

CZĘŚĆ OPISOWA

DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

1.PRZEDMIOT INWESTYCJI

Tematem niniejszego opracowania jest część opisowa do projektu zagospodarowania terenu stanowiącego integralną część Projektu Budowlanego dla zadania inwestycyjnego polegającego kompleksowo na **przebudowie i rozbudowie drogi gminnej nr 270607K „Wólka” wraz z rozbiórką i budową mostu na rzece Ropie w km 44+310 rzeki Ropa w miejscowości Szymbark na działkach nr ewid. 1088/1, 1770/2, 1769/1, 1876/15, 1897, 1950/1, 1950/3, 2233/3, 1950/4, 2128/4, 1752/1 (1752) w ramach inwestycji gminnej pn.: „BUDOWA OBIEKTU MOSTOWEGO NA RZECE ROPIE W CIĄGU DROGI GMINNEJ 270607K „WÓLKA” W SZYMBARKU”.**

1.1. LOKALIZACJA INWESTYCJI ORAZ PODSTAWOWE DANE

Obiekt / Inwestycja:

Przebudowa i rozbudowa drogi gminnej nr 270607K „Wólka” wraz z rozbiórką i budową mostu na rzece Ropie w miejscowości Szymbark na działkach nr ewid. 1088/1, 1770/2, 1769/1, 1876/15, 1897, 1950/1, 1950/3, 2233/3, 1950/4, 2128/4, 1752/2 (1752)

w ramach inwestycji gminnej pn.:

***"BUDOWA OBIEKTU MOSTOWEGO NA RZECE ROPIE
W CIĄGU DROGI GMINNEJ 270607K „WÓLKA”
W SZYMBARKU".***

Adres / Lokalizacja:

Jednostka ewidencyjna: **120504_2 Gmina Gorlice**
Obręb: **120504_2.0009 Szymbark**
Gmina: **Gorlice**
Powiat: **gorlicki**
Województwo: **małopolskie**

działki nr: 1088/1, 1770/2, 1769/1, 1876/15, 1897, 1950/1, 1950/3, 2233/3, 1950/4, 2128/4, 1752/2 (powstała z działki nr 1752

Lokalizacja mostu w km 44+310 rzeki Ropa

Inwestor:

Wójt Gminy Gorlice
ul. 11-Listopada 2
38-300 Gorlice

**Administrator drogi
gminnej:**

Gmina Gorlice
ul. 11-Listopada 2
38-300 Gorlice

Administrator rzeki:

PGW WP - RZGW w Rzeszowie
Zarząd Zlewni w Jaśle
ul. Modrzejewskiego 12
38-200 Jasło

Główny Projektant:

mgr inż. Jarosław Skrabacz
upr. nr 51/2002

1.2. CEL I ZAKŁADANY EFEKT INWESTYCJI

Niniejszy projekt dotyczy inwestycji gminnej Gminy Gorlice pn.: „**BUDOWA OBIEKTU MOSTOWEGO NA RZECIE ROPIE W CIĄGU DROGI GMINNEJ 270607K „WÓŁKA” W SZYMBARKU**” polegającej na rozbiórce istniejącego i budowie nowego mostu w ciągu drogi gminnej klasy D wraz z przebudową odcinków drogi gminnej stanowiących dojazdy do mostu, umocnieniem odcinka koryta cieku przed i za obiektem na łącznej długości 140m, umocnieniem koryta cieku (dopływu bocznego rzeki Ropa) zlokalizowanego bezpośrednio przed obiektem mostowym w km 44+310 rzeki Ropa, budową kanału technologicznego, przebudowa systemu odwodnienia drogi gminnej (rowów przydrożnych), budowie kanalizacji deszczowej wraz z wylotem wód opadowych do rowu, roboty towarzyszące i porządkowe.

Istniejący obiekt mostowy znajduje się w stanie przedawaryjnym, a jego stan techniczny nie pozwala na zapewnienie właściwego bezpieczeństwa użytkownikom ruchu. Dlatego podstawowym celem inwestycji jest doprowadzenie ciągu komunikacyjnego składającego się z drogi gminnej i mostu oraz koryta cieku wodnego w rejonie ich skrzyżowania do parametrów technicznych zapewniających wymagane przepisami szczegółowymi warunki bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz zapewnienie właściwych parametrów technicznych obiektu inżynierskiego wraz z odcinkami przyobiektowymi koryta do parametrów, które pozwolą na bezpieczne przeprowadzenie wody miarodajnej pod obiektem mostowym bez generowania zagrożenia (zalewania / podtapiania) dla terenów przyległych. W związku z tym projektuje się nowy obiekt w miejscu istniejącego spełniający wymagania obecnie obowiązujących warunków technicznych i przepisów szczegółowych (dotyczy głównie wody miarodajnej oraz likwidacji podpory nurtowej).

Zakres inwestycji w całości obejmuje:

Roboty mostowe:

- wprowadzenie tymczasowej zmiany organizacji ruchu na czas prowadzenie robót
- rozbiórkę wyposażenia istniejącego mostu (poręcze / bariery ochronne, zabudowa chodnikowa, nawierzchnia drewniana wraz z poprzecznymi krawędziakami stanowiącymi oparcie na wierzchni na konstrukcji stalowej)
- rozbiórka stalowego ustroju nośnego
- rozbiórka żelbetowych podpór (w tym podpory pośredniej nurtowej)
- pogrążenie ścianek szczelnych z grodzic stalowych po obrysie fundamentów podpór

- wykonanie wykopów pod ławy fundamentowe (dopuszcza się, o ile taka sytuacja zostanie podyktowana niekorzystnymi różnicami w rzeczywistej budowie podłoża gruntowego w stosunku do ustalonego na podstawie badań geotechnicznych, zastosowanie dodatkowo wzmocnienia podłoża, wymiany gruntu lub zastosowania posadowienia pośredniego)
- budowa nowych podpór (przyczółków żelbetowych)
- przygotowanie deskowania pod wykonanie ustroju nośnego
- wykonanie żelbetowego ustroju nośnego z możliwością wykorzystania elementów prefabrykowanych (betonowych sprężonych, żelbetowych lub stalowych)
- Montaż ustroju łukowego z podwieszeniem pomostu do łuku
- wykonanie kompletnego systemu powłok ochrony przeciwwilgociowych powierzchni betonowych podpór skrajnych stykających się gruntem
- wykonanie zasypek wykopów w rejonie przyczółków poniżej terenu rodzimego gruntem rodzimym
- wykonanie zasypek przestrzeni za przyczółkami z gruntu niespoistego łatwozagęszczalnego do poziomu posadowienia nowych, projektowanych płyt przejściowych
- wykonanie płyt przejściowych
- montaż dylatacji na styku ustroju niosącego z przyczółkami
- wykonanie wyposażenia mostu (izolacje, nawierzchnie, kapy chodnikowe, bariery ochronne, nawierzchnie żywiczne lub podobne na kapach chodnikowych, nawierzchnia bitumiczna jezdni, repery kontrolne)
- wykonanie odwodnienia mostu (wpusty mostowe, drenaż i sączi płyty pomostowej, kolektory odwodnienia mostu z odprowadzeniem wód do projektowanego systemu odwodnienia poza obiektem mostowym)
- zabezpieczenie powierzchni betonowych wyeksponowanych wszystkich podpór powłokami malarskimi do zabezpieczeń antykorozyjnych powierzchni betonowych
- montaż elementów bezpieczeństwa ruchu
- ustawienie nowej organizacji ruchu
- roboty wykończeniowe i porządkowe

Roboty drogowe:

- wprowadzenie tymczasowej zmiany organizacji ruchu na czas prowadzenie robót
- zdjęcie warstwy humusy w zakresie kolizji z projektowaną inwestycją
- rozebranie nawierzchni drogowej wraz z podbudowami na odcinku od km 0+287 do km 0+406 drogi gminnej
- roboty ziemne – wykopy pod nową konstrukcję jezdni i poboczy, zjazdów
- roboty ziemne – budowa nasypów
- budowa / przebudowa rowów przydrożnych u podstawy nasypów z umocnieniem darnią z możliwością dodatkowych umocnień elementami betonowymi drobnowymiarowymi
- wykonanie korytowania pod konstrukcję jezdni i poboczy
- wykonanie podbudów dla elementów jw.
- ułożenie elementów galanterii drogowej
- wykonanie nawierzchni bitumicznych jezdni
- wykonanie poboczy tłuczniowych / żwirowych
- obhumusowanie skarp wraz z obsianiem nasionami traw
- roboty wykończeniowe i porządkowe

Odwodnienie:

- system odwodnienia mostu wg części: „Roboty mostowe” z wyprowadzeniem kolektorów mostowych odwodnienia poza obiekt i włączenie ich poprzez studnie rewizyjne do projektowanej kanalizacji deszczowej

- budowa kanalizacji deszczowej z wylotem W1
- wykonanie wylotu wód opadowych lub roztopowych oznaczonego W1 o średnicy Ø 300mm umieszczonego w obudowie prefabrykowanej do rowu przydrożnego w km 0+013.20 jego biegu, mającego ujście w km 44+304 rzeki Ropa
- wykonanie systemu podczyszczania wód opadowych z zawiesziny ogólnej w postaci osadników

Umocnienie brzegów cieków wodnych:

- ubezpieczenia koryta rzeki Ropa w obrębie mostu na długości około 140m w zakresie km 44+222 – 44+362 ww. cieku (tj. 70m powyżej i poniżej osi jezdni na moście) narzutem poprzez układanie na skarpach na szerokości 4,5m wyprofilowanych ze spadkiem 1:1,5 głazami kamiennymi d>50cm nie klinowanego odpadami kamiennymi wraz z inicjonowaniem zadarnienia poprzez zasypianie ziemią wolnych przestrzeni między głazami i obsiewem nasionami traw oraz w dnie kamieniem o grubości 16-22cm
- ukształtowanie w skarpie prawej w km 44+310 rzeki Ropa ujście cieku naturalnego na długości 22,3m w zakresie km 0+000 – 0+022.30 liczonego od jego ujścia do rzeki Ropy

Przebudowa urządzeń obcych:

- przebudowa gazociągu średniego ciśnienia podwieszonego do konstrukcji istniejącego mostu i przeprowadzenie go pod korytem rzeki „Ropa” w km 44+282,50 w rurze osłonowej metodą przewiertu sterowanego

Niniejszy opis dotyczy projektu zagospodarowania terenu i należy rozpatrywać go łącznie z pozostałymi częściami dokumentacji.

1.3. PODZIAŁ INWESTYCJI NA ETAPY, KOLEJNOŚĆ REALIACJI OBIEKTÓW

Projektowana inwestycja nie wymaga podziału na etapy, jednak możliwe jest etapowanie robót w przypadku takiej decyzji Inwestora. W takim przypadku należy podział na etapy uzgodnić z projektantem.

Kolejność realizacji robót:

- oznakowanie terenu robót
- wprowadzenie tymczasowej zmiany w organizacji ruchu na czas budowy
- przebudowa gazociągu
- roboty rozbiórkowe mostu, nawierzchni drogowych, elementów galanterii drogowej. podbudów drogowych
- budowa nowego mostu
- budowa kanału technologicznego
- budowa kanalizacji deszczowej z wylotem do odbiornika
- odbudowa odcinków dojazdowych drogi gminnej
- rowy przydrożne
- roboty związane z umocnieniem koryta cieków wodnych
- montaż elementów bezpieczeństwa ruchu
- roboty wykończeniowe i porządkowe
- przywrócenie stałej organizacji ruchu

1.4. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Umowa z Inwestorem
- Mapa sytuacyjno – wysokościowa do celów projektowych
- Inwentaryzacja stanu istniejącego
- Ustawa Prawo Budowlane (Dz. U. 2023 poz. 682)
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. 2022 poz. 1679)
- Ustawa o drogach publicznych, Dz.U. Nr 14 z dnia 21 marca 1985r. z późniejszymi zmianami
- Ustawa Prawo Wodne (tekst jednolity aktualny na dzień wszczęcia postępowania wodnoprawnego);
- Ustawa z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 1161
- Ustawa z dnia 4 lutego 1994 r. Prawo geologiczne i górnicze (tekst jednolity - Dz. U. Nr 228, poz. 1947 z dnia 14 listopada 2005 r., z późn. zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowania (tekst jednolity na dzień podpisania umowy o prace projektowy zgodnie z prawem o zamówieniach publicznych)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowania (tekst jednolity na dzień podpisania umowy o prace projektowy zgodnie z prawem o zamówieniach publicznych)
- Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko ze zm. (Dz.U. z 2016 poz. 71);
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz.U. z dnia 27 kwietnia 2012r. poz. 463)
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz.U. z 15 lipca 2019 poz. 1311)
- Wypisy z rejestru gruntów
- Decyzja RDOŚ o środowiskowych uwarunkowaniach
- Decyzja PGW WP o pozwoleniu wodnoprawnym

2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

2.1. ZAGOSPODAROWANIE ISTNIEJĄCEGO TERENU

Dotychczasowy sposób zagospodarowania i wykorzystywania rejonu inwestycji nie różni się od stanu projektowanego dla planowanego przedsięwzięcia. Droga gminna wraz z obiektem mostowym na rzece Ropa i infrastrukturą towarzyszącą istnieje w tym przebiegu od

wielu lat i stanowi jeden z głównych elementów infrastruktury drogowej przyległej osady siedliskowej.

Teren przyległy zagospodarowany jest częściowo jako teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, częściowo jako tereny rolnicze i łąki. Droga przebiega w terenie oznaczonym jako teren zabudowany.

Istniejący most jest obiektem dwuprzęsłowym. W przekroju podłużnym konstrukcja nośna każdego przęsła jest ustrojem swobodnie podpartym na podporach za pośrednictwem łożysk stalowych. Zasadnicza część ustroju niosącego to ruszt stalowy wykonany z blachownic stalowych spawanych (w przekroju poprzecznym 5 sztuk) i kształtowników walcowanych na gorąco łączonych pomiędzy sobą poprzez spawanie oraz połączenia śrubowe. Usztywnienia poprzeczne zapewniają poprzecznice wykonane z kształtowników walcowanych na gorąco w systemie kratownicowym. Konstrukcja stalowa rusztowa stanowi podarcie pod drewniany pomost wykonany z bali i desek.

Na moście znajduje się jezdnia bitumiczna szerokości 5m i obustronne bezpieczniki szerokości 0.5m. Obiekt posiada obustronne poręcze drewniane wysokości około 95cm, natomiast brak jest barier energochłonnych. Podpory posiadają konstrukcję monolityczną masywną. Dylatacje na obiekcie nie występują.

Rzeka Ropa w rejonie inwestycji posiada koryto ziemne, stosunkowo jednorodne i nieumocnione o szerokości średnio około 20 m. Sytuacyjnie przebieg w łuku poziomym prawoskrętnym. Całość koryta (nurtu) mieści się pod obydwoma przęsłami omawianego obiektu.

W związku z realizacją inwestycji w oparciu o Ustawę z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity - Dz. U. z 2015r., poz 2031 z późn. zm.), Inwestor nie ma obowiązku występowania oddzielnym wnioskiem o zgodę na wycinkę drzew.

W rejonie inwestycji nie mamy do czynienia z robotami prowadzonymi na międzywał, u podstawy wału, w strefie ochronnej wałów. Teren jest objęty bezpośrednim zagrożeniem powodziowym

2.2. ISTNIEJĄCE UZBROJENIE TERENU

W obrębie inwestycji znajdują się następujące sieci:

- Sieć teletechniczna
- Sieć gazociągowa średniego ciśnienia

Nie istnieje konieczność przebudowy lub zabezpieczenia sieci teletechnicznej.

W odniesieniu do sieci gazociągowej zaprojektowano przełożenie podwieszonego gazociągu do konstrukcji istniejącego mostu i przeprowadzenie go pod korytem rzeki „Ropa” w km 44+282,50 w rurze osłonowej metodą przewiertu sterowanego

Nie wyklucza się istnienia w terenie urządzeń podziemnych nie naniesionych na podkład mapowy. Przed przystąpieniem do robót ziemnych i rozbiórkowych Wykonawca winien bezwzględnie zapoznać się z przebiegiem urządzeń podziemnych. W rejonie kolizji z urządzeniami podziemnymi roboty ziemne należy prowadzić ręcznie z zachowaniem szczególnej ostrożności. **Należy ustalić faktyczny stan uzbrojenia terenu w chwili przystępowania do realizacji robót.**

2.3. WARUNKI TERENOWE

W rejonie prowadzonej inwestycji, droga przebiega w terenie oznaczonym jako teren zabudowany i jest to droga o znaczeniu lokalnym (droga klasy D).

Teren nie jest objęty ochroną konserwatora zabytków.

Teren nie znajduje się w zasięgu obszarów górniczych.

Granice terenu przewidzianego na realizację inwestycji przedstawione zostały na rysunku projektu zagospodarowania terenu (sytuacji).

Inwestor posiada prawomocne pozwolenie wodnoprawne oraz decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

2.4. GOSPDARKA ZIELENIA

W związku z realizacją inwestycji w oparciu o Ustawę o szczególnych zasadach przygotowaniu i realizacji inwestycji drogowych, wycinka drzew i krzewów została ujęta w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a zgoda na przeprowadzenie wycinki zostanie przeprowadzona na warunkach określonych w decyzji ZRID wydanej przez Starostę Gorlickiego.

3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

3.1. UKSZTAŁTOWANIE INWESTYCJI

3.1.1. Układ komunikacyjny

Projektowany obiekt mostowy to obiekt o konstrukcji zasadniczej łukowej (łuk stalowy w przekroju poprzecznym podwójny, symetryczny) stanowiący konstrukcję wsporczą dla żelbetowego ustroju zasadniczego (pomostu). Pomost żelbetowy będzie podwieszony cięgnami stalowymi systemowymi. Cięgna będą mocowane w górnej części do łuku, natomiast w pomoście wbudowane zostaną stalowe poprzecznice, które stanowić będą bazę do mocowania cięgien. Dla przeniesienia siły poziomej w pomoście wynikającej z równowagi sił pochodzących od pracy łuków stalowych przewidziano możliwość stosowania cięgien sprężających podłużnych. Dopuszcza się stosowanie zarówno technologii monolitycznych, jak i elementów prefabrykowanych

Most to obiekt jednoprzęsłowy o świetle 42 m wynikającym z analizy hydrologiczno – hydraulicznej. Rozpiętość konstrukcyjna w osiach podparć (łożyska garnkowe) wynosi 43.1m.

Powyżej poziomu wody średniorocznej pomiędzy zasadniczą, środkową częścią koryta i podporami zostaną wykształcone półki (terasy) umożliwiające migrację zwierzyny. Prześwit pionowy - minimalna rzędna spodu konstrukcji wyniesiona zostanie ponad wodę miarodajną spiętrzoną nie mniej niż 1 m.

W odniesieniu do projektowanej drogi należy w sposób szczególny podkreślić, że droga posiadać będzie zgodne z obowiązującymi przepisami warunki techniczne oraz właściwe odwodnienie. Skuteczny system odprowadzania wód opadowych będzie miał korzystny (lepszy od istniejącego) wpływ na tereny przyległe (unikanie lokalnych podtopień wodami opadowymi).

Projektowane zagospodarowanie istniejącego terenu (program użytkowy) zostało przedstawione na rysunku *Projekt Zagospodarowania Terenu*.

3.1.2. Ukształtowanie terenu i zieleni

W związku z realizacją inwestycji w oparciu o Ustawę o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji drogowych, wycinka drzew i krzewów została ujęta w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a zgoda na przeprowadzenie wycinki zostanie przeprowadzona na warunkach określonych w decyzji ZRID wydanej przez Starostę Gorlickiego.

3.2. PROJEKTOWANE OBIEKTY

W ramach inwestycji kompleksowo przewiduje się wykonanie następującego zakresu robót (obiektów budowlanych):

- przebudowa gazociągu – likwidacja gazociągu podwieszonego do konstrukcji mostu i przeprowadzenie go pod korytem rzeki Ropa w rurze osłonowej technologią przewiertu
- rozbiórka mostu, nawierzchni drogowych, elementów galanterii drogowej, podbudów drogowych w zakresie niezbędnym do kompleksowej realizacji nowowprojektowanych obiektów budowlanych
- budowa nowego mostu - prowadzenie przez wody powierzchniowe płynące cieku naturalnego „Ropa” w km 44+292 w ciągu drogi gminnej nr 270607K „Wólka”
- budowa kanału technologicznego
- budowa kanalizacji deszczowej z wylotem do odbiornika
- odbudowa odcinków dojazdowych drogi gminnej
- rowy przydrożne
- ubezpieczenia koryta rzeki Ropa w obrębie mostu na długości około 140m w zakresie km 44+222 – 44+362 ww. cieku (tj. 70m powyżej i poniżej osi jezdni na moście) narzutem poprzez układanie na skarpach na szerokości 4,5m wyprofilowanych ze spadkiem 1:1,5 głazami kamiennymi $d > 50\text{cm}$ nie klinowanego odpadami kamiennymi wraz z inicjonowaniem zadarnienia poprzez zasypanie ziemią wolnych przestrzeni między głazami i obsiewem nasionami traw oraz w dnie kamieniem o grubości 16-22cm
- ukształtowanie w skarpie prawej w km 44+310 rzeki Ropa ujście cieku naturalnego na długości 22,3m w zakresie km 0+000 – 0+022.30 liczonego od jego ujścia do rzeki Ropy
- montaż elementów bezpieczeństwa ruchu
- roboty wykończeniowe i porządkowe
- przywrócenie stałej organizacji ruchu

4. ZESTAWIENIE PARAMETRÓW POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Parametry techniczne istniejącego obiektu mostowego z dojazdami:

- klasa techniczna drogi – droga dojazdowa (klasa D)
- nośność obiektu – poza klasowa
- długość całkowita mostu wraz ze skrzydłami – około 59.1 mb
- światło mostu pomiędzy przyczółkami – około 50.3 m
- rzędna dna pod mostem – 314.10 m n.p.m.
- minimalna rzędna spodu konstrukcji – 317.6 m n.p.m.
- całkowita szerokość obiektu – ok. 6.40 m

- szerokość jezdni na dojazdach – ok. 3.7 m

Parametry techniczne projektowanego obiektu mostowego z dojazdami:

- **Przepływ miarodajny – $Q_{m1\%}$ - 324.87 m³/s**
- minimalny prześwit pionowy – ok. 3,97m,
- światło poziome – 42,0m,
- długość całkowita mostu (konstrukcji nośnej) – 44,2m
- długość całkowita obiektu łącznie ze skrzydłami – 55,0 m,
- szerokość mostu – 9,40m
- całkowita szerokość łącznie z wieszakami i poprzecznicami – ok. 9.70m
- rzędna wody miarodajnej na wysokości mostu – 317,22 mnpm,
- minimalna rzędna spodu konstrukcji mostu – 318,22 mnpm,
- rzędna w dnie koryta rzeki pod mostem – 314,25mnpm,
- sposób umocnienia stożków mostu w obrębie brzegu prawego i lewego – kamień naturalny na podkładzie betonowym z wypełnieniem spoin zaprawą cementowo-piaskową o spadku w zakresie od 1:1 do 1.5

Parametry techniczne projektowanych dojazdów do mostu (drogi gminnej):

- obciążenie ruchem – KR - 1
- długość odcinka do przebudowy (łącznie z mostem) – ok. 88.1 mb
- szerokość jezdni – podstawowa na dojazdach – 5.50 m
- spadek poprzeczny jezdni – daszkowy 2%

Parametry techniczne umocnień brzegów rzeki:

- rodzaj umocnienia - na długości około 140m w zakresie km 44+222 – 44+362 ww. cieku na skarpach narzutem z głazów oraz w dnie kamieniem o grubości 16-22cm
- dodatkowe ubezpieczenie - cieku naturalnego na długości 22,3m w zakresie km 0+000 – 0+022.30 na skarpach narzutem z głazów oraz w dnie kamieniem o grubości 16-22cm

6. OCHRONA KONSERWATORSKA TERENU

Teren inwestycji położony jest poza terenami objętymi ochroną konserwatorską.

7. WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ

Teren inwestycji położony jest poza terenami objętymi eksploatacją górniczą.

8. OCHRONA ŚRODOWISKA

Dla przedmiotowej inwestycji nie jest wymagane przeprowadzenie oceny oddziaływania inwestycji na środowisko naturalne. Projektowane zamierzenie budowlane jest zaliczane do mogących potencjalnie oddziaływać negatywnie na środowisko, w związku z powyższym Inwestor uzyskał prawomocną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaną przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska w Krakowie znak: ST-II.420.16.2019.ED z dnia 2020.03.03. Niezależnie od części opisowych i rysunkowych zawartych w niniejszej dokumentacji Inwestor zobowiązany jest do przestrzegania rygorów zawartych w ww. decyzji.

Uciążliwość związana z inwestycją dotyczy głównie okresu realizacji robót i jest bezpośrednio związana z technologią prowadzenia robót.

8.1. OCHRONA WÓD PODZIEMNYCH

Negatywne oddziaływanie na etapie realizacji może następować ze strony urządzeń i maszyn wykorzystywanych na placu budowy. Zagrożeniem mogą być również bazy budowlane, gdzie będą składowane materiały oraz sprzęt budowlany. Zagrożenie wód podziemnych w czasie eksploatacji drogi może wystąpić w związku z wypadkami z udziałem pojazdów przewożących substancje niebezpieczne. Potencjalnym źródłem zanieczyszczeń będą także spływy deszczowe i roztopowe z nawierzchni drogi, zawierające produkty ścierania opon, oleje z nieszczelnych układów mechanicznych oraz różnego rodzaju chemikalia pochodzące z niewłaściwego ich transportu. Okresowo w środowisku wodnym obszarów przyległych do drogi może wzrosnąć stężenie jonów chlorkowych, jako efekt spływu wód roztopowych związanych z zimowym utrzymaniem dróg.

Ochrona wód podziemnych na etapie budowy

- zapewnienie odpowiedniego stanu technicznego sprzętu budowlanego,
- zapewnienie właściwej technologii prac budowlanych,
- wybór lokalizacji placu i zaplecza budowy poza terenami szczególnie wrażliwymi na zanieczyszczenia,
- zabezpieczenie terenu placu i zaplecza budowy wraz z wyposażeniem w system odbioru i odprowadzenia ścieków bytowych i odpadów

Ochrona wód podziemnych na etapie eksploatacji

- zastosowanie odpowiedniego (szczelnego) systemu odprowadzania ścieków

8.2. OCHRONA WÓD POWIERZCHNIOWYCH

Potencjalne zagrożenie dla wód powierzchniowych na etapie realizacji wiąże się z obecnością składów budowlanych oraz pracą maszyn budowlanych, które mogą zanieczyszczać wody płynami eksploatacyjnymi np. olejami, paliwami, smarami. Ponadto, na etapie wykonywania prac budowlanych może pojawić się oddziaływanie w postaci zamulania koryt przekraczanych cieków. Może to mieć miejsce w wyniku spływów powierzchniowych z terenu budowy, szczególnie w obrębie kolein powstałych z poruszania się pojazdów mechanicznych. Oddziaływanie to będzie okresowe o niewielkim zasięgu, w praktyce bez znaczenia dla jakości wód oraz stosunków wodnych.

Ochrona wód powierzchniowych na etapie budowy

- zapobieganie przedostaniu się materiałów lub rozlewów substancji używanych w czasie budowy do wód powierzchniowych,
- tereny należy przywrócić do stanu poprzedniego poprzez rekultywację, zadrzewienia i odpowiednie zabiegi melioracyjne oraz kształtowanie zastępczych biotopów,
- ograniczenie spływu zanieczyszczeń powierzchniowych z terenu budowy, wykonanie systemów podczyszczających wody deszczowe i roztopowe w miejscach podatnych na zanieczyszczenie,
- przy przejściach przez ciek wodny - zabezpieczenie przejść przed spływem wód opadowych.

Ochrona wód powierzchniowych na etapie eksploatacji

- utrzymanie drożności systemu odprowadzania.

8.3. ODDZIAŁYWANIE NA GLEBY

Prace ziemne prowadzone w ramach inwestycji mogą prowadzić do zmiany stosunków wilgotnościowych gleb na terenach przyległych. Objawia się to w postaci przesuszenia gruntów położonych wzdłuż wykopów oraz nadmierne zawodnienie gleb położonych wzdłuż nasypów drogowych.

W okresie budowy nastąpią znaczne zmiany morfologiczne terenów znajdujących się w miejscu lokalizacji docelowego pasa drogowego. Prace makro i mikroniwelacyjne związane z przemieszczaniem mas ziemnych naruszają i przekształcają powierzchnię ziemi, okresowo uruchamiając procesy erozyjne.

Oddziaływanie w fazie eksploatacji będzie następować przede wszystkim poprzez emisję gazów i pyłów, wśród których istotny wpływ na warunki glebowe będą miały: tlenki azotu, węglowodory i aldehydy, tlenki siarki, sadza oraz pierwiastki śladowe. Oddziaływanie drogi, w tym przypadku, uzależnione będzie od lokalnych warunków, właściwości fizyko - chemicznych gleb, wielkości dopływu gazów i pyłów, z czym wiąże się zagospodarowanie terenów wzdłuż drogi.

Eksploatacja drogi może się także przyczyniać do zasolenia gleb. W miejscach najsilniej zasolonych może okresowo występować częściowe lub całkowite zamieranie roślinności.

Ochrona gleb na etapie budowy

- stworzenie możliwości późniejszego wykorzystania usuwanej warstwy humusowej,
- minimalizowane zajętości terenu i jego przekształceń,
- zastosowanie działań, zmierzających do przywrócenia przekształconych terenów do ich pierwotnego stanu w miarę możliwości technicznych.

Ochrona gleb na etapie eksploatacji

- oszczędne gospodarowanie środkami do zwalczania śliskości jezdni w okresie zimowym.

8.4. ODDZIAŁYWANIE NA KLIMAT

Oddziaływanie inwestycji na warunki klimatyczne po jej oddaniu do użytku będzie miało charakter lokalny. Ewentualne zmiany mogą dotyczyć warunków termicznych, wiatrowych, wilgotnościowych i być wynikiem zmiany sposobu zagospodarowania terenu m.in. budową ciągu pieszo-jezdnego, nasypów i wykopów, pokryciem zielenią, ruchem pojazdów, zmniejszeniem retencji przypowierzchniowej i przenikania wody do gruntu.

8.5. ODDZIAŁYWANIE NA POWIETRZE

Oddziaływanie drogi na powietrze zaznaczy się poprzez emisję substancji powstających w efekcie spalania paliw w silnikach maszyn budowlanych w czasie realizacji przedsięwzięcia oraz samochodów w czasie jego eksploatacji.

W trakcie budowy ciągu pieszo-jezdnego podstawowym źródłem emisji substancji będzie praca urządzeń i maszyn wykorzystywanych przy budowie. Ponadto należy się spodziewać emisji pyłu w rezultacie prowadzenia prac ziemnych i poruszania się pojazdów po nieutwardzonych nawierzchniach.

Emisja substancji do powietrza występująca w fazie eksploatacji będzie generowana w wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po drodze. Ze wszystkich

substancji emitowanych do powietrza w wyniku spalania paliw przez samochody największym zasięgiem oddziaływania odznacza się dwutlenek azotu.

Ochrona powietrza na etapie budowy

- dbałość o dobry stan techniczny parku maszynowego oraz racjonalne jego wykorzystanie.

8.6. OCHRONA AKUSTYCZNA

Emisja hałasu w fazie budowy będzie powodowana przede wszystkim przez pracę maszyn wykorzystywanych na tym etapie. Poziomy dźwięku generowane na etapie budowy mogą przyjmować wartości odbierane jako uciążliwe na terenach zamieszkałych. Na etapie eksploatacji mogą wystąpić przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych przed hałasem. Ruch drogowy może także przyczyniać się do generowania wibracji.

Ochrona akustyczna na etapie budowy

- ograniczenie prowadzenia prac budowlanych do pory dziennej – w miejscach sąsiadujących z terenami chronionymi przed hałasem,
- stosowanie sprawnego i dobrej jakości sprzętu budowlanego.

8.7. WPŁYW INWESTYCJI NA ZDROWIE I ŻYCIE LUDZI

Oddziaływanie źródeł liniowych (dróg) zaznacza się głównie w wyniku emisji hałasu oraz emisji substancji do powietrza. W naszym przypadku mamy do czynienia z obiektem związanym z drogą publiczną (chodnik) i ze względu na jego parametry oraz charakterystykę nie ma on wpływu na zdrowie i życie ludzi.

UWAGI OGÓLNE – W TRAKCIE REALIZACJI ROBÓT INWESTOR (WYKONAWCA) ZOBOWIĄZANY JEST DOSTOSOWAĆ SIĘ DO OBOSTRZEŃ I UWARUNKOWAŃ DOTYCZĄCYCH OCHRONY ŚRODOWISKA ZAWARTYCH W DECYZJI O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH ORAZ W POZWOLENIU WODNOPRAWNYM.

9. INFORMACJE I DANE:

- a) **O rodzaju ograniczeń lub zakazów w zabudowie i zagospodarowaniu tego terenu wynikających z aktów prawa miejscowego lub decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, jeżeli są wymagane:**

Inwestycja nie zmienia ogólnego, istniejącego sposobu zagospodarowania terenu.

Inwestycja została zaprojektowana zgodnie z wymaganiami obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania terenu oraz zgodnie z obowiązującymi warunkami technicznymi przepisami szczegółowymi.

Na terenie objętym inwestycją obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. W związku z realizacją inwestycji w oparciu o decyzję ZRID zapisy MPZP nie stanowią podstawy do kształtowania inwestycji.

- b) **Czy działka lub teren, na którym jest projektowany obiekt budowlany, są wpisane do rejestru zabytków lub gminnej ewidencji zabytków lub czy zamierzenie budowlane lokalizowane jest na obszarze objętym ochroną konserwatorską:**

Działki objęte inwestycją nie są wpisane do rejestru zabytków, ewidencji zabytków, a także nie jest zlokalizowana na obszarze objętym ochroną konserwatorską. Na terenie inwestycji nie znajdują się stanowiska archeologiczne.

- c) **Określające wpływu eksploatacji górniczej na działkę lub teren zamierzenia budowlanego - jeśli zamierzenie znajduje się w granicach terenu górniczego.**

Przedmiotowy teren nie podlega wpływom eksploatacji górniczej i nie znajduje się w granicach terenu górniczego;

- d) **O charakterze, cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów budowlanych i ich otoczenia w zakresie zgodnym z przepisami odrębnymi.**

Inwestycja nie ma negatywnego wpływu na środowisko. Obiekty zostały zaprojektowane z takich materiałów i w taki sposób, by nie stanowiły zagrożenia dla środowiska naturalnego. Rozwiązania materiałowo - konstrukcyjne są zgodne ze sztuką budowlaną, a funkcjonowanie obiektów nie jest w żaden sposób uciążliwe dla otoczenia i nie powoduje zanieczyszczeń powietrza, wody lub gleby.

W odniesieniu do oddziaływania na środowisko i interesy osób trzecich w związku z inwestycją ulegną polepszeniu (zostaną poprawione warunki przepływu w korycie rzeki w związku z przebudową i umocnieniem skarp oraz likwidacją podpory nurtowej).

W trakcie realizacji robót Inwestor (Wykonawca) zobowiązany jest dostosować się do obostrzeń i uwarunkowań dotyczących ochrony środowiska zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz w pozwoleniu wodnoprawnym.

10. INFORMACJE DOTYCZĄCE ZABEZPIECZENIA INTERESÓW OSÓB TRZECICH

Rozwiązania przyjęte w niniejszym projekcie budowlanym zabezpieczają interes osób trzecich w aspekcie:

- dostępu do działek sąsiadujących z inwestycją
- umożliwienia korzystania z istniejącej sieci dróg publicznych oraz dróg lokalnych
- korzystania z istniejącej infrastruktury a w szczególności:
 - sieci kanalizacji deszczowej
 - sieci teletechnicznej
 - sieci energetycznej
 - sieci gazowej
 - sieci wodociągowej
 - sieci kanalizacji sanitarnej

10.1. ZASIĘG ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI

Zasięg oddziaływania inwestycji ogranicza się do projektowanego pasa drogowego i części działek przyległych ujętych we wniosku. Dotyczy to działek nr ewid. **1088/1, 1770/2, 1769/1, 1876/15, 1897, 1950/1, 1950/3, 2233/3, 1950/4, 2128/4, 1752/1** (powstała z działki

nr 1752) położonych w miejscowości Szymbark (obręb 120504_2.0009), gmina Gorlice, powiat gorlicki, województwo małopolskie. Zasięg ten pokrywa się powierzchniowo z zakresem inwestycji (robót) przedstawionej i zwymiarowanej na projekcie zagospodarowania terenu.

Szczegółowa analiza oddziaływania obiektu:

Odległość od granicy działki	Nie dotyczy	Ustawa Prawo budowlane Ustawa o drogach publicznych
Dojazd do działki	Inwestycja zakłada pozostawienie bez zmian istniejących dojazdów do działek sąsiednich oraz pozostawienie bez zmian układu komunikacyjnego w zakresie jego rozwiązań funkcjonalnych	Ustawa z o drogach publicznych
Zaciemnienie i przesłonięcie działek sąsiednich	Nie dotyczy	Ustawa Prawo budowlane Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12.04.2002 r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowania (Dz.U Nr 75 poz.690 z późn. zmianami)
Dostępność do mediów	Inwestycja zakłada pozostawienie bez zmian istniejących sieci uzbrojenia terenu, sieci zostaną zabezpieczone na warunkach Gestorów sieci	Ustawa Prawo budowlane Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12.04.2002 r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowania (Dz. U Nr 75 poz.690 z późn. zmianami)
Elementy mogące znacząco oddziaływać na środowisko	Obszar oddziaływania obiektu uwzględnia zapisy ustawy Prawo ochrony środowiska - dla inwestycji nie uzyskiwano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach	Ustawa Prawo ochrony środowiska Rozporządzenie w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko
Ochrona gruntów rolnych	Obszar oddziaływania obiektu uwzględnia zapisy ustawy o ochronie gruntów rolnych - dla inwestycji uregulowano sytuację w zakresie decyzji o wyłączeniu gruntów z produkcji rolnej	Ustawa o ochronie gruntów rolnych
Stosunki wodne	Na przedmiotową inwestycję uzyskano pozwolenie wodnoprawne	Ustawa Prawo wodne

11. UWAGI KOŃCOWE

➤ Zawsze w przypadku, gdy projekt (dokumentacja projektowa – kosztorysowa) przewiduje wykonanie jakiegoś elementu w sposób opisany (przedstawiony) przynajmniej w jednej części dokumentacji budowlanej należy rozumieć, że element taki należy bezwzględnie uwzględnić na etapie wykonawstwa nawet w przypadku pominięcia go w innych częściach dokumentacji. Dotyczy to także części wykonawczej i kosztorysowej dokumentacji.

➤ Wszystkie prace budowlane należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami technicznymi, pod nadzorem osób uprawnionych z zachowaniem przepisów bhp i p.poż.

➤ Przed rozpoczęciem inwestycji Wykonawca zobowiązany jest do opracowania i zatwierdzenia projektu tymczasowej zmiany organizacji ruchu

- Teren budowy łącznie ze strefą bezpieczną zostanie trwale ogrodzony i oznakowany w sposób uniemożliwiający wtargnięcie na teren budowy osób trzecich
- Wszystkie problemy i wątpliwości należy konsultować z projektantem.