STAROSTA
POWIATU PIOTRKOWSKIEGO
97-300 Piotrków Trybunalski
ul. Dąbrowskiego 7

Piotrków Tryb. 10.10.2014 r.

RS-VI.6341.31.2014.WD

D E C Y Z J A
STAROSTY PIOTRKOWSKIEGO

Na podstawie art.140 ust.1 w związku z art.122 ust.1 pkt. 1 i 3, art. 37 pkt. 2, art.127 ust.1 i 3, art.128, art.131 ust.1, ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2012 r., poz.145 ze zm.), Rozporządzenia Ministra Środowiska z 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2006 r. Nr 137, poz. 984 z póź. zm.) oraz art. 104 i 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r., poz. 267), po rozpatrzeniu wniosku Gminy Moszczenica, w sprawie wydania pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie urządzeń wodnych i szczególne korzystanie z wód w zakresie objętym wnioskiem,

o r z e k a m:

I. Udzielić Gminie Moszczenica, 97 - 310 Moszczenica ul. Kosowska 1 pozwolenia wodnoprawnego w ramach zadania projektowego pn. „Rozbudowa drogi gminnej nr 1532E/1 Rękoraj -Moszczenica", która będzie obejmowała:

- obręb Rękoraj Wieś działki nr ewid. 304, 307, 155, 156, 167/2, 168, 169, 170, 200/1, 200/2
- obręb Rękoraj Dobra działki nr ewid. 183, 184, 185, 187, 238/2, 257, 210, 270, 275, 282, 299, 300, 301, 328, 330, 331, 333, 339, 342, 409, 411, 412, 413, 414
- obręb Gajkowice działki nr ewid. 1, 17, 370, 21, 31, 354, 104, 111, 112, 113, 114, 115, 119, 120/2, 120/1, 375, 376, 377, 121, 378, 379/3, 379/5, 379/6, 122/2, 123, 124, 380, 132/2, 133/2, 133/3, 133/4, 134/1, 134/2, 134/5, 134/6, 135
- obręb Moszczenica działki nr ewid. 631, 632/5, 635, 853/5, 854/1 na:

1.Wykonanie urządzeń wodnych, nowych i odtworzenie istniejących rowów przydrożnych, przebudowę rowów poprzez montaż 15 przepustów drogowych oraz 96 przepustów pod zjazdami, wykonanie wylotów (ujść) rowów do rowów melioracyjnych i cieku wodnego, budowę 6 wylotów kanalizacji deszczowej, wykonanie ścieku przykrawężnikowego korytkowego oraz odcinka rowu umocnionego korytkami kolejowymi. Powyższe urządzenia zostaną wykonane w ramach zadania projektowego pn. „Rozbudowa drogi gminnej nr 1532E/1 Rękoraj -Moszczenica".

Projektowane urządzenia posiadać będa następujace parametry:

Rowy przydrożne

W celu zachowania funkcji, istniejące rowy przydrożne należy odtworzyć poprzez ich odmulenie i oczyszczenie. W miejscach, w których obecnie rowy przydrożne nie występują, a są konieczne celem właściwego odwodnienia drogi, zostaną wykonane ich nowe odcinki.

Rowy zostaną odtworzone (wykonane) na następujących odcinkach:

- Odcinek „1" – od km 0+000,00 do km 0+800,00 (strona P) – odc. nowy
  - rzędna początku 210,53 m n.p.m.
  - rzędna końca 198,40 m n.p.m.

- Odcinek „2" – od km 0+800,00 do km 2+642,00 (strona P) – odc. istniejący
  - rzędna początku 198,40 m n.p.m.
  - rzędna końca 194,60 m n.p.m.

- Odcinek „3" – od km 2+766,00 do km 3+196,00 (strona P) – odc. istniejący
  - rzędna początku 194,54 m n.p.m.
  - rzędna końca 195,15 m n.p.m.

- Odcinek „4" – od km 3+440,00 do km 3+558,00 (strona P) – odc. istniejący
  - rzędna początku 192,77 m n.p.m.
  - rzędna końca 195,32 m n.p.m.

- Odcinek „5" – od km 0+800,00 do km 1+180,00 (strona L) – odc. istniejący
  - rzędna początku 198,40 m n.p.m.
  - rzędna końca 196,20 m n.p.m.

- Odcinek „6" – od km 1+180,00 do km 2+218,00 (strona L) – odc. nowy
  - rzędna początku 196,20 m n.p.m.
  - rzędna końca 194,15 m n.p.m.

- Odcinek „7" – od km 0+000,00 do km 0+450,00 – droga nr 1 (strona P) – odc. istniejący
  - rzędna początku 206,55 m n.p.m.
  - rzędna końca 198,40 m n.p.m.

- Odcinek „8" – od km 0+000,00 do km 0+135,00 – droga nr 6 (strona L) – odc. istniejący
  - rzędna początku 197,10 m n.p.m.
  - rzędna końca 194,20 m n.p.m.

- Odcinek „9" – od km 0+000,00 do km 0+135,00 – droga nr 6 (strona P) – odc. istniejący
  - rzędna początku 197,10 m n.p.m.
  - rzędna końca 194,20 m n.p.m.

Parametry rowów po odtworzeniu i rowów nowo wykonanych:
- szerokość dna min 40 cm
- nachylenie skarp 1:1-:-1:1,5

- głębokość min 50 cm

Rowy zostaną umocnione płytami ażurowymi typu MEBA 40x60x10 cm na następujących odcinkach:

- od km 0+000,00 do km 0+750,00 (strona P)
- od km 1+520,00 do km 1+560,00 (strona L)
- od km 2+220,00 do km 2+440,00 (strona P)
- od km 2+563,00 do km 2+642,00 (strona P)
- od km 2+766,00 do km 3+196,00 (strona P)
- od km 3+440,00 do km 3+558,00 (strona P)

Ponadto na odcinku od km 2+440,00 do km 2+563,00 (strona P) planuje się umocnienie rowu korytkami kolejowymi 62x68x71 cm układanymi na podsypce piaskowej gr. 15 cm.

Wyloty (ujścia) rowów zostaną wykonane w następujących miejscach:

- Wylot (ujście) rowu WR1 – km 0+770,50 (strona P)
  - rzędna wylotu 198,10 m n.p.m.
  - odbiornik wód ciek wodny bez nazwy
- Wylot (ujście) rowu WR2 – km 0+770,50 (strona P)
  - rzędna wylotu 198,10 m n.p.m.
  - odbiornik wód ciek wodny bez nazwy
- Wylot (ujście) rowu WR3 – km 1+180,00 (strona P)
  - rzędna wylotu 196,30 m n.p.m.
  - odbiornik wód ciek wodny bez nazwy
- Wylot (ujście) rowu WR4 – km 1+180,00 (strona P)
  - rzędna wylotu 196,30 m n.p.m.
  - odbiornik wód ciek wodny bez nazwy
- Wylot (ujście) rowu WR5 – km 1+180,00 (strona L)
  - rzędna wylotu 196,20 m n.p.m.
  - odbiornik wód ciek wodny bez nazwy
- Wylot (ujście) rowu WR6 – km 1+180,00 (strona L)
  - rzędna wylotu 196,20 m n.p.m.
  - odbiornik wód ciek wodny bez nazwy
- Wylot (ujście) rowu WR7 – km 1+971,00 (strona L)
  - rzędna wylotu 193,50 m n.p.m.
  - odbiornik wód rów melioracyjny
- Wylot (ujście) rowu WR8 – km 1+971,00 (strona L)
  - rzędna wylotu 193,50 m n.p.m.
  - odbiornik wód rów melioracyjny
- Wylot (ujście) rowu WR9 – km 2+117,60 (strona P)
  - rzędna wylotu 193,60 m n.p.m.

- odbiornik wód — rów melioracyjny

- Wylot (ujście) rowu WR10 – km 2+117,60 (strona P)
  - rzędna wylotu — 193,60 m n.p.m.
  - odbiornik wód — rów melioracyjny

- Wylot (ujście) rowu WR11 – km 2+117,60 (strona L)
  - rzędna wylotu — 193,50 m n.p.m.
  - odbiornik wód — rów melioracyjny

- Wylot (ujście) rowu WR12 – km 2+117,60 (strona L)
  - rzędna wylotu — 193,50 m n.p.m.
  - odbiornik wód — rów melioracyjny

Wyloty (ujścia) rowów do cieku wodnego bez nazwy w km 1+180,00 drogi, a także do rowów melioracyjnych w km 1+971,00 oraz w km 2+117,60 drogi zostaną umocnione płytami ażurowymi typu MEBA 40x60x10 cm.

Przepusty drogowe

1. Projektuje się w km 0+222,30 drogi, pomiędzy rowem przydrożnym a rowem melioracyjnym, przepust drogowy PD1 o średnicy Ø600 mm i długości L=10,0 m.

Projektowane parametry przepustu:

- światło przepustu — Ø600 mm
- długość przepustu — 10,0 m
- rzędna wlotu — 206,95 m n.p.m. (strona P)
- rzędna wylotu — 206,85 m n.p.m. (strona L)
- pochylenie dna — 1%
- kąt skrzyżowania osi przepustu z drogą — 90°

Przepust zostanie wykonany z rur PEHD karbowanych OPTIMA (klasa obciążenia SN8) o średnicy Ø600 mm na ławie żwirowej, gr. warstwy 20 cm. Zakończenie przepustu zostanie wykonane prefabrykowaną ścianką czołową betonową. Skarpy i dno rowu przydrożnego oraz rowu melioracyjnego zostaną umocnione płytami ażurowymi typu MEBA 40x60x10 cm.

2. Projektuje się w km 0+251,50 drogi, pomiędzy rowem przydrożnym a rowem melioracyjnym, przepust drogowy PD2 o średnicy Ø600 mm i długości L=10,0 m.

Projektowane parametry przepustu:

- światło przepustu — Ø600 mm
- długość przepustu — 10,0 m
- rzędna wlotu — 206,90 m n.p.m. (strona P)
- rzędna wylotu — 206,80 m n.p.m. (strona L)
- pochylenie dna — 1%
- kąt skrzyżowania osi przepustu z drogą — 90°

Przepust zostanie wykonany z rur PEHD karbowanych OPTIMA (klasa obciążenia SN8) o średnicy Ø600 mm na ławie żwirowej, gr. warstwy 20 cm. Zakończenie przepustu zostanie wykonane prefabrykowaną ścianką czołową betonową. Skarpy i dno rowu przydrożnego oraz rowu melioracyjnego zostaną umocnione płytami ażurowymi typu MEBA 40x60x10 cm.

3. Projektuje się w km 0+096,00 drogi nr 1, pomiędzy rowem przydrożnym a ciekiem wodnym, przepust drogowy PD3 o przekroju owalnym 660x910 mm i długości L=9,5 m.

Przepust będzie wyposażony w półkę z laminatu szerokości 40 cm stanowiącą przejście dla płazów.

Projektowane parametry przepustu:

- światło przepustu	660x910 mm
- długość przepustu	9,5 m
- rzędna wlotu	198,10 m n.p.m. (strona P)
- rzędna wylotu	198,00 m n.p.m. (strona L)
- pochylenie dna	1%
- kąt skrzyżowania osi przepustu z drogą nr 1	90°

Przepust zostanie wykonany z rur stalowych owalnych 660x910 mm na ławie żwirowej, gr. warstwy 20 cm. Skarpy i dno rowu przydrożnego oraz cieku wodnego zostaną umocnione płytami ażurowymi typu MEBA 40x60x10 cm. Przejście dla płazów wykonane z laminatu należy poprowadzić wewnątrz przepustu oraz wyprowadzić po skarpie rowu na dł. 5,0 m.

4. Projektuje się w km 0+442,00 drogi nr 1, pomiędzy rowami przydrożnymi, przepust drogowy PD4 o średnicy Ø600 mm i długości L=8,0 m.

Projektowane parametry przepustu:

- światło przepustu	Ø600 mm
- długość przepustu	8,0 m
- rzędna wlotu	206,65 m n.p.m. (strona L)
- rzędna wylotu	206,55 m n.p.m. (strona P)
- pochylenie dna	1%
- kąt skrzyżowania osi przepustu z drogą nr 1	90°

Przepust zostanie wykonany z rur PEHD karbowanych OPTIMA (klasa obciążenia SN8) o średnicy Ø600 mm na ławie żwirowej, gr. warstwy 20 cm. Zakończenie przepustu zostanie wykonane prefabrykowaną ścianką czołową betonową. Skarpy i dno rowów przydrożnych zostaną umocnione płytami ażurowymi typu MEBA 40x60x10 cm.

5. Projektuje się na skrzyżowaniu drogi gminnej nr 1532E/1 z drogą nr 3, na rowie przydrożnym, przepust drogowy PD5 o średnicy Ø500 mm i długości L=14,0 m.

Projektowane parametry przepustu:

- światło przepustu	Ø500 mm
- długość przepustu	14,0 m
- rzędna wlotu	196,76 m n.p.m. (strona L)
- rzędna wylotu	196,61 m n.p.m. (strona P)
- pochylenie dna	1%
- kąt skrzyżowania osi przepustu z drogą nr 3	90°

Przepust zostanie wykonany z rur PEHD karbowanych OPTIMA (klasa obciążenia SN8) o średnicy Ø500 mm na ławie żwirowej, gr. warstwy 20 cm. Zakończenie przepustu zostanie wykonane ścianką czołową betonową wykonywaną na miejscu. Skarpy i dno rowu przydrożnego zostaną umocnione płytami ażurowymi typu MEBA 40x60x10 cm.

6. Projektuje się w km 1+180,00 drogi, na cieku wodnym, przepust drogowy PD6 o średnicy Ø600 mm i długości L=9,0 m.

Projektowane parametry przepustu:

- światło przepustu	Ø600 mm
- długość przepustu	9,0 m
- rzędna wlotu	196,30 m n.p.m. (strona P)
- rzędna wylotu	196,20 m n.p.m. (strona L)
- pochylenie dna	1%

- kąt skrzyżowania osi przepustu z drogą 68°

Przepust zostanie wykonany z rur PEHD karbowanych OPTIMA (klasa obciążenia SN8) o średnicy Ø600 mm na ławie żwirowej, gr. warstwy 20 cm. Zakończenie przepustu zostanie wykonane ścianką czołową betonową wykonywaną na miejscu. Skarpy i dno rowów przydrożnych oraz cieku wodnego zostaną umocnione płytami ażurowymi typu MEBA 40x60x10 cm.

7. Projektuje się na skrzyżowaniu drogi gminnej nr 1532E/1 z drogą nr 4, na rowie przydrożnym, przepust drogowy PD7 o średnicy Ø500 mm i długości L=14,0 m.

Projektowane parametry przepustu:

- światło przepustu Ø500 mm
- długość przepustu 14,0 m
- rzędna wlotu 195,97 m n.p.m. (strona L)
- rzędna wylotu 195,83 m n.p.m. (strona P)
- pochylenie dna 1%
- kąt skrzyżowania osi przepustu z drogą nr 4 79°

Przepust zostanie wykonany z rur PEHD karbowanych OPTIMA (klasa obciążenia SN8) o średnicy Ø500 mm na ławie żwirowej, gr. warstwy 20 cm. Zakończenie przepustu zostanie wykonane prefabrykowaną ścianką czołową betonową. Skarpy i dno rowu przydrożnego zostaną umocnione płytami ażurowymi typu MEBA 40x60x10 cm.

8. Projektuje się na skrzyżowaniu drogi gminnej nr 1532E/1 z drogą nr 5, na rowie przydrożnym, przepust drogowy PD8 o średnicy Ø500 mm i długości L=14,0 m.

Projektowane parametry przepustu:

- światło przepustu Ø500 mm
- długość przepustu 14,0 m
- rzędna wlotu 195,56 m n.p.m. (strona L)
- rzędna wylotu 195,42 m n.p.m. (strona P)
- pochylenie dna 1%
- kąt skrzyżowania osi przepustu z drogą nr 5 79°

Przepust zostanie wykonany z rur PEHD karbowanych OPTIMA (klasa obciążenia SN8) o średnicy Ø500 mm na ławie żwirowej, gr. warstwy 20 cm. Zakończenie przepustu zostanie wykonane prefabrykowaną ścianką czołową betonową. Skarpy i dno rowu przydrożnego zostaną umocnione płytami ażurowymi typu MEBA 40x60x10 cm.

9. Projektuje się w km 1+971,00 drogi, pomiędzy rowami przydrożnymi a rowem melioracyjnym, przepust drogowy PD9 o przekroju owalnym 660x910 mm i długości L=9,5 m. Przepust będzie wyposażony w półkę z laminatu szerokości 40 cm stanowiącą przejście dla płazów.

Projektowane parametry przepustu:

- światło przepustu 660x910 mm
- długość przepustu 9,5 m
- rzędna wlotu 193,60 m n.p.m. (strona P)
- rzędna wylotu 193,50 m n.p.m. (strona L)
- pochylenie dna 1%
- kąt skrzyżowania osi przepustu z drogą 67°

Przepust zostanie wykonany z rur stalowych owalnych 660x910 mm na ławie żwirowej, gr. warstwy 20 cm. Skarpy i dno rowów przydrożnych oraz rowu melioracyjnego zostaną umocnione płytami ażurowymi typu MEBA 40x60x10 cm. Przejście dla płazów wykonane z laminatu należy poprowadzić wewnątrz przepustu oraz wyprowadzić po skarpie rowu na dł.

5,0 m.

10. Projektuje się w km 2+117,60 drogi, na rowie melioracyjnym, przepust drogowy PD10 o przekroju owalnym 660x910 mm i długości L=9,5 m. Przepust będzie wyposażony w półkę z laminatu szerokości 40 cm stanowiącą przejście dla płazów.

Projektowane parametry przepustu:

- światło przepustu	660x910 mm
- długość przepustu	9,5 m
- rzędna wlotu	193,60 m n.p.m. (strona P)
- rzędna wylotu	193,50 m n.p.m. (strona L)
- pochylenie dna	1%
- kąt skrzyżowania osi przepustu z drogą	79°

Przepust zostanie wykonany z rur stalowych owalnych 660x910 mm na ławie żwirowej, gr. warstwy 20 cm. Skarpy i dno rowów przydrożnych oraz rowu melioracyjnego zostaną umocnione płytami ażurowymi typu MEBA 40x60x10 cm. Przejście dla płazów wykonane z laminatu należy poprowadzić wewnątrz przepustu oraz wyprowadzić po skarpie rowu na dł. 5,0 m.

11. Projektuje się w km 2+535,90 drogi, pomiędzy rowami przydrożnymi, przepust drogowy PD11 o średnicy Ø500 mm i długości L=15,0 m.

Projektowane parametry przepustu:

- światło przepustu	Ø500 mm
- długość przepustu	15,0 m
- rzędna wlotu	193,10 m n.p.m. (strona P)
- rzędna wylotu	192,95 m n.p.m. (strona L)
- pochylenie dna	1%
- kąt skrzyżowania osi przepustu z drogą	46°

Przepust zostanie wykonany z rur PEHD karbowanych OPTIMA (klasa obciążenia SN8) o średnicy Ø500 mm na ławie żwirowej, gr. warstwy 20 cm. Zakończenie przepustu zostanie umocnione kamieniem polnym na podsypce cementowo-piaskowej gr. 10 cm.

12. Projektuje się w km 2+550,70 drogi, pomiędzy rowami przydrożnymi, przepust drogowy PD12 o średnicy Ø500 mm i długości L=17,0 m.

Projektowane parametry przepustu:

- światło przepustu	Ø500 mm
- długość przepustu	17,0 m
- rzędna wlotu	193,20 m n.p.m. (strona P)
- rzędna wylotu	192,95 m n.p.m. (strona L)
- pochylenie dna	1,5%
- kąt skrzyżowania osi przepustu z drogą	36°

Przepust zostanie wykonany z rur PEHD karbowanych OPTIMA (klasa obciążenia SN8) o średnicy Ø500 mm na ławie żwirowej, gr. warstwy 20 cm. Zakończenie przepustu zostanie umocnione kamieniem polnym na podsypce cementowo-piaskowej gr. 10 cm.

13. Projektuje się w km 2+965,00 drogi, pomiędzy rowem przydrożnym a rowem melioracyjnym, przepust drogowy PD13 o średnicy Ø600 mm i długości L=11,0 m.

Projektowane parametry przepustu:

- światło przepustu	Ø600 mm
- długość przepustu	11,0 m
- rzędna wlotu	193,47 m n.p.m. (strona P)
- rzędna wylotu	193,37 m n.p.m. (strona L)

- pochylenie dna 1%
- kąt skrzyżowania osi przepustu z drogą 90°

Przepust zostanie wykonany z rur PEHD karbowanych OPTIMA (klasa obciążenia SN8) o średnicy Ø600 mm na ławie żwirowej, gr. warstwy 20 cm. Zakończenie przepustu zostanie wykonane prefabrykowaną ścianką czołową betonową. Skarpy i dno rowu przydrożnego oraz rowu melioracyjnego zostaną umocnione płytami ażurowymi typu MEBA 40x60x10 cm.

14. Projektuje się w km 3+109,20 drogi, pomiędzy rowami przydrożnymi, przepust drogowy PD14 o średnicy Ø600 mm i długości L=11,0 m.

Projektowane parametry przepustu:

- światło przepustu Ø600 mm
- długość przepustu 11,0 m
- rzędna wlotu 193,95 m n.p.m. (strona P)
- rzędna wylotu 193,85 m n.p.m. (strona L)
- pochylenie dna 1%
- kąt skrzyżowania osi przepustu z drogą 90°

Przepust zostanie wykonany z rur PEHD karbowanych OPTIMA (klasa obciążenia SN8) o średnicy Ø600 mm na ławie żwirowej, gr. warstwy 20 cm. Zakończenie przepustu zostanie wykonane prefabrykowaną ścianką czołową betonową.

15. Projektuje się w km 3+451,30 drogi, pomiędzy rowem przydrożnym a rowem melioracyjnym, przepust drogowy PD15 o średnicy Ø600 mm i długości L=11,0 m.

Projektowane parametry przepustu:

- światło przepustu Ø600 mm
- długość przepustu 11,0 m
- rzędna wlotu 192,30 m n.p.m. (strona P)
- rzędna wylotu 192,20 m n.p.m. (strona L)
- pochylenie dna 1%
- kąt skrzyżowania osi przepustu z drogą 59°

Przepust zostanie wykonany z rur PEHD karbowanych OPTIMA (klasa obciążenia SN8) o średnicy Ø600 mm na ławie żwirowej, gr. warstwy 20 cm. Zakończenie przepustu zostanie wykonane ścianką czołową betonową wykonywaną na miejscu.

Przepusty pod zjazdami

Przepusty pod zjazdami zostaną wykonane z rur PEHD karbowanych X-STREAM (klasa obciążenia SN8) o średnicy Ø400 mm. Zakończenie przepustów zostanie wykonane ścianką czołową ze skrzydełkami z betonu hydrotechnicznego C25/30. Rury należy układać na podsypce piaskowej gr. 15 cm. Łączna ilość projektowanych przepustów wyniesie 96 szt.

Wyloty kanalizacji deszczowej

Wyloty z projektowanej kanalizacji deszczowej zostaną wykonane jako niezatopione, monolityczne z prefabrykowanych elementów betonowych, układanych na warstwie betonu C8/10. Ścianki boczne o przekroju skarpowym, wyloty kanałów umieszczone w ściance pionowej i zaopatrzone w kraty wylotowe. Poszczególne odbiorniki w miejscach wylotów kanalizacyjnych zostaną umocnione płytami ażurowymi typu MEBA 40x60x10 cm. Łączna ilość wylotów z projektowanej kanalizacji deszczowej wyniesie 6 szt.

Charakterystyczne parametry wylotów kanalizacyjnych:

- Wylot WL1
  - materiał kanału — PCV
  - średnica wylotu — Ø200 mm
  - rzędna wylotu — 186,20 m n.p.m.
  - odbiornik wód — rów melioracyjny

- Wylot WL2
  - materiał kanału — PCV
  - średnica wylotu — Ø160 mm
  - rzędna wylotu — 186,20 m n.p.m.
  - odbiornik wód — rów melioracyjny

- Wylot WL3
  - materiał kanału — PCV
  - średnica wylotu — Ø200 mm
  - rzędna wylotu — 186,30 m n.p.m.
  - odbiornik wód — rów melioracyjny

- Wylot WL4
  - materiał kanału — PCV
  - średnica wylotu — Ø160 mm
  - rzędna wylotu — 185,40 m n.p.m.
  - odbiornik wód — ciek wodny spod Kosowa

- Wylot WL5
  - materiał kanału — PCV
  - średnica wylotu — Ø200 mm
  - rzędna wylotu — 185,40 m n.p.m.
  - odbiornik wód — ciek wodny spod Kosowa

- Wylot WL6
  - materiał kanału — PCV
  - średnica wylotu — Ø160 mm
  - rzędna wylotu — 185,30 m n.p.m.
  - odbiornik wód — rzeka Moszczanka

<u>Ściek przykrawężnikowy korytkowy</u>

Ściek przykrawężnikowy zostanie wykonany z prefabrykowanych korytek betonowych układanych na podsypce cementowo-piaskowej gr. 3 cm oraz podbudowie z kruszywa łamanego 0/31,5 mm gr. 15 cm. Ściek będzie odprowadzał wody opadowe i roztopowe do rowu przydrożnego, a także do projektowanego wpustu kanalizacji deszczowej.

Ściek przykrawężnikowy korytkowy zostanie wykonany na następujących odcinkach:

- Odcinek „1" – od km 2+642,00 do km 2+766,00 (strona P)

- Odcinek „2" – od km 3+196,00 do km 3+440,00 (strona P)
- Odcinek „3" – od km 3+558,00 do km 3+850,00 (strona P)

Istniejący obiekt mostowy M1

Istniejący obiekt mostowy M1 na cieku wodnym bez nazwy zlokalizowany w km 0+770,50 drogi, zostanie poddany bieżącemu remontowi, polegającemu na oczyszczeniu powierzchni betonowych poprzez piaskowanie. Miejsca, w których widać zbrojenie zostaną zabezpieczone przed korozją środkami pasywującymi, a ubytki w betonie zostaną uzupełnione zaprawami mostowymi typu PCC do szlamowania. Przekrój (światło) mostu pozostanie bez zmian.
Projektuje się rozbiórkę istniejących warstw bitumicznych i podbudowy z kruszywa na płycie pomostowej. Płytę pomostu należy oczyścić poprzez piaskowanie oraz uzupełnić ubytki betonu zaprawami PCC. Na pomoście należy ułożyć izolację z papy termozgrzewalnej, zabezpieczoną warstwą ochronną z betonu C20/25 i odtworzyć nawierzchnię drogi tj.:
- podbudowa z kruszywa łamanego,
- podbudowa zasadnicza z AC22P 50/70 gr. 7 cm,
- warstwa wiążąca z AC16W 50/70 gr. 6 cm,
- warstwa ścieralna z AC8S 50/70 gr. 5 cm.

Istniejące bariery mostowe stalowe i betonowe zostaną wymienione na barieroporęcze.

Charakterystyczne parametry mostu:

- światło mostu	1,50 m
- długość mostu w świetle	5,10 m
- rzędna zwierciadła	197,94 m n.p.m.
- rzędna dna	197,80 m n.p.m.
- kąt skrzyżowania osi mostu z drogą	90°

Istniejący obiekt mostowy M2

Istniejący obiekt mostowy M2 na cieku wodnym spod Kosowa zlokalizowany w km 5+072,60 drogi, zostanie poddany bieżącemu remontowi, polegającemu na oczyszczeniu powierzchni betonowych poprzez piaskowanie. Miejsca, w których widać zbrojenie zostaną zabezpieczone przed korozją środkami pasywującymi, a ubytki w betonie zostaną uzupełnione zaprawami mostowymi typu PCC do szlamowania. Przekrój (światło) mostu pozostanie bez zmian.
Projektuje się rozbiórkę istniejących warstw bitumicznych oraz sfrezowanie części płyty betonowej na grubość umożliwiającą położenie nowych warstw bitumicznych. Płytę pomostu należy oczyścić poprzez piaskowanie oraz uzupełnić ubytki betonu zaprawami PCC. Nawierzchnia jezdni zostanie ograniczona krawężnikami granitowymi 15x30 cm.
Po stronie lewej zostanie wykonana nawierzchnia chodnika dla pieszych z warstwy epoksydowo-poliuretanowej na płycie z betonu C16/20 gr. 15 cm oraz na warstwie z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie.
Po stronie prawej zostanie wykonana nawierzchnia chodnika dla pieszych z warstwy epoksydowo-poliuretanowej na istniejącej płycie betonowej.
Istniejące bariery mostowe stalowe i betonowe zostaną wymienione na barieroporęcze.

Charakterystyczne parametry mostu:

- światło mostu	1,30 m
- długość mostu w świetle	3,85 m
- rzędna zwierciadła	184,79 m n.p.m.
- rzędna dna	184,50 m n.p.m.
- kąt skrzyżowania osi mostu z drogą	90°

Współrzędne geograficzne urządzeń służących do odprowadzania wód opadowych i roztopowych

- Wylot kanalizacyjny WL1
  N 51°30'6,55" ; E 19°42'13,00"
- Wylot kanalizacyjny WL2
  N 51°30'7,70" ; E 19°42'18,20"
- Wylot kanalizacyjny WL3
  N 51°30'7,40" ; E 19°42'17,70"
- Wylot kanalizacyjny WL4
  N 51°30'5,43" ; E 19°42'22,46"
- Wylot kanalizacyjny WL5
  N 51°30'4,79" ; E 19°42'24,24"
- Wylot kanalizacyjny WL6
  N 51°30'1,18" ; E 19°42'37,52"
- Przepust drogowy PD1
  - wlot N 51°30'24,84" ; E 19°38'40,74"
  - wylot N 51°30'25,12" ; E 19°38'40,60"
- Przepust drogowy PD2
  - wlot N 51°30'25,04" ; E 19°38'42,15"
  - wylot N 51°30'25,35" ; E 19°38'42,00"
- Przepust drogowy PD3
  - wlot N 51°30'31,20" ; E 19°39'6,42"
  - wylot N 51°30'31,16" ; E 19°39'5,90"
- Przepust drogowy PD4
  - wlot N 51°30'41,62" ; E 19°39'0,05"
  - wylot N 51°30'41,71" ; E 19°39'0,35"
- Przepust drogowy PD5

- wlot	N 51°30'26,79"	;	E 19°39'26,58"
- wylot	N 51°30'26,45"	;	E 19°39'26,90"

- Przepust drogowy PD6

- wlot	N 51°30'25,13"	;	E 19°39'26,39"
- wylot	N 51°30'25,00"	;	E 19°39'27,02"

- Przepust drogowy PD7

- wlot	N 51°30'18,87"	;	E 19°39'41,95"
- wylot	N 51°30'18,77"	;	E 19°39'42,58"

- Przepust drogowy PD8

- wlot	N 51°30'17,47"	;	E 19°39'49,31"
- wylot	N 51°30'17,35"	;	E 19°39'50,06"

- Przepust drogowy PD9

- wlot	N 51°30'15,26"	;	E 19°39'57,88"
- wylot	N 51°30'15,40"	;	E 19°39'58,58"

- Przepust drogowy PD10

- wlot	N 51°30'16,70"	;	E 19°40'5,47"
- wylot	N 51°30'16,86"	;	E 19°40'5,15"

- Przepust drogowy PD11

- wlot	N 51°30'23,50"	;	E 19°40'23,79"
- wylot	N 51°30'23,98"	;	E 19°40'23,96"

- Przepust drogowy PD12

- wlot	N 51°30'23,92"	;	E 19°40'24,89"
- wylot	N 51°30'23,98"	;	E 19°40'23,96"

- Przepust drogowy PD13

- wlot	N 51°30'30,45"	;	E 19°40'43,22"
- wylot	N 51°30'30,66"	;	E 19°40'43,24"

- Przepust drogowy PD14

- wlot	N 51°30'28,96"	;	E 19°40'50,30"
- wylot	N 51°30'29,31"	;	E 19°40'50,49"

- Przepust drogowy PD15

- wlot	N 51°30'24,37"	;	E 19°41'6,38"
- wylot	N 51°30'24,69"	;	E 19°41'6,37"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 0+028,20

- wlot	N 51°30'23,66"	;	E 19°38'30,60"
- wylot	N 51°30'23,69"	;	E 19°38'30,87"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 0+046,00 - Z.I. 0+054,20
  - wlot N 51°30'23,90" ; E 19°38'33,58"
  - wylot N 51°30'24,02" ; E 19°38'33,45"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 0+075,10
  - wlot N 51°30'23,69" ; E 19°38'32,90"
  - wylot N 51°30'24,02" ; E 19°38'33,14"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 0+096,50 - Z.I. 0+113,90
  - wlot N 51°30'24,09" ; E 19°38'34,04"
  - wylot N 51°30'24,25" ; E 19°38'35,27"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 0+149,10
  - wlot N 51°30'24,43" ; E 19°38'36,82"
  - wylot N 51°30'24,47" ; E 19°38'37,24"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 0+175,30 - Z.I. 0+180,30
  - wlot N 51°30'34,56" ; E 19°38'38,06"
  - wylot N 51°30'24,64" ; E 19°38'38,79"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 0+203,30 - Z.I. 0+208,30
  - wlot N 51°30'24,71" ; E 19°38'39,42"
  - wylot N 51°30'24,80" ; E 19°38'40,21"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 0+235,00 - Z.I. 0+240,00
  - wlot N 51°30'24,91" ; E 19°38'41,07"
  - wylot N 51°30'24,89" ; E 19°38'41,77"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 0+260,00
  - wlot N 51°30'25,05" ; E 19°38'42,45"
  - wylot N 51°30'25,12" ; E 19°38'42,91

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 0+275,60
  - wlot N 51°30'25,15" ; E 19°38'43,16"
  - wylot N 51°30'25,21" ; E 19°38'43,67"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 0+316,40
  - wlot N 51°30'25,39" ; E 19°38'45,29"
  - wylot N 51°30'25,44" ; E 19°38'45,71"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 0+336,70
  - wlot N 51°30'25,51" ; E 19°38'46,33"
  - wylot N 51°30'25,57" ; E 19°38'46,70"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 0+355,50
  - wlot N 51°30'25,61" ; E 19°38'74,30"
  - wylot N 51°30'25,68" ; E 19°38'47,74"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 0+370,90
  - wlot N 51°30'25,73" ; E 19°38'48,16"
  - wylot N 51°30'25,78" ; E 19°38'48,55"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 0+420,00 - Z.I. 0+434,10
  - wlot N 51°30'26,01 ; E 19°38'50,49"
  - wylot N 51°30'26,15" ; E 19°38'51,73"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 0+458,00
  - wlot N 51°30'26,24" ; E 19°38'52,53"
  - wylot N 51°30'26,29" ; E 19°38'52,97"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 0+476,00 - Z.I. 0+481,00
  - wlot N 51°30'26,34" ; E 19°38'53,43"
  - wylot N 51°30'26,43" ; E 19°38'54,18"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 0+503,00
  - wlot N 51°30'26,50" ; E 19°38'54,80"
  - wylot N 51°30'26,55" ; E 19°38'55,17"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 0+517,40
  - wlot N 51°30'26,57" ; E 19°38'55,49"
  - wylot N 51°30'26,62" ; E 19°38'55,98"

- Przepust pod zjazdem (str. P)

Z.I. 0+548,70

- wlot	N 51°30'26,77"	;	E 19°38'57,17"
- wylot	N 51°30'26,82"	;	E 19°38'57,57"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 0+596,00

- wlot	N 51°30'27,04"	;	E 19°38'59,58"
- wylot	N 51°30'27,08"	;	E 19°38'59,94"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 0+618,50

- wlot	N 51°30'27,19"	;	E 19°39'0,66"
- wylot	N 51°30'27,24"	;	E 19°39'1,06"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 0+648,80

- wlot	N 51°30'27,42"	;	E 19°39'2,26"
- wylot	N 51°30'27,50"	;	E 19°39'2,70"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 0+669,20 - Z.I. 0+680,00

- wlot	N 51°30'27,61"	;	E 19°39'3,19"
- wylot	N 51°30'27,79"	;	E 19°39'4,21"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 0+707,60

- wlot	N 51°30'28,00"	;	E 19°39'5,16"
- wylot	N 51°30'28,11"	;	E 19°39'5,53"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 0+738,80

- wlot	N 51°30'28,43"	;	E 19°39'6,60"
- wylot	N 51°30'28,56"	;	E 19°39'6,92"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 0+811,30

- wlot	N 51°30'29,64"	;	E 19°39'10,00"
- wylot	N 51°30'29,34"	;	E 19°39'10,38"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 0+830,90

- wlot	N 51°30'29,17"	;	E 19°39'11,01"
- wylot	N 51°30'29,20"	;	E 19°39'11,36"

- Przepust pod zjazdem (str. L)
  Z.I. 0+830,90 - Z.I. 0+835,90

- wlot	N 51°30'29,64"	;	E 19°39'11,08
- wylot	N 51°30'29,50"	;	E 19°39'11,72"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 0+846,30

- wlot	N 51°30'29,22"	;	E 19°39'11,71"
- wylot	N 51°30'29,16"	;	E 19°39'12,11"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 0+891,00

- wlot	N 51°30'28,88"	;	E 19°39'13,52"
- wylot	N 51°30'28,78"	;	E 19°39'14,06"

- Przepust pod zjazdem (str. L)
  Z.I. 0+891,00

- wlot	N 51°30'29,21"	;	E 19°39'13,72"
- wylot	N 51°30'29,13"	;	E 19°39'14,15"

- Przepust pod zjazdem (str. L)
  Z.I. 0+958,00

- wlot	N 51°30'28,52"	;	E 19°39'17,64"
- wylot	N 51°30'28,45"	;	E 19°39'18,05"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 0+984,10 - Z.I. 0+989,10

- wlot	N 51°30'27,96"	;	E 19°39'18,62"
- wylot	N 51°30'27,88"	;	E 19°39'19,10"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 1+040,00

- wlot	N 51°30'27,85"	;	E 19°39'19,18"
- wylot	N 51°30'27,80"	;	E 19°39'19,56"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 1+084,00

- wlot	N 51°30'27,10"	;	E 19°39'23,44"
- wylot	N 51°30'27,04"	;	E 19°39'23,79"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 1+200,00

- wlot	N 51°30'24,60"	;	E 19°39'26,67"
- wylot	N 51°30'24,44"	;	E 19°39'26,68"

- Przepust pod zjazdem (str. L)
  Z.I. 1+233,60

- wlot	N 51°30'23,51"	;	E 19°39'27,20"

- wylot N 51°30'23,24" ; E 19°39'27,19"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 1+351,50 - Z.I. 1+364,50
  - wlot N 51°30'19,70" ; E 19°39'27,12"
  - wylot N 51°30'19,37" ; E 19°39'28,09"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 1+396,50 - Z.I. 1+401,50
  - wlot N 51°30'19,43" ; E 19°39'29,68"
  - wylot N 51°30'19,46" ; E 19°39'30,20"

- Przepust pod zjazdem (str. L)
  Z.I. 1+401,50
  - wlot N 51°30'19,69" ; E 19°39'29,67"
  - wylot N 51°30'19,71" ; E 19°39'30,04"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 1+440,60 - Z.I. 1+445,60
  - wlot N 51°30'19,53" ; E 19°39'31,86"
  - wylot N 51°30'19,58" ; E 19°39'32,34"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 1+525,10 - Z.I. 1+530,10
  - wlot N 51°30'19,40" ; E 19°39'36,11"
  - wylot N 51°30'19,34" ; E 19°39'36,74"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 1+580,40 - Z.I. 1+585,40
  - wlot N 51°30'19,07" ; E 19°39'38,83"
  - wylot N 51°30'18,97" ; E 19°39'39,48"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 1+646,60 - Z.I. 1+651,60
  - wlot N 51°30'18,47" ; E 19°39'42,37"
  - wylot N 51°30'18,37" ; E 19°39'42,96"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 1+778,30
  - wlot N 51°30'17,29" ; E 19°39'48,87"
  - wylot N 51°30'17,15" ; E 19°39'49,32"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 1+795,10
  - wlot N 51°30'17,07" ; E 19°39'49,64"
  - wylot N 51°30'16,95" ; E 19°39'50,04"

- Przepust pod zjazdem (str. L)
  Z.I. 1+880,00
  - wlot N 51°30'16,48" ; E 19°39'54,08"
  - wylot N 51°30'16,37" ; E 19°39'54,58"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 1+890,00
  - wlot N 51°30'15,96" ; E 19°39'54,32"
  - wylot N 51°30'15,87" ; E 19°39'54,68"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 1+910,00
  - wlot N 51°30'15,74" ; E 19°39'55,25"
  - wylot N 51°30'15,66" ; E 19°39'55,62"

- Przepust pod zjazdem (str. L)
  Z.I. 1+920,00
  - wlot N 51°30'16,01" ; E 19°39'56,16"
  - wylot N 51°30'15,92" ; E 19°39'56,58"

- Przepust pod zjazdem (str. L)
  Z.I. 1+950,00
  - wlot N 51°30'15,50" ; E 19°39'58,22"
  - wylot N 51°30'15,45" ; E 19°39'58,36"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 1+960,00
  - wlot N 51°30'15,29" ; E 19°39'57,83"
  - wylot N 51°30'15,23" ; E 19°39'58,08"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 1+976,20 - Z.I. 1+981,20
  - wlot N 51°30'15,12" ; E 19°39'58,49"
  - wylot N 51°30'14,97" ; E 19°39'59,14"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. – droga nr 6
  - wlot N 51°30'13,96" ; E 19°40'0,68"
  - wylot N 51°30'14,09" ; E 19°40'0,50"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 2+087,00
  - wlot N 51°30'16,09" ; E 19°40'3,89"
  - wylot N 51°30'16,17" ; E 19°40'4,27"

- Przepust pod zjazdem (str. L)
  Z.I. 2+100,00
  - wlot N 51°30'16,55" ; E 19°40'4,34"
  - wylot N 51°30'16,69" ; E 19°40'4,66"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 2+108,50
  - wlot N 51°30'16,42" ; E 19°40'4,84"
  - wylot N 51°30'16,51" ; E 19°40'5,20"

- Przepust pod zjazdem (str. L)
  Z.I. 2+129,50
  - wlot N 51°30'17,04" ; E 19°40'5,59"
  - wylot N 51°30'17,14" ; E 19°40'5,80"

- Przepust pod zjazdem (str. L)
  Z.I. 2+180,00
  - wlot N 51°30'17,84" ; E 19°40'7,73"
  - wylot N 51°30'17,99" ; E 19°40'8,12"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 2+180,00
  - wlot N 51°30'17,61" ; E 19°40'7,93"
  - wylot N 51°30'17,75" ; E 19°40'8,34"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 2+220,00
  - wlot N 51°30'18,34" ; E 19°40'9,94"
  - wylot N 51°30'18,50" ; E 19°40'10,26"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 2+248,80
  - wlot N 51°30'18,76" ; E 19°40'11,01"
  - wylot N 51°30'18,93" ; E 19°40'11,37"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 2+270,25 - Z.I. 2+285,00
  - wlot N 51°30'19,17" ; E 19°40'12,16"
  - wylot N 51°30'19,46" ; E 19°40'12,91"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 2+302,90
  - wlot N 51°30'19,69" ; E 19°40'13,53"
  - wylot N 51°30'19,83" ; E 19°40'13,89"

- Przepust pod zjazdem (str. P)

Z.I. 2+359,00

- wlot	N 51°30'20,59"	;	E 19°40'16,05"
- wylot	N 51°30'20,74"	;	E 19°40'16,37"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 2+383,00

- wlot	N 51°30'20,87"	;	E 19°40'16,76"
- wylot	N 51°30'21,02"	;	E 19°40'17,11"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 2+412,10

- wlot	N 51°30'21,15"	;	E 19°40'17,41"
- wylot	N 51°30'21,25"	;	E 19°40'17,79"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 2+460,00

- wlot	N 51°30'22,18"	;	E 19°40'20,23"
- wylot	N 51°30'22,27"	;	E 19°40'20,50"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 2+492,30

- wlot	N 51°30'22,84"	;	E 19°40'21,96"
- wylot	N 51°30'22,97"	;	E 19°40'22,40"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 2+517,40

- wlot	N 51°30'23,22"	;	E 19°40'23,02"
- wylot	N 51°30'23,36"	;	E 19°40'23,43"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 2+568,00 - Z.I. 2+608,90

- wlot	N 51°30'24,03"	;	E 19°40'25,31"
- wylot	N 51°30'24,84"	;	E 19°40'27,52"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 2+624,50

- wlot	N 51°30'25,00"	;	E 19°40'27,90"
- wylot	N 51°30'25,09"	;	E 19°40'28,22"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 2+771,80 - Z.I. 2+776,80

- wlot	N 51°30'27,27"	;	19°40'34,56"
- wylot	N 51°30'27,46"	;	E 19°40'35,09"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 2+791,10

- wlot N 51°30'27,56" ; E 19°40'35,33"
- wylot N 51°30'27,72" ; E 19°40'35,85"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 2+805,90
  - wlot N 51°30'27,78" ; E 19°40'36,02"
  - wylot N 51°30'27,91" ; E 19°40'36,44"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 2+829,20 - Z.I. 2+834,20
  - wlot N 51°30'28,21" ; E 19°40'37,20"
  - wylot N 51°30'28,35" ; E 19°40'37,67"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 2+873,00
  - wlot N 51°30'28,84" ; E 19°40'38,88"
  - wylot N 51°30'29,05" ; E 19°40'39,28"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 2+908,20
  - wlot N 51°30'29,64" ; E 19°40'40,60"
  - wylot N 51°30'29,80" ; E 19°40'40,97"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 2+926,80
  - wlot N 51°30'30,00" ; E 19°40'41,35"
  - wylot N 51°30'30,07" ; E 19°40'41,67"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 2+944,20 - Z.I. 2+949,20
  - wlot N 51°30'30,24" ; E 19°40'42,12"
  - wylot N 51°30'30,35" ; E 19°40'42,79"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 2+979,00
  - wlot N 51°30'30,44" ; E 19°40'43,99"
  - wylot N 51°30'30,43" ; E 19°40'44,28"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 2+996,00
  - wlot N 51°30'30,38" ; E 19°40'44,38"
  - wylot N 51°30'30,35" ; E 19°40'44,79"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 3+038,50
  - wlot N 51°30'29,95" ; E 19°40'46,82"

- wylot N 51°30'29,86" ; E 19°40'47,18"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 3+068,20 - Z.I. 3+081,80
  - wlot N 51°30'29,63" ; E 19°40'48,06"
  - wylot N 51°30'29,31" ; E 19°40'49,12"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 3+098,20 - Z.I. 3+103,20
  - wlot N 51°30'29,21" ; E 19°40'49,50"
  - wylot N 51°30'29,04" ; E 19°40'50,07"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 3+126,00 - Z.I. 3+170,50
  - wlot N 51°30'28,85" ; E 19°40'50,74"
  - wylot N 51°30'28,16" ; E 19°40'53,25"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 3+184,90 - Z.I. 3+189,90
  - wlot N 51°30'28,05" ; E 19°40'53,62"
  - wylot N 51°30'27,87" ; E 19°40'54,24"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 3+449,10
  - wlot N 51°30'24,50" ; E 19°41'5,95"
  - wylot N 51°30'24,39" ; E 19°41'6,28"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 3+459,10
  - wlot N 51°30'24,35' ; E 19°41'6,41"
  - wylot N 51°30'24,24" ; E 19°41'6,85"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 3+477,00
  - wlot N 51°30'24,14" ; E 19°41'7,29"
  - wylot N 51°30'23,96" ; E 19°41'7,72"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 3+510,60
  - wlot N 51°30'23,60" ; E 19°41'8,94"
  - wylot N 51°30'23,48" ; E 19°41'9,38"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 3+526,30 - Z.I. 3+545,00
  - wlot N 51°30'23,40" ; E 19°41'9,64"
  - wylot N 51°30'23,04" ; E 19°41'10,93"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.P. 0+083,70 – droga nr 1
  - wlot N 51°30'30,88" ; E 19°39'6,94"
  - wylot N 51°30'31,10" ; E 19°39'6,54"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 0+271,70 – droga nr 1
  - wlot N 51°30'36,60" ; E 19°39'2,89"
  - wylot N 51°30'36,39" ; E 19°39'2,98"

- Przepust pod zjazdem (str. P)
  Z.I. 0+286,20 – droga nr 1
  - wlot N 51°30'36,92" ; E 19°39'2,69"
  - wylot N 51°30'36,72" ; E 19°39'2,82"

- Odcinek rowów „1"
  - początek N 51°30'23,41" ; E 19°38'29,15"
  - koniec N 51°30'29,62" ; E 19°39'10,04"

- Odcinek rowów „2"
  - początek N 51°30'29,62" ; E 19°39'10,04"
  - koniec N 51°30'25,29" ; E 19°40'28,89"

- Odcinek rowów „3"
  - początek N 51°30'27,22" ; E 19°40'34,40"
  - koniec N 51°30'27,83" ; E 19°40'54,33"

- Odcinek rowów „4"
  - początek N 51°30'24,55" ; E 19°41'5,62"
  - koniec N 51°30'22,88" ; E 19°41'11,30"

- Odcinek rowów „5"
  - początek N 51°30'29,83" ; E 19°39'9,93"
  - koniec N 51°30'25,00" ; E 19°39'27,02"

- Odcinek rowów „6"
  - początek N 51°30'25,00" ; E 19°39'27,02"
  - koniec N 51°30'18,60" ; E 19°40'9,69"

- Odcinek rowów „7"
  - początek N 51°30'41,53" ; E 19°39'0,54"
  - koniec N 51°30'30,28" ; E 19°39'10,18"

- Odcinek rowów „8"
  - początek N 51°30'10,58" ; E 19°40'4,44"

- koniec N 51°30'14,57" ; E 19°39'59,87"

- Odcinek rowów „9"
  - początek N 51°30'10,81" ; E 19°40'5,11"
  - koniec N 51°30'14,57" ; E 19°40'0,43"

- Odcinek rowu umocnionego korytkami kolejowymi
  - początek N 51°30'21,93" ; E 19°40'19,60"
  - koniec N 51°30'24,02" ; E 19°40'25,27"

- Odcinek ścieku korytkowego „1"
  - początek N 51°30'25,29" ; E 19°40'28,89"
  - koniec N 51°30'27,22" ; E 19°40'34,40"

- Odcinek ścieku korytkowego „2"
  - początek N 51°30'27,83" ; E 19°40'54,33"
  - koniec N 51°30'24,55" ; E 19°41'5,62"

- Odcinek ścieku korytkowego „3"
  - początek N 51°30'22,88" ; E 19°41'11,30"
  - koniec N 51°30'19,07" ; E 19°41'25,08"

- Wylot (ujście) rowu WR1
  N 51°30'28,93" ; E 19°39'8,26"

- Wylot (ujście) rowu WR2
  N 51°30'28,95" ; E 19°39'8,31"

- Wylot (ujście) rowu WR3
  N 51°30'25,04" ; E 19°39'26,64"

- Wylot (ujście) rowu WR4
  N 51°30'25,00" ; E 19°39'26,58"

- Wylot (ujście) rowu WR5
  N 51°30'25,01" ; E 19°39'27,04"

- Wylot (ujście) rowu WR6
  N 51°30'24,94" ; E 19°39'27,06"

- Wylot (ujście) rowu WR7
  N 51°30'15,33" ; E 19°39'58,58"

- Wylot (ujście) rowu WR8
  N 51°30'15,34" ; E 19°39'58,66"
- Wylot (ujście) rowu WR9
  N 51°30'16,66" ; E 19°40'5,38"
- Wylot (ujście) rowu WR10
  N 51°30'16,69" ; E 19°40'5,48"
- Wylot (ujście) rowu WR11
  N 51°30'16,80" ; E 19°40'5,12"
- Wylot (ujście) rowu WR12
  N 51°30'16,85" ; E 19°40'5,23"
- Istniejący obiekt mostowy M1
  N 51°30'29,05" ; E 19°39'8,15"
- Istniejący obiekt mostowy M2
  N 51°30'5,51" ; E 19°42'22,79"

2. Szczególne korzystanie z wód - odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z drogi gminnej nr 1532E/1 do istniejacych i projektowanych rowów przydrożnych, rowów melioracyjnych, cieku wodnego bez nazwy, cieku wodnego spod Kosowa oraz rzeki Moszczanki Właściwej, w następujących ilościach:

$Q_{max.\ godź.}$ = 225,86 m^3/h (z całej drogi)
$Q_{śr.\ doba}$ = 60,42 m^3/d (z całej drogi)
$Q_{max.\ rocznie}$ = 31249,40 m^3/rok (z całej drogi)

o dopuszczalnych stężeniach zanieczyszczeń:

- **zawiesin ogólnych do 100 mg/l,**
- **węglowodorów ropopochodnych do 15 mg/l.**

Zlewnie cząstkowe:

Zlewnia „1" – od km 0+000,00 do km 0+222,30 (odprowadzenie do rowu melioracyjnego w km 0+222,30)
$F(1) = F_{utw}(1) + F_{nieutw}(1) = 0,161 + 0,059 = 0,220$ ha

Zlewnia „2" – od km 0+222,30 do km 0+310,80 (odprowadzenie do rowu melioracyjnego w km 0+251,50)
$F(2) = F_{utw}(2) + F_{nieutw}(2) = 0,064 + 0,023 = 0,087$ ha
Zlewnia „3" – od km 0+310,80 do km 0+800,00 (odprowadzenie do cieku bez nazwy w km 0+770,50)

F (3) = F_{utw} (3) + F_{nieutw} (3) = 0,351 + 0,126 = 0,477 ha

Zlewnia „4” – od km 0+000,00 do km 0+472,00 drogi nr 1 (odprowadzenie do cieku bez nazwy w km 0+096,00 drogi nr 1)
F (4) = F_{utw} (4) + F_{nieutw} (4) = 0,237 + 0,100 = 0,337 ha

Zlewnia „5” – od km 0+800,00 do km 1+352,50 (odprowadzenie do cieku bez nazwy w km 1+180,00)
F (5) = F_{utw} (5) + F_{nieutw} (5) = 0,472 + 0,360 = 0,832 ha

Zlewnia „6” – od km 1+352,50 do km 2+030,40 (odprowadzenie do rowu melioracyjnego w km 1+971,00)
F (6) = F_{utw} (6) + F_{nieutw} (6) = 0,527 + 0,433 = 0,960 ha

Zlewnia „7” – od km 2+030,40 do km 2+320,20 (odprowadzenie do rowu melioracyjnego w km 2+117,60)
F (7) = F_{utw} (7) + F_{nieutw} (7) = 0,195 + 0,127 = 0,322 ha

Zlewnia „8” – od km 2+320,20 do km 2+670,30 (odprowadzenie do rowu przydrożnego w km 2+540,00)
F (8) = F_{utw} (8) + F_{nieutw} (8) = 0,306 + 0,070 = 0,376 ha

Zlewnia „9” – od km 2+670,30 do km 3+073,00 (odprowadzenie do rowu melioracyjnego w km 2+965,00) **F (9) = F_{utw} (9) + F_{nieutw} (9) = 0,370 + 0,089 = 0,459 ha**

Zlewnia „10” – od km 3+073,00 do km 3+225,30 (odprowadzenie do rowu przydrożnego w km 3+109,20)
F (10) = F_{utw} (10) + F_{nieutw} (10) = 0,139 + 0,036 = 0,175 ha

Zlewnia „11” – od km 3+225,30 do km 3+676,00 (odprowadzenie do rowu melioracyjnego w km 3+451,30)
F (11) = F_{utw} (11) + F_{nieutw} (11) = 0,396 + 0,034 = 0,430 ha

Zlewnia „12” – od km 4+800,00 do km 4+840,00 (odprowadzenie wylotem WL1 do rowu melioracyjnego w km 4+840,00)
F (12) = F_{utw} (12) = 0,042 ha

Zlewnia „13” – powierzchnia parkingu 2 (odprowadzenie wylotem WL2 do rowu melioracyjnego w km 4+950,00)
F (13) = F_{utw} (13) = 0,056 ha

Zlewnia „14” – od km 4+840,00 do km 4+990,00 (odprowadzenie wylotem WL3 do rowu melioracyjnego w km 4+950,00)
F (14) = F_{utw} (14) = 0,182 ha

Zlewnia „15” – od km 4+990,00 do km 5+060,00 (odprowadzenie wylotem WL4 do cieku wodnego spod Kosowa w km 5+066,00)

F (15) = F_{utw} (15) = 0,073 ha

Zlewnia „16" – od km 5+060,00 do km 5+300,00 (odprowadzenie wylotem WL5 do cieku wodnego spod Kosowa w km 5+110,00)
F (16) = F_{utw} (16) = 0,250 ha

Zlewnia „17" – od km 5+325,00 do km 5+420,00 (odprowadzenie wylotem WL6 do rzeki Moszczanka w km 5+420,00)
F (17) = F_{utw} (17) = 0,102 ha

Ilość wód opadowych i roztopowych z drogi w poszczególnych miejscach zrzutu wyniesie:

- maksymalna godzinowa ilość wód opadowych i roztopowych z drogi w poszczególnych miejscach zrzutu wyniesie:

$Q_{maxh1} = Q_1$ x 10 min x 60 s / 1000 = 15,32 x 10 x 60 / 1000 = 9,19 m^3/h

$Q_{maxh2} = Q_2$ x 10 min x 60 s / 1000 = 6,10 x 10 x 60 / 1000 = 3,66 m^3/h

$Q_{maxh3} = Q_3$ x 10 min x 60 s / 1000 = 33,25 x 10 x 60 / 1000 = 19,95 m^3/h

$Q_{maxh4} = Q_4$ x 10 min x 60 s / 1000 = 22,44 x 10 x 60 / 1000 = 13,46 m^3/h

$Q_{maxh5} = Q_5$ x 10 min x 60 s / 1000 = 46,92 x 10 x 60 / 1000 = 28,15 m^3/h

$Q_{maxh6} = Q_6$ x 10 min x 60 s / 1000 = 52,02 x 10 x 60 / 1000 = 31,21 m^3/h

$Q_{maxh7} = Q_7$ x 10 min x 60 s / 1000 = 19,38 x 10 x 60 / 1000 = 11,63 m^3/h

$Q_{maxh8} = Q_8$ x 10 min x 60 s / 1000 = 29,58 x 10 x 60 / 1000 = 17,75 m^3/h

$Q_{maxh9} = Q_9$ x 10 min x 60 s / 1000 = 34,68 x 10 x 60 / 1000 = 20,81 m^3/h

$Q_{maxh10} = Q_{10}$ x 10 min x 60 s / 1000 = 14,28 x 10 x 60 / 1000 = 8,57 m^3/h

$Q_{maxh11} = Q_{11}$ x 10 min x 60 s / 1000 = 37,74 x 10 x 60 / 1000 = 22,64 m^3/h

$Q_{maxh12} = Q_{12}$ x 10 min x 60 s / 1000 = 3,86 x 10 x 60 / 1000 = 2,32 m^3/h

$Q_{maxh13} = Q_{13}$ x 10 min x 60 s / 1000 = 5,14 x 10 x 60 / 1000 = 3,08 m^3/h

$Q_{maxh14} = Q_{14}$ x 10 min x 60 s / 1000 = 16,71 x 10 x 60 / 1000 = 10,03 m^3/h

$Q_{maxh15} = Q_{15}$ x 10 min x 60 s / 1000 = 6,70 x 10 x 60 / 1000 = 4,02 m^3/h

$Q_{maxh16} = Q_{16}$ x 10 min x 60 s / 1000 = 22,95 x 10 x 60 / 1000 = 13,77 m^3/h

$Q_{maxh17} = Q_{17}$ x 10 min x 60 s / 1000 = 9,36 x 10 x 60 / 1000 = 5,62 m^3/h

Całkowita maksymalna godzinowa ilość wód opadowych i roztopowych z drogi wyniesie:
$Q_{maxhcalk}$ = 225,86 m^3/h

- Średnia dobowa ilość wód opadowych i roztopowych z drogi poszczególnych miejscach

zrzutu wyniesie:

$Q_{śrd1} = Q_{śr1} / 365 = 904,80 / 365 = 2,48\ m^3/d$

$Q_{śrd2} = Q_{śr2} / 365 = 359,40 / 365 = 0,98\ m^3/d$

$Q_{śrd3} = Q_{śr3} / 365 = 1971,00 / 365 = 5,40\ m^3/d$

$Q_{śrd4} = Q_{śr4} / 365 = 1339,80 / 365 = 3,67\ m^3/d$

$Q_{śrd5} = Q_{śr5} / 365 = 2764,80 / 365 = 7,57\ m^3/d$

$Q_{śrd6} = Q_{śr6} / 365 = 3105,60 / 365 = 8,51\ m^3/d$

$Q_{śrd7} = Q_{śr7} / 365 = 1129,20 / 365 = 3,09\ m^3/d$

$Q_{śrd8} = Q_{śr8} / 365 = 1694,40 / 365 = 4,64\ m^3/d$

$Q_{śrd9} = Q_{śr9} / 365 = 2051,40 / 365 = 5,62\ m^3/d$

$Q_{śrd10} = Q_{śr10} / 365 = 772,20 / 365 = 2,12\ m^3/d$

$Q_{śrd11} = Q_{śr11} / 365 = 2158,80 / 365 = 5,91\ m^3/d$

$Q_{śrd12} = Q_{śr12} / 365 = 226,80 / 365 = 0,62\ m^3/d$

$Q_{śrd13} = Q_{śr13} / 365 = 302,40 / 365 = 0,83\ m^3/d$

$Q_{śrd14} = Q_{śr14} / 365 = 982,80 / 365 = 2,69\ m^3/d$

$Q_{śrd15} = Q_{śr15} / 365 = 394,20 / 365 = 1,08\ m^3/d$

$Q_{śrd16} = Q_{śr16} / 365 = 1350,00 / 365 = 3,70\ m^3/d$

$Q_{śrd17} = Q_{śr17} / 365 = 550,80 / 365 = 1,51\ m^3/d$

Całkowita średnia dobowa ilość wód opadowych i roztopowych z drogi wyniesie:
$Q_{śrdcałk} = 60,42\ m^3/d$

-Maksymalna roczna ilość wód opadowych i roztopowych z drogi w poszczególnych miejscach zrzutu wyniesie:

$Q_{maxr1} = (F_{1utw} \times \varphi + F_{1nieutw} \times \varphi) \times H \times \Psi \times 10000 = (0,161 \times 0,9 + 0,059 \times 0,1) \times 0,85 \times 1,0 \times 10000 = 1281,80\ m^3/rok$

$Q_{maxr2} = (F_{2utw} \times \varphi + F_{2nieutw} \times \varphi) \times H \times \Psi \times 10000 = (0,064 \times 0,9 + 0,023 \times 0,1) \times 0,85 \times 1,0 \times 10000 = 509,15\ m^3/rok$

$Q_{maxr3} = (F_{3utw} \times \varphi + F_{3nieutw} \times \varphi) \times H \times \Psi \times 10000 = (0,351 \times 0,9 + 0,126 \times 0,1) \times 0,85 \times 1,0 \times 10000 = 2792,25\ m^3/rok$

$Q_{maxr4} = (F_{4utw} \times \varphi + F_{4nieutw} \times \varphi) \times H \times \Psi \times 10000 = (0,237 \times 0,9 + 0,100 \times 0,1) \times 0,85 \times 1,0 \times 10000 = 1898,05\ m^3/rok$

$Q_{maxr5} = (F_{5utw} \times \varphi + F_{5nieutw} \times \varphi) \times H \times \Psi \times 10000 = (0,472 \times 0,9 + 0,360 \times 0,1) \times 0,85 \times 1,0 \times$

$10000 = 3916{,}80\ m^3/rok$

$Q_{maxr6} = (F_{6utw} \times \varphi + F_{6nieutw} \times \varphi) \times H \times \Psi \times 10000 = (0{,}527 \times 0{,}9 + 0{,}433 \times 0{,}1) \times 0{,}85 \times 1{,}0 \times 10000 = 4399{,}60\ m^3/rok$

$Q_{maxr7} = (F_{7utw} \times \varphi + F_{7nieutw} \times \varphi) \times H \times \Psi \times 10000 = (0{,}195 \times 0{,}9 + 0{,}127 \times 0{,}1) \times 0{,}85 \times 1{,}0 \times 10000 = 1599{,}70\ m^3/rok$

$Q_{maxr8} = (F_{8utw} \times \varphi + F_{8nieutw} \times \varphi) \times H \times \Psi \times 10000 = (0{,}306 \times 0{,}9 + 0{,}070 \times 0{,}1) \times 0{,}85 \times 1{,}0 \times 10000 = 2400{,}40\ m^3/rok$

$Q_{maxr9} = (F_{9utw} \times \varphi + F_{9nieutw} \times \varphi) \times H \times \Psi \times 10000 = (0{,}370 \times 0{,}9 + 0{,}089 \times 0{,}1) \times 0{,}85 \times 1{,}0 \times 10000 = 2906{,}15\ m^3/rok$

$Q_{maxr10} = (F_{10utw} \times \varphi + F_{10nieutw} \times \varphi) \times H \times \Psi \times 10000 = (0{,}139 \times 0{,}9 + 0{,}036 \times 0{,}1) \times 0{,}85 \times 1{,}0 \times 10000 = 1093{,}95\ m^3/rok$

$Q_{maxr11} = (F_{11utw} \times \varphi + F_{11nieutw} \times \varphi) \times H \times \Psi \times 10000 = (0{,}396 \times 0{,}9 + 0{,}034 \times 0{,}1) \times 0{,}85 \times 1{,}0 \times 10000 = 3058{,}30\ m^3/rok$

$Q_{maxr12} = F_{12utw} \times H \times \varphi \times \Psi \times 10000 = 0{,}042 \times 0{,}85 \times 0{,}9 \times 1{,}0 \times 10000 = 321{,}30\ m^3/rok$

$Q_{maxr13} = F_{13utw} \times H \times \varphi \times \Psi \times 10000 = 0{,}056 \times 0{,}85 \times 0{,}9 \times 1{,}0 \times 10000 = 428{,}40\ m^3/rok$

$Q_{maxr14} = F_{14utw} \times H \times \varphi \times \Psi \times 10000 = 0{,}182 \times 0{,}85 \times 0{,}9 \times 1{,}0 \times 10000 = 1392{,}30\ m^3/rok$

$Q_{maxr15} = F_{15utw} \times H \times \varphi \times \Psi \times 10000 = 0{,}073 \times 0{,}85 \times 0{,}9 \times 1{,}0 \times 10000 = 558{,}45\ m^3/rok$

$Q_{maxr16} = F_{16utw} \times H \times \varphi \times \Psi \times 10000 = 0{,}250 \times 0{,}85 \times 0{,}9 \times 1{,}0 \times 10000 = 1912{,}50\ m^3/rok$

$Q_{maxr17} = F_{17utw} \times H \times \varphi \times \Psi \times 10000 = 0{,}102 \times 0{,}85 \times 0{,}9 \times 1{,}0 \times 10000 = 780{,}30\ m^3/rok$

Całkowita maksymalna roczna ilość wód opadowych i roztopowych z drogi wyniesie:
$Q_{maxrcałk}$ = 31249,40 m^3/rok.

3. Wykonanie przejścia przez wody powierzchniowe obiektami mostowymi oraz roboty w wodach - remont istniejącego obiektu mostowego M1 na cieku wodnym bez nazwy oraz istniejącego obiektu mostowego M2 na cieku wodnym spod Kosowa (zgodnie z opisem jak wyżej).

II. Zobowiązuję Gminę Moszczenica, 97 - 310 Moszczenica ul. Kosowska 1 do :

1.Wykonania urządzeń wodnych zgodnie z operatem i projektem technicznym.

2. Utrzymywanie wybudowanych obiektów w dobrym stanie technicznym poprzez bieżącą konserwację i okresowe czyszczenie wszystkich elementów systemu odwodnienia min. 2 razy w roku lub w miare potrzeb.
3.Usuwania nagromadzonych odpadów, błota i szlamu ze wszystkich elementów systemu odwodnienia w miarę potrzeb.
4. Postępowania z w/w odpadami zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. Nr 62, poz.628 z póź. zm.).
5.W przypadku awarii na drodze, gdy do systemu odwodnienia dostaną się większe ilości substancji ropopochodnych nalezy wezwać służby ratownictwa technicznego.
6. Monitorowanie w celu dopełnienia zakazu wprowadzania ścieków innych niz opadowe i roztopowe do istniejacych i projektowanych urządzeń wodnych.
7. Przywrócenie terenu budowy po zakończeniu robót do stanu pierwotnego.
8.Ponoszenia odpowiedzialności materialnej w przypadku wyrządzenia szkód osobom trzecim w wyniku normalnego lub niezgodnego z pozwoleniem wodnoprawnym, wykonania urządzeń wodnych oraz odprowadzania wód opadowo – roztopowych do środowiska.
9.Uzgadniania ze Starostwem Powiatowym w Piotrkowie Tryb. wszelkich zmian dotyczących, gospodarki wodnej, urządzeń wodnych oraz sposobu oczyszczania i odprowadzania ścieków.

III. Pozwolenie niniejsze nie rodzi praw do nieruchomości i urządzeń wodnych koniecznych do jego realizacji oraz nie narusza praw własności i uprawnień osób trzecich przysługujących wobec tych nieruchomości i urządzeń.

IV. Wnioskodawcy, który nie uzyskał praw do nieruchomości lub urządzeń koniecznych do realizacji pozwolenia wodnoprawnego, nie przysługuje roszczenie o zwrot nakładów poniesionych w związku z otrzymaniem pozwolenia.

V. W przypadku naruszenia interesów osób trzecich, zmiany użytkowania wód w regionie wodnym lub zmiany uprawnień innego zakładu, mających wpływ na wykonanie pozwolenia wodnoprawnego, pozwolenie to może być zmienione lub mogą być nałożone na wnioskodawcę dodatkowe obowiązki.

VI. Pozwolenie wodnoprawne może być cofnięte lub ograniczone w przypadku wystąpienia przyczyn zgodnie z art.136 ust.1 pkt 1, 2 i 3 oraz art.137 ustawy – Prawo wodne.

VII. Pozwolenie niniejsze wydane zostało na podstawie dołączonego do wniosku „Operatu wodnoprawnego", spełniającego wymogi art.132 ustawy – Prawo wodne.

VIII. Pozwolenie niniejsze wygasa jeżeli wnioskodawca nie rozpocznie wykonywania urządzeń wodnych **w terminie 3 lat** od dnia , w którym stało się ono ostateczne.

IX. Pozwolenie wodnoprawne na odprowadzenie wów opadowych i roztopowych wydaje się **na czas określony, tj. do dnia 10 października 2024 r.**

X. Decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności.

U z a s a d n i e n i e

Gmina Moszczenica, poprzez pełnomocnika Pana Wiesława Jeziorskiego działającego pod nazwą Biuro Usług Projektowych AZ PRO 97-200 Tomaszów Mazowiecki ul, Spalska 112, w dniu 21.08.2014 r. złożyła do Starostwa Powiatowego w Piotrkowie Tryb. wniosek o wydanie pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie urządzeń wodnych i szczególne korzystanie z wód, tj. odprowadzenie wód opadowych do ziemi w ramach zadania projektowego pn. „Rozbudowa drogi gminnej nr 1532E/1 Rękoraj -Moszczenica",

Informację o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie doręczono stronom poprzez obwieszczenie oraz podano do publicznej wiadomości poprzez wywieszenie na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Gminy w Moszczenicy.

Mając na względzie zasadę czynnego udziału stron w postępowaniu administracyjnym, stosownie do wymogów określonych w art. 10 § 1 K.p.a., umożliwiono stronom zapoznanie się z zebranym materiałem niezbędnym do wydania decyzji.

W wyznaczonym terminie do zapoznania się z aktami sprawy Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzen Wodnych w Łodzi Terenowy Inspektorat w Piotrkowie Tryb. wniósł pismo w sprawie prawidłowej nazwy rzeki Moszczanki. Prawidłowa nazwa to Moszczanka Właściwa. Ponadto Gmina Moszczenica wniosła wniosek o nadaniu wydanej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności, motywując to ważnym interesem społecznym, w tym ochroną zdrowia i życia ludzi oraz interesem ekonomicznym i gospodarczym. Organ wydajacy pozwolenie uwzględnił oba wnioski.

W decyzji uwzględniono w całości żądania stron, dlatego też zgodnie z art.107 § 4 Kpa odstąpiono od jej uzasadnienia i postanowiono jak w sentencji.

Od decyzji tej przysługuje stronom odwołanie do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie za pośrednictwem Starosty Piotrkowskiego, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Za wydaną decyzję nie pobrano opłaty skarbowej na podstawie art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2012 r., poz.1282).

STAROSTA POWIATU PIOTRKOWSKIEGO

Z up. STAROSTY
mgr inż. Krzysztof Krajewski
KIEROWNIK
WYDZIAŁU ROLNICTWA
I OCHRONY ŚRODOWISKA

Otrzymują : (za zwrotnym potwierdzeniem odbioru)

1. Biuro Usług Projektowych AZ PRO, 97-200 Tomaszów Maz. + 1 egz. operatu,
2. Gminna Spółka Wodna w Moszczenicy,
3. Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urzadzen Wodnych w Łodzi,
4. Polski Zwiazek Wędkarski Okręg w Piotrkowie Tryb.,
5. Pozostałe strony postępowania poinformowane zgodnie z art. 49 k.p.a. poprzez obwieszczenie:
   - zamieszczone na stronie BIP Starostwa Powiatowego w Piotrkowie Trybunalskim
   - na tablicy ogłoszeń Starostwa Powiatowego w Piotrkowie Trybunalskim
   - na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Gminy w Moszczenicy,
   - na tablicy ogłoszeń w Sołectwie Gajkowice,
   - na tablicy ogłoszeń w Sołectwie Rękoraj,
   - na tablicy ogłoszeń w Sołectwie Moszczenica,

6,7 A/a.

Decyzja niniejsza jest ostateczna
i podlega wykonaniu
od dnia 06.11.2014

Z up. STAROSTY
mgr inż. Krzysztof Krajewski
KIEROWNIK
WYDZIAŁU ROLNICTWA
I OCHRONY ŚRODOWISKA

Do wiadomości:

1. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie
   ul. Zarzecze 13 b
   03-194 Warszawa