

Zawartość opracowania

1.	Oświadczenia		
2.	Uprawnienia i przynależności do izby budownictwa		
3.	Zawartość opracowania z opisem technicznym		
4.	Projekt zagospodarowania terenu	1:500	rys. 1

Opis techniczny

do projektu zagospodarowania terenu budowy drogi gminnej od drogi serwisowej drogi S5 na dz. 23/22 obr. Morsk do drogi gminnej na dz. 17/2 obr. Morsk. gm. Świecie

Kategoria obiektu budowlanego - XXV

1. Podstawa opracowania

- Umowa zawarta z Inwestorem – Gminą Świecie;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2.03.1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie Dz.U. 1999 nr 43 poz. 430 z późn. zmianami - (obowiązujący Dz.U. 2019 poz. 1643).
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. - O drogach publicznych - Dz.U. 2020 poz. 470;
- Katalog wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych GDDP Warszawa 2001;
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych – GDDP Warszawa 2001;
- Katalog powtarzalnych elementów drogowych – Transprojekt 1979;
- Mapa do celów projektowych w skali 1:500;
- Badania podłoża gruntowego z grudnia 2017r.;
- Inwentaryzacja stanu istniejącego.

2. Zakres robót

Przedmiotem inwestycji jest budowa drogi gminnej na działkach: 23/30, 19/30, 19/28, 17/2 obręb Morsk, gm. Świecie. Długość projektowanej drogi – 0,85 km.

Projekt wykonywany jest w trybie uzyskania decyzji ZRID. Podziały wykonywane będą na działkach 23/30 i 19/30 obręb Morsk gm. Świecie.

Zakresem objęto roboty związane z:

- wykonaniem robót ziemnych;
- robotami rozbiórkowymi
- przestawieniem hydrantu,
- budową pełnej konstrukcji nawierzchni ulicy;
- budową zjazdów na teren działek przyległych;
- budową kanału technologicznego
- robotami wykończeniowymi.

3. Opinia geotechniczna

W budowie geologicznej dokumentowanego terenu w strefie przypowierzchniowej do

głębokości wykonanych wierceń tzn. 2,2 m p.p.t. wyróżniono osady czwartorzędowe holocenu i plejstocenu.

Czwartorzęd

Holocen --- Poziom glebowy – piaski gliniaste i drobne humusowe zalegające ciągłą warstwą do głębokości 0,5- 0,6m. Powyższe grunty z uwagi na wysoką ściśliwość i niskie wartości oraz anizotropię parametrów geotechnicznych nie nadają się do bezpośredniego posadowienia, nie powinny stanowić bezpośredniego podłoża budowlanego dla projektowanego obiektu, dlatego też pominięto je w szczegółowej charakterystyce geotechnicznej. Grunty te należy całkowicie usunąć.

Plejstocen --- utwory sypkie akumulacji fluwiogłacialnej

Warstwa I - to piaski drobne nawiercone w rejonie otw. nr 2 na głębokości 0,5m, których spąg układa się na głębokości 1,0m. Wykształcone są w stanie średnio zagęszczonym o wartości normowej stopnia zagęszczenia $ID/n/ = 0,42$;

Plejstocen --- utwory spoiste akumulacji glacialnej

Warstwa IIa - to gliny piaszczyste przewarstwione piaskami gliniastymi w stanie plastycznym o wartości normowej stopnia plastyczności $IL/n/ = 0,35$.

Warstwa IIb - to gliny piaszczyste w stanie twardoplastycznym o wartości normowej stopnia plastyczności $IL/n/ = 0,15$.

Gliny te występują w stanie twardoplastycznym i plastycznym i należą do wysadzinowych i łatwo rozmakających

W okresie prowadzenia prac terenowych tj: grudzień 2017r do głębokości wykonanych otworów badawczych tj. do 2,2 m p.p.t. nie stwierdzono występowania trwałych poziomów wód gruntowych.

Uwzględniając rozpoznane warunki gruntowo – wodne oraz wytyczne Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 02.03.1999r stwierdza się ; dobre warunki wodne, grupa nośności podłoża „G2 – G3” , wskaźnik nośności CBR 3% - 10%.

Z uwagi na powyższe oraz charakter robót (płytkie wykopy do 1,2 m) obiekt budowlany zaliczono do pierwszej kategorii geotechnicznej.

4. Roboty ziemne, roboty rozbiórkowe

Roboty ziemne polegać będą na wybraniu gruntów nieprzydatnych do celów budowlanych, dowóz gruntu piaszczystego na nasypy oraz wykonaniu koryta pod projektowane nawierzchnie jezdni, zjazdów.

5. Opis do projektu zagospodarowania

5.1. Istniejący stan zagospodarowania terenu

Dokumentowany teren położony jest na terenie gruntów rolnych w msc. Morsk koło Świecia. Od strony zachodniej przedmiotowej drogi istnieje droga serwisowa drogi S5 zakończona placem do zawracania. O stronie wschodniej istnieje droga gminna 031014C. Po tej stronie występuje także rzadka zabudowa jednorodzinna. Sąsiadujące drogi posiadają nawierzchnie bitumiczne.

Deniwelacje na przedmiotowym odcinku są małe - na długości 850m osiągają około 5,0m.

W bezpośrednim sąsiedztwie trwa budowa drogi ekspresowej nr 5.

5.2. Stan istniejącego uzbrojenia

W dokumentowanym odcinku znajdują się następujące sieci uzbrojenia:

- wodociąg;
- Kanalizacja sanitarna;
- Kanalizacja deszczowa;
- podziemne kable energetyczne i teletechniczne
- naziemna sieć energetyczna.

Do projektu dołączono uzgodnienia branżowe (tom III). Na przedmiotowym odcinku generalnie nie występują kolizje z istniejącym uzbrojeniem terenu. Jedynie należy skrócić o kilka metrów sieć wodociągową i przesunąć hydrant (zgodnie z warunkami ZWiK). Dodatkowo pod projektowaną drogą na istniejących sieciach podziemnych elektrycznych i teletechnicznych zaprojektowano typowe rury ochronne dwudzielne (jak zapisano w uzgodnieniach).

5.3. Sprawy terenowo-prawne

Inwestycja wykonywana będzie na działkach: 23/30, 19/30, 19/28, 17/2 obręb Morsk, gm. Świecie.

W ramach wykonania podziałów terenu wyznaczony zostanie pas drogowy pod budowę drogi.

Szerokość nowego pasa drogowego wynosić będzie od 10-24 m.

5.4. Projektowane zagospodarowanie

5.4.1. Opis ogólny części drogowej

Projektowana droga to:

- Droga gminna klasy „D”, Vp=30km/h, Kategoria ruchu – KR2.

Długość projektowanej drogi – 0,85 km.

Celem opracowania jest określenie zakresu robót i technologii wykonania nawierzchni drogi gminnej.

Zakres robót drogowych obejmuje budowę nawierzchni ulicy w zakresie:

- wykonanie robót ziemnych wraz ze wzmocnieniem podłoża;
- roboty rozbiórkowe w miejscu dowiązania do istniejącej nawierzchni;
- wykonanie nawierzchni drogi z betonu asfaltowego na podbudowie z kruszywa łamanego;
- wykonanie nawierzchni zjazdów z betonu asfaltowego na podbudowie z kruszywa łamanego;
- roboty wykończeniowe.

Projekt przewiduje wybudowanie drogi gminnej o szerokości 5,0m z obustronnymi poboczami utwardzonymi po 0,75m. Swój początek droga będzie miała na granicy działki 23/22 gdzie kończy się droga serwisowa drogi S5 a koniec na włączeniu do drogi gminnej 031014C w msc. Morsk.

Przedmiotowa droga będzie więc przedłużeniem istniejących dróg. Projektowana droga będzie obsługiwać tereny rolnicze a jednocześnie stanowić będzie łatwiejsze skomunikowanie z miastem Świecie.

W ramach robót przewiduje się wybudowanie jezdni ulic o nawierzchni bitumicznej oraz obustronnych poboczy gruntowych.

Ponadto wybudowane zostaną zjazdy na pola. Zjazdy będą wykrażone promieniami $R=5,0m$. Ich szerokości wynosić będzie 5 m.

5.4.2. Opis ogólny części sanitarnej – sieci wodociągowej

Zakres opracowania projektowego obejmuje przebudowę istniejącego hydrantu kolidującego z drogą gminną. Odcinek sieci wodociągowej, będący w kolizji z projektowaną drogą należy skrócić i zakończyć trójnikiem i hydrantem nadziemnym DN80.

Projekt obejmuje przebudowę istniejącego hydrantu kolidującego z drogą gminną. Przyjęto rury z żeliwa sferoidalnego GGG50 zgodne z PN-EN 1563:2018, PN-EN 545:2010 PN10 z wewnętrzną wykładziną z cementu hutniczego nakładaną odśrodkowo cementową łączonych na uszczelki klasy C40.

Włączenie hydrantu do istniejącego przewodu $\phi 125$ PE w węźle w1 wykonać za pomocą trójnika żeliwnego kołnierzowego redukcyjnego DN100/DN80/DN100 oraz łącznika rurowo-kołnierzowego DN100. Na odejściu trójnika zamontować zasuwę żeliwną kołnierzową DN80.

Istniejący odcinek sieci wodociągowej $\phi 125$ PE oraz hydrant, kolidujące z drogą należy zdementować.

Na całej długości projektowanego wodociągu w odległości 0,5m od wierzchu rury należy umieścić taśmę sygnalizacyjną w kolorze niebieskim.

Przewody z rur żeliwnych wykonywane metodą wykopową posadowić:

- w gruntach piaszczystych bezpośrednio na gruncie rodzimym uformowanym na kąt 90° tak aby do podłoża przylegała $\frac{1}{4}$ obwodu rury,
- w gruntach spoistych na podsypce z dobrze uziarnionego piasku średniego grubości min. 10cm.

Niezależnie od podłoża dla metody wykopowej wymagane jest ponadto zastosowanie zasypek ochronnych z dobrze uziarnionego piasku średniego wykonanych do wysokości co najmniej 30cm powyżej wierzchu rury. Podłoże i zasypki ochronne należy zagęścić. Podsypkę przewodu wykonać zgodnie z normą PN-EN 1046:2002. Obsypkę ochronną wykonywać warstwami do wysokości 30 cm powyżej wierzchu rury.

5.4.3. Opis wykonania kanału technologicznego

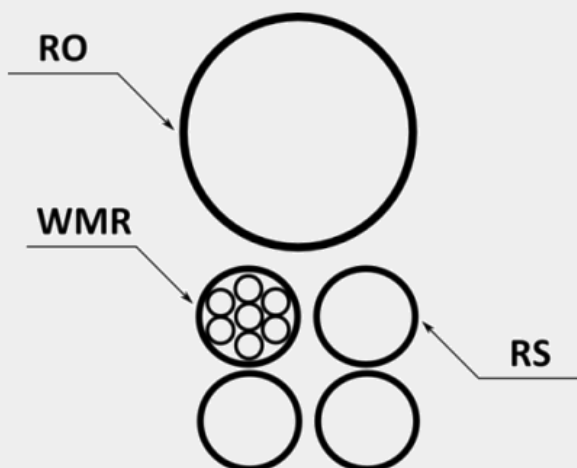
Projekt przewiduje budowę kanału technologicznego wzdłuż projektowanego odcinka drogi. Ciągi wzdłużne zostaną wykonane z układu Ktu (kanał technologiczny uliczny) a przy przejściach przez drogę – wg. Układu KTp (kanał technologiczny przepustowy).

Kanał technologiczny uliczny Ktu wykonany zostanie z jednej rury osłonowej oraz trzech rur światłowodowych i jednej prefabrykowanej wiązki mikrorur.

Kanał technologiczny przepustowy KTp wykonany zostanie z dwóch rur osłonowych, z czego w jednej z nich należy zainstalować przynajmniej trzy rury światłowodowe i jedną prefabrykowaną wiązkę mikrorur.

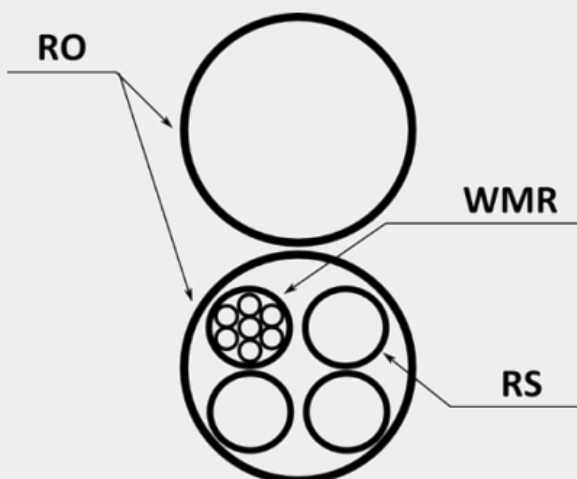
Kanał technologiczny uliczny - profil podstawowy* :

- 1 x Rura Osłonowa (RO) o zakresie średnic zewnętrznych od 110 do 160 mm,
- 3 x Rura Światłowodowa (RS) HDPE o średnicy zewnętrznej 40 mm i grubości ścianki min. 3,7 mm
- 1 x prefabrykowana Wiązka MikroRur (WMR) HDPE o zakresie średnic zewnętrznych 5-16 mm i grubości ścianki 0,75 -1 mm, instalowana w osłonie o średnicy 40-50 mm



Kanał technologiczny przepustowy - profil podstawowy* :

- 2 x Rura Osłonowa (RO) o zakresie średnic zewnętrznych od 110 do 160 mm,
- 3 x Rura Światłowodowa (RS) HDPE o średnicy zewnętrznej 40 mm i grubości ścianki min. 3,7 mm
- 1 x prefabrykowana Wiązka MikroRur (WMR) HDPE o zakresie średnic zewnętrznych 5-16 mm i grubości ścianki 0,75 -1 mm, instalowana w osłonie o średnicy 40-50 mm



Na ciągu kanalizacji nabudować studnie kablowe dwuczęściowe typu SKR-2. Wybudowane studnie wyposażać w dodatkowe pokrywy wewnętrzne z zamkiem systemowym. Zwieńczenia studni winny być wykonane z ramy żeliwnej osadzonej w betonowym wieńcu, pokrywy studni typu ciężkiego z żeliwnym wietrznikiem i okuciami, wypełnione zbrojonym betonem. Wietrzniki pokryw winny być bez logo operatora. Studnie trwale oznaczyć tabliczką metalową grawerowaną z danymi właściciela mocowaną do pokrywy studni kablowych.

5.4.4. Gospodarka drzewostanem oraz nasadzenia kompensacyjne

Projekt przewiduje karczowania istniejących drzew, grup samosiewów drzew oraz krzewów ze względu na kolizję z projektowaną drogą, niwelacją terenu oraz związanymi z nią sieciami uzbrojenia podziemnego. Projekt przewiduje wycinkę 3 drzew i 254,5m² krzewów.

Usuwanie drzew i krzewów należy przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, w okresie jesienno-zimowym, od 16 sierpnia do końca lutego, jeżeli w koronach drzew i krzewów znajdują się gniazda ptasie. W okresie lęgowym obowiązuje bezwzględny zakaz niszczenia gniazd, ostoi i siedlisk, jaj oraz form młodocianych ptaków. Za zniszczenie miejsc lęgowych ptaków i lęgów ptasich dokonujący lub zlecający prace, w wyniku których naruszone zostaną powyższe nakazy pociągnięty zostanie do odpowiedzialności karnej.

Prace związane z usuwaniem drzew i krzewów należy powierzyć tylko profesjonalnej jednostce usługowej.

W ramach kompensaty zastosowano nasadzenia klonu pospolitego (7 sztuk). Jako, że drzewo tego gatunku rośnie obecnie na przedmiotowym terenie oznacza, że ma zapewnione tu dogodne warunki środowiskowe. Ponadto drzewa tego gatunku są odporne na zanieczyszczenia i zapewniają szybki wzrost. Zaproponowano wykonanie tych nasadzeń w formie szpaleru, ekranu oddzielającego od drogi budynki mieszkalne.

Drzewa sadzone w ramach kompensaty powinny być pojemnikowane i spełniać określone wymogi wielkościowe. Wszystkie sadzonki powinny mieć te same parametry wielkościowe:

- wysokość nasady korony drzew – ok. 2,00 m od gruntu;
- obwód pnia drzew na wys. 100 cm - min. 16 cm.

Wymaga się, aby wszystkie sadzonki były pojemnikowane, kilkuletnie, o rozwiniętym systemie korzeniowym, nieuszkodzonej części nadziemnej, nieporażone chorobami lub szkodnikami. Dopuszcza się zastosowanie sadzonek w bulbach zabezpieczonych tkaniną jutową. W tym przypadku drzewa należy sadzić do gruntu razem z tkaniną. Jakość materiału szkółkarskiego powinna być zgodna z "Zaleceniami jakościowymi dla ozdobnego materiału szkółkarskiego" wydanymi przez Związek Szkółkarzy Polskich.

Drzewa po posadzeniu należy zabezpieczyć przed przewróceniem lub uszkodzeniem palikami przymocowanymi do drzewa za pomocą taśmy szkółkarskiej. Palikowanie ma na celu ustabilizowanie nowo posadzonego drzewa w gruncie - a szczególnie jego bryły korzeniowej. Podpórki usuwa się po około 2 - 3 sezonach. Należy zastosować 2 - 4 kołki sosnowe o wysokości 1,7-2,0 m, powiązane z pniem za pomocą szerszej, elastycznej taśmy. Mocowania nie mogą być zbyt ściśle naciągnięte, pień musi mieć pewną swobodę niewielkiego ruchu. Taśmy powinno się zakładać jak najwyżej, tuż pod wyprowadzoną koroną drzewa.

5.5. Zestawienie powierzchni utwardzonej

– Jezdnia – beton asfaltowy	4392 m ²
– Zjazdy – beton asfaltowy	70 m ²
Razem powierzchnia objęta opracowaniem	4462 m²

6. Wpływ inwestycji na środowisko z charakterystyką ekologiczną

(wg ustawy Prawa Budowlanego art. 34 ust. 3 pkt. 2 z dnia 7 lipca 1994 roku
Ze zmianami - Dz. U. z 2019 r. poz. 1186, 1309, 1524, 1696, 1712, 1815, 2166, 2170, z 2020 r. poz. 148,
471, 695, 782, 1086.)

Zakres robót oraz opis zagospodarowania podano w punktach 2 i 5.

Informujemy, że ruch na jezdni nie będzie powodował zanieczyszczenia gruntu.

Realizacja projektu spowoduje poprawę warunków komunikacyjnych w odniesieniu do stanu istniejącego. Zapewni się prawidłowe połączenie komunikacyjne istniejących zabudowań oraz zapewnienie ciągłości ruchu drogowego na odcinku od Morska do Świecia.

Oddziaływanie planowanej budowy nie pogorszy standardu stanu istniejącego.

Obszar inwestycji jest znacznie oddalony od najbliższego obszaru z wykazu „Natura 2000”.

Planowane przedsięwzięcie nie jest inwestycją mocno ingerującą w środowisko, powodującą powstanie nowych warunków w szczególności w zakresie klimatu akustycznego.

W trakcie robót związanych z przebudową wystąpią zwiększone natężenia hałasu, zapylenia. Związane to jest z wykonaniem robót ziemnych i nawierzchniowych oraz zastosowaniem sprzętu drogowego typu pojazdy ciężarowe, koparki, zagęszczarki, walce do zagęszczania układarki masy bitumicznej, skraparki bitumu.

Będzie to oddziaływanie krótkotrwałe i nie wystąpi w okresie bieżącej eksploatacji drogi po zakończonych robotach. Zasięg uciążliwości akustycznej określa się na około 100-150 m od placu budowy.

Na obecnym etapie inwestycji trudno jest ocenić wpływ zaplecza budowy na środowisko. Prace na placu budowy nie powinny spowodować powstawania istotnych ilości ścieków. Lokalnie niewielkie zaplecza budowy służyć będą, jako miejsca postojowe maszyn i pojazdów i zaplecze socjalne pracowników.

Miejsce składowania materiałów budowlanych wynikać będzie z organizacji placu budowy Wykonawcy.

Na obecnym etapie projektu nie jest możliwe określenie dokładnego ich składowania.

Organizacja placu budowy uwzględniać będzie wymagania ochrony środowiska w zakresie gospodarki odpadami. Gospodarkę odpadami powstającymi w trakcie realizacji przedsięwzięcia należy prowadzić w sposób gwarantujący minimalne zagrożenie dla środowiska, zgodnie z obowiązującymi przepisami, które reguluje Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (tekst jednol. Dz.U. 2020 poz. 797).

7. Wpływ eksploatacji górniczej

Projektowana ulica jest poza strefą eksploatacji górniczej.

8. Informacja o obszarach chronionych

Obszar inwestycji nie graniczy z obszarem z wykazu „Natura 2000”.

9. Zabezpieczenie p-poż.

Zabezpieczenie p-poż. nie dotyczy dróg. Projektowana nawierzchnia ulicy zapewnia nośność umożliwiającą przejazd pojazdów Straży Pożarnej.

10. Strefa ochronny konserwatorskiej

Projektowana droga znajduje się poza strefą ochrony konserwatorskiej oraz poza strefą ochrony archeologicznej.

W przypadku natrafienia podczas prac ziemnych na obiekt posiadający cechy zabytku wymagane jest zgodnie z art. 32 ustawy z dnia 23 lipca 2003 o ochronie zabytków i opiece nad nimi:

- Wstrzymanie wszelkich robót mogących uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot
- Zabezpieczyć przy użyciu dostępnych środków przedmiot i jego miejsce odkrycia,
- Niezwłocznie zawiadomić właściwego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków a jeżeli nie jest to możliwe Burmistrza

11. Wycinka drzew

Projekt przewiduje wycinkę drzew i krzewów.

12. Organizacja ruchu drogowego

Rozbudowa drogi powoduje zmiany w stałej organizacji ruchu drogowego . Opracowanie takiego projektu stanowi odrębne opracowanie (zostało załączone do tomu III).

13. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Bezpieczeństwo ruchu drogowego określa zbiór zasad dotyczących bezpiecznego poruszania się po drogach, ale również zajmuje się kształtowaniem właściwych warunków ruchu drogowego.

W naszym przypadku jest to dostosowanie infrastruktury drogowej do potrzeb zapewnienia poprawy bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Obecnie na przedmiotowym odcinku nie ma drogi. Istnieją pola uprawne.

Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego otrzymamy między innymi poprzez:

- Samo powstanie jezdni utwardzonej z betonu asfaltowego,
- Wykonanie jezdni o właściwych parametrach,
- Wybudowanie poboczy gruntowych,
- Wykonanie bezpiecznych wjazdów na wjazdów na pola,
- Wykonanie organizacji ruchu drogowego,

Powstanie utwardzonej jezdni o określonych parametrach daje komfort jazdy kierowcom. Będzie ułatwione wykonywanie podstawowych manewrów (mijanie, wyprzedzanie itp.), a to powoduje eliminację punktów niebezpiecznych z punktu widzenia kierowcy. Szerokość jezdni wynosi 5,0m

Wjazdy łączą drogę z sąsiadującymi działkami. Są wykonane tak, by w sposób płynny wyprowadzić kierowcę z jezdni (odwrotnie) zachowując bezpieczeństwo w stosunku do innych użytkowników drogi. Na wszystkich zjazdach zachowana jest widoczność. Szerokość zaprojektowanych zjazdów i wynosi 5,0m.

Ruchu pieszego będzie zerowy lub sporadyczny . Nie przewiduje się więc budowy chodnika.

Wykonanie nowej organizacji ruchu wymusi na wszystkich uczestnikach ruchu przestrzeganie przepisów ruchu drogowego.

Powstanie utwardzonej drogi powoduje zatem poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na dokumentowanym obszarze.

14. Obszar oddziaływania (zgodnie z art.3 pkt.20 Ustawy Prawo Budowlane)

Obszar oddziaływania obiektu - czyli teren wyznaczony w otoczeniu obiektu na podstawie przepisów odrębnych, wprowadzający związane z tym obiektem ograniczenia w zagospodarowaniu terenu.

Obszar oddziaływania obiektu mieści się w całości na działkach na których został zaprojektowany obiekt tj: całość działki 19/28, dz. 23/33 z podziału działki 23/30, działki 19/31 z podziału działki 19/30, obręb Morsk, gmina Świecie.

- Projekt zapewnia połączenie terenów sąsiadujących z pasem drogowym poprzez zjazdy z ulicą. Przyległe działki połączono komunikacyjnie z drogami projektowanymi poprzez 2 zjazdy (na dz. 23/34 po podziale, 19/32 po podziale, obręb Morsk, gm. Świecie).
- Zgodnie z obowiązującym obecnie prawem, to jest zgodnie z art. 59 ust.1, pkt 2. Ustawy z dnia 3 października 2008 r o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. nr 199, poz.1227, z późn. zm. tekst jedn. Dz. U. 2020 Poz. 283), oraz zgodnie z aktem wykonawczym do tej ustawy, t.j. z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 poz. 1839) analizowana inwestycja nie jest zaliczana do grupy – „Drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6, ust. 1 pkt. 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r ochronie przyrody (§ 3 ust.1 pkt 63)”.
Tak więc zgodnie z art. 59 pkt.1 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” analizowana inwestycja nie należy do kategorii przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko może być wymagany.
- Zgodnie z obowiązującym planem tereny przylegające do pasa drogowego to tereny rolnicze. Odległość zabudowy (poza terenem zabudowy) od krawędzi jezdni jezdni wynosi:
Dla dróg gminnych kl. „D” (poza terenem zabudowy – 15 m i jest spełnione.
Dla dróg gminnych kl. „D” (na terenie zabudowy – 6 m i jest spełnione.

Obowiązujące akty prawne:	Obiekty i urządzenia tworzące obszar oddziaływania
Ustawa z 21.03.1985 o drogach publicznych (Dz. U. 2020 poz. 470)	Odległości od dróg publicznych - art. 43
Prawo budowlane (Dz.U. 2020 poz 1333)	Zapewnienie dostępu do drogi publicznej Art 5. punkt 9
Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839)	Nie dotyczy
Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2013 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz.U. 2003 nr 47 poz. 401)	Obszar oddziaływania obiektu uwzględnia zapisy dotyczące bezpieczeństwa i higieny pracy zawarte w DZ.U.2003r. Nr 47, poz.401. Na etapie budowy Wykonawca zobowiązany jest do wykonania projektu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

Opracował

inż. Krzysztof Żarkow