

OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

1. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Tematem niniejszego opracowania jest projekt zagospodarowania terenu będący integralną częścią projektu budowlanego dla zadania inwestycyjnego: **„Budowa kanału ulgi potoku Zborowianka wraz z odcinkiem zakrytym w jego km 13+573.50 pod drogą powiatową nr 1462K Łużna – Staszkówka w km 0+245”**.

1.1. LOKALIZACJA INWESTYCJI ORAZ PODSTAWOWE DANE

Obiekt / Inwestycja:	Budowa kanału ulgi potoku Zborowianka wraz z odcinkiem zakrytym pod drogą powiatową nr 1462K Łużna – Staszkówka w jej km 0+245
Adres / Lokalizacja:	Łużna, gmina Łużna, powiat gorlicki, województwo małopolskie Działki nr ew. 201, 789/2, 789/3, 789/4, 705/1, 705/4
Inwestor:	Powiatowy Zarząd Drogowy 32-800 Gorlice ul. Słoneczna 7
Administrator ciek:	Małopolski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych Ul. Szlak 73 31-153 Kraków
Administrator drogi:	Powiatowy Zarząd Drogowy 32-800 Gorlice ul. Słoneczna 7
Jednostka projektowa:	Projekty Skrabacz Sp. z o.o. Ilkowice, ul. Partyzantów 42 33-131 Łęg Tarnowski
Główny Projektant:	mgr inż. Jarosław Skrabacz upr. nr 51/2002

1.2. CEL I ZAKŁADANY EFEKT INWESTYCJI

Zakres inwestycji w całości obejmuje:

- wprowadzenie tymczasowej zmiany w organizacji ruchu na czas budowy
- rozbiórkę jezdni wraz z podbudowami na odcinku objętym kolizją
- roboty ziemne związane z budową koryta kanału ulgi
- budowę odcinka krytego kanału ulgi pod drogą powiatową o konstrukcji przepustu drogowego ramowego
- umocnienie brzegów i dna koryta kanału ulgi oraz odcinka brzegu koryta potoku zasadniczego materacami siatkowo - kamiennymi

- przebudowę dojazdów – odcinków drogi powiatowej w zakresie podanym na projekcie zagospodarowania terenu
- przebudowę odcinka rowu przydrożnego w pasie drogi powiatowej
- przywrócenie stałej organizacji ruchu
- roboty wykończeniowe i porządkowe

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

Niniejszy projekt dotyczy budowy kanału ulgi z odcinkiem krytym w formie przepustu pod drogą powiatową na potoku Zborowianka oraz przebudową odcinka rowu przydrożnego przy drodze powiatowej. Podstawową funkcją obiektu (odcinka zakrytego w formie przepustu) jest przeprowadzenie ruchu samochodowego i pieszego nad nowoprojektowanym kanałem.

Przedmiotowy, projektowany odcinek kryty to obiekt ramowy, żelbetowy. Posadowienie obiektu projektuje się na płycie fundamentowej (dennej) żelbetowej.

W drogowym, funkcjonalnym przekroju poprzecznym obiekt dostosowany do przekroju drogowego na trasie zasadniczej. Jezdnia szerokości 6m, natomiast zabudowa gzymsowa dostosowana do wymagań warunków szczegółowych (barieroporęcz z licem taśmy 0.5m i 1.5 od krawężnika).

Skarpy i dno projektowanego kanału oraz prawobrzeżną skarpe istniejącego koryta potoku Zborowianka na długości nowego kanału zostaną umocnione materacami siatkowo – kamiennymi do wysokości powyżej wody miarodajnej $Q_{m0.5\%}$. W analogiczny sposób umocniony zostanie odcinek skarpy koryta zasadniczego zlokalizowany naprzeciw wylotu kanału ulgi.

1.3. PODZIAŁ INWESTYCJI NA ETAPY, KOLEJNOŚĆ REALIACJI OBIEKTÓW

Kolejność realizacji robót:

- oznakowanie terenu robót
- wprowadzenie tymczasowej zmiany w organizacji ruchu na czas budowy
- roboty rozbiórkowe drogi powiatowej
- budowa odcinka krytego kanału w formie przepustu ramowego pod drogą powiatową
- budowa koryta kanału ulgi
- przebudowa dojazdów drogowych do obiektu
- wykonanie odcinków umocnień brzegów potoku Zborowianka i kanału ulgi w zakresie zgodnym z rysunkiem zagospodarowania terenu
- elementy bezpieczeństwa ruchu
- roboty wykończeniowe i porządkowe
- przywrócenie stałej organizacji ruchu

1.4. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Umowa z Inwestorem
- Mapa sytuacyjno – wysokościowa do celów projektowych
- Inwentaryzacja stanu istniejącego
- PN-85/S-10030 – Obiekty mostowe. Obciążenia.
- PN-91/S-10042 – Obiekty mostowe. Konstrukcje betonowe, żelbetowe i sprężone. Projektowanie.
- PN-82/S-10052 – Obiekty mostowe. Konstrukcje stalowe. Projektowanie.
- Ustawa o drogach publicznych, Dz.U. Nr 14 z dnia 21 marca 1985r. z późniejszymi zmianami

- Rozporządzenie MTiGM z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie z późniejszymi zmianami
- Rozporządzenie MTiGM z dnia 2 marca 1999 r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie z późniejszymi zmianami
- Wypisy z rejestru gruntów
- Wypis / Wyrzys z MPZP
- Decyzja Prezydenta Nowego Sącza o pozwoleniu wodnoprawnym
- Uzgodnienia branżowe

2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

2.1. ZAGOSPODAROWANIE ISTNIEJĄCEGO TERENU

a. Droga

Droga powiatowa w rejonie inwestycji (na odcinku objętym opracowaniem projektowym) posiada jezdnię bitumiczną szerokości 6 m. Pobocza ziemne nieutwardzone zmiennej szerokości. Spadki podłużne wahają się w przedziale od 1 do ok. 2 %. W rejonie obiektu niweleta drogi przebiega w spadku w kierunku koryta potoku. Spadki poprzeczne zbliżone do daszkowego. Droga w planie przebiega w linii prostej.

b. Istniejąca przeprawa przez potok

W chwili obecnej potok Zborowianka przepływa pod drogą powiatową dzięki przeprawie mostowej, która zgodnie z założeniami niniejszej dokumentacji pozostanie w stanie bez zmian.

c. Przeszkoda

Pod przeprawą drogową płynie potok Zborowianka. W rejonie obiektu potok nie posiada umocnień. Szerokość dna koryta w rejonie mostu wynosi około 5.5 do 7.5m. Głębokość koryta w stosunku do niwelety drogi powiatowej to około 3.6 m. Przedmiotowy odcinek kryty kanału ulgi w formie przepustu zlokalizowany będzie w km 0+245 drogi powiatowej i km 13+573.50 potoku Zborowianka. Kąt skrzyżowania istniejącego koryta z drogą powiatową wynosi około 82°. W rejonie inwestycji sytuacyjnie koryto meandruje.

2.2. ISTNIEJĄCE UZBROJENIE TERENU

W obrębie przepustu znajdują się następujące sieci:

- Sieć teletechniczna
- Sieć elektroenergetyczna niskiego napięcia
- Sieć gazociągowa

Nie jest wymagana żadna przebudowa i zabezpieczenie urządzeń obcych

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

Małopolski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych uzgodnił inwestycję bez uwag.

2.3. WARUNKI TERENOWE

W rejonie prowadzonej inwestycji, droga przebiega w terenie oznaczonym jako teren zabudowany i jest to droga wewnętrzna dojazdowa do zabudowań zzagrodowych.

Teren nie jest objęty ochroną konserwatora zabytków.

Teren nie znajduje się w zasięgu obszarów górniczych.

3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

3.1. UKSZTAŁTOWANIE INWESTYCJI

3.1.1. Układ komunikacyjny

W ramach kompleksowej inwestycji zakłada się wykonanie nowego odcinka kanału ulgi w ciągu potoku Zborowianka (od km 13+558.70 do km 13+606.40) wraz z odcinkiem krytym pod drogą powiatową w formie przepustu ramowego, żelbetowego. Inwestycja ma na celu zapewnienie płynnego przepływu wody miarodajnej potoku Zborowianka pod drogą powiatową, która w chwili obecnej przewyższa możliwości przepustowości światła istniejącego mostu drogowego.

3.1.2. Ukształtowanie terenu i zieleni

Inwestycja pociąga za sobą konieczność wykonania wycinki drzew w oparciu o oddzielną decyzję administracyjną. Na długości umocnień koryta potoku konieczne będzie usunięcie także roślinności krzaczastej występującej na skarpach potoku bez konieczności uzyskiwania decyzji o pozwoleniu na wycinkę.

3.2. PROJEKTOWANE OBIEKTY

W ramach inwestycji kompleksowo przewiduje się wykonanie następującego zakresu robót:

Roboty przygotowawcze:

- wprowadzenie tymczasowej zmiany organizacji ruchu na czas trwania budowy
- wycinka drzew i krzewów w zakresie kolidującym z projektowanymi robotami
- zdjęcie warstwy humusu w zakresie kolidującym z projektowanymi robotami

Roboty rozbiórkowe:

- rozbiórka dojazdów do obiektu na odcinku drogi powiatowej objętym opracowaniem

Roboty drogowe:

- przebudowę odcinka drogi (dojazdów do kanału zakrytego w formie przepustu) na długości łącznie 18.5 m, tj. od mostu drogowego istniejącego do km 0+257. Projekt zakłada wykonanie nowej konstrukcji jezdni o nośności jak dla ruchu KR - 3, dostosowanie geometrii pionowej i poziomej do wymagań dla dróg klasy Z.

Roboty mostowe:

- budowę odcinka zakrytego kanału ulgi w formie nowego przepustu ramowego żelbetowego, ramowego o nośności odpowiadającej klasie "B" wg PN-85/S-10030
- wykonanie umocnień brzegów koryta potoku Zborowianka w rejonie inwestycji oraz kanału ulgi zgodnie z projektem zagospodarowania terenu.

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

4. ZESTAWIENIE PARAMETRÓW POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI ZAGOSPODAROWANIA TERENU

- Klasa drogi – Z
- Prędkość projektowa – 40km/h
- Obciążenie ruchem – KR - 3
- Długość odcinka drogi objętego wnioskiem – 18.5 (łącznie z przepustem)
- Szerokość jezdni na dojazdach – 6.00 m
- Spadek poprzeczny na prostej – daszkowy 2%
- Szerokość pobocza – 1,25 m
- Spadek poprzeczny pobocza – 5% od jezdni
- Długość kanału ulgi – 46.9 m
- Szerokość dna kanału ulgi – 2.50 m
- Pochylenie skarp – 1:1
- Długość kanału krytego (przepustu) – 9.70 m
- Długość części przelotowej przepustu – 9.10 m
- Wymiary przekroju użytkowego – H x S = 250 x 250 cm
- Szerokość jezdni na przepuszcie – 6.00 m
- Szerokość opaski bezpieczeństwa na pomoście – 0.5 m
- Szerokość chodnika na obiekcie – 1.50m

5. OCHRONA KONSERWATORSKA TERENU

Nie dotyczy

6. WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ

Teren inwestycji położony jest poza terenami objętymi eksploatacją górnictwem.

7. OCHRONA ŚRODOWISKA

Dla przedmiotowej inwestycji postępowanie w zakresie oddziaływania inwestycji na środowisko naturalne nie jest wymagane.

Uciążliwość związana z inwestycją dotyczy okresu realizacji robót i jest bezpośrednio związana z technologią prowadzenia robót. Natomiast jeśli chodzi o okres użytkowania inwestycji po zakończeniu realizacji stwierdza się, że ze względu na znaczne poprawienie parametrów technicznych urządzeń drogowych i wodnych,

w szczególności kompleksowa przebudowa systemu przepływu wód płynących w rejonie skrzyżowania z drogą powiatową, znaczne poprawi się wpływ inwestycji na środowisko naturalne (np. wyeliminowanie w znacznym stopniu podtopień i zalewania terenów przyległych przez spiętrzone wody potoku).

7.1. OCHRONA WÓD PODZIEMNYCH

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

Ochrona wód podziemnych na etapie budowy

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

Ochrona wód podziemnych na etapie eksploatacji

- zastosowanie odpowiedniego (szczelnego) systemu odprowadzania ścieków

7.2. OCHRONA WÓD POWIERZCHNIOWYCH

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

Ochrona wód powierzchniowych na etapie budowy

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

Ochrona wód powierzchniowych na etapie eksploatacji

- utrzymanie drożności systemu odprowadzania.

7.3. ODDZIAŁYWANIE NA GLEBY

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

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

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

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

Ochrona gleb na etapie budowy

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

Ochrona gleb na etapie eksploatacji

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

7.4. ODDZIAŁYWANIE NA KLIMAT

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

7.5. ODDZIAŁYWANIE NA POWIETRZE

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

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

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

przez samochody największym zasięgiem oddziaływania odznacza się dwutlenek azotu.

Ochrona powietrza na etapie budowy

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

7.6. OCHRONA AKUSTYCZNA

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

Ochrona akustyczna na etapie budowy

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

7.7. WPŁYW INWESTYCJI NA ZDROWIE I ŻYCIE LUDZI

Oddziaływanie źródeł liniowych (dróg) zaznacza się głównie w wyniku emisji hałasu oraz emisji substancji do powietrza.

8. INFORMACJE DOTYCZĄCE ZABEZPIECZENIA INTERESÓW OSÓB TRZECICH

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

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

8.1. ZASIĘG ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI

Zasięg oddziaływania inwestycji ogranicza się do działek (części działek) nr 201, 789/2, 789/3, 789/4, 705/1, 705/4 położonych w miejscowości Łużna, gmina Łużna, powiat gorlicki, województwo małopolskie. Zasięg ten pokrywa się powierzchniowo z zakresem inwestycji (robót) przedstawionej i zwymiarowanej na projekcie zagospodarowania terenu oraz rysunku sytuacji. Nie stwierdza się zmian w zasięgu oraz rodzaju oddziaływania inwestycji w stosunku do stanu istniejącego poza faktem zmniejszenia uciążliwości w stanie projektowanym w porównaniu do stanu istniejącego.

Szczegółowa analiza oddziaływania obiektu:

Odległość od granicy działki	Nie dotyczy	Ustawa z dnia 07.07.1994 Prawo Budowlane (Dz.U z 2013 r poz.1409 z późn. zmianami Ustawa z dnia 21.03.1985 o drogach publicznych (Dz.U z 2015 poz.460)
Dojazd do działki	Inwestycja zakłada pozostawienie bez zmian istniejących dojazdów do działek oraz pozostawienie bez zmian układu komunikacyjnego w zakresie jego rozwiązań funkcjonalnych	Ustawa z dnia 21.03.1985 o drogach publicznych (Dz.U. z 2015 poz.460)
Zaciemnienie i przesłonięcie działek sąsiednich	Nie dotyczy	Ustawa z dnia 07.07.1994 Prawo Budowlane (Dz.U z 2013 r poz.1409 z późn. zmianami Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12.04.2002 r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowania (Dz.U Nr 75 poz.69 z późn. zmianami)
Dostępność do mediów	Nie dotyczy	Ustawa z dnia 07.07.1994 Prawo Budowlane (Dz.U z 2013 r poz.1409 z późn. zmianami z 2015 poz.460) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12.04.2002 r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowania (Dz. U Nr 75 poz.69 z późn. zmianami)
Elementy mogące znacząco oddziaływać na środowisko	Obszar oddziaływania obiektu uwzględnia zapisy ustawy Prawo ochrony środowiska - dla inwestycji nie ma konieczności uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji stwierdzającą brak konieczności wykonania raportu	Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 62, poz. 627 z późn. zmianami) Rozporządzenia Rady Ministrów z 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010 r. Nr 213, poz. 1397 z późn. zmianami) Załącznik do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2007 r. Nr. 120, poz. 826 z późn.zmianami)
Ochrona gruntów rolnych	Obszar oddziaływania obiektu uwzględnia zapisy ustawy o ochronie gruntów rolnych - dla inwestycji uregulowano sytuację w zakresie decyzji o wyłączeniu gruntów z produkcji rolnej	Ustawa z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych (Dz. U. z 2015 r. poz. 909)
Stosunki wodne	Brak zmiany stosunków wodnych na obszarze działkach w rejonie inwestycji. Na przedmiotową inwestycję uzyskano pozwolenie wodno prawne	Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2015 r. poz. 469)