

Projekt zagospodarowania terenu		1
<p style="text-align: center;">OPIS ZAGOSPODAROWANIA TERENU</p> <p>Opis zagospodarowania terenu został sporządzony według Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (z późniejszymi zmianami) i zawiera opis projektu według kolejności określonej w rozporządzeniu</p> <p style="text-align: center;">SPIS TREŚCI</p>		
I CZĘŚĆ OPISOWA.....		3
1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA		3
1.1. PODSTAWY PRAWNE.....		3
2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU.....		4
2.1 CHARAKTERYSTYKA TERENU		4
2.2 KOMUNIKACJA		10
2.3 ISTNIEJĄCA ZABUDOWA		10
2.4 ISTNIEJĄCE ZADRZEWIENIE		11
2.5 ISTNIEJĄCE UZBROJENIE TECHNICZNE		11
2.6 ROZBIÓRKI		11
3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU		11
3.1 CHARAKTERYSTYKA OBIEKTÓW		11
3.1.1 PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ, UL. ŁOBZOWSKA		11
3.1.2 BUDOWA CHODNIKA		12
3.1.3 PRZEBUDOWA ZJAZDÓW INDYWIDUALNYCH – NIE OBJĘTE ZGŁOSZENIEM		13
3.1.4 PRZEBUDOWA ZJAZDÓW PUBLICZNYCH – NIE OBJĘTE ZGŁOSZENIEM		14
3.1.5 BUDOWA ZATOKI AUTOBUSOWEJ.....		14
3.1.6 BUDOWA PERONÓW PRZYSTANKOWYCH		14
3.1.7 ODWODNIENIE UKŁADU DROGOWEGO.....		14
3.1.8 POBOCZE		15
3.1.9 POŁĄCZENIE Z SĄSIEDNIMI DROGAMI PUBLICZNYMI		15
3.1.10 KONSTRUKCJE NAWIERZCHNI		15
3.2 ZIELEŃ		17
3.3 UZBROJENIE TECHNICZNE PROJEKTOWANE		18
4. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI ZAGOSPODAROWANIA TERENU		23
5. DANE INFORMUJĄCE, CZY DZIAŁKA LUB TEREN, NA KTÓRYM JEST PROJEKTOWANY OBIEKT BUDOWLANY, SĄ WPISANE DO REJESTRU ZABYTKÓW		23
6. DANE OKREŚLAJĄCE WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ		23
7. INFORMACJE I DANE O CHARAKTERZE I CECHACH ISTNIEJĄCYCH I PRZEWIDYWANYCH ZAGROZEŃ DLA ŚRODOWISKA ORAZ HIGIENY I ZDROWIA UŻYTKOWNIKÓW PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW BUDOWLANYCH I ICH OTOCZENIA		23
8. INNE KONIECZNE DANE WYNIKAJĄCE ZE SPECYFIKI, CHARAKTERU I STOPNIA SKOMPLIKOWANIA OBIEKTU BUDOWLANEGO		24
8.1 DOSTĘPNOŚĆ DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH		24
8.2 WARUNKI OCHRONY P.POŻ.		24
8.3 KATEGORIA GEOTECHNICZNA OBIEKTU.....		24
8.4 ZGODNOŚĆ ZAMIERZONEJ INWESTYCJI Z PODSTAWOWYMI WYMAGANIAMI TECHNICZNYMI		24

Projekt zagospodarowania terenu		2
8.5	MASY ZIEMNE, MATERIAŁY Z ROZBIÓRKI	25
8.6	ZGODNOŚĆ Z ROZPORZĄDZENIEM MINISTRA TRANSPORTU I GOSPODARKI MORSKIEJ Z D. 2 MARCA 1999R.W SPRAWIE WARUNKÓW TECHNICZNYCH JAKIM POWINNY ODPOWIADAĆ DROGI PUBLICZNE I ICH USYTUOWANIE (Dz.U. z 2016R, POZ. 124 ZE ZMIANAMI)	25
8.7	ANALIZA W SPRAWIE SZEROKOŚCI PASA DROGOWEGO	26
8.8	POWIĄZANIE Z ISTNIEJĄCYMI DROGAMI	27
8.9	ANALIZA Z MPZP	28
9.	POWIERZCHNIA ZABUDOWY OKREŚLANA ZGODNIE Z ZASADAMI ZAWARTYMI W POLSKIEJ NORMIE PN-ISO 9836:1997	29
10.	UWAGI KOŃCOWE	29
11.	OKREŚLENIE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU BUDOWLANEGO	30

I CZĘŚĆ OPISOWA

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt zagospodarowania terenu dla inwestycji pn.: „PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ PUBLICZNEJ NR 600697K (UL. ŁOBZOWSKA) NA ODCINKU OD KM 0+000,00 DO KM 3+152,00 NA DZIAŁKACH NR 38, 44, 47, 103, 109, 201, 257/1, 313, 359, 388 JEDN. EWID. 120609_2 OBRĘB 0010 WŁOSAŃ W MIEJSCOWOŚCI WŁOSAŃ, GMINA MOGILANY”.

CAŁOŚĆ ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO ZAKŁADA WYKONANIE NASTĘPUJĄCYCH ROBÓT ZWIĄZANYCH Z PRZEBUDOWĄ DROGI GMINNEJ NR 600697K KLASY Z NA DŁUGOŚCI 3152m:

- Rozbiórka elementów zagospodarowania kolidujących z projektowanymi robotami (znaki, przepusty, przyczółki przepustu, krawężniki, nawierzchnie peronów przystankowych);
- Wycinka drzew kolidujących z projektowaną przebudową drogi gminnej nr 600697K;
- Przebudowa drogi gminnej 600697K na odcinku 3152m w kilometrażu km 0+000,00km – km 3+152,00 – przebudowa polegająca na wykonaniu nowej konstrukcji jezdni drogi gminnej nr 600697K do wymaganych szerokości zgodnie z MPZP oraz z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – projektowana szerokość 6,0m;
- Budowa chodnika jednostronnego (dwustronny w obrębie przejść, peronów, skrzyżowań) o szerokości 2,0m (2,23m z obramowaniem);
- Budowa pobocza utwardzonego o szerokości 1,0m po stronie przeciwnej do projektowanego chodnika;
- Budowa kanalizacji deszczowej;
- Likwidacja rowów przydrożnych;
- Budowa sieci oświetlenia ulicznego;
- Budowa kanału technologicznego;
- Zabezpieczenie istniejących sieci zgodnie z warunkami;
- Budowa peronów przystankowych autobusowych;
- Budowa zatoki autobusowej;
- Budowa umocnień skarp i dna cieków płytami ażurowymi 90x60x10cm;
- Budowa prefabrykowanych wylotów ;
- Przebudowa skrzyżowań z publicznymi drogami gminnymi;
- Przebudowa zjazdów indywidualnych – **nie objęte zgłoszeniem, realizowane na podstawie art. 29 ust. 1 pkt 11, a związku z art. 30 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy Prawo Budowlane (tj. Dz. U. 1994 nr 89 poz. 414 z późn. zm.)**
- Przebudowa zjazdów publicznych – **nie objęte zgłoszeniem, realizowane na podstawie art. 29 ust. 1 pkt 11, a związku z art. 30 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy Prawo Budowlane (tj. Dz. U. 1994 nr 89 poz. 414 z późn. zm.)**
- Projektowane złącze kablowe i przyłącze oświetlenia ulicznego (wg odrębnego opracowania i postępowania administracyjnego. **Przyłącze zostanie wykonane przez gestora sieci po podpisaniu odpowiedniej umowy pomiędzy Tauron, a Gminą Mogilany.**

1.1. Podstawy prawne

- Zlecenie inwestora;

- Wizja w terenie;
- Aktualne normy i przepisy budowlane;
- Mapa z zaktualizowanym uzbrojeniem;
- Uzgodnienia, warunki od organów administracyjnych, zarządców sieci, drogi;
- MPZP - Plan Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Mogilany uchwalony przez Radę Gminy Mogilany Uchwałą Nr XXX / 271 / 2006 z dnia 20 lutego 2006 roku oraz Uchwałą Nr XXXV / 312 / 2006 z dnia 03 sierpnia 2006 roku (tekst jednolity Dz. U. Woj. Małopolskiego z 2007 r. Nr 427, poz. 2843);
- MPZP – Uchwała Nr XXVIII / 247 / 2005 Rady Gminy Mogilany z dnia 2 grudnia 2005r. W sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów położonych wzdłuż drogi krajowej nr 7 w miejscowościach Libertów, Gaj, Mogilany, Włosań.

2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

2.1 Charakterystyka terenu

Obszar przebudowywanego odcinka (3152mb) stanowi istniejąca droga gminna 600697K (ul. Łobzowska) obecnie klasy Z o nawierzchni bitumicznej. Istniejąca droga posiada szerokość jezdni zmienną w ok. 3,70-5,20m. Brak chodników, krawężników, brak poboczy. Droga pełni funkcję dostępności. Ze względu na zły stan techniczny istniejącej nawierzchni oraz poprawę warunków komunikacyjnych na danym obszarze, występuje konieczność wymiany całej konstrukcji. Teren objęty jest MPZP. Teren na mapie MPZP oznaczony jest jako KDZ1 (przeznaczony pod drogi o klasie Z-zbiorcze). W stanie istniejącym odwodnienie za pomocą rowów przydrożnych.



Fot.1 Istniejące zagospodarowanie terenu – widok na drogę gminną nr 600697K ul. Łobzowska , początek opracowania



Fot. 2 Istniejące zagospodarowanie terenu – widok na drogę gminną



Fot. 3 Istniejące zagospodarowanie terenu – widok na miejsce zmiany strony projektowanego chodnika wraz z projektowanym przejściem dla pieszych.



Fot. 4 Istniejące zagospodarowanie terenu – widok na drogę gminną oraz połączenie z drogą gminną wewnętrzną (ul. Św. Rity) po prawej stronie drogi gminnej.



Fot. 4 Istniejące zagospodarowanie terenu – widok na drogę gminną oraz połączenie z drogą publiczną gminną (ul. Stolarska) po lewej stronie drogi gminnej.

Widok na lokalizację projektowanych peronów przystankowych autobusowych po obu stronach jezdni drogi gminnej.



Fot. 5 Istniejące zagospodarowanie terenu – widok na drogę gminną oraz połączenie z drogami gminnymi wewnętrznymi (ul. Leśników i ul. Sportowa).



Fot. 6 Widok na istniejący rów melioracyjny. Projektowane odprowadzenie wód opadowych z projektowanej sieci kanalizacji deszczowej za pomocą wylotu W1.



Fot. 7 Istniejące zagospodarowanie terenu – widok na drogę gminną oraz połączenie z drogą gminną publiczną (ul. Chmielnik) po lewej stronie drogi gminnej.



Fot. 8 Widok na koryto Potoku Mogiłańskiego. Projektowane odprowadzenie wód opadowych z projektowanej sieci kanalizacji deszczowej za pomocą wylotu W2 i W3.



Fot. 9 Istniejące zagospodarowanie terenu – widok lokalizacji projektowanej zatoki autobusowej po lewej stronie jezdni drogi gminnej.



Fot. 10 Istniejące zagospodarowanie terenu – widok na drogę gminną oraz połączenie z drogami gminnymi wewnętrznymi (ul. Uzdrowskowa i ul. Podlas).



Fot. 10 Istniejące zagospodarowanie terenu – widok na koniec zakresu opracowania przebudowy drogi gminnej ul. Łobzowskiej.

2.2 Komunikacja

Obszar zakresu inwestycji mieści się w całości w granicach pasa drogowego, tj. działkach ewid. nr: 38, 44, 47, 103, 109, 201, 257/1, 313, 359, 388, obręb 0010 Włoszań, miejscowość Włoszań, Gmina Mogilany. Droga gminna, ul. Łobzowska połączona jest z siecią dróg gminnych należącym do Gminy Mogilany. Na początku zakresu opracowania łączy się z drogą powiatową 2239K (ul. Świątnicka), natomiast za końcem opracowania z drogą krajową DK7. Obszar przebudowywanego odcinka (3152mb) stanowi istniejąca droga gminna 600697K (ul. Łobzowska) obecnie klasy Z o nawierzchni bitumicznej. Istniejąca droga posiada szerokość jezdni zmienną w ok. 3,70-5,20m. Brak chodników, krawężników, brak poboczy. Droga pełni funkcję dostępności. Ze względu na zły stan techniczny istniejącej nawierzchni oraz poprawę warunków komunikacyjnych oraz bezpieczeństwa na danym obszarze, występuje konieczność wymiany całej konstrukcji. Teren objęty jest MPZP. Teren na mapie MPZP oznaczony jest jako KDZ1 (przeznaczony pod drogi o klasie Z-zbiorcze). W stanie istniejącym odwodnienie za pomocą rowów przydrożnych. W stanie istniejącym szerokość pasa drogowego waha się w granicach ok. 12,60- 18,50m. Szerokość pasa jest niezgodna z obowiązującym MPZP oraz Rozporządzeniem, która wynosi minimalnie 20m. W dalszej części przedstawiono analizę w sprawie szerokości pasa drogowego.

2.3 Istniejąca zabudowa

Projektowana przebudowa drogi przebiega przez obszar zabudowany. Całość inwestycji realizowana będzie w obrębie działki drogowej. Nie występuje kolizja istniejącej zabudowy z projektowaną przebudową drogi.

2.4 Istniejące zadrzewienie

Teren objęty opracowaniem jest porośnięty roślinnością niską oraz częściowo drzewami. Przewiduje się wycinkę 22 drzew zgodnie z uzyskaną decyzją na wycinkę.

2.5 Istniejące uzbrojenie techniczne

Obecnie na terenie objętym opracowaniem występują sieć wodociągowa, kanalizacja sanitarna, sieć energetyczna, oświetlenia, gazowa, teletechniczna. Sieci zgodnie z uzyskanymi warunkami technicznymi zarządców zostaną odpowiednio zabezpieczone.

2.6 Rozbiórki

Projektowana droga przebiega przez obszar zabudowany. W ramach inwestycji nie przewiduje się rozbiórek obiektów kubaturowych. Projektuje się rozbiórkę elementów zagospodarowania kolidujących z projektowanymi robotami (znaki, przepusty, przyczółki przepustu, krawężniki, nawierzchnie peronów przystankowych).

3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

3.1 Charakterystyka obiektów

3.1.1 Przebudowa drogi gminnej, ul. Łobzowska

W ramach przedmiotowej inwestycji planuje się budowę ciągu komunikacyjnego dla ruchu samochodowego oraz pieszego w postaci chodnika usytuowanego wzdłuż drogi.

Początek opracowania znajduje się w rejonie skrzyżowania przebudowywanej drogi gminnej nr 600697K (ul. Łobzowska) z drogi gminną publiczną (ul. Słoneczna) i drogą powiatową nr 2239K (ul. Świątnicka). Zakres inwestycji obejmuje tylko przebudowę wlotu ul. Łobzowskiej bez przebudowy tarczy skrzyżowania z w/w drogami. Na odcinku objętym opracowaniem projektuje się przebudowę drogi gminnej nr 600697K klasy Z. Projektowana droga posiadać będzie jedną jezdnię o szerokości 6,00m i dwa pasy ruchu, każdy o szerokości 3,00m wraz z poszerzeniami na łukach poziomych.

Ze względu na zły stan techniczny istniejącej nawierzchni, projektuje się wykonanie nowej konstrukcji jezdni drogi. Konstrukcję nawierzchni jezdni projektowanej drogi gminnej zaprojektowano w oparciu o dane ruchowe, warunki gruntowe oraz analizę wytrzymałościową różnych rodzajów materiałów jakie mogą być użyte do ich budowy. Konstrukcję nawierzchni przyjęto z Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych dla kategorii KR2 i dla grupy nośności gruntu G4. Grupa nośności G4 odpowiada w przypadku przebiegu przedmiotowych dróg w nasypie oraz wykopie gdzie w podłożu nawierzchni występują grunty bardzo wysadzinowe.

3.1.2 Budowa chodnika

W ramach przedmiotowej inwestycji planuje się wykonanie ciągu komunikacyjnego dla ruchu pieszego w postaci chodnika usytuowanego wzdłuż jezdni drogi gminnej, na całym odcinku objętym opracowaniem. Zaprojektowano chodnik o szerokości 2,00m (2,23m z obramowaniem), po jednej stronie jezdni (odcinkowo prawostronny, lewostronny, zgodnie z projektowanym kilometrażem) lub obustronny w obrębie skrzyżowań, przejść, peronów przystankowych. W miejscach występowania przeszkód chodnik zawężono zgodnie z wymiarami na planszy. Szerokość w każdym z zawężonych miejsc jest większa niż 1,25m.

PROJEKTOWANY CHODNIK			
LEWOSTRONNY			
KILOMETRAŻ	OD	DO	DŁUGOŚĆ [m]
km	0+022.52	0+329.27	306.74
km	0+681.99	0+696.99	15.01
km	1+296.84	1+330.42	33.58
km	1+335.45	1+345.44	10.00
km	1+933.60	1+948.52	14.93
km	2+406.71	2+419.61	12.90
km	2+425.06	2+438.22	13.16
km	2+497.16	2+511.25	14.09
km	2+649.91	2+660.07	10.16
suma			430.56
PRAWOSTRONNY			
KILOMETRAŻ	OD	DO	DŁUGOŚĆ [m]
km	0+014.22	0+028.02	13.81
km	0+314.07	0+797.14	483.07
km	0+802.67	1+006.41	203.74
km	1+012.27	1+693.81	681.54
km	1+698.52	1+967.37	268.85
km	1+971.21	3+152.00	1180.80
suma			2831.79

Łączna długość projektowanych chodników: 3262,35m.

Tabela przedstawia kilometraż zawężonych chodników

PROJEKTOWANY CHODNIK				
LEWOSTRONNY				
KILOMETRAŻ	OD	DO	DŁUGOŚĆ [m]	SZEROKOŚĆ CHODNIKA [m]
km	0+022.55	0+075.47	52,92	1.90
km	0+172.10	0+190.55	18,45	1.90-1.60
km	0+254.29	0+275.26	20,97	2.23-1.65
km	0+275.26	0+276.96	1,7	1.30
km	0+276.96	0+298.85	21,89	1.65

km	0+298.85	0+329.33	30,48	1.90
km	0+329.33	0+331.85	2,52	1.80
suma			148,93	
PRAWOSTRONNY				
KILOMETRAŻ	OD	DO	DŁUGOŚĆ [m]	
km	0+312.28	0+364.50	52,22	1.80
km	1+067.71	1+085.70	17,99	1.90
km	1+120.38	1+122.93	2,55	1.30
km	1+122.93	1+130.28	7,35	1.60
km	1+215.17	1+216.17	1	1.85
km	1+364.60	1+379.21	14,61	1.80
km	1+419.10	1+424.80	5,70	1.80
km	1+456.80	1+470.50	13,70	2.00
km	2+530.07	2+565.02	34,95	1.80
suma			150,07	

Chodniki będą ograniczone od strony jezdni krawężnikiem betonowym wyniesionym +14cm, ze ściekiem przykrawężnikowym lub krawężnikiem betonowym obniżonym (najazdowym) +6cm ze ściekiem przykrawężnikowym w obrębie zjazdów. Od drugiej strony ograniczony betonowym obrzeżem. Projektuje się spadek poprzeczny jednostronny 2% w kierunku jezdni. Lokalnie projektuje się chodnik z stopniami na projektowanym chodniku ze względu na pochylenie podłużne niwelety jezdni drogi, przekraczające 6%. W przypadku występowania różnicy poziomów 0,5m za chodnikiem projektuje się balustrady.

Chodnik na początku opracowania zostanie dowiązany do istniejącego chodnika przy skrzyżowaniu ul. Łobzowskiej z ul. Słoneczną i drogą powiatową nr 2239K. Na końcu opracowania chodnik zostanie doprowadzony do granicy istniejącego pasa drogowego drogi gminnej. Projektuje się chodnik o nawierzchni z betonowej kostki brukowej bezfazowej gr. 6cm koloru szarego (8cm w kolorze czerwonym na zjeździe).

3.1.3 Przebudowa zjazdów indywidualnych – nie objęte zgłoszeniem

Zjazdy realizowane na podstawie art. 29 ust. 1 pkt 11, a związku z art. 30 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy Prawo Budowlane (tj. Dz. U. 1994 nr 89 poz. 414 z późn. zm.)

Projektuje się przebudowy istniejących zjazdów do posesji. Przecięcie osi zjazdów z osią drogi gminnej pod kątem zbliżonym do 90° (stan istniejący i projektowany). W połączeniu z jezdnią drogą gminnej stosuje się krawężnik obniżony, wystający +6cm. Krawędzie zjazdów wykonane w postaci skosów 1:1 (zjazdy w chodniku), promieniem R=3,0m (zjazdy w poboczu). Zjazdy z pobocza posiadają obustronne pobocza 0,75m. Zastosowano pogrubienie warstw pod nawierzchnią oraz kostkę brukową gr. 8cm. Pochylenie podłużne zjazdu w obrębie korony drogi dostosowane jest do chodnika (2%), na długości nie mniejszej niż 5,0m od krawędzi korony drogi pochylenie podłużne jest nie większe niż 5%, a na dalszym odcinku nie większe niż 15%. Szerokość jezdni zjazdów zostanie dostosowana do istniejących, min. 3,0m, lecz nie większa niż szerokość jezdni drogi gminnej. Szerokość całkowita zjazdu min. 4,5m. W

przypadku występowania istniejącej nawierzchni (płytki, kostka) zostanie ona przełożona w celu dostosowania wysokościowego.

3.1.4 Przebudowa zjazdów publicznych – nie objęte zgłoszeniem

Zjazdy realizowane na podstawie art. 29 ust. 1 pkt 11, a związku z art. 30 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy Prawo Budowlane (tj. Dz. U. 1994 nr 89 poz. 414 z późn. zm.)

Projektuje się przebudowy 3 istniejących zjazdów publicznych. Przecięcie osi zjazdów z osią drogi gminnej pod kątem zbliżonym do 90° (stan istniejący i projektowany). W połączeniu z jezdnią drogą gminnej stosuje się krawężnik obniżony, wystający +6cm. Krawędzie zjazdów wykonane w postaci łuków o promieniu $R=5m$. Zjazdy z pobocza posiadają obustronne pobocza 0,75m. Zastosowano pogrubienie warstw pod nawierzchnią oraz kostkę brukową gr. 8cm. Pochylenie podłużne zjazdu w obrębie korony drogi dostosowane jest do chodnika (2%), na długości nie mniejszej niż 7,0m od krawędzi korony drogi pochylenie podłużne jest nie większe niż 5%, a na dalszym odcinku nie większe niż 12%. Szerokość jezdni zjazdów zostanie dostosowana do istniejących, min. 3,5m, lecz nie większa niż szerokość jezdni drogi gminnej. Szerokość całkowita zjazdu min. 5,0m. W przypadku występowania istniejącej nawierzchni (płytki, kostka) zostanie ona przełożona w celu dostosowania wysokościowego.

3.1.5 Budowa zatoki autobusowej

Projektuje się zatokę autobusową o szerokości jezdni 3,00m o nachyleniu poprzecznym 2% w kierunku jezdni. Projektuje się nawierzchnię z betonowej kostki fazowej gr. 8cm koloru czerwonego. Projektuje się długość krawędzi zatrzymania – 15m. Długość mniejsza od wymaganych 20m (§119 ust.8 Rozporządzenia Dz.U. z 2016r, poz. 124 ze zmianami), powołano się na §119 ust.9, zatoka dostosowana do wymiarów pojazdów, dla których jest przeznaczona. Projektuje się skos wyjazdowy 1:4 i skos zjazdowy 1:8. Projektuje się wyłukowanie krawędzi za pomocą promienia $R=30m$. Przy zatoce zaprojektowano peron przystankowy o szer. nawierzchni 1,5m oraz 2,5m (w miejscu występowania wiaty).

3.1.6 Budowa peronów przystankowych

Projektuje się perony przystankowe (7szt.) wzdłuż krawędzi przebudowywanej jezdni drogi gminnej o długości zatrzymania równej 15m i 1 peron przy zatoce autobusowej. Od strony jezdni ograniczony za pomocą wyniesionego betonowego krawężnika, natomiast od drugiej strony za pomocą obrzeża betonowego. Projektuje się peron o szerokości 2,0m (2,23 z obramowaniem). Projektuje się również miejsce na wiatę przystankową o wymiarach 1,00x4,00m. Nawierzchnia z betonowej kostki brukowej koloru szarego, gr. 6cm. Nachylenie poprzeczne 2% w kierunku jezdni, podłużne zgodnie z projektowaną niweletą jezdni drogi gminnej.

3.1.7 Odwodnienie układu drogowego

Odwodnienie drogi będzie możliwe poprzez wykonanie odpowiednich spadków podłużnych oraz poprzecznych. Woda opadowa będzie przejęta przez układ projektowanych wpustów deszczowych klasy D400 i odprowadzona do projektowanej kanalizacji deszczowej KD400 przez studzienki betonowe DN1000. Jako odbiornik wód opadowych przewiduje się rów melioracyjny oraz Potok Mogiłański. Odprowadzenie wód opadowych z projektowanej sieci kanalizacji deszczowej za pomocą wylotu W1 do istniejącego rowu melioracyjnego oraz za pomocą wylotów W2 i W3 do istniejącego Potoku Mogiłańskiego. Woda bezpośrednio będzie odbierana przez projektowane ścieki przykrawężnikowe oraz wpusty deszczowe. Zaprojektowano umocnienia skarp i dna wylotu rury kanalizacji deszczowej.

W związku z projektowaną kanalizacją deszczową, nie dojdzie do zwiększenia ilości odprowadzanej wody oraz nie zostaną zalane sąsiednie działki prywatne.

3.1.8 Pobocze

Projektuje się pobocze utwardzone o szer. 1,00m po przeciwnej stronie projektowanego chodnika. Pobocze ograniczone od strony jezdni za pomocą betonowego krawężnika wyniesionego. Pobocze będzie posiadać nawierzchnię z frezowiny asfaltowej. Pobocza przy zjazdach szer. 0,75m również o tej samej nawierzchni.

3.1.9 Połączenie z sąsiednimi drogami publicznymi

Projektuje się połączenia z istniejącą siecią drogową dróg gminnych. Krawędzie połączeń zaprojektowano zgodnie z wymaganiami *Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*. (T.J. Dz.U. 2016 poz. 124 §71,

§65 - nie dotyczy projektowanej sytuacji, gdyż nie są to skrzyżowania skanalizowane). Wyłukowanie krawędzi połączenia z drogami lokalnymi $R=8m$, z drogami dojazdowymi $R=6$. Projektuje się przebudowy dwóch skrzyżowań z drogami publicznymi:

1. Skrzyżowanie z drogą gminną klasy D (ul. Stolarska) – wyłukowanie krawędzi promieniem $R=6,0m$, szerokość jezdni 5,0m, chodniki dwustronne szer. 2,0m (2,23m z obramowaniem).
2. Skrzyżowanie z drogą gminną klasy L (ul. Chmielnik) – wyłukowanie krawędzi promieniem $R=8,0m$, szerokość jezdni 5,5m, chodniki dwustronne szer. 2,0m (2,23m z obramowaniem).
3. Połączenia pozostałych dróg gminnych niepublicznych (wewnętrznych) zaprojektowane jako wjazdy.

3.1.10 Konstrukcje nawierzchni

Konstrukcję nawierzchni zaprojektowano w oparciu o dane ruchowe, warunki gruntowe oraz analizę wytrzymałościową różnych rodzajów materiałów jakie mogą być użyte do ich budowy w oparciu o metodę mechanistyczną wykorzystującą teorię układów warstwowych. Trwałość zmęczeniową nowych konstrukcji nawierzchni obliczono stosując kryteria Instytutu Asfaltowego. Do obliczeń przyjęto obciążenie obliczeniowe w postaci obciążenia osią 115kN,

przy ciśnieniu kontaktowym 850kPa i pojedynczym śladzie kołowym. Do określenia odkształceń i naprężeń w nawierzchni pod obciążeniem obliczeniowym, użyto programu komputerowego wykorzystującego teorię wielowarstwowej półprzestrzeni sprężystej.

Moduły sprężystości poszczególnych warstw konstrukcji oraz stałe materiałowe warstw bitumicznych przyjęto z KTKNPiP a istniejącego podłoża gruntowego na podstawie rozpoznanych w dokumentacji geologiczno – inżynierskiej rodzaju i stanu gruntów występujących w podłożu projektowanej nawierzchni.

Przyjęto okres eksploatacji nawierzchni asfaltowej – 20 lat.

Konstrukcję nawierzchni przyjęto z Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni

Podatnych dla kategorii KR2 oraz na podstawie badań geologicznych dla podłoża G4. Podłoże gruntowe, stanowiące podłoże pod konstrukcję nawierzchni dróg, powinno charakteryzować się następującymi parametrami:

- **drogi kategorii ruchu KR1 i KR2: $E_2 \geq 100$ MPa, $I_s \geq 1,00$,**
- **drogi kategorii ruchu KR3, KR4, KR5, KR6: $E_2 \geq 120$ MPa, $I_s \geq 1,03$.**

Wtórny moduł odkształcenia E_2 dla podłoża gruntowego należy wyznaczyć na podstawie procedury opisanej w normie PN-S-02205 lub na podstawie procedury równoważnej, za którą uważać się będzie spełniającą wszystkie wymagania przywołanej normy w przedmiotowym zakresie.

Konstrukcje nawierzchni przyjęto następująco:

N1 Nawierzchnia jezdni drogi - Typ "N1"

4 cm	warstwa ścieralna - SMA 11 50/70
8 cm	warstwa wiążąca - AC 16 W 50/70
20 cm	podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/31,5mm
20 cm	podbudowa pomocnicza stab. mech. z kruszywa łamanego 31,5/63mm
15 cm	podbudowa z żużla wielkopieczowego - wykorzystanie materiału z rozbiórki istniejącej podbudowy
-	warstwa filtracyjno-separacyjna z geowłókniny
67 cm	SUMA

Sprawdzenie wymaganej odporności nawierzchni na wysadziny (mrozoodporności) zgodnie z KTKNPiP wyd. 2014:

Kategoria ruchu: KR2

Grupa nośności: G4

$h_z = 1,00\text{m}$

$0,65 \cdot h_z = 65\text{cm}$

$65\text{cm} \leq 67\text{ cm}$ Warunek został spełniony

N2 Nawierzchnia pobocza utwardzonego - Typ "N2"

8 cm	Frezowina asfaltowa (destrukta z istniejącej nawierzchni- utrwalenie powierzchniowe emulsją asfaltową 65% szybkozrównowagującą i grysem 2-4 oraz grysem 4-6.3
15 cm	Podbudowa z kruszywa łamanego stab. mech. 0/31,5mm
23 cm	SUMA

N3 Nawierzchnia chodnika - Typ "N3"

6 cm	kostka brukowa betonowa
3 cm	podsyпка cementowo-piaskowa
15 cm	podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5mm
10 cm	warstwa odcinająca z piasku
36 cm	SUMA

N4 Nawierzchnia zjazdu - Typ "N4"

8 cm	kostka brukowa betonowa
3 cm	podsyпка cementowo-piaskowa
20 cm	podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/31,5mm
20 cm	podbudowa pomocnicza stab. mech. z kruszywa łamanego 31,5/63mm
15 cm	podbudowa z żużla wielkopieczowego - wykorzystanie materiału z rozbiórki istniejącej podbudowy
-	warstwa filtracyjno-separacyjna z geowłókniny
67 cm	SUMA

Parametry techniczne:

Droga gminna 600697K

Lokalizacja	obszar zabudowany
Ograniczenie jezdni krawężnikiem	obustronne
Prędkość projektowa	40 km/h
Obciążenie nawierzchni	115 KN/oś
Kategoria ruchu	KR2
Klasa drogi	droga klasy Z
Ilość jezdni i pasów ruchu	1 x 2 pasy ruchu
Szerokość pasa ruchu	3,00 m
Szerokość jezdni	2x3,0m=6,0m
Pochylenie poprzeczne jezdni na odcinkach prostych	daszkowy 2,0%
Pochylenie poprzeczne jezdni na łuku	jednostronny 4,0%
Skrajnia pionowa	4,60 m
Szerokość chodnika	2,00m (2,23 z obramowaniem)
Pochylenie poprzeczne chodnika	2 %
Brak ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych	

3.2 Zieleń

W ramach porządkowania terenu przewiduje się ewentualne prace związane z wykonaniem i pielęgnacją trawy w obrębie pasa drogowego w celu przywrócenia terenu do stanu jak sprzed robót budowlanych:

- Splantowanie i przygotowanie terenu
- Wysiew nasion metodą ręczną, rzutową
- Lekkie grabienie i wyrównanie powierzchni
- Usuwanie chwastów przy użyciu herbicydów kontaktowych (w przypadku oprysku 2 – 3 dni przed koszeniem)
- Wertykulacja (cięcie darni – zapobieganie filcowaniu)

- Areacja (napowietrzanie)
- Nawożenie – dawka nawozu średnio ok 20 – 30 g/m², należy ściśle przestrzegać wskazań producenta
- Koszenie

W ramach uzyskanej decyzji na wycinkę (**Starosta Krakowski – decyzja zgoda na wycinkę – pismo znak OS.III.613.144.2019.ZK z dnia 22.10.2019**) przewiduje się nasadzenia zastępcze w postaci 44 szt. drzew (klon o obwodzie min. 12cm na wys. 100cm)

3.3 Uzbrojenie techniczne projektowane

Kanalizacja deszczowa

Odwodnienie drogi będzie możliwe poprzez wykonanie odpowiednich spadków podłużnych oraz poprzecznych. Woda opadowa będzie przejęta przez układ projektowanych wpustów deszczowych klasy D400 i odprowadzona do projektowanej kanalizacji deszczowej KD400 przez studzienki betonowe DN1000 (długość sieci 3070m). Jako odbiornik wód opadowych przewiduje się rów melioracyjny oraz Potok Mogiłański. Odprowadzenie wód opadowych z projektowanej sieci kanalizacji deszczowej za pomocą wylotu W1 do istniejącego rowu melioracyjnego oraz za pomocą wylotów W2 i W3 do istniejącego Potoku Mogiłańskiego. Woda bezpośrednio będzie odbierana przez projektowane ścieki przykrawężnikowe oraz wpusty deszczowe. Zaprojektowano umocnienia skarp i dna wylotu rury kanalizacji deszczowej. Wyloty zabezpieczono głowicami betonowymi 130x180cm ze ściankami 25cm, dodatkowo wyloty W2 i W3 z klapami zwrotnymi. Na wylocie W1 umocnienie dna i skarp wylotu płytami ażurowymi 90x60x10cm na długości 3,0m. Przy wylotach W2 i W3 do Potoku Mogiłańskiego umocnienie skarp i dna płytami ażurowymi 90x60x10cm mocowanymi przy pomocy palików o średnicy 8cm, na odcinku łącznym 4,0m i wysokości umocnienia do 1,2m od dna potoku.

W związku z projektowaną kanalizacją deszczową, nie dojdzie do zwiększenia ilości odprowadzanej wody oraz nie zostaną zalane działki sąsiednie. W celu wstępnego oczyszczania wód opadowo-roztopowych zaprojektowano 4 separatory lamelowe:

	Q nom (l/s)	Q max (l/s)	Dobry Separator
Zlewnia 1	41,57	543,67	lamelowy 50/500/15000
Zlewnia 2	5,61	57,07	lamelowy 6/600/1200
Zlewnia 3	10,20	103,77	lamelowy 10/100/3000
Zlewnia 4	15,30	109,87	lamelowy 15/150/3000

Uzyskano decyzję Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie – pismo znak KR.ZUZ.2.421.373.2019.NP z dnia 18.09.2019. Zgodnie z wymienionym pismem uzyskano pozwolenie wodnoprawne na następujące elementy:

- Likwidacja rowów przydrożnych
- Wykonanie wylotów kanalizacji deszczowej

- c) Usługę wodną obejmującą odprowadzanie wód opadowo roztopowych pochodzących z drogi gminnej, projektowanego chodnika oraz terenów zielonych projektowanymi wylotami W1 – W3

1. Likwidacja urządzenia wodnego, tj. ziemnego rowu przydrożnego w następującej konfiguracji:

Rów	Km drogi		Km drogi	Nr działki, obręb	Współrzędne	Opis
Strona prawa						
R1	0+193,69 – 0+900,00	początek	0+193,69	109; 0010	X:5533377,92 Y:7421416,06	Likwidacja rowu przez zasypanie
		koniec	0+307,26		X:5533295,78 Y:7421347,71	
		początek	0+307,26		X:5533295,78 Y:7421347,71	Likwidacja rowu przez zasypanie
		koniec	0+327,03		X:5533284,24 Y:7421303,11	
		początek	0+327,03		X:5533284,24 Y:7421303,11	Likwidacja rowu polegająca na zabudowie kolektorem kanalizacji deszczowej
		koniec	0+385,97		X:5533249,18 Y:7421282,17	
		początek	0+385,97		X:5533249,18 Y:7421282,17	Likwidacja zarurowanego odcinka rowu polegająca na zabudowie kolektorem kanalizacji deszczowej
		koniec	0+429,67		X:5533215,01 Y:7421254,26	
		początek	0+429,67		X:5533215,01 Y:7421254,26	Likwidacja rowu polegająca na zabudowie kolektorem kanalizacji deszczowej
		koniec	0+658,37		X:5533025,45 Y:7421132,28	
		początek	0+658,37		X:5533025,45 Y:7421132,28	Likwidacja zarurowanego odcinka rowu polegająca na zabudowie kolektorem kanalizacji deszczowej
		koniec	0+671,91		X:5533018,21 Y:7421122,39	
		początek	0+671,91		X:5533018,21 Y:7421122,39	Likwidacja rowu polegająca na zabudowie kolektorem kanalizacji deszczowej
		koniec	0+795,32		X:5532934,72 Y:7421027,74	
		początek	0+804,79		X:5532926,78 Y:7421026,11	Likwidacja rowu przez zasypanie
		koniec	0+900,00		X:5532832,08 Y:7421042,55	
R2	1+122,63 – 2+446,43	początek	1+122,63	109; 0010	X:5532651,12 Y:7421164,04	Likwidacja rowu przez zasypanie
		koniec	1+254,02		X:5532522,59 Y:7421167,41	
		początek	1+254,02		X:5532522,59 Y:7421167,41	Likwidacja zarurowanego odcinka rowu przez zasypanie
		koniec	1+256,96		X:5532510,53 Y:7421167,32	
		początek	1+256,96		X:5532510,53 Y:7421167,32	Likwidacja rowu przez zasypanie
		koniec	1+323,95		X:5532452,78 Y:7421166,89	
		początek	1+323,95		X:5532452,78 Y:7421166,89	Likwidacja rowu przez zasypanie
		koniec	1+438,18		X:5532381,62 Y:7421112,00	
		początek	1+438,18		X:5532381,62 Y:7421112,00	Likwidacja rowu przez zasypanie
		koniec	2+446,43		X:5532146,43 Y:7420165,46	
R3	2+514,40 – 3+074,63	początek	2+541,40	44; 0010	X:5532133,67 Y:7420137,46	Likwidacja rowu przez zasypanie
		koniec	3+074,63		X:5532317,37 Y:7419837,88	
Strona lewa						
R4	0+022,51 – 0+074,49	początek	0+022,51	109; 0010	X:5533482,12 Y:7421553,24	Likwidacja rowu polegająca na zabudowie kolektorem kanalizacji deszczowej
		koniec	0+074,49		X:5533451,20 Y:7421511,96	
R5	0+714,92 – 0+994,00	początek	0+714,92	109; 0010	X:5532987,92 Y:7421088,67	Likwidacja rowu przez zasypanie
		koniec	0+994,00		X:5532746,37 Y:7421080,91	
R6	1+058,11-	początek	1+058,11	109; 0010	X:5532694,40 Y:7421133,07	Likwidacja rowu przez

	1+112,07	koniec	1+112,07		X:5532665,15 Y:7421165,15	zasypanie
R7	1+187,58 – 1+226,26	początek	1+187,58		X:5532588,46 Y:7421175,93	Likwidacja rowu przez
		koniec	1+226,26		X:5532550,66 Y:7421175,81	zasypanie
R8	1+340,84 – 1+383,07	początek	1+340,84		X:5532434,41 Y:7421179,18	Likwidacja rowu przez
		koniec	1+383,07		X:5532391,97 Y:7421164,94	zasypanie

2. Wykonanie wylotów kanalizacji deszczowej w następującej konfiguracji

nr wylotu	Km drogi	rzędne wylotu [m n.p.m.]	Działka/ obręb	średnica wylotu [mm]	opis wylotu	współrzędne
W1	1+743,60	265,09	109;0010	500	Wylot kanalizacji do rowu ziemnego wraz z umocnieniem dna i skarp poniżej wylotu na odcinku 3 m płytami ażurowymi 90x60x10cm	X:5532271,27 Y:7420846,91
W2	2+501,77	252,83	47;0010	400	Wylot do potoku Mogiłańskiego (dopływ potoku Włosańka) w km 0+100 wraz z umocnieniem skarp i dna z płyt ażurowych 90x60x10cm na odcinku 3 m powyżej i 1 m poniżej projektowanego wylotu, klapy zwrotne, głowice betonowe 130x80cm gr. ścianki 25cm	X:5532142,97 Y:7420146,01
W3	2+507,21	251,64	47;0010	400	Wylot do potoku Mogiłańskiego (dopływ potoku Włosańka) w km 0+100 wraz z umocnieniem skarp i dna z płyt ażurowych 90x60x10cm na odcinku 3 m powyżej i 1 m poniżej projektowanego wylotu, klapy zwrotne, głowice betonowe 130x80cm gr. ścianki 25cm	X:5532141,08 Y:7420139,73

Oświetlenie

Projekt przewiduje budowę sieci oświetlenia ulicznego z lampami ulicznymi z oprawą typu LED. Długość sieci oświetlenia: 3182,80mb. W części formalno-prawnej załączono warunki przyłączenia do sieci, pisma:

- Tauron pismo znak TD/BOP/2019-06-12/0000299 z dnia 12.06.2019

- Tauron pismo znak TD/BOP/2019-06-12/0000328 z dnia 12.06.2019

Oraz uzgodnienie branżowe:

- Tauron pismo znak TD/OKR/OMD/2020-06-10/0000011 z dnia 10.06.2020

Prace w pobliżu urządzeń podziemnych TAURON Dystrybucja S.A. zostaną wykonane ręcznie, zgodnie z obowiązującymi normami. Kable elektroenergetyczne będące w kolizji poprzecznej z planowaną inwestycją zaprojektowano jako przejście w rurze osłonowej przepustu z uwzględnieniem zapasowego wolnego przepustu wychodzącego 0,5m poza jezdnię/wjazd/chodnik. Projektuje się średnice rur ochronnych: dla kabli 1kV rura o średnicy min. 110 mm koloru niebieskiego. Dla kabli SN rura minimum 160mm koloru czerwonego.

Zabrania się prowadzenia robót ziemnych sprzętem mechanicznym bez nadzoru w odległości mniejszej niż 2m od zlokalizowanego przekopem kontrolnym kabla.

Należy zachować minimalną odległość projektowanych sieci podziemnych od istniejących fundamentów słupów linii energetycznych:

- Linii nN – 1 m,
- Linii SN – 2 m,
- Linii WN – 5 m.

Przed przystąpieniem do prac w odległości mniejszej niż:

- 3 m od skrajnych przewodów linii napowietrznych nN,
- 10 m od skrajnych przewodów linii napowietrznych SN,
- 15 m od skrajnych przewodów linii napowietrznych WN,
- Należy uzgodnić bezpieczne metody pracy ze Spółką eksploatującą sieć. Odległości powyższe dotyczą również użycia dźwignic, licząc odległość od najdalej wysuniętej części maszyny do skrajnego przewodu. Prace ziemne należy prowadzić w ten sposób, aby nie naruszać ustojów słupów linii jw., inaczej będą musiały być odbudowane kosztem i staraniem winnego ich uszkodzenia

Projektowane złącze kablowe i przyłącze oświetlenia ulicznego (wg odrębnego opracowania i postępowania administracyjnego. Przyłącze zostanie wykonane przez gestora sieci po podpisaniu odpowiedniej umowy pomiędzy Tauron, a Gminą Mogilany.

Kanał technologiczny

Schemat budowy kanału pokazany jest w projekcie branżowym

W miejscach skrzyżowań z obiektami terenowymi (zjazd, rów) lub z innym uzbrojeniem terenu, profil KTu1 należy uzupełnić rurą przepustową typu RHDPE. W miejscach wskazanych na rys, na rurach kanału należy posadowić prefabrykowane kablowe studnie teletechniczne. Na skrzyżowaniach z drogami należy ułożyć kanał o profilu KTp1.

Wymaganą głębokość ostatecznego posadowienia rur (rur kanału i rur przepustowych) należy ustalić w czasie budowy, w oparciu o dokumentację związaną (branży drogowej i budowy innego uzbrojenia terenu). Szczegółowe informacje zawarto w projekcie branżowym. Długość kanału technologicznego 3087,30m.

W projekcie uwzględniono warunki techniczne zarządców sieci oraz wymagane strefy kontrolowane.

Sieć wod-kan

Nie projektuje się przebudowy istniejących, ani budowy nowych sieci wodociągowej i sanitarnej. Uzyskano warunki techniczne na zabezpieczenie:

- **Urząd Gminy Mogilany – warunki techniczne na zabezpieczenie lub przebudowę sieci kanalizacji sanitarnej – pismo znak IGK.7021.7.154.2019 z dnia 06.05.2019** – projektuje się regulację pokryw studni.
- **Urząd Gminy Mogilany – warunki techniczne na zabezpieczenie lub przebudowę sieci wodociągowej – pismo znak IGK.7021.7.153.2019 z dnia 06.05.2019** – brak kolizji z siecią wodociagową

Sieć gazowa

Nie projektuje się przebudowy istniejących, ani budowy nowych sieci gazowych. Uzyskano warunki techniczne na zabezpieczenie:

- **Polska Spółka Gazownictwa pismo znak PSGKR.ZMSM.763.892134.1.19 z dnia 13.06.2019**

Wypełniono wymogi stawiane w powyższej decyzji:

1. Odległość pionowa górnej ścianki istniejącej rury gazowej jest mniejsza od:
 - a. 1,0 od nawierzchni (drogi, zjazdu, chodnika, pobocza);
 - b. 0,5m od dolnej części podbudowy z kruszywa;
 - c. 0,5m od dna wyremontowanego dna rowu;

Droga została zaprojektowana (w obszarze występowania sieci gazowej pod korpusem drogi) zgodnie z niweletą istniejącą lub w nasypie. Istniejące sieci gazowe nie są prowadzone wzdłuż chodnika, pobocza i rowów. Uwzględniono szerokość stref kontrolowanych zgodnie z *Rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 26 kwietnia 2013 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać sieci gazowe i ich usytuowanie* (Dz.U. 2013 poz. 640 par.110)

2. Nawierzchnia chodnika nad istniejącymi gazociągami powinna być rozbieralna – zaprojektowano chodnik rozbieralny z kostki brukowej.
3. W miejscach skrzyżowań trasy projektowanej sieci uzbrojenia technicznego z gazociągiem zachować odległość pomiędzy skrajnymi krawędziami krzyżujących się przewodów nie mniejszą niż 0,2m. – projektowana kanalizacja deszczowa, sieć oświetlenia, kanał technologiczny oddalone od krawędzi gazociągu o odległość większą niż 0,20m.

Sieć teletechniczna

Nie projektuje się przebudowy istniejących sieci teletechnicznych. Uzyskano warunki techniczne na zabezpieczenie:

- **Orange Polska S.A. pismo znak TTISIKU-20696/19/SG z dnia 21.05.2019**

Wypełniono wymogi stawiane w powyższej decyzji:

- a. Istniejące słupy linii napowietrznej z kablami, kolidujące z projektowanymi wjazdami i rowami odwadniającymi – należy przebudować poza obszar kolizji; - brak słupów kolidujących;
- b. Dokonać sprawdzenia wysokości zawieszonych kabli nad wjazdami i jezdnią – po dokonanej inwentaryzacji stwierdzono występowanie normatywnych wysokości;
- c. Zabezpieczyć kabel światłowodowy przy skrzyżowaniu S-7 z ul. Łobzowską za pomocą rur dwudzielnych AROT 110 PS – kabel zabezpieczono rurą AROT 110 PS;

4. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI ZAGOSPODAROWANIA TERENU

PROJEKTOWANE POWIERZCHNIE:

Powierzchnia z mieszanek mineralno-asfaltowych: 20 965 m²

Powierzchnia chodnika dla pieszych: 6410 m²

Powierzchnia pobocza: 2933 m²

Powierzchnia zatoka: 105m²

Zjazdy: 1982m²

5. DANE INFORMUJĄCE, CZY DZIAŁKA LUB TEREN, NA KTÓRYM JEST PROJEKTOWANY OBIEKT BUDOWLANY, SĄ WPISANE DO REJESTRU ZABYTKÓW

Planowana inwestycja nie znajduje się na terenie ochrony konserwatorskiej.

6. DANE OKREŚLAJĄCE WPLYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ

Działka nie znajduje się w obszarze eksploatacji górniczej i nie podlega szkodom górniczym.

7. INFORMACJE I DANE O CHARAKTERZE I CECACH ISTNIEJĄCYCH I PRZEWIDYWANYCH ZAGROŻEŃ DLA ŚRODOWISKA ORAZ HIGIENY I ZDROWIA UŻYTKOWNIKÓW PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW BUDOWLANYCH I ICH OTOCZENIA

Zakres projektowanych prac nie zmienia warunków oddziaływania istniejącego obiektu na środowisko, budynki sąsiednie i zdrowie ludzi. Teren przewidziany pod przedmiotową inwestycję **nie** jest położony w granicach obszarów chronionych NATURA 2000.

Planowana inwestycja jest przedsięwzięciem mogącym potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko – zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w

sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839).
Uzyskano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach nr GARO.6220.1.2020. Uzyskano zgodę Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie – pismo znak KR.ZUZ.2.421.373.2019.NP z dnia 18.09.2019 (pozwolenie wodnoprawne).

Planowana inwestycja jest zgodna z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz.U. 2019 poz. 1396 z późn. zm.) i ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz.U. 2020 poz. 55).

Najbliżej leżące obszary ochrony NATURA 2000:

- Cedron PLH120060 **7,9-9,9 km;**
- Skawiński obszar łąkowy PLH120079 **8,3 km.**

Planowana inwestycja w fazie użytkowej nie będzie wywierać negatywnego wpływu na środowisko naturalne. W fazie budowy, wywierany będzie wpływ na środowisko poprzez prowadzone procesy budowlane w sposób krótkotrwały i nieprzekraczający dopuszczalnych norm. Załączono wszystkie wymagane uzgodnienia w części formalno-prawnej.

8. INNE KONIECZNE DANE WYNIKAJĄCE ZE SPECYFIKI, CHARAKTERU I STOPNIA SKOMPLIKOWANIA OBIEKTU BUDOWLANEGO

8.1 Dostępność dla osób niepełnosprawnych

Zaprojektowano chodnik z obniżeniami przy przejściach i zjazdach o nawierzchni i szerokości umożliwiającej swobodne poruszanie się osobom niepełnosprawnym

8.2 Warunki ochrony p.poż.

Nie dotyczy.

8.3 Kategoria geotechniczna obiektu

Zgodnie Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych na podstawie art. 34 ust. 6 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – prawo budowlane (dz. u. z 2019 r. poz. 1186, z późn. zm.2)) należy przyjąć, że w podłożu projektowanego obiektu panują proste warunki gruntowo - wodne, a projektowane obiekty należy zaliczyć do I kategorii geotechnicznej.

8.4 Zgodność zamierzonej inwestycji z podstawowymi wymaganiami technicznymi

Projektowana inwestycja spełnia podstawowe wymagania dotyczące warunków technicznych i nie narusza obowiązujących przepisów a projektowany obiekt budowlany spełnia wymagania podstawowe określone w art. 5 ustawy Prawo budowlane:

- Bezpieczeństwo pożarowe – nie dotyczy.

- Odpowiednie warunki higieniczne i zdrowotne oraz ochrony środowiska – Zakres projektowanych prac nie zmienia warunków oddziaływania istniejącego obiektu na środowisko, budynki sąsiednie i zdrowie ludzi. Warunki ochrony przyrody - spełnione.
- Ochrona przed hałasem i drganiami – nie dotyczy.

8.5 Masy ziemne, materiały z rozbiórki

Masy ziemne oraz materiały rozbiórkowe (nawierzchnia bitumiczna, nawierzchnia poboczy, przepusty, ścianki przyczółków przepustów, krawężniki) powstałe w trakcie wykonywania robót i prac budowlanych na terenie objętym zakresem opracowania zostaną przewiezione poza teren inwestycji na miejsce uzgodnione z inwestorem oraz odpowiednio zutylizowane zgodnie z przepisami prawnymi. Część materiału bitumicznego z rozbiórki istniejącej nawierzchni zostanie zużyta do wykonania pobocza. Posiadacz odpadów powinien postępować z odpadami w sposób zgodny z zasadami gospodarowania odpadami oraz wymogami ochrony środowiska. Materiały z rozbiórki obiektu powinny być segregowane i magazynowane selektywnie do czasu wywozu z placu rozbiórki. Z wytworzonych odpadów należy oddzielić te, które mogą stanowić zagrożenie dla ochrony środowiska. Warstwa humusu powinna być zdjęta z przeznaczeniem do późniejszego użycia. Grubość zdejmowanej warstwy humusu (zależna od głębokości jego zalegania) powinna odpowiadać faktycznemu stanowi występowania.

Przewiduje się, iż w czasie realizacji przedsięwzięcia, powstaną głównie odpady z grupy 17 włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych, w tym odpady o kodzie:

- 17 01 81 – odpady z remontów i przebudowy dróg,
przewidywana ilość łącznie z 17 05 04 – 21800 Mg
- 17 03 02 – asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01
- 17 04 05 – żelazo i stal
- 17 05 04 – gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03.

Zgodnie z art. 18 ust. 1 Ustawy o odpadach (Dz. U. z 2013r., poz. 21) odpady te powinny zostać w pierwszej kolejności poddane odzyskowi.

8.6 Zgodność z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z d. 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016r, poz. 124 ze zmianami)

Zaprojektowano zgodnie z wymaganiami niezbędne elementy oraz urządzenia drogi o następujących parametrach:

- Szerokość pasa drogowego w granicach 12,60- 18,50m, przy wymaganym min. 20m (zgodnie z §7.1); **Analizę w sprawie szerokości pasa wynikającą z § 6 i § 7 ust. 2 została przedstawiona w punkcie 8.7 niniejszego opisu.**
- Na zaprojektowanym odcinku drogi klasy Z zastosowano prędkość projektową 40km/h (zgodnie z §12.1);
- Proj. szerokości pasa ruchu 3,00m (zgodnie z §15.1-3,0m);

- Poszerzenie każdego pasa zgodnie z warunkiem 40/R (zgodnie z §16.1- 40/R)
- Przed łukami w planie zastosowano proste przejściowe dł.20m. (zgodnie z §22.3)
- Proj. spadki poprzeczne wynoszą min. 2% na łuku 4% (zgodnie z §17.1 – min. 2%));
- Maksymalny spadek podłużny wynosi 10,00% (zgodnie z §24.1-prędkości projektowej 40km/h maks. Pochylenie podłużne wynosi 10%);
- Minimalny spadek podłużny wynosi 0,35% (zgodnie z §24.5- min pochylenie podłużne wynosi 0,3%);
- Pobocze utwardzone – szerokość 1,0 m. (zgodnie z §38.2);
- Chodnik ograniczony wyniesionym krawężnikiem +14 cm (zgodnie z §43.5 – min. 6 cm. – max.16 cm.) w obrębie zjazdów +6cm;
- Szerokość chodnika dla ruchu pieszego – 2,0 m.(2,23 z obramowaniem) z zawężeniami do max 1,25m (zgodnie z §44.2- min.2,0 m. z zawężeniami do 1,25m);
- Maksymalny spadek podłużny chodnika wynosi ponad 6,00% (zgodnie z §45.1- maks. wynosi 6%) zaprojektowano schody w chodniku;
- Zaprojektowano spadek poprzeczny chodnika 2% (zgodnie z §45.8 wymagane 1-3%);
- Zaprojektowana skrajnia drogi 4,6m (zgodnie z §54).
- Zjazdy publiczne nie objęte wnioskiem zostały zaprojektowane zgodnie z wymaganiami, szerokość jezdni mniejsza od szerokości drogi i większa od 3,5 m., krawędzi jezdni $R_{min}=5,0m$, pochylenie podłużne max. 5% na odcinku 7,0m, na dalszym odcinku nie większy niż 12%. Całkowita szerokość zjazdu min. 5,0m (§78).
- Zjazdy indywidualne nie objęte wnioskiem zostały zaprojektowane zgodnie z wymaganiami, szerokość jezdni mniejsza od szerokości drogi i większa od 3,0 m., krawędzi jezdni $R_{min}=3,0m$ lub skos 1:1, pochylenie podłużne max. 5% na odcinku 5,0m, na dalszym odcinku nie większy niż 15%. Całkowita szerokość zjazdu min. 4,5m. (§79).
- Zatoka autobusowa szer. 3,0m, dł. krawędzi zatrzymania 20m, skos wyjazdowy z drogi 1:8 i wjazdowy na drogę 1:4, szer. peronu 2,23m – wymagana długość 20m zgodnie z §119 ust.8 Rozporządzenia Dz.U. z 2016r, poz. 124 ze zmianami, powołano się na §119 ust.9, zatoka dostosowana do wymiarów pojazdów, dla których jest przeznaczona. Pozostałe parametry zgodne z §119 ust.8.

8.7 Analiza w sprawie szerokości pasa drogowego

Analiza wynikająca z § 6 i § 7 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Uzasadnienie przyjęcia mniejszej szerokości w liniach rozgraniczających.

Przebudowywana droga posiada klasę Z – zbiorczą. Szerokość pasa drogowego wynosi W stanie istniejącym szerokość pasa drogowego waha się w granicach ok. 12,60- 18,50m. Szerokość pasa jest niezgodna z obowiązującym MPZP oraz Rozporządzeniem, która wynosi minimalnie 20m.

Zgodnie z §6 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich

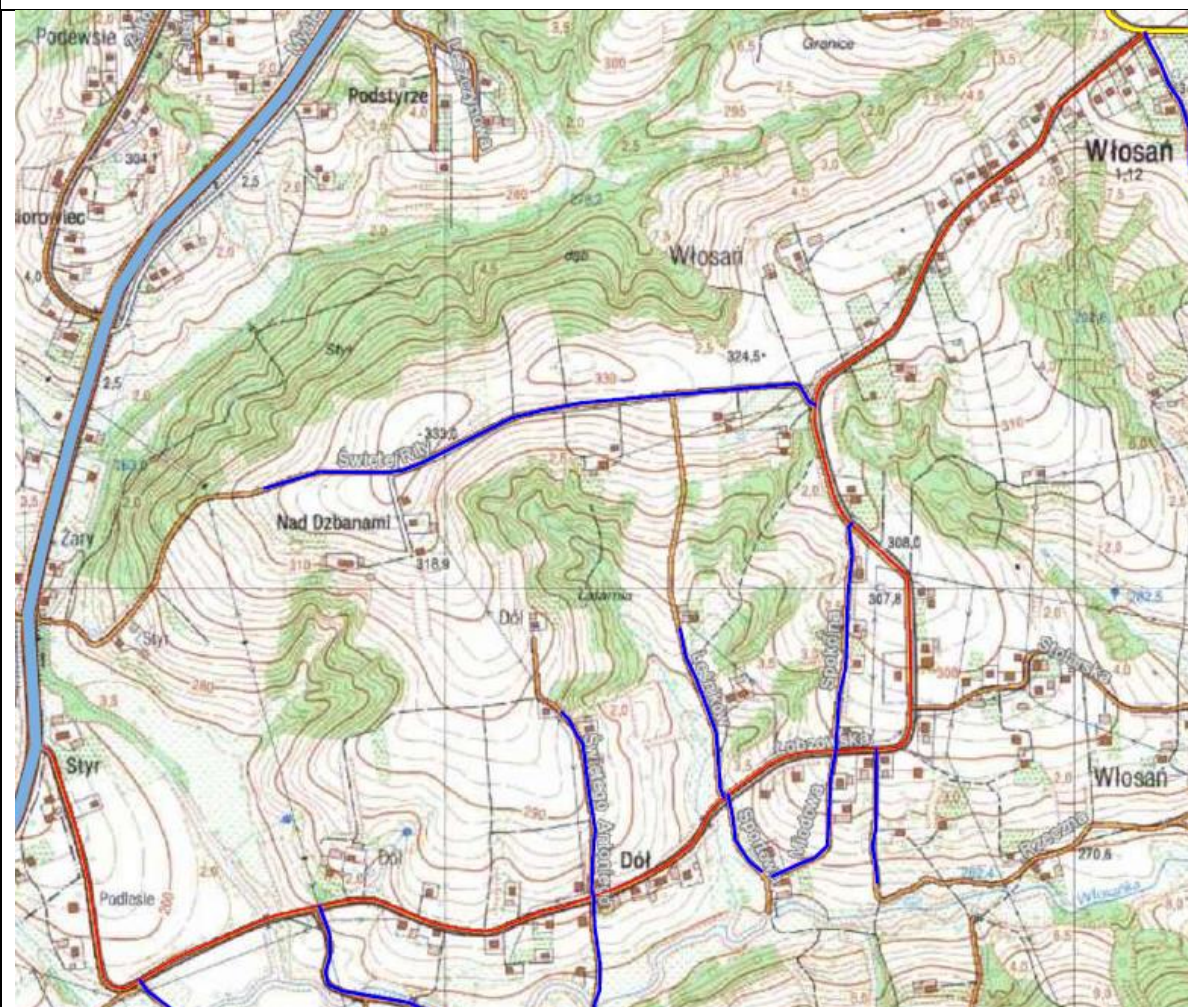
usytuowanie (tekst jednolity Dz.U. 2016 poz. 124) - szerokość drogi w liniach rozgraniczających powinna wynosić min. 20m oraz zapewniać możliwość umieszczenia elementów drogi i urządzeń z nią związanych wynikających z ustalonych docelowych transportowych i innych funkcji drogi oraz uwarunkowań terenowych. Zgodnie z § 7 ust. 2 ww. rozporządzenia - w wyjątkowych wypadkach, uzasadnionych trudnymi warunkami terenowymi lub istniejącym zagospodarowaniem, dopuszcza się przyjęcie mniejszych szerokości ulic niż podane w rozporządzeniu, jednak pod warunkiem spełnienia wymagań, o których mowa w § 6. Przyjęcie mniejszej szerokości ulicy w liniach rozgraniczających wymaga przeprowadzenia analizy obejmującej:

1. wzajemne rozmieszczenie jej elementów oraz urządzeń infrastruktury technicznej, w charakterystycznych przekrojach poprzecznych – **istniejąca szerokość pasa drogi pozwala na lokalizację urządzeń infrastruktury. Nastąpi poprawa bezpieczeństwa podczas poruszania się pieszych oraz kierowców.**
2. sposób etapowego i docelowego odwodnienia – **droga odwadniana będzie za pomocą projektowanej kanalizacji deszczowej.**
3. sposób wysokościowego rozwiązania ulicy – **nawierzchnia bitumiczna istniejąca, projektowana nawierzchnia bitumiczna jezdni, projektowany chodnik o nawierzchni z betonowej kostki brukowej, pobocze o nawierzchni z frezowiny asfaltowej,**
4. wpływ istniejącego wartościowego zadrzewienia – **brak wartościowego zadrzewienia w pasie drogi, brak pomników przyrody.**
5. podstawowe uwarunkowania hydrogeologiczne i geotechniczne, a w szczególności występowanie gruntów o małej nośności oraz terenów zalewowych – **położenie na gruncie wysadzinowym kategoria G4, w związku z powyższym zaprojektowano odpowiednie warstwy konstrukcji nawierzchni uwzględniające powyższe warunki gruntowe oraz zapewniające wymaganą nośność konstrukcji oraz spełnienie wymagań odnośnie przemarzania. Granice opracowania nie są położone na terenach zalewowych.**
6. podstawowe uwarunkowania ochrony środowiska, a w szczególności sposoby ochrony przed nadmiernym hałasem, wibracjami i zanieczyszczeniami powietrza - **droga z racji swoich parametrów, a także ze względu na cel jakiego ma służyć nie będzie kumulowała znacząco większego ruchu pojazdów niż jest on obecnie i tym samym nie będzie docelowo po wejściu w życie ustaleń planu stanowiła zagrożenia dla środowiska przyrodniczego (hałas, wibracje) i jakości powietrza.**

Droga o szerokości jezdni po przebudowie 6,0m z wymaganymi poszerzeniami (nawierzchnia bitumiczna, pobocza utwardzone z frezowiny asfaltowej, chodnik szer. 2,0m). Wyznaczenie drogi w tej szerokości ma uzasadnienie zarówno komunikacyjne jak i ekonomiczne.

Droga znajduje się w terenie zabudowanym.

8.8 Powiązanie z istniejącymi drogami



LEGENDA:

- Projektowana przebudowa drogi gminnej 600697K (ul. Łobzowska)
- Istniejąca droga krajowa nr 7
- Istniejące drogi gminne
- Istniejąca droga powiatowa nr 2239K

8.9 Analiza z MPZP

Obowiązujące przepisy MPZP:

- MPZP - Plan Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Mogilany uchwalony przez Radę Gminy Mogilany Uchwałą Nr XXX/271/2006 z dnia 20 lutego 2006 roku oraz Uchwałą Nr XXXV/312/2006 z dnia 03 sierpnia 2006 roku (tekst jednolity Dz. U. Woj. Małopolskiego z 2007 r. Nr 427, poz. 2843);
- MPZP – Uchwała Nr XXVIII/247/2005 Rady Gminy Mogilany z dnia 2 grudnia 2005r. W sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenów położonych wzdłuż drogi krajowej nr 7 w miejscowościach Libertów, Gaj, Mogilany, Włosan.

Na podstawie powyższych uchwał stwierdza się występowanie w granicach opracowania (pasa drogowego) teren oznaczony został jako KDZ1 – drogi (ulice) zbiorcze.

Analiza elementów pod kątem zgodności z MPZP par. 52:

- a. Punkt. 2 podstawowe przeznaczenie terenów pod drogi i ulice – **spełniono, zaprojektowano przebudowę drogi;**
- b. Punkt. 3 dopuszczalne przeznaczenie terenów – **spełniono, zaprojektowano ciągi piesze, obiekty i urządzenia związane z infrastrukturą techniczną zgodną z przepisami szczególnymi;**
- c. Punkt. 4. Szerokość w liniach rozgraniczających min. 20m - **Przebudowywana droga posiada klasę Z –zbiorną. Szerokość pasa drogowego wynosi W stanie istniejącym szerokość pasa drogowego waha się w granicach ok. 12,60-18,50m. Szerokość pasa jest niezgodna z obowiązującym MPZP oraz Rozporządzeniem, która wynosi minimalnie 20m. W pkt. 8.7 przedstawiono analizę w sprawie szerokości pasa drogowego;**
- d. Punkt. 6 pp.3 ustalenie warunków modernizacji KDZ1:
 - Jednojezdniowe z dwoma pasami ruchu – **spełniono, droga jednojezdniowa z dwoma pasami ruchu;**
 - Szerokość jezdni min. 6,0m – **spełniono, jezdni szer. 6,0m;**
 - Chodnik szer. 1,5-2,0m, w terenie zabudowanym obustronny – **spełniono, chodnik o szer. 2,0m (2,23m z obramowaniem), jednostronny. Załączono pismo Interpretację Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego z dnia 05.04.2019r., oraz Oświadczenie wójta Gminy Mogilany z którego wynika zgodność z zapisami MPZP rozwiązania w postaci chodnika jednostronnego z poboczem po stronie przeciwnej.**
- e. Punkt. 6 pp.4 ustalenie warunków modernizacji KDL2:
 - Jednojezdniowe z dwoma pasami ruchu – **spełniono, droga jednojezdniowa z dwoma pasami ruchu;**
 - Szerokość jezdni min. 5,5m – **spełniono, jezdni szer. 5,5m;**
 - Chodnik szer. 1,5-2,0m, w terenie zabudowanym obustronny – **spełniono, chodnik o szer. 2,0m (2,23m z obramowaniem), dwustronny.**
- f. Punkt. 6 pp.5 ustalenie warunków modernizacji KDD1:
 - Jednojezdniowe z dwoma pasami ruchu – **spełniono, droga jednojezdniowa z dwoma pasami ruchu;**
 - Szerokość jezdni min. 5,0m – **spełniono, jezdni szer. 5,0m;**
 - Chodnik szer. 1,5-2,0m, w terenie zabudowanym min. jednostronny – **spełniono, chodnik o szer. 2,0m (2,23m z obramowaniem), dwustronny.**

9. POWIERZCHNIA ZABUDOWY OKREŚLANA ZGODNIE Z ZASADAMI ZAWARTYMI W POLSKIEJ NORMIE PN-ISO 9836:1997

- wielkość powierzchni zabudowy: nie występuje

10. UWAGI KOŃCOWE

- Wszelkie zastosowane materiały i urządzenia powinny posiadać wymagane atesty, certyfikaty oraz dopuszczenia do użytkowania w Polsce, w szczególności winny spełniać wymogi określone przepisami przeciwpożarowymi i sanitarnymi
- Prace wykonywać zgodnie z WARUNKAMI TECHNICZNYMI WYKONANIA I ODBIORU ROBÓT BUDOWLANYCH.
- Jakość oraz standard prac budowlanych i wykończeniowych musi odpowiadać Polskim Normom.
- Wszystkie wymiary sprawdzić na budowie
- W razie stwierdzenia niezgodności – skontaktować się z projektantem.
- Rysunki rozpatrywać łącznie z projektami branżowymi.
- Obowiązują uwagi zawarte na rysunkach.
- Przedstawione w projekcie rozwiązania materiałowe można zamienić na inne o podobnych parametrach i właściwościach technicznych po uprzedniej zgodzie Inwestora

11. OKREŚLENIE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU BUDOWLANEGO

Lp.	Przepisy	Ograniczenia	Nr działki w obszarze oddziaływania
1.	Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2019 r. poz. 1186 z późn. zmianami)	Brak	38, 44, 47, 103, 109, 201, 257/1, 313, 359, 388
2	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie [Dz.U. 2019 poz. 1065 t.j.] z późn. zmianami	Brak	-
3	Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 151, poz. 987)	Nie dotyczy	-
4	Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 2 sierpnia 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty budowlane nie będące budynkami, służące obronności państwa i ich usytuowanie (Dz.U. 2017 poz. 711 t.j.)	Nie dotyczy	-

Projekt zagospodarowania terenu			31
5	Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 20 kwietnia 2007 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2007 r., Nr 86, poz. 579)	Nie dotyczy	-
6	Rozporządzenie Ministra Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej z dnia 7 października 1997 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle rolnicze i ich usytuowanie (Dz.U. 2014 poz. 81 t.j.)	Nie dotyczy	-
7	Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 czerwca 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać morskie budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 101, poz. 645)	Nie dotyczy	-
8	Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 31 sierpnia 1998 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dla lotnisk cywilnych [Dz.U. 1998 nr 130 poz. 859 z późn. zm.];	Nie dotyczy	-
9	Rozporządzenie Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie [Dz. U. 2016. Poz.124 t.j.];	Brak	38, 44, 47, 103, 109, 201, 257/1, 313, 359, 388
10	Rozporządzenie Ministra Transportu I Gospodarki Morskiej Z Dnia 30 Maja 2000 R. W Sprawie Warunków Technicznych Jakim Powinny Odpowiadać Drogowe Obiekty Inżynierskie I Ich Usytuowanie [Dz.U. 2000 nr 63 poz. 735 Z Późn. Zm.];	Brak	-
11	Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie [Dz. U. 2014 poz.1853 t.j.]	Nie dotyczy	-
12	Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia	Nie dotyczy	-

Projekt zagospodarowania terenu			32
	26 kwietnia 2013 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać sieci gazowe i ich usytuowanie [Dz. U. 2013 poz.640];		
13	Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 4 października 2001 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać strzelnice garnizonowe oraz ich usytuowanie [Dz.U. 2001 nr 132 poz. 1479 z późn. zm.];	Nie dotyczy	-
14	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych [Dz.U. 2002 nr 12 poz. 116 z późn. zm.];	Nie dotyczy	-
15	Rozporządzenie Ministra Gospodarki Komunalnej z dnia 25 sierpnia 1959 r. w sprawie określenia, jakie tereny pod względem sanitarnym są odpowiednie na cmentarze [Dz.U. 1959 nr 52 poz. 315]	Nie dotyczy	-
16	Ustawa Z Dnia 7 Maja 1999 R. O Ochronie Terenów Byłych Hitlerowskich Obozów Zagłady [Dz.U. 2015 poz. 2120 T.J.];	Nie dotyczy	-
17	Ustawa z dnia 29 listopada 2000 r. Prawo atomowe [Dz. U. 2014.1512 t.j. z późn. zm.];	Nie dotyczy	-
18	Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. W Sprawie Przedsięwzięć Mogących Znacząco Oddziaływać Na Środowisko [Dz.U. 2019 poz. 1839 T.J.]	Nie dotyczy	-
19	Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku [Dz.U. 2014 poz. 112 t.j.]	Nie dotyczy	-
20	Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne [Dz.U. z 2020 r. poz. 310, t.j. z późn. zm.];	Nie dotyczy	-
21	Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska [Dz. U. z 2019 r. poz. 1396 z. zm.]	Brak	-
22	Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych [Dz.U. 2020 poz. 470 t.j.]	Brak	38, 44, 47, 103, 109, 201, 257/1, 313, 359, 388

Uzasadnienie.

Projektowane zagospodarowanie terenu nie wpływa na zacienianie działek sąsiednich. Ze względu na zakładane użytkowanie obiektu przedmiotowa inwestycja nie zakłada powstawania odpadów przemysłowych, mogących negatywnie oddziaływać na środowisko i działki sąsiednie. Przedmiotowa inwestycja nie zakłada powstawania ścieków technologicznych, mogących negatywnie oddziaływać na środowisko i działki sąsiednie, zdefiniowanych na podstawie Ustawy Prawo wodne z póź.zm.. Rozwiązania techniczne, usytuowanie obiektu oraz sposób zagospodarowania terenu nie powodują uciążliwości związanych z wibracjami, zakłóceniami elektrycznymi i promieniowaniem, a także zanieczyszczeniem powietrza, wody i gleby. Realizacja przedmiotowej inwestycji nie powoduje ograniczenia dostępu do drogi publicznej, możliwości korzystania z wody, kanalizacji, energii elektrycznej i ciepłej oraz środków łączności przez osoby trzecie w obszarze oddziaływania obiektu budowlanego

Obszar oddziaływania inwestycji mieści się więc w następujących działkach:

38, 44, 47, 103, 109, 201, 257/1, 313, 359, 388 obręb 0010 Włosań

JEDNOSTKA EWIDENCYJNA: 120609_2 MOGILANY

w miejscowości Włosań, gmina Mogilany.

II CZĘŚĆ GRAFICZNA

- PZT-01 „Projekt zagospodarowania terenu” skala 1:500

.....
Podpis i pieczęćka (projektant)

opracował
mgr inż. Piotr Frosztęga