

PROJEKT WYKONAWCZY

ADRES:	DP nr 1336G m.Popowo <i>działki nr 8/2, 17/1, 103/4 obręb 12 Popowo, 2/1 obręb 3 Dziechno</i>
--------	---

INWESTOR:	Zarząd Dróg Powiatowych ul.Pionierów 10 84-300 Lębork
-----------	--

NAZWA OPRACOWANIA:	Przebudowa drogi powiatowej nr 1336G odc. skrzyżowanie z DP 1330G – m. Popowo – granica Powiatu Lęborskiego
-----------------------	--

BRANŻA	WYSZCZEGÓLNIENIE	IMIĘ NAZWISKO PODPIS	UPRAWNIENIA
	Asystent	Antonino GRACEFFA	-----
DROGOWA	Projektant	mgr inż. Ludwik MATUSIEWICZ	21/Gd/2002
	Sprawdzający	mgr inż. Adam SZYMULA	212/Gd/02

Oświadczenie projektanta o sporządzeniu projektu budowlanego zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Zgodnie z art. 20 ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. - Prawo Budowlane (Dz. U. z 2010 r. nr 243 poz. 1623 z późniejszymi zmianami), oświadczam, że projekt budowlany został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej. Dokumentacja jest kompletna w rozumieniu celu, któremu ma służyć.

BRANŻA	WYSZCZEGÓLNIENIE	IMIĘ NAZWISKO PODPIS	UPRAWNIENIA
DROGOWA	Projektant	mgr inż. Ludwik MATUSIEWICZ	21/Gd/2002

Gdańsk, sierpień 2017 r.

SPIS ZAWARTOŚCI

I. CZĘŚĆ OPISOWA

Spis treści

I. OPIS TECHNICZNY.....	5
1. PODSTAWA OPRACOWANIA PROJEKTU.....	5
2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA.....	5
2.1 Ochrona konserwatorska i archeologiczna.....	5
2.2 Dane określające wpływ eksploatacji górniczej.....	5
2.3 Oddziaływanie inwestycji na tereny przyległe.....	5
2.4 Zapotrzebowania na wodę i odprowadzenie ścieków.....	6
2.5 Kategoria geotechniczna obiektu.....	6
3. STAN ISTNIEJĄCY.....	6
3.1 Układ sytuacyjny.....	6
3.2 Warunki ruchowe.....	6
3.3 Istniejąca konstrukcja	6
3.4 Warunki gruntowo-wodne	6
4. ZAKRES PRAC.....	6
5. ROZWIĄZANIE PROJEKTOWE.....	6
5.1 Przebieg drogi w planie.....	6
5.2 Parametry drogi.....	7
5.3 Przekrój normalny.....	7
5.4 Konstrukcja nawierzchni.....	7
5.5 Niweleta projektowanej drogi.....	8
5.6 Krawężniki i obrzeża	8
5.7 Odwodnienie.....	8
5.8 Mury oporowe.....	9
5.9 Roboty ziemne.....	9
5.10 Oddziaływanie na środowisko.....	9
INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA.....	11
III. DOKUMENTY FORMALNO – PRAWNE.....	15
1. Decyzje o nadaniu uprawnień – projektant	15
2. Zaświadczenie o członkostwie OIIB.....	18
3. Decyzje / Warunki / Uzgodnienia.....	19

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys. nr 2.1	Projekt zagospodarowania terenu	skala 1 : 1000
Rys. nr 2.2	Projekt zagospodarowania terenu	skala 1 : 1000
Rys. nr 2.3	Projekt zagospodarowania terenu	skala 1 : 1000
Rys. nr 2.4	Projekt zagospodarowania terenu	skala 1 : 1000
Rys. nr 2.5	Projekt zagospodarowania terenu	skala 1 : 1000
Rys. nr 3.1	Przekroje normalne konstrukcyjne	skala 1 : 50
Rys. nr 3.2	Przekroje normalne	pskala 1 : 50
Rys. nr 4.1	Profil podłużny	skala 1 : 100/1000

I. OPIS TECHNICZNY

1. PODSTAWA OPRACOWANIA PROJEKTU

Niniejszy projekt opracowano na podstawie:

- Zlecenia Inwestora
- podkładów mapowych w skali 1:500,
- wizji oraz pomiarów polowych w terenie wykonanych przez zespół projektowy,
- rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- obowiązujących norm, normatywów i przepisów.

2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt przebudowy drogi powiatowej 1336Gna odcinku od skrzyżowania z DP 1330G przez miejscowość Popowo do granicy Powiatu Lęborskiego.

Inwestycja zlokalizowana jest w województwie pomorskim, w powiecie lęborskim, w gminie Cewice.

Istniejąca droga posiada nawierzchnię asfaltową na całej długości. W miejscach dojazdu do przyległych posesji zlokalizowane są zjazdy, w miejscach przecięcia z istniejącymi drogami – skrzyżowania.

W ramach przebudowy drogi planuje się wykonać w szczególności:

- przebudowę nawierzchni dróg - dostosowanie konstrukcji jezdni w celu uzyskania parametrów wymaganych dla obciążenia 100kN;
- przebudowę chodników i zjazdów
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego

Projekt wraz z opiniami, uzgodnieniami i pozwoleniami wymaganymi przepisami szczegółowymi stanowią przygotowanie podstaw techniczno-formalnych do realizacji inwestycji.

2.1 Ochrona konserwatorska i archeologiczna

Teren objęty inwestycją nie znajduje się w strefie ochrony.

2.2 Dane określające wpływ eksploatacji górniczej

Na obszarze nie ma wyznaczonych terenów górniczych w rozumieniu prawa geologicznego i górniczego (Dz.U. Nr 27 poz. 96 z późn. zm.)

2.3 Oddziaływanie inwestycji na tereny przyległe

Projektowana droga nie ogranicza dostępności do terenów przyległych i nie zmienia zagospodarowania działek sąsiednich. Oddziaływanie inwestycji zamyka się w granicach działek na których realizowana jest inwestycji.

2.4 Zapotrzebowania na wodę i odprowadzenie ścieków

Nie występuje docelowe zapotrzebowanie na wodę dla branży drogowej. Nie zmieni się spływ ani kierunek spływu wód opadowych. Nie zostaną naruszone interesy osób trzecich.

2.5 Kategoria geotechniczna obiektu

Obiekt budowlany został zakwalifikowany do I kategorii geotechnicznej.

3. STAN ISTNIEJĄCY

3.1 Układ sytuacyjny

W stanie istniejącym droga mają szerokość zmienną, dochodzącą do 5,9m wraz z lokalnymi poszerzeniami. Droga przebiega w terenie zabudowanym oraz niezabudowanym.

3.2 Warunki ruchowe

Droga posiada kategorię ruchu KR3. Na przebudowywanym odcinku poza ruchem samochodów osobowych występuje również ruch pieszych w obszarze zabudowy mieszkaniowej.

3.3 Istniejąca konstrukcja

Na odcinku objętym inwestycją w obecnym stanie droga posiada nawierzchnię bitumiczną. Stan techniczny i równość istniejącej nawierzchni są niezadowalające. Występują liczne uszkodzenia: nierówności, zapadnięcia, wyboje.

3.4 Warunki gruntowo-wodne

Grunty w obszarze przebudowywanej drogi zaliczono do grupy nośności G3-G4 – gliny zwałowe.

Głębokość przemarzania podłoża wynosi 1,0m.

4. ZAKRES PRAC

Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność realizacji poszczególnych elementów obejmuje:

- prace pomiarowe,
- roboty rozbiórkowe przebudowywanych nawierzchni
- wykonanie warstw konstrukcyjnych nawierzchni przebudowywanej drogi

5. ROZWIĄZANIE PROJEKTOWE

5.1 Przebieg drogi w planie

Przebudowywana droga ma szerokość zmienną wraz z przylegającymi na odcinkach chodnikami zmiennej szerokości. Przebudowywana droga nie zmienia swojego przebiegu, szerokość przebudowywanej drogi wynosi min. 5,5m.

Przebieg drogi w planie ilustruje rysunek „*Projekt zagospodarowania terenu*”.

5.2 Parametry drogi

5.2.1 Parametry techniczne

- długość drogi 6,55km
- kategoria ruchu KR3
- klasa drogi L
- prędkość projektowa $V_{pr} = 50$ km/h

jezdnia

- szerokość jezdni min. 5,5m z poszerzeniami
- pochylenie poprzeczne jezdni 2% daszkowe

chodniki

- szerokość chodnika zmienna, 1,25-2,0m
- pochylenie poprzeczne chodnika 2% jednostronne

5.3 Przekrój normalny

Przebudowywana droga ma spadek daszkowy o pochyleniu 2%, zaś na łukach spadek jednostronny zależnie od promienia łuku. Chodnik ma spadek 2% w kierunku drogi.

5.4 Konstrukcja nawierzchni

Na podstawie rozporządzenia 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), a także warunków gruntowo-wodnych projektuje się następujące konstrukcje nawierzchni:

Konstrukcja jezdni z betonu asfaltowego - nakładka

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 4 cm
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC16W (gr. śr.) 4 cm
- siatka geokompozytowa szklano-węglowa wytrzymałość na rozciąganie min. 120kN/m
- istniejące warstwy nawierzchni po uzupełnieniu ubytków

Konstrukcja jezdni z betonu asfaltowego - poszerzenia

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 4 cm

- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC16W (gr. śr.) 4 cm
- siatka geokompozytowa szklano-węglowa wytrzymałość na rozciąganie min. 120kN/m
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC16W 8 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 20 cm
- grunt stabilizowany cementem $R_m=2,5\text{MPa}$ 15 cm
- warstwa z gruntu niewysadzinowego o $\text{CBR}>20\%$ 20cm

Konstrukcja chodnika i zjazdów z kostki betonowej:

- warstwa ścieralna kostki betonowej wibroprasowanej 8 cm
- podsypka cementowo – piaskowa 3 cm
- podbudowa KŁSM 0-31,5 15 cm
- grunt stabilizowany cementem $R_m=2,5\text{MPa}$ 10 cm

Konstrukcja zatoki autobusowej:

- warstwa ścieralna kostki betonowej wibroprasowanej 8 cm
- podsypka cementowo – piaskowa 3 cm
- podbudowa KŁSM 0-31,5 20 cm
- grunt stabilizowany cementem $R_m=2,5\text{MPa}$ 15 cm
- warstwa z gruntu niewysadzinowego o $\text{CBR}>20\%$ 20cm

Konstrukcja wyspa centralna ronda:

- warstwa ścieralna z kostki granitowej 15cm
*fugi - wytrzymałość na rozciąganie przy zginaniu $\geq 12 \text{ N/mm}^2$,
wytrzymałość na ściskanie $\geq 30 \text{ N/mm}^2$*
- podsypka cementowo – piaskowa 3 cm
- podbudowa KŁSM 0-31,5 20 cm
- grunt stabilizowany cementem $R_m=2,5\text{MPa}$ 15 cm
- warstwa z gruntu niewysadzinowego o $\text{CBR}>20\%$ 20cm

Konstrukcja zjazdu/pobocza z kruszywa:

- warstwa kruszywa KŁSM 0-31,5 20 cm
- zagęszczony grunt rodzimy (szer. 0.75m)

W miejscach występowania gruntów nienośnych zastosować geokratę z HDPE o węzłach sztywnych, względnie wykonać wymianę gruntu.

Szczegóły rozwiązań konstrukcyjnych pokazano w części rysunkowej niniejszego opracowania.

5.5 Niweleta projektowanej drogi

Wysokościowy przebieg drogi bezpośrednio wynika z jej ukształtowania w stanie istniejącym oraz projektowanej technologii wykonania nawierzchni.

Rozwiązanie wysokościowe niwelety odcinka drogi objętego inwestycją pokazano na **rys. nr 4.1: „Profil podłużny”** - przedstawionym w części rysunkowej niniejszego opracowania.

5.6 Krawężniki i obrzeża

Od strony chodnika jezdni ograniczona krawężnikiem betonowym 15x30cm ustawionym na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 ze światłem 12cm, przed zjazdami o świetle 3 cm. Obniżenie światła krawężnika do 3 cm zaprojektowano przez rampy na długości 1,00m.

Chodnik od strony przyległych posesji oraz od strony pasa zieleni ograniczono obrzeżem betonowym 8x30cm ustawionym na podsypce cementowo-piaskowej.

Na krawędzi nawierzchni na zakończeniu zjazdów bitumicznych/z kostki oraz na drodze po stronie wewnętrznej łuków o promieniu mniejszym niż 100m zaprojektowano opornik betonowy wtopiony 12x25cm posadowiony na ławie betonowej z oporem.

5.7 Odwodnienie

W wyniku realizacji inwestycji odwodnienie drogi nie ulegnie zmianie, projektowana jest konserwacja rowów przydrożnych i ich oczyszczenie do głębokości min. 0,5m. Przepusty planowane są do oczyszczenia/wymiany zgodnie z oznaczeniem na planie sytuacyjnym. Istniejące wpusty do regulacji. W Popowie dren francuski o przekroju prostokątnym, o zmiennej szerokości i wysokości 0,9m. Wypełnienie drenu zasypką żwirową 10/63mm w geowłóknienie igłowanej ułożonej z zakładem min. 20cm i łączonej przez szpilowanie. Przykrycie drenu z kruszywa naturalnego o miąższości około 20-30cm, w miejscach gdzie dren zlokalizowany jest pod poboczem – z kruszywa łamanego o grubości jak w p. 5.4.

5.8 Mury oporowe

W związku z uwarunkowaniami terenowymi projektuje się wykonanie typowego prefabrykowanego muru oporowego z elementów typu „L”. Prefabrykaty wykonane z betonu C35/45 ze zbrojeniem typowym ze stali BST500S. Pod posadowienie muru wykonać wymianę gruntu na głębokość 0,3m na zasypkę żwirowo-piaskową $I_s=0,97$. Poziom posadowienia muru min. 0,7m poniżej poziomu terenu.

5.9 Roboty ziemne

Podłoże formować i zagęszczać warstwami o grubości 20-30 cm zgodnie z wymaganiami PN-S02205:1998 oraz specyfikacjami technicznymi D-02.00.00. Wskaźnik zagęszczenia podłoża pod warstwy konstrukcyjne wynosi $I_s=1,03$, zaś wtórny moduł odkształcenia $E_2=120\text{MPa}$. Dla prowadzonych prac należy ustanowić nadzór geologiczny.

W miejscach występowania gruntów spoistych należy nie dopuścić do ich nawodnienia, wszelkie grunty niezagęszczalne, rozmoczone grunty spoiste wymienić na zagęszczalne piaski. W przypadku wykonywania wykopów przy wysokim poziomie wód gruntowych do zadań wykonawcy należy odwodnienie dna wykopu. Piaski drobnoziarniste w dnie wykopu mogą ulec

upłynnieniu na skutek różnicy ciśnień piezometrycznych wody, drgań od pracy maszyn lub odprężenia gruntu.

Roboty należy poprzedzić przekopami kontrolnymi w celu zabezpieczenia się przed ewentualną kolizją z urządzeniami obcymi nie zinwentaryzowanymi.

W związku z zakresem prowadzonych prac nie jest planowana ingerencja w sieci uzbrojenia technicznego znajdującego się w pasie drogi, jednakże nie można wykluczyć takiej ewentualności. Dlatego w przypadku napotkania sieci w poziomie prowadzonych robót ziemnych należy niezwłocznie powiadomić właściciela infrastruktury i całość prac prowadzić pod nadzorem administratora/właściciela infrastruktury, przed rozpoczęciem prac powiadomić go o planowanych pracach i ustalić nadzór branżowy z jego strony.

5.10 Oddziaływanie na środowisko

Stwierdzono, że z uwagi na rodzaj przedsięwzięcia oddziaływania będą miały zasięg lokalny, krótkotrwały (związany jedynie z czasem budowy) i odwracalny. Z uwagi na zakres planowanej inwestycji nie wystąpi możliwość kumulowania się oddziaływań. Ponadto ryzyko emisji oraz występowanie innych uciążliwości będzie znikome. Roboty drogowe w niewielkim stopniu naruszają powierzchnię ziemi. Prace będą wykonywane w porze dziennej, a w czasie przerw pracy maszyny i sprzęt będzie wyłączony. Materiały budowlane przewidziane do realizacji inwestycji nie będą miały negatywnego wpływu na środowisko naturalne. Wykorzystane zostaną sprawdzone materiały, substancje oraz wielokrotnie stosowane procesy technologiczne.

Projektował :

mgr inż. Ludwik Matusiewicz

INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

1). zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność realizacji poszczególnych obiektów

Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność realizacji poszczególnych elementów obejmuje:

- prace pomiarowe,
- roboty ziemne i rozbiórkowe - wykonanie wykopów / nasypów pod projektowane elementy drogowe,
- wykonanie warstw konstrukcyjnych nawierzchni pod projektowane elementy nawierzchni,

2). wykaz istniejących obiektów budowlanych

Istniejące obiekty drogowe oraz sieci uzbrojenia technicznego:

- sieć wodociągowa;
- sieć kanalizacyjna;
- kable elektroenergetyczne;
- sieć teletechniczna.

3). elementy zagospodarowania działki lub terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi:

- roboty prowadzone w strefie czynnych linii telekomunikacyjnych,
- roboty prowadzone w strefie czynnych linii energetycznych i roboty prowadzone bezpośrednio na tych liniach,
- roboty wykonywane w pobliżu wodociągu i roboty prowadzone bezpośrednio na tych liniach,
- czynny ruch kołowy oraz zachowania ciągłość ruchu pieszego
- głębokie wykopy,
- korytowanie pod nowe konstrukcje drogowe.

4). przewidywane zagrożenia występujące podczas realizacji robót budowlanych

- wejście osób postronnych na teren realizacji budowy – możliwość wypadku,
- przebywanie oraz praca w zasięgu sprzętu mechanicznego: koparki, samochody samowładowcze, spycharki, walce samojezdne, dźwigi itp. – możliwość wypadku,

- wykonywanie wykopów, umacnianie ścian, odwadnianie dna wykopów oraz rozbiórki obudowy wykopów i ostateczne zasypywanie wykopów – możliwość przysypania osób przebywających w wykopach oraz wpadnięcia osób przebywających w pobliżu.
- wykonywanie wykopów – niebezpieczeństwo natrafienia na niezainwentaryzowane sieci podziemne energetyczne,
- wykonywanie wykopów w gruntach silnie nawodnionych, w razie niedokładnego lub niewłaściwego odwodnienia wykopu albo niestarannego wykonania obudowy i zabezpieczenia dna wykopu woda podziemna może powodować zawalenie się wykopu i przysypanie osób przebywających w wykopie,
- podnoszone lub opuszczane materiały do wbudowania – możliwość przygniecenia,
- prace prowadzone sprzętem zmechanizowanym w obrębie sieci napowietrznej - możliwość porażenia prądem operatorów sprzętu jak również ludzi przebywających w pobliżu,
- czynny ruch kołowy -zagrożenie dla pieszych oraz pracowników przebywających bezpośrednio na drodze,
- upadki elementów z wysokości -upuszczenie materiałów i narzędzi z wysokości,
- zetknięcie z ostrymi i wystającymi częściami maszyn, narzędzi i materiałów - skaleczenia, stłuczenia o wystające części maszyn i urządzeń,
- nadmierny hałas,
- drgania i wibracje - przy obsłudze zagęszczarek i wibratorów,
- prace w wymuszonej pozycji - m. in. przy układaniu nawierzchni z betonowej kostki brukowej,
- prace związane z przemieszczaniem ręcznym i dźwiganiem ciężarów,
- przeciążenie sprzętu zmechanizowanego,
- brak osłon zapobiegających wypadkom przy ruchomych częściach mechanizmów,
- używanie nieodpowiednich - nie atestowanych, zużytych, zniszczonych zawiesi,

5). sposób prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych

Ze względu na charakter warunków realizacji robót instruktaż ogólny musi być prowadzony przed przystąpieniem do pracy oraz instruktaż stanowiskowy osobny dla obsługi poszczególnych maszyn i urządzeń, które będą stosowane w trakcie budowy i musi obejmować następujące elementy:

INSTRUKTAŻ OGÓLNY obejmujący:

- Przekazanie pracownikom, jaki zakres i rodzaj robót będzie wykonywany w danym okresie, rozdział zadań i odpowiedzialności dla poszczególnych pracowników,
- Zapoznanie pracowników z zagrożeniami mogącymi występować podczas realizacji robót,

- Wyznaczenie stref zagrożeń,
- Zapoznanie pracowników z organizacją robót oraz organizacją transportu materiałów i organizacją komunikacji,
- Sprawdzenie i uzupełnienie w miarę potrzeb wyposażenia pracowników w sprzęt ochrony osobistej, oraz odzież ochronną itp.
- Sprawdzenie sprawności i stanu technicznego sprzętu i narzędzi wykorzystywanych do wykonywania robót,
- Przeszkolenie pracowników w zakresie posługiwania się sprzętem i narzędziami (dotyczyć to będzie pracowników, którzy po raz pierwszy będą używać danego sprzętu),
- Określenie zasad i sposobu zabezpieczenia terenu realizacji robót przed dostępem osób postronnych,
- Instruktaż w zakresie przestrzegania zasad bhp dotyczących realizacji robót i używania sprzętu budowlanego.

INSTRUKTAŻ STANOWISKOWY, który obejmuje:

- Sprawdzenie i uzupełnienie w miarę potrzeb wyposażenia pracowników w niezbędny dla poszczególnych pracowników na danym stanowisku, sprzęt ochrony osobistej, oraz odzież ochronną itp.
- Sprawdzenie sprawności i stanu technicznego sprzętu i narzędzi, wykorzystywanych do wykonywania robót na danym stanowisku, zapoznanie pracownika (pracowników) z instrukcją obsługi urządzenia, do którego obsługi został przydzielony,
- Przeszkolenie pracowników w zakresie posługiwania się sprzętem i narzędziami ze szczególnym zwróceniem uwagi na prawidłowość ich użytkowania,
- Instruktaż w zakresie przestrzegania zasad bhp dotyczących używania powierzonego do użytkowania sprzętu budowlanego oraz sposobu sprawdzania jego sprawności i zabezpieczeń przed narażeniem zdrowia i życia w trakcie jego obsługi,

Instruktaż stanowiskowy przeprowadza osoba kierująca pracownikami, wyznaczona przez pracodawcę, posiadająca odpowiednie kwalifikacje oraz doświadczenie zawodowe, a także przeszkolenie w zakresie metod prowadzenia instruktażu.

Pracownicy dopuszczeni do robót w wykopach głębokich i na wysokości winni zostać zapoznani z planem „BIOZ” i pouczeni o konieczności stosowania środków ochrony osobistej oraz bezwzględnym przestrzeganiu przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy.

Operatorzy sprzętu budowlanego muszą posiadać specjalistyczne uprawnienia.

Na budowie powinna znajdować się osoba przeszkolona w zakresie udzielania pierwszej pomocy, wyposażona w apteczkę oraz dysponująca telefonem na pogotowie ratunkowe i policję.

Wszystkie prace należy prowadzić pod nadzorem osób posiadających stosowne uprawnienia budowlane do kierowania robotami budowlanymi i montażowymi.

6). Środki techniczne i organizacyjne, zapobiegające niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie, w tym zapewniających bezpieczną i prawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń

a) Środki techniczne:

- Zagospodarowanie placu i zaplecza budowy zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami.
- W pomieszczeniu kierownika budowy zlokalizowany będzie punkt pierwszej pomocy z apteczką i będzie odpowiednio oznakowany.
- Sprzęt ochrony indywidualnej.
- Narzędzia i sprzęt budowlany (rusztowania, drabiny, żuraw, dźwig itp.) atestowany, sprawny technicznie i wykorzystywany zgodnie z jego przeznaczeniem, instrukcją użytkowania i zasadami bhp.
- Tablice informacyjne oraz wyгородzenie strefy prowadzenia robót poprzez barierki lub taśmy uniemożliwiające wejście osobom postronnym podczas wykonywania robót.

b) Środki organizacyjne:

- Zabezpieczenie miejsca wykonywania robót przed dostępem osób postronnych, np. poprzez wyгородzenie miejsc robót folią biało-czerwoną, oraz odpowiednie oznakowanie.
- Ustalić z pracownikami harmonogram realizacji poszczególnych elementów robót i terminarzem wykonywania prac o szczególnym zagrożeniu bezpieczeństwa, aby uczulić ich, aby w tym okresie zachowali szczególną ostrożność przy wykonywaniu zagrożonych czynności.
- Robót nie wykonywać po zmroku, ani w warunkach złej widoczności,
- Nie wykonywać prac dźwigiem w pobliżu czynnych linii napowietrznych,
- Prace związane bezpośrednio z inwestycją będą prowadzone wg projektu organizacji ruchu na czas budowy,
- Zapewnienie bezpiecznej i sprawnej komunikacji w obrębie budowy,
- Zapewnienie możliwie szybkiej ewakuacji w przypadku pożaru, awarii lub innych zagrożeń.

UWAGA: Plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia na budowie sporządza się, jeżeli:

1. w trakcie budowy wykonywany będzie przynajmniej jeden z rodzajów robót bud. wymienionych w ust 2 art. 21 ustawy Prawo Budowlane lub
2. przewidywane roboty budowlane mają trwać dłużej niż 30 dni roboczych i jednocześnie będzie przy nich zatrudnionych, co najmniej 20 pracowników lub pracochłonność planowanych robót będzie przekraczać 500 osobodni.

Przy projektowanym obiekcie występują okoliczności określone w Art. 21 a Ustawy Prawo Budowlane i Kierownik budowy jest zobowiązany do sporządzenia Planu BIOZ

III. DOKUMENTY FORMALNO – PRAWNE

1. Decyzje o nadaniu uprawnień – projektant



WOJEWODA POMORSKI

RR-AB-II-7131/02

Gdańsk, dnia 2002 - 07 - 31

DECYZJA NR 21/Gd/2002

Na podstawie art. 12 ust. 2, art. 13 ust. 1 pkt 1 i art. 14 ust. 1 pkt 2, ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane /tekst jednolity: Dz. U. Nr 106 poz. 1126 z 2000 r. z późn. zm./ oraz art. 8 pkt 4 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz. U. Nr 5 poz. 42 z 2002 r.), w związku z art. 62 ustawy z dnia 15 lutego 2002 r. o zmianie ustawy o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz. U. Nr 23 poz. 221 z 2002 r.) i § 9 ust. 1 - rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji w budownictwie (Dz. U. Nr 8, poz. 38 z 1995 r.)

n a d a j ę :

Panu: Ludwikowi Matusiewiczowi

magistrowi inżynierowi budownictwa

urodzony w dniu 25 kwietnia 1949 r. w Gdyni

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

w specjalności : konstrukcyjno - budowlanej

w zakresie: projektowania bez ograniczeń.

Otrzymuje :

1. Pan Ludwik Matusiewicz
ul. Bulońska 14B/2
80-288 Gdańsk
2. a/a

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

data 28.08.2017



WOJEWODA POMORSKI

RR-AB-II-7131/02

Gdańsk, dnia 2002 - 07 - 31

DECYZJA NR 212/Gd/2002

Na podstawie art. 12 ust. 2, art. 13 ust. 1 pkt 1 i art. 14 ust. 1 pkt 2, ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane /tekst jednolity: Dz. U. Nr 106 poz. 1126 z 2000 r. z późn. zm./ oraz art. 8 pkt 4 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz. U. Nr 5 poz. 42 z 2002 r.), w związku z art. 62 ustawy z dnia 15 lutego 2002 r. o zmianie ustawy o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz. U. Nr 23 poz. 221 z 2002 r.) i § 9 ust. 1 - rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji w budownictwie (Dz. U. Nr 8, poz. 38 z 1995 r.)

n a d a j ę :

Panu: Adamowi Marcinowi Szymuli

magistrowi inżynierowi budownictwa

urodzony w dniu 11 listopada 1964 r. w Gdańsku

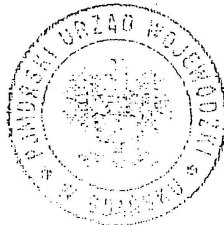
UPRAWNIENIA BUDOWLANE

w specjalności : -konstrukcyjno - budowlanej

w zakresie: projektowania bez ograniczeń.

Otrzymuje :

1. Pan Adam Marcin Szymula
ul. Focha 47/3
80-156 Gdańsk
2. a/a



WOJEWODY
mgr inż. Andrzej Kacimierz Norman
P.o. Z-ca Dyrektora Wydziału

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

mgr inż. Ludwik Matusiewicz
Nr upr. 2019/Gd/05
Nr upr. 4079/Gd/02

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

data 28.08.2017

2. Zaświadczenie o członkostwie OIIB



Zaświadczenie
o numerze weryfikacyjnym:
POM-2LR-CVU-4H9 *

Pan Ludwik Matusiewicz o numerze ewidencyjnym POM/BO/3080/01
adres zamieszkania ul.Bulońska 14B/2, 80-288 Gdańsk
jest członkiem Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2017-01-01 do 2017-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2016-12-12 roku przez:

Franciszek Rogowicz, Przewodniczący Rady Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

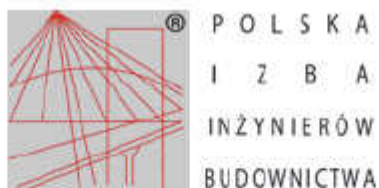
(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.



**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

data 28.08.2017



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

POM-7ES-WL4-354 *

Pan Adam Szymula o numerze ewidencyjnym POM/BO/5869/02
adres zamieszkania ul.Brukowa 5, 80-135 Gdańsk
jest członkiem Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2017-01-01 do 2017-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2017-01-03 roku przez:

Franciszek Rogowicz, Przewodniczący Rady Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

data 28.08.2017

3. Decyzje / Warunki / Uzgodnienia



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU**

RDOŚ-Gd-WOO.4240.285.2017.MM.IBA.3
za dowodem do ręczenia

Gdańsk, dnia 30 sierpnia 2017 r.

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2017 r. poz. 1257), w związku z art. 64 ust. 1 pkt 1, a także ust. 3 i ust. 3a 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 jedn. Dz. U. z 2017 r. poz. 1405), na wniosek Wójta Gminy Cewice znak ZKO.6220.3.2017 z dnia 05.06.2017 r. o wyrażenie opinii w zakresie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, po przeanalizowaniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia, złożonego przez Inwestora – Zarząd Dróg Powiatowych w Lęborku, w sprawie wydania opinii, co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia

postanawiam

1. Wyrazić opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego pn. **„Przebudowa drogi powiatowej 1336G odc. skrzyżowanie z drogą powiatową 1330G - m. Popowo - granica powiatu lęborskiego”**, zlokalizowanego na działkach wymienionych w uzasadnieniu do niniejszego postanowienia.
2. Wskazać na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach poniższych warunków i wymagań dotyczących etapu realizacji przedsięwzięcia:
 - a) prace realizacyjne rozpocząć poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia;
 - b) zaplecze budowy wraz z bazą materiałowo-sprzętową zlokalizować w miarę możliwości na terenach przekształconych antropogenicznie, poza terenami w pobliżu rzek, rowów i innych cieków wodnych, jezior i obszarów podmokłych,
 - c) nadkład zdjęty w ramach prac przygotowawczych składować w granicach pasa drogowego, poza terenami w pobliżu rzek, rowów i innych cieków wodnych, jezior i obszarów podmokłych, a następnie wykorzystać do rekultywacji terenu po zakończeniu realizacji inwestycji;
 - d) drzewa narażone na uszkodzenia w trakcie prac realizacyjnych zabezpieczyć przed uszkodzeniem przez zastosowanie odeskowania lub mat (słomianych lub jutowych), zamocowanych na pniu na wysokość ponad 150 cm. W przypadku odeskowania (szalunku) dolną krawędź konstrukcji oprzeć o podłoże (nie dopuszcza się opierania szalunku na pniu lub korzeniach);
 - e) wykopy w obrębie systemów korzeniowych prowadzić ręcznie. Nie dopuszcza się wycinania korzeni o średnicy 4 cm i większej. Korzenie zranione zabezpieczyć odpowiednimi środkami przed infekcją patogenów. W przypadku odkrycia korzeni na

RDOŚ-Gd-WOO.4240.285.2017.MM.IBA.3

Strona 1 z 8

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

data 30.08.2017

okres dłuższy niż 1-2 dni okryć je matami, a w okresie wegetacyjnym dodatkowo zwilżać;

- f) nie dopuszcza się gromadzenia materiałów budowlanych, tankowania i parkowania maszyn w obrębie koron drzew, tj. w odległości rzutu koron powiększonego o 2 m, ale nie mniejszej niż 10 m;
- g) w miejscach, gdzie planowane jest wykonanie rowów przydrożnych odwadniających korpus drogowy, w pobliżu drzew dokonać zawężenia rowów w celu maksymalnego odsunięcia prac od systemu korzeniowego;
- h) w przypadku pozostawienia otwartych wykopów na okres przerwy w pracy, tj. na noc lub dłużej, zabezpieczyć je przed możliwością wpadania do nich małych zwierząt, zwłaszcza płazów i gadów;
- i) w miejscowości Dziechno, na wysokości stawu na działce nr 240/7 oraz na wysokości ciekłu Okalica zastosować wygradzenia zapobiegające wtargnięciu małych zwierząt, zwłaszcza płazów, na teren budowy. W tym celu zastosować wygradzenia: Dziechno – długość wygradzenia 200 m, założone jednostronnie i na wysokości rzeki Okalica – długość wygradzenia 100 m, założone obustronnie, o wysokości nie mniejszej niż 40 cm np. z agrowłókniny lub siatki o wielkości oczek nie większej niż 5 mm x 5 mm, rozwieszanej pomiędzy palikami. Dolną część wygradzenia zagłębić w glebie na głębokość 5-10 cm, a górną krawędź siatki odgiąć w kierunku na zewnątrz drogi pod kątem 45-90°, tworząc daszek o długości ok. 10 cm;
- j) nie dopuścić do powstawania zastoisk wody na terenie budowy, które mogłyby stanowić potencjalne siedlisko dla płazów;
- k) przed rozpoczęciem robót teren budowy sprawdzić pod kątem obecności płazów, a ewentualnie znalezione osobniki przenieść poza plac budowy, na właściwe dla nich siedliska;
- l) w projekcie budowlanym uwzględnić konieczność wykonania stałych plotków naprowadzających w okolicach przepustu na rzece Okalica oraz jednostronnie w sąsiedztwie stawu w miejscowości Dziechno – tzw. ogrodzenia pełne (betonowe, polimerobetonowe lub polimerowe) o wysokości 40 cm z „przewieszką” oraz z wybetonowaniem w pasie o szerokości 20 cm. Szczegółowy zakres i charakter ogrodzenia skonsultować ze specjalistą herpetologiem;
- m) skarpy w rowach odwadniających zaprojektować z nachyleniem mniejszym niż 1:1,5, ewentualnie w miejscach o ograniczonej szerokości pasa drogowego – 1:2.
- n) wykorzystać do budowy materiały zgodne z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców w trakcie gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami;
- o) stosować sprawny technicznie sprzęt o niskim poziomie emisji hałasu i emisji zanieczyszczeń do powietrza. Zadbaj, aby urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie pracowały jednocześnie;
- p) wyeliminować pracę maszyn i urządzeń na tzw. biegu jałowym;
- q) wykonawca prac powinien dysponować sprzętem i środkami do neutralizacji ewentualnych zanieczyszczeń środowiska gruntowo-wodnego;
- r) wydzielić utwardzone miejsce do tankowania maszyn budowlanych lub prowadzić tę operację poza terenem inwestycji;
- s) prace budowlane w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej prowadzić w porze dziennej;
- t) do transportu materiałów sypkich wykorzystywać pojazdy wyposażone w płaszcze (przykrycia przeciwpyłowe);
- u) ograniczyć pylenie poprzez stosowanie plandek, osłon i silosów dla magazynowania materiałów pyłących;

- v) wyposażyć teren budowy w urządzenia sanitarne dla pracowników budowlanych i zapewnić wywożenie ścieków socjalno-bytowych przez uprawnione podmioty;
- w) wszystkie odpady powstające na etapie realizacji inwestycji segregować i magazynować selektywnie w wydzielonym miejscu, o szczelnym podłożu, w wyraźnie oznaczonych pojemnikach, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty.

UZASADNIENIE

Wójt Gminy Cewice wystąpił pismem znak ZKO.6220.3.2017 z dnia 05.06.2017 r. (wzrost 09.06.2017 r.) o wyrażenie opinii dotyczącej obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Do powyższego wniosku załączono:

1. Wniosek Inwestora – Zarząd Dróg Powiatowych w Lęborku, działającego poprzez pełnomocnika Pana Andrzeja Banaszak z firmy NEOX Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
2. Kartę informacyjną przedsięwzięcia, zwana dalej „KIP”.

Z uwagi na fakt, iż tutejszy organ nie posiadał wystarczających informacji do zajęcia stanowiska, wezwano Wójta Gminy Cewice do uzupełnienia informacji zawartych we wniosku oraz złożonej wraz z wnioskiem dokumentacji (pisma znak RDOŚ-Gd-WOO.4240.285.2017.IBA.1 z dnia 29.06.2017 r. oraz znak RDOŚ-Gd-WOO.4240.285.2017.IBA.2 z dnia 27.07.2017 r.).

Wójt Gminy Cewice przedłożył wymagane uzupełnienia w piśmie znak ZKO.6220.3.2017 z dnia 30.06.2017 r. (data wpływu 07.07.2017 r.), znak ZKO.6220.3.2017 z dnia 07.07.2017 r. (data wpływu 13.07.2017 r.) oraz znak ZKO.6220.3.2017 z dnia 01.08.2017 r. (data wpływu 07.08.2017 r.).

Zgodnie z art. 64 ust. 1 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, zwana dalej „ustawą ooś”, organem właściwym do zajęcia stanowiska w przedmiotowej sprawie jest regionalny dyrektor ochrony środowiska. Regionalny dyrektor ochrony środowiska wydaje opinię dotyczącą obowiązku lub braku obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w art. 59 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy. Rodzaje tych przedsięwzięć określone są w § 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2016 r., poz. 71). Opinia ta uzyskiwana jest w procedurze wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, której wydanie następuje przed uzyskaniem jednej z decyzji wskazanych w art. 72 ust. 1 oraz ust. 1a ww. ustawy.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, po dokonaniu analizy przedłożonej dokumentacji, w tym karty informacyjnej przedsięwzięcia stwierdził, iż:

1. Planowana inwestycja polega na przebudowie drogi powiatowej 1336G odc. skrzyżowanie z drogą powiatową 1330G - m. Popowo - granica powiatu lęborskiego, który ma długość ok. 7 km.
2. Przedsięwzięcie objęte przedłożonym wnioskiem jest kwalifikowane według ww. rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r., do grupy przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 tj. „przedsięwzięcie polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu (...) zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu

część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile progi te zostały określone" w związku z § 3 ust. 1 pkt 60, tj. „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. o ochronie przyrody”.

3. Planowane przedsięwzięcie położone jest poza granicami obszarów Natura 2000. Przedsięwzięcie położone jest w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Fragment Pradoliny Łęby i Wzgórza Morenowe na południe od Lęborka.
4. W związku z rodzajem i lokalizacją przedsięwzięcia, wykluczona jest możliwość oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary położone poza granicami Polski zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji. Nie zachodzą, więc przesłanki do przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.

Analizując łącznie kryteria określone w art. 63 ust. 1 ww. ustawy ooś oraz informacje zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia tutaj, organ uwzględnił następujące kryteria:

- I. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia – planowana inwestycja polegać będzie na przebudowie odcinka istniejącej drogi powiatowej nr 1336G. Istniejąca droga posiada nawierzchnię asfaltową na całej długości. W miejscach dojazdu do przyległych posesji zlokalizowane są zjazdy, w miejscach przecięcia z istniejącymi drogami – skrzyżowania.

W ramach przebudowy drogi planuje się wykonać w szczególności:

- przebudowę nawierzchni drogi celem przywrócenia równości profilu poprzecznego i podłużnego, poszerzenia oraz wzmocnienia;
- dostosowanie konstrukcji oraz szerokości jezdni w celu uzyskania parametrów wymaganych dla zakładanej klasy drogi,
- roboty ziemne
- konserwację rowów przydrożnych
- remont przepustów
- wykonanie zjazdów na posesje przyległe do drogi
- przebudowa ewentualnych kolizji z infrastrukturą techniczną
- odnowę, uzupełnienie oznakowania wg projektu stałej organizacji ruchu.

Parametry techniczne inwestycji:

- kategoria ruchu KR2-KR3
- klasa drogi L („lokalna”)
- szerokość jezdni 5-6m
- szerokość poboczy 0,75m
- długość przebudowywanego odcinka ok. 7km

Zakres robót objętych projektem przedstawia się następująco:

- prace pomiarowe,
- prace rozbiórkowe – rozbiórka nawierzchni w zależności od stanu technicznego na fragmentach drogi,
- wykonanie wykopów / nasypów pod projektowane warstwy drogowe, poszerzenia jezdni, pobocza i zjazdy na posesje,
- wykonanie warstw konstrukcyjnych nawierzchni projektowanych elementów drogowych,
- konserwacja rowów przydrożnych, przepustów,

- remont przepustów w zależności od ich stanu technicznego.

Do wykonania nawierzchni zostaną wykorzystane kruszywa z koncesjonowanych źródeł oraz masy mineralno-asfaltowe, prefabrykаты budowlane, rury wytwarzane w przeznaczonych do tych celów wytwórniach spełniających wymagania ochrony środowiska i norm budowlanych.

Na terenie zaplecza budowy i bazy transportowo-sprzętowej, w miejscach postoju i tankowania sprzętu oraz pojazdów zostanie wykonane zabezpieczenie przed możliwością przedostania się do gruntu paliw i olejów. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sanitariaty ze szczelnymi zbiornikami bezodpływowymi, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty. Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia teren zaplecza budowy oraz teren robót zostaną uporządkowane oraz przywrócone do stanu możliwie zbliżonego do stanu pierwotnego.

Składowane materiały do realizacji budowy będą w należyty sposób składowane: w szczelnych workach (cement, wapno itp.) w pomieszczeniach tymczasowych magazynów, w hałdach na podłożu utwardzonym i ogrodzonym lub na podłożu utwardzonym i ogrodzonym. Dodatkowo samochody transportujące materiały sypkie będą posiadać zabezpieczenie w postaci plandeki, aby zapobiec nadmiernemu pyleniu.

W celu zminimalizowania uciążliwości akustycznych, hałaśliwe prace budowlane będą prowadzone tylko w porze dziennej, ograniczony będzie także czas pracy urządzeń szczególnie hałaśliwych. Właściwa konserwacja i prawidłowa eksploatacja ograniczą negatywny wpływ sprzętu i środków transportowych na środowisko. Sprzęt używany podczas robót będzie spełniał wymagania odnośnie ochrony przed hałasem i emisją szkodliwych substancji do powietrza.

Wszystkie odpady powstałe podczas realizacji inwestycji będą wstępnie segregowane i magazynowane na terenie budowy, następnie przekazane do wtórnego wykorzystania (surowce wtórne) lub specjalistycznym firmom zajmującym się unieszkodliwianiem odpadów;

- II. Usytuowanie przedsięwzięcia – planowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie pomorskim, w powiecie lęborskim, w gminie Cewice, na działkach nr: 8/2, 17/1, 103/4 obręb 12 Popowo oraz nr 2/1 obręb 3 Dziechno.

Początek przebudowywanego odcinka drogi zlokalizowany jest w miejscu skrzyżowania z drogą 1330G, następnie droga przebiega do miejscowości Popowo i dalej w kierunku południowym do granicy Powiatu Lęborskiego.

Inwestycja zlokalizowana jest w przeważającej mierze w obszarze niezabudowanym, fragmentarycznie przebiega przez teren zabudowy jednorodzinnej. Wzdłuż istniejącej drogi występują pobocza porośnięte trawami. W granicach pasa drogowego znajdują się też drzewa różnych gatunków.

Planowane przedsięwzięcie położone jest poza granicami obszarów Natura 2000. Najbliżej położone obszary Natura 2000 to:

- ok. 1,7 km na wschód: Białe Błoto PLH220002;
- ok. 7,3 km na wschód: Dolina Górnej Łeby PLH220006;
- ok. 7,8 km na południowy wschód: Lasy Mirachowskie PLB220008;
- ok. 9,7 km na południowy zachód: Karwickie Źródlika PLH220071.

Mając na uwadze położenie geograficzne, skalę i charakter przedsięwzięcia nie ma podstaw przypuszczać, aby realizacja inwestycji mogła spowodować modyfikację warunków ekologicznych ostoi, a tym samym:

- pogorszenie stanu siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony zostały wyznaczone ww. obszary Natura 2000;
- wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony obszary te zostały wyznaczone;

– pogorszyć integralność obszarów Natura 2000 lub ich powiązania z innym obszarami. Nie jest więc konieczne przeprowadzenie oceny w trybie art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG.

Przedsięwzięcie położone jest w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Fragment Pradoliny Łeby i Wzgórza Morenowe na południe od Lęborka.

W granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Fragment Pradoliny Łeby i Wzgórza Morenowe na południe od Lęborka obowiązują przepisy *Uchwały nr 259/XXIV/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 25 lipca 2016 r. w sprawie obszarów chronionego krajobrazu w województwie pomorskim (Dz. Urz. Woj. Pom. z 2016 r., poz. 2942)*. Zgodnie z § 5 pkt 2) ww. uchwały, na obszarach chronionego krajobrazu wprowadza się zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów *ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*. Zakaz ten, zgodnie z § 7 pkt 2, nie dotyczy realizacji przedsięwzięć potencjalnie mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których organ ochrony środowiska stwierdził brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W związku z koniecznością wprowadzenia poszerzeń dostosowujących parametry drogi do zakładanej klasy i natężenia ruchu oraz mając na uwadze potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa ruchu nie planuje się wycinki drzew, ponieważ wcześniejsze nasadzenia drzew były prowadzone w sposób umożliwiający wykonanie poszerzeń drogi z zachowaniem skrajni do istniejących drzew.

Ponadto w miejscach potencjalnego bytowania płazów na etapie realizacji prac wykorzystywane będą tymczasowe ogrodzenia ochronne zlokalizowane przy granicy pasa drogowego od strony cieków i zbiorników, uniemożliwiające płazom przedostanie się na plac budowy. Podobne obiekty o charakterze stałym zostaną zamontowane w trakcie realizacji, aby służyły ochronie płazów podczas eksploatacji drogi.

W zasięgu oddziaływania inwestycji nie stwierdzono siedlisk przyrodniczych i siedlisk chronionych gatunków roślin i grzybów.

Realizacja przedsięwzięcia nie zakłóci przebiegu lokalnych szlaków migracyjnych. Drożność cieków i rowów zachowana będzie poprzez wykorzystanie przepustów.

Inwestycja zlokalizowana jest w zasięgu głównego korytarza ekologicznego – Kaszuby (KPn – 20B). Jednak ze względu na charakter przedsięwzięcia, polegający na przebudowie istniejącej drogi oraz z uwagi na fakt, że w przedmiotowym przedsięwzięciu nie przewiduje się stosowania dodatkowych ciągów ogrodzeń, wygrodzeń i barier, które mogłyby zakłócić dotychczasowe wędrówki zwierząt oraz że nie zmieni się też zagospodarowanie istniejącego pasa drogowego, nie dojdzie do zakłócenia migracji zwierząt i przerwania jego ciągłości.

W związku z powyższym organ tutaj stwierdza, że realizacja przedsięwzięcia w zakresie przedstawionym w karcie informacyjnej przedsięwzięcia nie wpłynie negatywnie na stan i zachowanie ekosystemów obszaru chronionego krajobrazu.

Inne najbliższe położone obszary chronione, objęte ochroną na podstawie przepisów *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz. U. z 2016 r., poz. 2134 ze zm.)* to:

- ok. 9,7 km na północny wschód: rezerwat przyrody „Paraszyńskie Wąwozy”;
- ok. 4,4 km na południe: Kaszubski Park Krajobrazowy;
- ok. 6,9 km na wschód: Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Łeby;
- ok. 7,8 km na południowy zachód: Gowidliński Obszar Chronionego Krajobrazu.

Z uwagi na położenie poza granicami pozostałych obszarów chronionych objętych ochroną na podstawie przepisów ustawy o ochronie przyrody oraz przy uwzględnieniu charakteru i skali inwestycji, przedsięwzięcie nie narusza przepisów w tym zakresie.

Planowane zamierzenie położone jest w dorzeczu Wisły – w regionie wodnym Dolnej Wisły. Teren planowanej inwestycji znajduje się na obszarze jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) nr PLGW200011, a także na obszarach jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) RW20001747629 – Okalica;

III. Rodzaj i skala możliwego oddziaływania na elementy środowiska zarówno na etapie realizacji przedsięwzięcia jak i jego funkcjonowania

W zakresie oddziaływania przedsięwzięcia w aspekcie wprowadzenia do środowiska substancji lub energii, organ zważył, iż:

- W trakcie realizacji inwestycji emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie zachodziła zarówno ze względu na ruch pojazdów, jak i ze względu na pracę ciężkiego sprzętu. Ilość emitowanych zanieczyszczeń będzie zależała m.in. od zastosowanych technologii robót. W zależności od zaawansowania robót, czas pracy oraz ilość maszyn i urządzeń zanieczyszczenia będą się zmieniały, różnorodne więc będzie też ich oddziaływanie na jakość powietrza atmosferycznego polegające na emisji zanieczyszczeń gazowych, głównie NO_x, SO₂ i pyłu. Oddziaływania te będą odwracalne i krótko- lub średnioterminowe.
- Na etapie funkcjonowania projektowana droga będzie oddziaływać na stan powietrza atmosferycznego poprzez emisję zanieczyszczeń gazowo-pyłowych ze spalania paliw w pojazdach. Planowane przedsięwzięcie nie spowoduje zwiększenia emisji spalin. Ruch drogowy będzie się odbywał na dotychczasowych zasadach. Inwestycja przyczyni się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń w wyniku poprawy stanu nawierzchni i geometrii drogi.
- W trakcie trwania prac budowlanych klimat akustyczny będzie kształtowany głównie przez pracujący sprzęt i pojazdy technologiczne oraz środki transportu dowożące materiały budowlane. Oddziaływania te spowodować mogą tymczasowe pogorszenie stanu klimatu akustycznego, ponieważ ciężkie maszyny będą źródłem emisji dźwięków o wysokich poziomach. Jednak hałas emitowany w trakcie prowadzenia prac będzie zjawiskiem okresowym i odwracalnym, charakteryzować go będzie duża dynamika zmian.
- Na etapie funkcjonowania przedsięwzięcie będzie źródłem oddziaływania na klimat akustyczny otoczenia poprzez emisję hałasu związaną z ruchem pojazdów. Biorąc pod uwagę prognozowane natężenie ruchu pojazdów, należy stwierdzić, że analizowany układ drogowy nie będzie stanowił zagrożenia akustycznego przekraczającego normy hałasu komunikacyjnego na terenie zabudowy chronionej akustycznie.
- Inwestycja nie będzie miała znaczącego wpływu na zmiany klimatu z uwagi na dotychczasowe wykorzystanie terenu i lokalny charakter inwestycji. Oddziaływanie przedsięwzięcia na zmiany klimatu będzie jedynie miejscowe, w niewielkim stopniu kształtujące uwarunkowania klimatyczne danego regionu. Ponadto nie przewiduje się, aby klimat i jego zmiany miały znaczący wpływ na funkcjonowanie przedmiotowego przedsięwzięcia. Inwestycja zwiększy płynność ruchu i usprawni ruch samochodowy, co przyczyni się do zmniejszenia emisji spalin i gazów cieplarnianych.
- W zakresie wpływu na krajobraz, realizacja inwestycji spowoduje chwilowe przekształcenie powierzchni ziemi i okresowe zakłócenia walorów krajobrazowych, w obrębie prowadzonych prac. Projektowany odcinek przebiega w śladzie istniejącej drogi, zatem przedsięwzięcie na etapie eksploatacji nie spowoduje znaczącego negatywnego oddziaływania na krajobraz. Na obszarze projektowanego

przedsięwzięcia nie występują obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub architektoniczne.

- Na podstawie zgromadzonej dokumentacji, stosownie do treści art. 81 ust. 3 ustawy o oś oraz mając na uwadze zakres, charakter i rodzaj planowanego przedsięwzięcia wraz z jego przewidywanymi oddziaływaniami na układ hydrologiczny obszaru inwestycji i terenów sąsiednich, tutejszy organ stwierdza, iż nie ma podstaw przypuszczać, aby realizacja zamierzenia:
 1. znacząco negatywnie oddziaływała na stan ekologiczny jednolitych części wód powierzchniowych oraz podziemnych;
 2. uniemożliwiła osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

W związku z powyższym, ze względu na skalę, rodzaj przedsięwzięcia a także biorąc pod uwagę możliwe jego oddziaływanie na środowisko tut. organ uznał, iż **nie będzie konieczne przeprowadzenie oceny** oddziaływania na środowisko wymaganej art. 63 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.

Wobec powyższego postanowiono jak na wstępie.

POUCZENIE

Na postanowienie niniejsze nie służy prawo złożenia zażalenia. Zgodnie z art. 142 Kpa postanowienie w tym zakresie można zaskarżyć tylko w odwołaniu od decyzji.



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku
Danuta Makowska

Otrzymują:

1. Wójt Gminy Cewice, ul. W. Witosa 16, 84-312 Cewice
2. Pełnomocnik Zarządu Dróg Powiatowych w Lęborku:
Pan Andrzej Banaszak, NEOX Sp. z o.o., ul. Wały Piastowskie 1/1508, 80-855 Gdańsk
3. Strony postępowania poprzez obwieszczenie
4. a/a

RDOŚ-Gd-WOO.4240.285.2017.MM.IBA.3

Strona 8 z 8

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

data 30.08.2017