych rowów przydrożnych. Zaprojektowano również odcinki kanalizacji deszczowej, z których wody opadowe i roztopowe wprowadzane są do rowów przydrożnych. W miejscu połączenia z drogą wojewódzką DW783 zaprojektowano rondo, z którego wody opadowe i roztopowe poprzez przykanaliki oraz odcinki kanalizacji odprowadzane są do projektowanych rowów. Przy skrzyżowaniu z drogą wojewódzką DW783 część wód opadowych i roztopowych odprowadzana jest do istniejących rowów biegnących wzdłuż przedmiotowej drogi. Przed ich odprowadzeniem zaprojektowano rowy retencyjne.

7.4 Branża elektryczna

7.4.1 Budowa oświetlenia drogowego

W związku z koniecznością oświetlenia skrzyżowania oraz dróg dojazdowych należy wybudować nowe oświetlenie drogowe, na słupach stalowych ocynkowanych, posadowionych na fundamentach prefabrykowanych, z oprawami ze źródłem światła typu LED. Oprawy należy montować na wysięgnikach.

Oprawy należy zasilać poprzez kabel ziemny typu YAKXS 4x35 + FeZn 25x4, z projektowanej szafy oświetleniowej zlokalizowanej przy stali paliw Orlen.

Natomiast oświetlenie przy rondzie na ul. Skalskiej DW 794 zasilać z istniejącej szafy oświetleniowej.

7.5 Branża telekomunikacyjna – budowa kanału technologicznego

W ramach inwestycji przewiduje się budowę kanału technologicznego wzdłuż projektowanej obwodnicy m. Wolbromia pomiędzy DW 783 i DW 794 oraz wzdłuż projektowanych połączeń DW 783 z projektowaną obwodnicą.

Sposób budowy kanału technologicznego (studni i rur) musi spełniać wymagania Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26-10-2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać telekomunikacyjne obiekty budowlane i ich usytuowanie (Dz.U. 2005, poz. 1864; ostatnie zmiany: Dz.U. 2010, nr 115, poz. 773)

Struktura kanału będzie zgodna z wymaganiami określonymi w:

- Rozporządzeniu Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21-04-2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne (Dz.U. 2015, poz. 680);
- Wytycznych dla kanałów technologicznych (wersja 5. z dnia 03-09-2019 r.) opracowanych przez Krajowy System Zarządzania Ruchem;
- Standardach / warunkach technicznych wykonania kanału technologicznego podanych przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie (pismo znak: ZDW/PW/2019/9700/DI-2/KŁ z dnia 11-12-2019 r.).

Poszczególne przesła kanału należy wybudować zgodnie z profilami:

- KTp1 (na skrzyżowaniach z drogami) – łącznej długości l = 113,0 m;

– KTu1 (na pozostałych odcinkach) – o łącznej długości $l = 1\,529,5$ m.

W miejscach skrzyżowań kanału o profilu KTu1 z innym uzbrojeniem terenu oraz elementami zagospodarowania terenu (np. przepustami), rury kanału należy zabezpieczyć dodatkowymi rurami ochronnymi.

Na trasie rur kanału należy posadzić prefabrykowane studnie teletechniczne (25 szt.) umieszczając je tak, aby było możliwe wprowadzenie do ich komór rur kanału ułożonych zgodnie z ww. profilami.

7.6 Rozbiórki

W ramach przedsięwzięcia w pasie terenu wyznaczonym liniami rozgraniczającymi przewiduje się rozbiórki: elementów dróg, sieci uzbrojenia terenu, zjazdów – zgodnie z zakresem inwestycji wyszczególnionym w p. 5.

7.7 Wycinka oraz nasadzenia zieleni

Budowa odcinka drogi wojewódzkiej pociąga za sobą konieczność wycinki drzew i krzewów kolidujących z planowaną inwestycją w zakresie objętym wnioskiem o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej. W ramach zadania przewiduje się wycinkę w 3 obszarach:

1. Wycinka w granicach pasa drogowego DW 783 (ul. Olkuska Szosa) – 155 drzew oraz 7 zakrzaczeń o łącznej powierzchni 106 m^2 ;
2. Wycinka na działkach w zarządzie PGL Lasy Państwowe;
3. Wycinka na odcinku od granicy działek PGL Lasy Państwowe do DW 794 (ul. Skalska) – 2 kompleksy zadrzewień składające się z 225 drzew oraz 1 zakrzaczenia o powierzchni 200 m^2 .

W ramach inwestycji nie przewiduje się wykonywania nasadzeń.

7.8 Geodezja

W związku z projektowaną inwestycją należy dokonać przełożenia punktów osnowy geodezyjnej. Wykonawca robót budowlanych na etapie realizacji inwestycji ma obowiązek założenia nowych punktów osnowy geodezyjnej o tych samych parametrach dokładnościowych w zamian za punkty kolidujące z projektowaną inwestycją. Zgodnie z obowiązującymi przepisami

wykonawca zobowiązany jest przedłożyć projekt nowej lokalizacji punktów osnowy geodezyjnej Staroście Powiatowemu, a po jego akceptacji do zastabilizowania punktów oraz sporządzenia dokumentów zgodnie z §83 Instrukcji G1.

Dodatkowo wszystkie punkty osnowy geodezyjnej zlokalizowane w rejonie inwestycji należy oznaczyć i zabezpieczyć przed naruszeniem. Przy prowadzeniu prac w pobliżu punktów osnowy, należy zachować ostrożność, mającą na celu uchronienie ich przed zniszczeniem, uszkodzeniem lub przesunięciem. W przypadku zniszczenia, podczas prowadzenia inwestycji, wykonawca zobowiązany jest do wznowienia znaków geodezyjnych.

8 ZESTAWIENIE POWIERZCHNI POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Obszar objęty zakresem inwestycji, w granicach linii rozgraniczających, zajmuje powierzchnię około 4,8 ha, a w tym w szczególności:

- powierzchnia zajęta przez jezdnię projektowanej obwodnicy wraz z poboczami – około 1,0 ha,
- powierzchnia zajęta przez skarpy i rowy projektowanej obwodnicy – około 1,8 ha,
- powierzchnia zajęta przez projektowane rondo i jezdnię drogi wojewódzkiej nr 783 (ul. Olkuska Szosa) wraz z poboczami – około 0,7 ha
- powierzchnia zajęta przez ścieżkę pieszko-rowerową wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 783 (ul. Olkuska Szosa) – około 0,2 ha
- powierzchnia zajęta przez skarpy i rowy drogi wojewódzkiej nr 783 (ul. Olkuska Szosa) – około 1,1 ha

9 ISTNIEJĄCE TERENOWE UWARUNKOWANIA REALIZACYJNE

9.1 WARUNKI WYNIKAJĄCE Z ZAGOSPODAROWANIA ISTNIEJĄCEGO PASA DROGOWEGO I TERENU

Dla zachowania ciągłości istniejącej sieci dróg publicznych, które zostają przecięte przez trasę projektowanej obwodnicy, zaprojektowano budowę skrzyżowania projektowanej obwodnicy

z DW 783 oraz włączenie projektowanej obwodnicy na istniejące rondo w ciągu DW 794. W obrębie w/w skrzyżowań niweletę projektowanej drogi zaprojektowano tak, aby umożliwić wysokościowe powiązanie projektowanego układu drogowego z istniejącymi drogami bez przekraczania dopuszczalnych (minimalnych i maksymalnych) spadków podłużnych na wlotach rond.

Teren, przez który przebiegać będzie projektowana droga wojewódzka, jest terenem o znacznym zróżnicowaniu wysokościowym, z wyraźnymi spadkami w kierunku północnym. Z tego względu niweleta projektowanej drogi wojewódzkiej posiadać będzie znaczne spadki podłużne, jednak nie większe niż 6,83%.

9.2 INFORMACJA O WPISIE PRZEDMIOTOWEGO TERENU DO REJESTRU ZABYTEKÓW ORAZ O OCHRONIE WYNIKAJĄCEJ Z MPZP, WARUNKI WYNIKAJĄCE Z OCHRONY KONSERWATORSKIEJ TERENU

W bezpośrednim sąsiedztwie terenu planowanej inwestycji (w promieniu do 1 km) nie występują zabytki chronione wpisane do rejestru zabytków nieruchomych Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

9.3 INFORMACJA O WPLYWIE EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ, WARUNKI GÓRNICZE

Zgodnie z pismem Dyrektora Okręgowego Urzędu Górniczego w Krakowie znak KRA.5120.227.2019.AH z dn. 06 września 2019 r. planowana inwestycja zlokalizowana będzie poza granicami obszarów i terenów górniczych.

9.4 WARUNKI ŚRODOWISKOWE TERENU

9.4.1 Ukształtowanie i zagospodarowanie terenu

Obszar inwestycji znajduje się na granicy m. Wolbrom i m. Chełm. Projektowana droga przebiegać będzie w początkowym fragmencie przez pola uprawne a następnie przez tereny leśne.

Początek opracowania zlokalizowano w miejscu projektowanego skrzyżowania obwodnicy z DW 783 (ul. Olkuska Szosa), natomiast jego koniec – na istniejącym rondzie w ciągu DW 794 (ul. Skalska).

Początek opracowania zlokalizowany jest na wysokości około 375 m n. p. m., natomiast koniec – na wysokości około 415 m. n. p. m.. Projektowana trasa przecina wzniesienie o maksymalnej wysokości (w osi trasy) około 420 m. n. p. m.

Pod względem geologicznym rejon badań położony jest na obszarze Wyżyny Krakowsko-Częstochowskiej, której morfologia jest urozmaicona. Wzgórza są płaskie i rozległe, a doliny płaskie, często podmokłe i wąskie. Podłoże podczwartorzędowe na przedmiotowym terenie budują kredowe margle. Czwartorzęd jest reprezentowany przez pokrywy aluwialne i lessowe.

9.4.2 Warunki geologiczne

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. U. 2012, poz. 463) dla całego odcinka drogi, ze względu na występowanie zmienności litologiczno genetycznej oraz warstw gruntów słabonośnych przyjęto złożone warunki gruntowe.

Budowa drogi wraz z obiektami inżynierskimi stwarza potencjalną możliwość niekorzystnego oddziaływania na środowisko. Zagrożenia związane z oddziaływaniem inwestycji na środowisko wodno-gruntowe wiążą się z fazami budowy oraz eksploatacji.

9.4.3 Warunki hydrologiczne i hydrogeologiczne

Pod względem hydrogeologicznym obszar inwestycji położony jest w prowincji wyżynnej, w regionie jury krakowsko-częstochowskiej XI. Wg Mapy hydrogeologicznej Polski [6] teren inwestycji znajduje się w granicach jednostki *5bJ3/T1,2III*. Poziom wodonośny jest słabo izolowany od powierzchni terenu, jest to poziom Jurajski, wartość jednostkowych zasobów dyspozycyjnych waha się w zakresie 200 – 300 m³/24h/km². Wysokość pierwszego zwierciadła wody waha się w zakresie 370 m n.p.m.

Teren inwestycji położony jest poza granicami Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP).

Obszar projektowanych robót jest zlokalizowany poza zasięgiem obszarów zagrożonych podtopieniami, Są to obszary, na których z uwagi na wysoki stan zwierciadła wód podziemnych mogą powstawać podmokłości. Lokalizację inwestycji na tle Mapy hydrogeologicznej Polski w skali 1:50 000 zilustrowano na załączniku 3. Podczas prowadzenia prac stwierdzono występowanie w podłożu ciągłego, czwartorzędowego poziomu wodonośnego związanego z piaskami i pospółkami w siedmiu otworach badawczych. Piezometryczny poziom zwierciadła

wód stwierdzono na głębokościach 1,8 – 5,0 m p.p.t., tj. na rzędnych 371,89 – 415,18 m n.p.m. Należy się spodziewać znacznych wahań wód gruntowych w zależności od warunków atmosferycznych. Szacuje się, że wahania wód gruntowych mogą osiągać ok. 1 m.

9.5 WARUNKI WYNIKAJĄCE Z DECYZJI O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH ZGODY NA REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA

Dla przedmiotowej inwestycji uzyskano Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji wydaną przez Burmistrza Miasta i Gminy Wolbrom (znak WTI.6220.4.2020 z dn. 11.08.2020 r.). W trakcie realizacji inwestycji należy spełnić następujące wymagania zawarte w w/w decyzji:

- 1) W trakcie prowadzenia robót ziemnych i budowlanych należy ograniczyć emisję niezorganizowaną zanieczyszczeń pyłowych poprzez: transport materiałów sypkich w opakowaniach pojazdami do tego przystosowanymi, magazynowanie materiałów sypkich w miejscach osłoniętych przed wiatrem (o ile to możliwe w opakowaniach fabrycznych) bądź przykrywanie ich np.: plandeka, oraz w okresie wysokich temperatur zraszanie wodą powierzchni, z których może następować pylenie.
- 2) Miejsca postoju maszyn i pojazdów pracujących na budowie, miejsca tankowania pojazdów, miejsca przechowywania materiałów niebezpiecznych (np. paliwa, materiały smarne, rozpuszczalniki, farby) oraz miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych – należy uszczelnić (wyłożyć materiałami izolacyjnymi), zabezpieczając przed ewentualnym przedostaniem się substancji niebezpiecznych do środowiska gruntowo-wodnego.
- 3) W celu zmniejszenia uciążliwości hałasu powstającego w trakcie realizacji przedsięwzięcia, prace budowlane prowadzone z wykorzystaniem maszyn generujących nadmierny hałas, należy wykonywać w porze dziennej, tj. w godzinach 6:00 – 22:00, za wyjątkiem prac, których przerwanie nie jest możliwe ze względów technologicznych.
- 4) Wszystkie gatunki zwierząt, w tym płazów stwierdzone na terenie prowadzonych robót, winny być odłowione i wyniesione, poza teren realizacji inwestycji; prace budowlane można rozpocząć po przeniesieniu osobników dorosłych i ich form rozwojowych.

- 5) W trakcie prac nie dopuszczać do utworzenia oraz niezwłocznie likwidować powstające lub powstałe zastoiska wodne, które mogą być zajmowane przez pojedyncze osobniki płazów, a w okresie od końca lutego do połowy maja stanowić ich miejsce rozrodu.
- 6) Wycinkę drzew i krzewów należy wykonać poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 września, poza niżej wymienionymi lokalizacjami (działki nr 5294, 5295/5 obręb Wolbrom – w rejonie włączenia projektowanej obwodnicy do DW 783 (ul. Olkusa Szosa) w postaci ronda na powierzchni ok. 1,1 ha). Wycinka w okresie lęgowym ptaków dopuszczona jest pod ścisłym nadzorem ornitologicznym. W miejscach tych przed okresem lęgowym należy wykonać płoszenia (np. metoda biosoniczną), które wykluczą zagnieżdzenie się ptaków na zasiedlonych gniazd. W przypadku zasiedlenia drzew przez gniazdujące ptaki, wycinkę w tych miejscach należy wykonać po bezpiecznym wyprowadzeniu młodych i uzyskaniu przewidzianych przepisami prawa stosownych decyzji derogacyjnych.
- 7) Na terenach leśnych (za zgodą Zarządcy Lasów) należy zamontować 20 budek dla ptaków (10 dla sikor i 10 dla szpakowatych) jako działanie w ramach rekompensaty za wycinkę drzew.
- 8) Jeśli podczas prowadzonych prac zajdzie konieczność złamania zakazów dotyczących gatunków objętych ochroną i ich siedlisk należy wystąpić o uzyskanie stosownych zezwoleń na odstępstwo od obowiązujących zakazów.
- 9) Wykopy zabezpieczyć przed przedostaniem się do gruntu substancji szkodliwych dla środowiska wodnego.
- 10) Zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju, tankowania i naprawy pojazdów, zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód.
- 11) Zaplecze wyposażać w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych (sorbenty), w sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu uniknięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu – zanieczyszczony grunt należy przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i unieszkodliwienia.
- 12) W przypadku konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżenia poziomu wód gruntowych; do minimum ograniczyć czas odwadniania wykopów; ograniczyć wpływ prac do terenu działki

inwestycyjnej; wody z odwodnienia odprowadzić w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz niezmieniający stanu wody na gruncie.

10 INFORMACJA I DANE O CHARAKTERZE I CECACH ISTNIEJĄCYCH I PRZEWIDYWANYCH ZAGROŻEŃ DLA ŚRODOWISKA ORAZ HIGIENY I ZDROWIA UŻYTKOWNIKÓW PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW BUDOWLANYCH I ICH OTOCZENIA

Zgodnie z art. 71 ust. 1 i 2 *Ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. 2018, poz. 2081) z dnia 3 października 2008r. przedsięwzięcia zakwalifikowane zgodnie z *Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. (tekst jednolity Dz.U. 2016 poz. 71) w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* wymagają uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 60 zalicza się „*drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia nie mniejszej niż 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31, 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*”. Zakres inwestycji obejmuje w szczególności odcinek budowy drogi o długości około 1,10 km, w związku z czym przedmiotowa inwestycja zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Dla przedmiotowej inwestycji uzyskano Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji wydaną przez Burmistrza Miasta i Gminy Wolbrom (znak WTI.6220.4.2020 z dn. 11 sierpnia 2020 r.).

Projektowana budowla drogowa zapewnia spełnienie wymagań w zakresie bezpieczeństwa, higieny i ochrony zdrowia użytkowników oraz ich otoczenia, w tym w szczególności spełnia warunki:

- ochrony ludności, zgodnie z wymogami obrony cywilnej dzięki zaprojektowaniu jezdni i chodników o odpowiedniej szerokości i nośności, zapewniającej możliwość poruszania się pojazdów ratowniczych;
- bezpieczeństwa i ochrony zdrowia użytkowników drogi, poprzez zastosowanie jezdni o odpowiedniej równości podłużnej i poprzecznej, łuków o odpowiednich promieniach, barier ochronnych w miejscach o podwyższonym zagrożeniu;
- bezpieczeństwa i ochrony zdrowia osób przebywających na terenie budowy poprzez stosowanie odpowiedniego oznakowania oraz odpowiednich wygradzeń, balustrad lub poręczy.

10.1 Oddziaływanie na środowisko wodno-gruntowe

W trakcie realizacji inwestycji oddziaływanie na środowisko wodno-gruntowe będzie głównie polegało na wykonaniu wykopów pod infrastrukturę drogową, a tym samym usunięcie wierzchniej warstwy gruntu (gleby) oraz nadkładu. Oddziaływanie to zostanie załagodzone dzięki zagospodarowaniu gleby pochodzącej z wykopów na terenie inwestycji. W trakcie realizacji inwestycji nie zostanie zmieniony stan wody na gruntach sąsiednich. Analizując warunki geologiczno-inżynierskie terenu inwestycji przewiduje się, że miejscami konieczne będzie prowadzenie prac odwodnieniowych wykopów.

W trakcie normalnego użytkowania inwestycji oddziaływanie na środowisko wodno-gruntowe nie wystąpi. W ramach inwestycji nie przewiduje się wykonywania głębokich wykopów ani odprowadzenia wód opadowych do gleby, dzięki czemu stan wody na gruntach sąsiednich nie ulegnie zmianom. Inwestycja nie spowoduje występowania podtopień zabudowy mieszkaniowej w trakcie deszczów nawalnych. Stężenia zanieczyszczeń w wodach opadowych będą mniejsze niż dopuszczalne w obowiązujących przepisach stąd nie przewiduje się istotnych zmian w jakości wód powierzchniowych oraz gruntów w trakcie użytkowania nowej drogi.

Odbiornikami wód z kanalizacji deszczowej i rowów przydrożnych będą istniejące odbiorniki. Z tego względu realizacja inwestycji nie spowoduje podziału zlewni JCWP.

10.2 Oddziaływanie na klimat

Na etapie realizacji przedsięwzięcia nie wystąpi oddziaływanie na klimat zarówno w skali mikro, jak i makro.

Podczas użytkowania przedsięwzięcia wystąpi oddziaływanie na klimat poprzez emisję zanieczyszczeń do powietrza, odpowiedzialnych za tzw. antropogeniczny efekt cieplarniany. Z uwagi na skalę inwestycji oraz jej charakter będzie to oddziaływanie nieznaczące.

10.3 Oddziaływanie na klimat akustyczny

Podczas prowadzonych robót wystąpią niekorzystne zjawiska hałasowe, związane z pracą ciężkich maszyn oraz przemieszczaniem się samochodów o dużym tonażu, przewożących ładunki. Uciążliwość akustyczna zależy od oddalenia terenów mieszkalnych od zaplecza budowy i terenu prac oraz od czasu wykorzystywania poszczególnych urządzeń.

Hałas wszystkich prac budowlanych będzie hałasem okresowym, charakteryzować go będzie duża dynamika zmian i odwracalność (zaniknie bezpośrednio po zakończeniu robót).

Podczas użytkowania przedsięwzięcia dojdzie do emisji hałasu od poruszających się po planowanej drodze pojazdów osobowych i ciężarowych.

Przeprowadzona analiza równoważnego poziomu dźwięku (A) zamierzonego przedsięwzięcia wykazała brak przekroczeń wartości normatywnych hałasu na obszarach podlegających ochronie akustycznej zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz. U. 2014, poz. 112).

10.4 Oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne

W trakcie realizacji inwestycji oddziaływanie na jednolite części wód powierzchniowych nie wystąpi. Prowadzone prace nie będą związane z emisją ścieków do wód powierzchniowych ponieważ inwestycja nie przewiduje prac na ciekach. Organizacja prac oraz zaplecza budowy nie będzie powodować zagrożeń dla wód podziemnych i powierzchniowych. Wykonawca wyposaży zaplecza budowy w sanitariaty, a ścieki socjalno-bytowe zostaną odprowadzone do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty a następnie transportowana do najbliższej oczyszczalni ścieków

W trakcie użytkowania inwestycji dojdzie do emisji do wód powierzchniowych jedynie w postaci wód opadowych i roztopowych z terenów utwardzonych. Stężenia zanieczyszczeń w wodach opadowych będą niewielkie, i nie będą przekraczać dopuszczalnych poziomów.

Zasilanie wód podziemnych w wyniku uszczelnienia terenu oraz przekształceń rzeźby terenu nie spowoduje istotnych zmian w zasilaniu wód podziemnych.

Odwodnienie przedmiotowej inwestycji realizowane będzie głównie poprzez nadanie powierzchni elementów drogi odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych. Wody opadowe i roztopowe z poziomu jezdni i chodników, odprowadzane będą przez system spadków poprzecznych i podłużnych do przydrożnych rowów trawiastych a także odcinkowo do kanalizacji deszczowej. Dalej wody opadowe, zostaną odprowadzone do istniejących odbiorników.

Przydrożne rowy trawiaste stanowią również element oczyszczający wody spływającej z nawierzchni dróg.

10.5 Oddziaływanie na powietrze atmosferyczne

Głównymi czynnikami mającymi wpływ na powietrze atmosferyczne w fazie budowy będą:

- pył przy pracach budowlanych i rozbiórkowych (istniejących dróg),
- pył powstający przy pracy maszyn i urządzeń wykonujących roboty ziemne,
- wtórne pylenie, szczególnie w suche dni, wynikające z użycia materiałów budowlanych o tendencji do pylenia oraz z ruchem sprzętu po nawierzchni,
- spaliny pochodzące z silników pracujących maszyn i środków transportu,
- substancje odorotwórcze, których emisja związana jest z układaniem mas bitumicznych na drodze.

Oddziaływanie na etapie realizacji przedsięwzięcia nie będzie powodowało długotrwałych uciążliwości. W celu ograniczenia emisji niezorganizowanej będą stosowane poniższe wymogi:

- transport materiałów sypkich będzie odbywał się w opakowaniach lub pojazdami do tego przystosowanymi, zgodnie z przepisami o ruchu drogowym – wyposażonymi w oponcza,
- ograniczenie do minimum czasu pracy silników spalinowych maszyn i pojazdów na biegu jałowym,
- ograniczenie prędkości ruchu pojazdów w rejonie budowy do 20km/h,
- zapewnienie efektywnych dojazdów na teren budowy wykorzystujących w większości ślad projektowanego korytarza drogi,
- utrzymanie dróg dojazdowych w stanie ograniczającym pylenie poprzez zraszanie ich beczkowozami w dni suche oraz czyszczenie z błota i ziemi,
- stosowanie gotowych mieszanek wytwarzanych w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje przygotowania materiału na terenie budowy np. betonu,
- materiały sypkie wykorzystywane do budowy, odpady powstałe w czasie prac oraz urobek związany z wykopami będą zabezpieczone materiałami nieprzepuszczalnymi (folią) na miejscach magazynowania, co ograniczy pylenie do powietrza atmosferycznego,
- Wykonawca robót bierze odpowiedzialność za wykorzystanie maszyn oraz urządzeń do realizacji inwestycji z właściwie wyregulowanymi silnikami spalinowymi, ograniczającymi emisję zanieczyszczeń do powietrza.

Najbardziej istotne jest zwiększenia emisji zanieczyszczeń pyłowych i gazowych z maszyn drogowych i środków transportu, przejazdu pojazdów przewożących materiały sypkie. Uszczegóławiając źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza będą samochody dowożące pracowników, pojazdy dowożące materiał, pojazdy specjalistyczne - koparko-ladowarka, walec, rozścielacz, frezarka, oraz mniejszy sprzęt - piła spalinowa, zagęszczarka, agregat prądotwórczy, spawarka gazowa.

Emisja ta będzie miała charakter emisji niezorganizowanej typu niskiego. Emisja będzie najbardziej odczuwalna w najbliższej odległości od źródła a jej wielkość maleć będzie wraz ze wzrostem odległości od niej.

Inwestycja w czasie eksploatacji nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń w powietrzu, stąd oddziaływanie na powietrze atmosferyczne nie będzie istotne.

10.6 Oddziaływanie na środowisko przyrodnicze

Realizacja inwestycji z uwagi na jej skalę, zakres, lokalizację, a także obecny charakter terenu nie spowoduje znaczącego oddziaływania na faunę i florę. Główne oddziaływanie będzie spowodowane wycinką zieleni oraz zajętości powierzchni biologicznie czynnej.

Planowane przedsięwzięcie zostało zlokalizowane praktycznie w całości na nowym biologicznie czynnym terenie, w którym będzie dochodziło do potrzeby wycinki drzew i krzewów.

Jeżeli zajdzie potrzeba realizowania wycinki w okresie lęgowym ptaków tj. od 1.III do 15.X zostanie ona poprzedzona nadzorem przyrodniczym w zakresie ornitologii, która wskaże miejsca lęgowe lub określi ich brak. Inwentaryzacja ornitologiczna będzie wykonana przez specjalistę o wykształceniu kierunkowym min. zoologii, leśnictwa, ochrony środowiska, zakończona protokołem powykonawczym.

Na etapie realizacji inwestycji od 1 marca do 31 października prowadzony będzie nadzór przyrodniczy, który będzie miał na celu wykonywanie czynności:

- Wytypowanie wspólnie z kierownikiem budowy lokalizacji zaplecza budowy spełniającego warunki decyzji środowiskowej, m. in. zaplecze poza obszarem kompleksu leśnego.
- Wykonanie inwentaryzacji ornitologicznej drzew przed wycinką – również jeśli takie zostaną wykonane w ramach prac przygotowawczych.
- Monitoring miejsc w sąsiedztwie zagłębień, jarów terenów i miejsc podmokłych z zastoiskami wody na obecność herpetofauny, w momencie jej stwierdzenia nadzór wskaże lokalizację płotków herpetologicznych zabezpieczających przed wejściem płazów na teren realizacji zadania.

- Wykonywanie czynności ratunkowych, jeżeli na terenie budowy zostanie uwięzione zwierzę.
- Tworzenie comiesięcznego raportu z wykonanych czynności nadzoru.
- Nadzór ma być prowadzony przez specjalistę lub grupę specjalistów o wykształceniu Przyrodniczym, Ochrony Środowiska z udokumentowanym doświadczeniem.

Otwarte wykopy w czasie korytowania drogi, realizacji odwodnienia oraz prowadzenia infrastruktury technicznej zostaną zabezpieczone przed przedostaniem się do nich drobnych zwierząt (kręgowców) przez możliwie szybkie zasypywanie wykopu, grodzenie, przykrywanie wykopów niezasypywanych po ukończeniu pracy zmiany roboczej takimi materiałami jak: plandeki, deski, płyty wiórowe itp.

Place budowy oraz bazy materiałowe będą zlokalizowane na terenach już utwardzonych z wyłączeniem sąsiedztwa drzew (w obrysie korony), co mogłoby mieć pośredni wpływ na faunę i florę terenu. Zajętość placów technicznych będzie ograniczona do niezbędnego minimum oraz zlokalizowane w miejscach gdzie nie zajdzie konieczność prowadzenia dodatkowej wycinki drzew i krzewów. Jeżeli będzie istniała konieczność wykorzystania terenu nieutwardzonego po wykonanych pracach zostanie on zrekultywowany – przykryty warstwą humusu wcześniej ściągniętego o grubości 10-25cm oraz obsiany mieszkanką traw.

Drzewa oraz krzewy znajdujące się poblizu prac oraz na placach technicznych będą zabezpieczone poprzez szalunek z desek lub materiały takiej jak juta, maty słomiane do wysokości min 1.5m.

Inwestycja przebiega przez tereny leśne, natomiast nie stanowią one korytarza migracji o znaczeniu krajowym. Z układu dróg tego terenu, planowana obwodnica przebiega równolegle do istniejącej drogi wojewódzkiej, a w jej północnej części obszar stanowi zwarty układ miejski powodując powstrzymywanie zwierząt od przemieszczania się w relacji wschód-zachód i północ-południe. Z obserwacji wynika, iż migracja zwierząt odbywa się polami uprawnymi na południe od ronda które stanowi koniec inwestycji. Dlatego też nie istnieje potrzeba realizacji przejść dla zwierząt

10.7 Oddziaływanie na krajobraz

W czasie realizacji prace budowlane będą związane z zastosowaniem specjalistycznych maszyn oraz pojazdów ciężkich, zatem negatywne oddziaływanie na krajobraz jest nieuniknione. Oddziaływania na krajobraz związane będą z pracami rozbiórkowymi, budowlanymi, lokalizacją zaplecza budowy i baz materiałowych. Plac budowy będzie znajdował się w bliskim sąsiedztwie terenu realizacji zadania minimalizując negatywny wpływ na krajobraz a także nie będzie działać

długookresowo, działania będą krótkookresowe i ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych oraz po właściwie przeprowadzonym zagospodarowaniu i rekultywacji terenu.

W fazie eksploatacji, z uwagi na przebieg inwestycji całkowicie nowym śladem oddziaływanie bezpośrednie będzie występować. Do nieodwracalnych skutków inwestycji będzie należeć wycięcie drzew i zakrzaczeń, które kolidują z inwestycją. Ta ingerencja nie jest znaczącym oddziaływaniem a bardziej lokalnym, ponieważ wycinka ma jedynie charakter liniowy.

10.8 Oddziaływanie na zdrowie i bezpieczeństwo ludzi

W trakcie realizacji wystąpi krótkoterminowe oddziaływanie na bezpieczeństwo lokalnej ludności związane ze wzrostem natężenia ruchu samochodów ciężarowych poruszających się po drogach, w związku z koniecznością dostarczenia materiałów budowlanych i eksploatacyjnych.

Inwestycja będzie oddziaływała na zdrowie i bezpieczeństwo ludzi w dwojaki sposób. Po pierwsze obniży natężenie ruchu w centrum miasta Wolbrom co z kolei obniży zagrożenie wypadkami komunikacyjnymi oraz uciążliwości związane z nadmiernym hałasem komunikacyjnym. Z drugiej strony powstanie dodatkowa droga, na której istnieje prawdopodobieństwo występowania wypadków drogowych. Użytkowanie nowej drogi nie spowoduje wzrost ilości mieszkańców narażonych na hałas komunikacyjny – droga będzie przebiegała z dala od jakiegokolwiek zabudowy.

10.9 Oddziaływanie drganiami

W czasie prac budowlanych wystąpią drgania budowlane od poruszających się pojazdów oraz maszyn budowlanych. Drgania te będą krótkotrwałe i nie będą miały istotnego wpływu na środowisko. W bezpośrednim sąsiedztwie budowy nie występują obiekty budowlane, w związku z czym nie występuje ryzyko wpływu wibracji na sąsiednie budynki.

Z uwagi na to, że projektowana inwestycja posiadać będzie różne warstwy podbudowy, niejednorodne (kamień o różnej frakcji), z wierzchu równą nawierzchnią możliwość przemieszczania się drgań będzie niewielka.

10.10 Oddziaływania na gospodarkę odpadami i ściekami

Podczas realizacji i użytkowania przedsięwzięcia wytworzone odpady będą zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami, a z uwagi na ich ilość, nie będą miały istotnego znaczenia. Będą powstawać głównie z:

- rozbiórki jezdni,
- rozbiórki sieci uzbrojenia terenu,
- robót ziemnych,
- prac budowlanych,
- wycinki drzew i krzewów.

Użytkowanie przedsięwzięcia związane będzie z emisją wód opadowych i roztopowych z terenów utwardzonych. Wody opadowe i roztopowe nie będą przekraczać wartości dopuszczalnych a dodatkowo system odwodnienia będzie posiadał urządzenia podczyszczające.

Usunięcie odpadów powstających podczas budowy przedsięwzięcia będzie należało do obowiązków firmy wykonującej prace budowlane – zgodnie z ustawą o odpadach z dnia 14 grudnia 2012 r. (Dz.U.2018.992), która będzie wytwórcą odpadów. Gospodarkę odpadami należy prowadzić w oparciu o ustawę z dn. 10 maja 2018 r. (tekst jednolity Dz.U. z 2018 r. poz. 992) o odpadach w sposób zapewniający ochronę życia i zdrowia ludzi oraz środowiska. W szczególności gospodarka odpadami nie może powodować zagrożenia dla wody, powietrza, gleby, roślin lub zwierząt, powodować uciążliwości przez hałas lub zapach, wywoływać niekorzystnych skutków dla terenów wiejskich lub miejsc o szczególnym znaczeniu, w tym kulturowym i przyrodniczym.

Do obowiązków wytwórcy należy:

- zagospodarowanie wszystkich odpadów powstających w czasie budowy,
- przedstawienie informacji o wytwarzanych odpadach oraz o sposobach gospodarowania wytworzonymi odpadami do właściwego organu ochrony środowiska,
- gromadzenia w sposób selektywny powstających odpadów,
- zapewnienie właściwego postępowania w czasie rozbiórki z odpadami niebezpiecznymi i zgromadzenie ich w sposób nie zagrażający środowisku,
- przekazanie odpadów niebezpiecznych podmiotowi uprawnionemu do prowadzenia działalności w zakresie transportu i unieszkodliwiania odpadów.

Wytwórca odpadów (wykonawca prac budowlanych) może zlecić wykonanie obowiązku zagospodarowania odpadów innemu posiadaczowi odpadów. Część odpadów, w tym np. odpady z remontów i przebudowy mogą być zagospodarowane na miejscu – w związku z realizacją drogi. Zgodnie z art. 33 ustawy o odpadach posiadacz odpadów może przekazać określone rodzaje odpadów w celu ich wykorzystania osobie fizycznej lub jednostce organizacyjnej, nie będącym przedsiębiorcami, na ich własne potrzeby.

Odpady wytwarzane podczas realizacji inwestycji można zagospodarować na określone sposoby, można je wykorzystać w miejscu wytwarzania, przekazać osobom fizycznym lub

jednostkom organizacyjnym nie będącą przedsiębiorcami lub przekazać podmiotowi uprawnionemu, który prowadzi działalność związaną z odzyskiem i unieszkodliwianiem odpadów. Przekazanie odpadów innym posiadaczom musi być udokumentowane tzw. „Kartą przekazania odpadu”.

Odpady, które powstaną podczas realizacji inwestycji zaliczane wg katalogu odpadów do grupy 15,17 i 20 (Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów - Dz. U. z 2020 r., poz. 10), będą składowane w specjalnie wyznaczonych miejscach oraz odpowiednio segregowane, a następnie ponownie wykorzystywane lub utylizowane wg obowiązującej ustawy o odpadach.

Masy ziemne związane z realizacją zadania należy w pierwszej kolejności wbudować/zagospodarować w ramach projektowanych obiektów budowlanych. W przypadku stwierdzenia braku możliwości wykorzystania pozyskanych mas ziemnych należy je zagospodarować zgodnie z ww. ustawą o odpadach.

Odpady, które powstaną podczas eksploatacji inwestycji zaliczane wg katalogu odpadów do różnych grup (Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów - Dz. U. z 2020 r., poz. 10) będą zbierane i składowane wg obowiązującej ustawy o odpadach. Odpowiadać będą za to wyspecjalizowane firmy, które podpisały stosowne umowy z zarządcą drogi. Zachowanie odpowiedniej organizacji w zakresie usuwania odpadów oraz spełnienie wymagań prawnych pozwoli zachować lub nawet zmniejszyć ilość odpadów na skutek użytkowania i utrzymania drogi.

11 INFORMACJA ODNOŚNIE OCHRONY UZASADNIONYCH INTERESÓW OSÓB TRZECICH, DOSTĘPNOŚĆ DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH

Zgodnie z art.5 ust.1 pkt. 9 Prawa Budowlanego projektowana inwestycja nie narusza interesów osób trzecich. W ramach projektowanej inwestycji odtworzono istniejące zjazdy oraz zapewniono każdej nieruchomości dostęp do drogi publicznej zapewniający połączenie działki z nowym układem komunikacyjnym. Zaprojektowane rozwiązanie w maksymalny możliwy sposób ogranicza zajętość przyległego do drogi terenu przy jednoczesnym zapewnieniu zgodności z obowiązującymi przepisami, zasadami wiedzy technicznej oraz tzw. „zasadami dobrych praktyk” w kształtowaniu bezpiecznej infrastruktury drogowej. Zajęcie terenu poza istniejącym pasem drogowym nie będzie miało wpływu na możliwości wykorzystywania nieruchomości przez ich Właścicieli zgodnie z dotychczasowym przeznaczeniem.

Projektowana inwestycja ze względu na swój charakter nie powoduje uciążliwości dla osób niepełnosprawnych. Możliwość poruszania się osób na wózkach inwalidzkich zapewniono poprzez zastosowanie odpowiednich szerokości ścieżki pieszo-rowerowej oraz zastosowanie obniżenia krawężników w obrębie przejść dla pieszych. Na dojeżdżalniach do przejść dla pieszych zaprojektowano pasy z kostki integracyjnej, ułatwiające identyfikację przejść osobom niedowidzącym.

12 GEOTECHNICZNE WARUNKI POSADOWIENIA, WARUNKI GEOLOGICZNE

Na potrzeby planowanej inwestycji, w celu ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych, sporządzono zgodnie z Dz. U. 2012 r., poz. 463 następujące dokumentacje:

- Dokumentacja geologiczno-inżynierska określająca warunki geologiczno-inżynierskie dla projektowanej inwestycji pn.: „Budowa obwodnicy Wolbromia w ramach nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 783 etap III - odcinek od ul. Olkuska Szosa (DW783) do ul. Skalskiej (DW794) wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 783 (ul. Olkuska Szosa)”, Virta Jarosław Dłutek, marzec 2020 r.;
- Geotechniczne warunki posadowienia (Opinia geotechniczna, Dokumentacja badań podłoża gruntowego, projekt geotechniczny) dla inwestycji pn.: „Budowa obwodnicy Wolbromia w ramach nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 783 etap III - odcinek od ul. Olkuska Szosa (DW783) do ul. Skalskiej (DW794) wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 783 (ul. Olkuska Szosa)”, Virta Jarosław Dłutek, maj 2020 r.;

Wykonanie w/w prac i badań pozwoliło na właściwe rozpoznanie warunków geologiczno-inżynierskich w rejonie projektowanej inwestycji. Ocenia się, że w wystarczającej części zrealizowany został zakres projektu robót geologicznych. Przeprowadzone rozpoznanie jest wystarczające dla projektowanego obiektu budowlanego.

Na podstawie wskazań ww. dokumentacji, z uwagi na projektowaną głębokość wykopów (powyżej 1,2 m) i wysokość nasypów (powyżej 3,0 m) projektowaną drogę wojewódzką wraz z obiektem inżynierskim należy zaliczyć do II kategorii geotechnicznej w złożonych warunkach geologiczno-inżynierskich zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa

i Gospodarki Morskiej z dn. 25 kwietnia 2012 w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych.

13 OBSZAR ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU

Obszar oddziaływania obiektu przedstawiono w części rysunkowej na „Planie Zagospodarowania Terenu”. Obszar ten ogranicza się do terenu objętego linią oznaczającą zakres wniosku do Wojewody Małopolskiego o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Podstawy do określenia obszaru oddziaływania obiektu stanowią:

1. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach znak: WTI.6220.4.2020 z dn. 11 sierpnia 2020 r. wydana przez Burmistrza Miasta i Gminy Wolbrom;
2. Dokumentacja geologiczno-inżynierska określająca warunki geologiczno-inżynierskie dla projektowanej inwestycji pn.: „Budowa obwodnicy Wolbromia w ramach nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 783 etap III - odcinek od ul. Olkuska Szosa (DW783) do ul. Skalskiej (DW794) wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 783 (ul. Olkuska Szosa)”, Virta Jarosław Dłutek, marzec 2020 r.;
3. Geotechniczne warunki posadowienia (Opinia geotechniczna, Dokumentacja badań podłoża gruntowego, projekt geotechniczny) dla inwestycji pn.: „Budowa obwodnicy Wolbromia w ramach nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 783 etap III - odcinek od ul. Olkuska Szosa (DW783) do ul. Skalskiej (DW794) wraz z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 783 (ul. Olkuska Szosa)”, Virta Jarosław Dłutek, maj 2020 r.;
4. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, (Dz. U. 2016 poz. 124 wraz z późniejszymi zmianami);
5. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. 2000 nr 63 poz. 735 wraz z późniejszymi zmianami);
6. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 2020 poz. 470);
7. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. prawo budowlane (Dz. U. 2020 poz. 1333 z późniejszymi zmianami);

-
8. Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. 2020 poz. 1363);
 9. Ustawa z dnia 20 lipca 20017 r. prawo wodne (Dz. U. 2020 poz. 310);

CZĘŚĆ
RYSUNKOWA