

1. PODSTAWA OPERACJONALNA:

- Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:1000
- Rozporządzenie Ministra Transportu Gospodarki i Morskiej z dn. 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie / Dz.U. Nr 2016, poz 124/
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określenia metod i ... programie funkcjonalno-użytkowym (Dz.U. Nr 130 z 2004 r. poz. 1389)
- Umowa z inwestorem

2. ZAWARTOŚĆ OPERACJONALNA:

I. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU.

A. CZĘŚĆ OPISOWA.

- Opis techniczny stanu istniejącego

B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

rys. nr 1.1 - mapa orientacyjna lokalizacji obiektu - 1:10000

rys. nr 1.2 - projekt zagospodarowania terenu - w skali 1: 1000

II. PROJEKT WYKONAWCZY PRZEBUDOWY DRUGI.

A. CZĘŚĆ OPISOWA

I. Opis techniczny:

- Opis zakresu robót projektowanych,

III. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY

ZDROWIA.

IV. UZGODNIENIA.

1. Oświadczenia Projektanta

2. Uprawnienia i zaświadczenia o przynależności do Izby: Projektanta

1. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU.

**Temat: PRZEBUDOWA DROGI WĘWNETRZNEJ DZIAŁKA
NR 316/2 MIEJSCOWOŚCI LESIÓW
Obiekt**

**Miejscowość: Lesiów
Gmina: Jastrzębia
Investor: Gmina Jastrzębia, Jastrzębia 110,
Województwo: mazowieckie
Nr działki: 316/2, ; obr. Lesiów**

ZAWARTOŚĆ: CZĘŚĆ OPISOWA.

1. Opis techniczny stanu istniejącego.

CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

rys. nr 1.1 - mapa orientacyjna lokalizacji obiektu - w skali brak
rys. nr 1.2 - projekt zagospodarowania terenu - w skali 1:1000

I. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU.

OPIS TECHNICZNY

Przebudowa drogi wewnętrznej na działce nr ewid.316/2 w miejscowości Lesiów. Długość remont odcinka drogi ok. 0,521 km.

I. Dane ogólne- stan istniejący

funkcja drogi wewnętrzna dojazdowa - klasa „D”,
przekrój: drogowy
jezdnia $1 \times 3,50 = 3,50$ m,
kategoria ruchu - KR 1

szerokość poboczy gruntowych - brak
rowy przydrożne brak

linie rozgraniczające wg stanu istniejącego
pochylenie poprzeczne jezdni paraboliczne ze spadkiem do 2% w kierunku krawędzi drogi
, zjazdy na pola nieurządzone, bezpośredni zjazd z drogi, promienie huków
poziomych dostosowane do warunkowań lokalnych

1.2. Zakres opracowania

Realizacja przedsięwzięcia będzie polegała na wymianie istniejącej konstrukcji, na konstrukcję która będzie spełniała swego zadanie jako podbudowa pod ułożenie warstw bitumicznych.

funkcja drogi gminnej wewnętrznej - klasa „D”,
przekrój: drogowy
jezdnia = 3,50 m,
prędkość projektowa - $V_p = 20$ km/h,
prędkość miarodajna - $V_m = 30$ km/h,

kategoria ruchu - KR 1
szerokość poboczy z kruszywa łamanego – strona lewa pobocze szer.0,75 m
strona prawa opaska szerokości 0,75m
linie rozgraniczające wg stanu istniejącego bez zmian
pochylenie poprzeczne jezdni daszkowe ze spadkiem 2% w kierunku poboczy

km 0+436 – 0+521

funkcja drogi - gmina wewnętrzna
przekrój: drogowy

jezdnia = 3,00 m,
prędkość projektowa - $V_p = 20$ km/h,
prędkość miarodajna - $V_m = 30$ km/h,

kategoria ruchu - KR 1

szerokość opaski z kruszywa łamanego – strona lewa pobocze szer. 0,25 m
strona prawa opaska szerokości 0,25m
linie rozgraniczające wg stanu istniejącego bez zmian
pochylenie poprzeczne jezdnii daszkowe ze spadkiem 2% w kierunku poboczy

1.2. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU.

Realizacja przedsięwzięcia będzie polegała na wymianie istniejącej konstrukcji, na konstrukcję która będzie spełniała swego zadanie jako podbudowa pod ułożenie warstw bitumicznych .
Funkcja drogi gminnej - wewnętrzna

przekrój: drogowy km 0+000 – 0+436

jezdnia = 3,50 m,
prędkość projektowa - $V_p = 20$ km/h,
prędkość miarodajna - $V_m = 30$ km/h,
kategoria ruchu - KR I
szerokość poboczy z kruszywa – 0,75 m

przekrój: drogowy km 0+436- 0+521

jezdnia = 3,00 m,
prędkość projektowa - $V_p = 20$ km/h,
prędkość miarodajna - $V_m = 30$ km/h,
kategoria ruchu - KR I
szerokość opaski z kruszywa – 0,25 m

linie rozgraniczające wg stanu istniejącego bez zmian

pochylenie poprzeczne jezdnii jednostronne ze spadkiem 2% w kierunku poboczy
promienie łuków poziomych dostosowane do warunkowań lokalnych

Projektowana konstrukcja nawierzchni jezdni -

odcinek od km 0+000 do 0+ 521

Zaprojektowano nowa konstrukcje:

Warstwa ulepszonego podłoża z piasku stabilizowanego cementem o $RM = 2,5$ Mpa gr. 10cm
Dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego fr. 31,5/63 gr.15cm
Górna warstwa podbudowy z mieszanki nie związanej z kruszywem C90/3 0/31,5 gr.8 cm
Warstwa wiążąca z mieszanki mineralno-bitumicznej AC16 W gr.4 cm
Warstwa ścierna z mieszanki mineralno-bitumicznej AC11S gr.4 cm

Rozwiązania technologiczne przewidziano w taki sposób, aby spełniając wymagania obowiązujących rozporządzeń oraz ustaw, mieściły się w szerokości pasa drogowego drogi .

Konstrukcja pobocza :

Warstwa z mieszanki nie związanej z kruszywem C90/3 -0/31,5 gr.18 cm
Warstwa deszczownika asfaltowego zamkniętego emulsją asfaltowa gr. 5 cm
Przebudowa drogi przewidziona będzie w technologii tradycyjnej, przy użyciu materiałów posiadających wymagane atesty i certyfikaty.

1.3. Podstawa prawna opracowania

Umowa zawarta między Inwestorem: Gminą Iłża a autorem niniejszego opracowania.

1.4. Podstawa techniczna opracowania

- Mapa zasadnicza z Państwowego Zasobu Geodezyjnego i Kartograficznego - Starosta Radomski
- Własne pomiary uzupełniające inwentaryzacyjne terenu,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. nr 43 poz. 430 z dn. 14 maja 1999 r.)
- Wytyczne projektowania dróg III, IV i V klasy technicznej - WPD-2 wydane przez GDP,
- Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych - Warszawa 1982 r.,
- Katalog Szczegółów Drogowych KSD cz. 1 Warszawa 1970 r.,
- inne obowiązujące przepisy i normy branżowe.

1.5 Parametry techniczne projektowanej drogi

Funkcja drogi gminnej wewnętrznej - klasa „D”,
przekrój: drogowy :

odcinek 0+000 - 0+436

jezdnia = 3,50 m,
prędkość projektowa - $V_p = 20$ km/h,
prędkość miarodajna - $V_m = 30$ km/h,
kategoria ruchu - KR I
szerokość poboczy z kruszywa 2*0,75 m
linie rozgraniczające wg stanu istniejącego bez zmian
pochylenie poprzeczne jezdni daszkowe ze spadkiem 2% w kierunku poboczy

odcinek 0+436 - 0+521

jezdnia = 3,00 m,
prędkość projektowa - $V_p = 20$ km/h,
prędkość miarodajna - $V_m = 30$ km/h,
kategoria ruchu - KR I
szerokość poboczy z kruszywa 2*0,75 m
linie rozgraniczające wg stanu istniejącego bez zmian
pochylenie poprzeczne jezdni daszkowe ze spadkiem 2% w kierunku poboczy

2. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU.

Projektowana konstrukcja nawierzchni jezdni -

Odcinek od km 0+000 do 0+ 521

Realizacja przedsięwzięcia jest oparta na tym, że istniejąca nawierzchnia z mieszanki tłuczniowo- żuźlowej nie będzie spełniała swego zadanie jako podbudowa pod ułożenie warstw bitumicznych .

Zaprojektowano nowa konstrukcje:

warstwa ścierna AC 1 S z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm

warstwa wiążąca AC 16 W z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm

Górna warstwa podbudowy z mieszanki nie związanej z kruszywem C90/3 0/31,5 gr. 8 cm

Dolna warstwa podbudowy z mieszanki nie związanej z kruszywem C90/3 31,5/63 gr. 15 cm

Warstwa ulepszonego podłoża z piasku stabilizowanego cementem o RM=2,5 MPa gr. 10 cm

Szerokość jezdni zmienna : od 3,00 do 3,50- w km 0+000 do km 0+521

Szerokość poboczy zmienna w zależności od dostępności pasa drogowego.

Konstrukcja pobocza :

Warstwa z mieszanki nie związanej z kruszywem C90/3 -0/31,5 gr.23 cm w tym Warstwa destruktu asfaltowego zamkniętego emulsja asfaltowa gr. 5 cm

Rozwiązania technologiczne przebudowy zaprojektowano w taki sposób, aby spełniając wymagania obowiązujących rozporządzeń oraz ustaw, mieściły się w szerokości pasa drogowego drogi gminnej . Szerokość istniejącego pasa drogowego jest zmienna i wynosi około 4,5 do 5,0m. Planowana przebudowa rozpoczyna się od końca nawierzchni bitumicznej w m. Lesiów.

Roboty drogowe nawierzchniowe prowadzone będą w technologii zmechanizowanej,systemem liniowym, metodą dziennych działek roboczych. Realizacja przebudowy, konieczna do wykonania do wykonalności odbudowania się ruchu kołowego planowana jest do wykonawstwa odcinkowego z ustalonych działek roboczych. Na całym odcinku ruch pojazdów odbywać się będzie objazdami i regulowany znakami i sygnatami ustalonymi dla odcinka robót w projekcie tymczasowej organizacji ruchu . Uwzględniając charakter omawianej inwestycji należy stwierdzić, że przedmiotowa inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na powierzchnię terenu, świat zwierzęcy i roślinny. Nie przewiduje się również ujemnego oddziaływania na środowisko wodne (wody powierzchniowe i podziemne). W wyniku zrealizowania projektu nie pojawią się żadne źródła generujące zanieczyszczenie środowiska. Badaż korzystające ze środowiska w sposób wymagający ograniczenia z punktu widzenia przepisów związanych z ochroną środowiska. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. Ustaw 2012 r. poz. 463) na terenie działki przeznaczonej pod budowę drogi występują proste warunki gruntowe (proste warunki gruntowe – występujące w przyrodzie warstwy gruntów jednorodnych genetycznie i litologicznie, zalegających poziomo, nie obejmujących mineralnych gruntów słabosznych, gruntów organicznych i nasybów niekontrolowanych, przy zwierciadle wody poniżej projektowanego poziomu posadawiania oraz braku występowania niekorzystnych zjawisk geologicznych).Przebudowa drogi będzie realizowana w I kategorii geotechnicznej (pierwsza kategoria geotechniczna, która obejmuje posadawiania niewielkich obiektów budowlanych o stałynie wyznaczalnym schemacie obliczeniowym, w prostych warunkach gruntowych, w

przykładu których możliwe jest zapewnienie minimalnych wymagań na podstawie doświadczeń i jakościowych badań geotechnicznych takich jak m.in.: wykopy do głębokości 1,20m i nasypy do wysokości 3,00m wykonywane zwłaszcza przy budowie dróg, pracach drenażowych oraz układaniu rurociągów. Przyjęte rozwiązania projektowe, prowadzone w układzie liniowym, metodą dziennych działek roboczych nie przewidują rozwiązań wariantowych realizacji przebudowy drogi gminnej.

3. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI ZAGOSPODAROWANIA.

- powierzchnia nawierzchni jezdni 1821,00m²,
- powierzchnia poboczy i opasek 696,50m²,
- Razem powierzchnia utwardzone -- 2517,50 m²

4.DANE TECHNICZNE OBIEKTU CHARAKTERYZUJĄCE WPŁYW NA ŚRODOWISKO.

Ocena stanu jakości powietrza w świetle przepisów ochrony środowiska przed emisją spalin samochoadowych w otoczeniu przebudowywanej ulicy. Rozwiązania chroniące środowisko zgodnie z przyjętymi rozwiązaniami projektowymi wszystkie elementy techniczne użyte do budowy drogi posiadają odpowiednie atesty i świadectwa dopuszczenia do stosowania a projektowana renowacja rowów przydrożnych zapewni odprowadzenie wód opadowych bez zanieczyszczenia wód podziemnych oraz powierzchni gruntu przyległego. (w przypadku ich wystąpienia) Sprzet pracujący przy budowie podczas prowadzenia robót budowlanych będzie posiadał własne środki napędowe i nie będzie wymagał zasilania zewnętrznego.

Stosowane materiały budowlane w postaci kruszywa, grysów, żwirów i piasków pochodzą ze żródeł kopalnych spoza terenu przebudowy. Beton asfaltowy i asfalt pochodzą z wytworu mas bitumicznych zlokalizowanych poza terenem przebudowy. Prefabrykaty betonowe dostarczane będą z zakładów produkcyjnych zlokalizowanych poza terenem przebudowy. Wytworzone na etapie wykonawczych odpadów i ścieki będą gromadzone i systematycznie usuwane z terenu budowy zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Podczas prac budowlanych ruch pojazdów ciężarowych, praca maszyn budowlanych staje się generatorem zanieczyszczenia powietrza, zwiększenia hałasu i drgań. Ta uciążliwość zależy od czasu trwania budowy nie jest możliwa do wyeliminowania.

Stosowany obecnie sprzet o niskich emisjach oraz wykonywanie głównych prac budowlanych z użyciem maszyn tylko w porze dziennej ograniczy negatywny wpływ budowy na środowisko. Przewidywany czas realizacji określony na 60 dni nie spowoduje trwałych negatywnych zmian w środowisku.

Wody gruntowe w otoczeniu drogi poprzez właściwą organizację ruchu, użycie sprawnego i dobrze utrzymanego sprzetu nie spowodują erozji gruntu na skarpach nasypów i wykopów. Technologia prowadzenia prac bez wykonywania koryta nie spowoduje gromadzenia wód opadowych w wykopach i korytach.

Hałas powstający podczas realizacji inwestycji spowodowany ruchem pojazdów ciężarowych, maszyn budowlanych, wibratorów i walców drogowych jest na etapie prac budowlanych praktycznie nie do wyeliminowania.

Ścieki bytowe gromadzone są w przenośnych toaletach i nie powodują lokalnych zanieczyszczeń gruntu i wód przy powierzchniowych. Wszystkie te uciążliwości ustąpią po zakończeniu prac budowlanych.

Prowadzona analiza potencjalnych zagrożeń dla środowiska wynikających z planowanej przebudowy drogi gminnej węgiernej na odcinku o dł. 521 mb, istniejących sposobów minimalizacji tych występowania oraz ich skutków, pozwoliła na wyeliminowanie następujących wniosków:

4.1. Przedmiotowa przebudowa drogi gminnej

nie zmienia stosunków międzyлюдzkich, nie wprowadza konieczności podziału siedlisk, połączeń komunikacyjnych, nie spowoduje potrzeby przebudowy objazdów, dodatkowych zabezpieczeń itp., nie spowoduje zmian w zakresie migracji zwierząt dzikich i domowych, nie spowoduje dodatkowej wycinki drzew i krzewów, wyeliminowane będą tylko drzewa i krzewy porastające rowy i pobocza drogi ograniczające widoczność i tworzące zagrożenia dla poruszenia się pieszych i pojazdów, nie spowoduje zmian stosunków wodnych, nie spowoduje pogorszenia jakości sanitarnej powietrza w stosunku do stanu istniejącego, nie spowoduje wzrostu zanieczyszczenia wód gruntowych, - planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować zagrożenia środowiska przyrodniczo- -krajowego, kulturowego, i nie będzie powodować zagrożenia zdrowia ludzi, projektowane przedsięwzięcie z uwagi na fakt realizacji w terenie przekształcanym nie jest źródłem konfliktów społecznych.

4.2. Korzyści dla środowiska po realizacji planowanej inwestycji

poprawa bezpieczeństwa ruchu pojazdów poprzez budowę gładkiej i trwałej nawierzchni bitumicznej, jeźdni spowoduje nie tylko mniejszą awaryjność pojazdów ale i zmniejszenie emisji spalin i poziomu hałasu oraz zwiększy komfort jazdy, mimo, że planowana na etapie wykonywania prac budowlanych spowoduje zwiększenie uciążliwości w postaci zwiększenia emisji spalin, zwiększenia zapylenia oraz wzrostu poziomu hałasu to efekty dla środowiska są niewspółmiernie korzystne dla środowiska. Sprzet pracujący przy budowie podczas prowadzenia robót budowlanych będzie posiadał własne środki napędowe i nie będzie wymagał zasilania zewnętrznego. Stosowane materiały budowlane w postaci kruszywa, grysów, żwirów i piasków pochodzą z źródeł kopalnych spoza terenu przebudowy. Beton asfaltowy i asfalt pochodzą z wytwórni mas bitumicznych zlokalizowanych po za terenem przebudowy. Prefabrykaty betonowe dostarczane będą z zakładów produkcyjnych zlokalizowanych poza terenem przebudowy. Uwzględniając charakter omawianej inwestycji należy stwierdzić, że przedmiotowa inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na powierzchnię terenu, świat zwierzęcy i roślinny. Nie przewiduje się również ujemnego oddziaływania na środowisko wodne (wody powierzchniowe i podziemne). W wyniku zrealizowania projektu nie pojawią się żadne źródła generujące zanieczyszczenie środowiska, bądź korzystające ze środowiska w sposób wymagający ograniczenia z punktu widzenia przepisów związanych z ochroną środowiska.

5. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.

Pojazdy poruszające się po drodze powodują, że zanieczyszczenia gazowe w postaci: SO₂, NO₂, Co, Pb, oraz pyły mają znaczący wpływ na otoczenie drogi, także hałas toczących się pojazdów ma istotny wpływ na klimat akustyczny otoczenia drogi. Wielkość emisji i rozkład stężeń zanieczyszczeń ma zarówno wielkość potoku ruchu jak i jego struktura, oraz stan techniczny pojazdów, rodzaj i jakość paliwa, czy też rozwiązania konstrukcyjne pojazdów. Parametry te nie zależą od rozwiązań obecnie podejmowanych w ramach projektu przebudowy. Przebudowana droga gminna obciążona będzie ruchem jak dla kategorii KR I tj maksymalne natężenie całodobowego ruchu wyniesie 50 p/d w tym 1,1 % to pojazdy ciężarowe i ciągniki rolnicze. Takie obciążenie ruchowe / bardzo mały udział pojazdów wyskokonozowych / tworzy poziom dźwięku poniżej 55dB w porze nocy oraz poniżej 65 dB w porze dziennej, są to wartości zgodne z obowiązującą ustawą. Poziomy hałas także z uwagi na budowę gładkich nawierzchni zmniejszających opory toczenia i wywarzania hałasu nie wymuszają tworzenia dodatkowych elementów ochrony terenu przed hałasem w

postaci ekranów akustycznych. W fazie wykonywania robót budowlanych zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego pyłem oraz spalinami pochodzącym od maszyn, urządzeń i środków transportu użytych przy budowie. Odory powstające w fazie układania warstw bitumicznych są okresowo uciążliwe i mają charakter nie zorganizowany, ale przejściowość prac budowlanych powoduje, że w tym okresie nie nastąpią trwałe negatywne zmiany w środowisku głównie związane z powietrzem. W celu ograniczenia emisji pyłów i gazowych do powietrza na etapie prac budowlanych należy:

- drogi dojazdowe oraz technologiczne należy utrzymywać w stanie ograniczającym pylenie i emisję spalin,
- masy bitumiczne transportować pojazdami specjalistycznymi wyposażone w przestrony ograniczające emisję oparów asfaltu,
- masy asfaltowe produkować zgodnie z recepturami technicznymi bez dodatkowych uzupełnień lepiszcza.

5.1. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.

Zródłem zanieczyszczenia powietrza z budowanego odcinka drogi wewnętrznej i parkingu będą spaliny, powstające w wyniku ruchu pojazdów samochodowych po omawianej trasie. Stężenie spalin samochodowych i zawartych w nich substancji zanieczyszczających uwarunkowane jest rodzajem, intensywnością i szybkością ruchu pojazdów. Po przebudowie drogi emisja wydalaných spalin nie ulegnie zmianie. Inwestycja nie zmieni przeznaczenia działek jako przeznaczonych pod ciągi komunikacyjne i obsługujące teren zurbanizowany.

6. URZĄDZENIA ORCE.

Na działkach stanowiących teren inwestycji drogi znajduje się wodociąg, krótkim odcinku znajduje się on w pasie drogi. Wysokościowo niwieleta drogi zostanie zachowana na dotychczasowym poziomie więc zostanie zachowany stan istniejący. Przykrycie wodociągu nie ulegnie wyplycaniu.

7. DANE DOTYCZĄCE CZĘŚCI NIERUCHOMOŚCI PRZEWIDZIANYCH DO ZAJĘCIA.

7.1. Wykaz działek przewidzianych do zajęcia:

Wykaz działek na których będzie realizowana inwestycja – zgodnie z projektem zagospodarowania terenu - w liniach rozgraniczających:

Opracowano na podstawie: mapy do celów projektowych zakupionej z zasobu powiatowego identyfikator .Nr licencji:GKN.6642.26685.2020_1425_C11

8. INFORMACJE UZUPELNIJĄCE:

- teren objęty opracowaniem nie jest objęty ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego,
- działki niezbędne do wykonania przebudowy nie są wpisane do rejestru zabytków oraz nie podlegają ochronie na podstawie ustalen miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, działki nie znajdują się na terenach górniczych, teren zamierzenia budowlanego – przebudowy drogi – nie jest objęty wpływem eksploatacji górnictwa,
- Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych warunków przedsięwzięć z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko – realizacja inwestycji nie wywoła zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanej drogi.
- Ponieważ zakres robót prowadzonych w oparciu o opracowanie będzie polegał na przebudowie istniejącej drogi dojazdowej wewnątrznej o dł 521,0 mb, nie jest wymagane prowadzenie postępowania w sprawie przeprowadzenia ocen oddziaływania na środowisko, oraz przedsięwzięcia wymagające przeprowadzenia oceny oddziaływania na obszar "Natura 2000", zgodnie z art. 59 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.

mgr inż. Andrzej Gata
uprawnienia zawodowe
nr ew. SWK 0138/POOD/07
do projektowania i nadzoru
w specjalności drogowej

