

PROJEKT WYKONAWCZY

Inwestor: Powiatowy Zarząd Dróg w Pisz
ul. Czerniewskiego 6
12-200 Pisz

Obiekt: Przebudowa drogi powiatowej Nr 1654N Zdunowo -
droga powiatowa Nr 1648N od km 0+423 do km
2+165.

Temat opracowania:

Projekt przebudowy drogi powiatowej Nr 1654N Zdunowo -
droga powiatowa Nr 1648N od km 0+423 do km 2+165.

Projektant:

Sprawdził:

mgr inż. Kamil Szymborski
nr ewid. upr. WAM/0011/POOD/16

mgr inż. Eligiusz Michałak
nr ewid. upr. POM/0054/POOK/03

Kategoria obiektu: XXV

Pisz, wrzesień 2016 r.

USŁUGI INŻYNIERSKIE Kamil Szymborski

12-200 Pisz, ul. Wojska Polskiego 2/13
tel. 507 266 969; e-mail: szymborskipisz@tlen.pl

Zawartość opracowania

1. WPROWADZENIE.....	3
1.1 Temat opracowania.....	3
1.2 Nazwa i adres Zamawiającego/Inwestora.....	3
1.3. Materiały wyjściowe.....	3
1.4 Cel i zakres opracowania.....	3
2. STAN ISTNIEJĄCY	4
2.1 Jezdnia.....	4
2.2 Warunki gruntowo - wodne.....	4
3. STAN PROJEKTOWANY.....	4
3.1 Założenia techniczne.....	4
3.2 Dane ruchowe	5
3.3 Plan sytuacyjny.....	5
3.4 Profil podłużny.....	6
3.5 Projektowana konstrukcja nawierzchni	6
3.6 Roboty ziemne.....	8
3.7 Odwodnienie	8
3.8 Zieleń.....	9
3.9 Infrastruktura podziemna.....	9
3.10 Oznakowanie i urządzenia bezpieczeństwa ruchu	10
UZGODNIENIA	11
CZĘŚĆ RYSUNKOWA PROJEKTU WYKONAWCZEGO	15

Rys. 1.1 – 1.3	Plan sytuacyjny, skala 1:500
Rys. 2.1 - 2.3	Profil podłużny, skala 1:50/500
Rys. 3.1 – 3.5	Przekroje normalne drogi, skala 1:50
Rys. 4	Plan warstwiczny skrzyżowania, skala 1:250

1. WPROWADZENIE

1.1 Temat opracowania

Przedmiotem opracowania jest opracowanie projektu dla zadania polegającego na: *Przebudowie drogi powiatowej Nr 1654N Zdunowo - droga powiatowa Nr 1648N od km 0+423 do km 2+165.*

1.2 Nazwa i adres Zamawiającego/Inwestora

Zamawiającym jest: Powiatowy Zarząd Dróg w Pisz
ul. Czerniewskiego 6
12-200 Pisz

1.3. Materiały wyjściowe

- Zlecenie Inwestora,
- Dokumentacja geotechniczna,
- Aktualna mapa do celów projektowych w skali 1:500,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego,
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908 z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach wraz z załącznikami Nr 1 do 4 (Dz. U. Nr 220, poz. 2181)
- Katalog Wzmocnień i Remontów Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych Warszawa, listopad 2012 r.
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r., poz. 1409).
- Mapa ewidencyjna gruntów
- Wizja i inwentaryzacja przeprowadzona w terenie przez autora opracowania.

1.4 Cel i zakres opracowania

Celem opracowania jest wykonanie projektu przebudowy drogi powiatowej Nr 1654N Zdunowo - droga powiatowa Nr 1648N od km 0+423 do km 2+165.

Zakres inwestycji obejmuje:

- przebudowę nawierzchni bitumicznej/żwirowej na asfaltową dostosowaną do kategorii ruchu KR 1,
- budowę odwodnienia drogi,
- budowę zjazdów o nawierzchni z betonu asfaltowego kategorii ruchu KR1
- budowę skrzyżowania DP nr 1654N z DP nr 1648N.

2. STAN ISTNIEJĄCY

2.1 Jezdnia

Rozpatrywane przedsięwzięcie należy do inwestycji liniowych i jest zlokalizowane w województwie warmińsko - mazurskim, w powiecie piskim w Gminie Pisz. Przebieg projektowanego odcinka drogi rozpoczyna się od granicy obszaru zabudowanego w Zdunowie (km drogi 0+423) i biegnie do skrzyżowania z drogą powiatową nr 1648N relacji Ruciane-Nida – Wiartel – Jeże (km 2+165).

W miejscu projektowanego przedsięwzięcia aktualnie istnieje droga o nawierzchni bitumicznej o szer. 5,3 m (km 0+423 do 0+523) oraz żwirowej/żużlowej o szer. od 5,0 do 7,0 m (km 0+523 do 2+165). W ramach inwestycji istniejąca droga zostanie poszerzona do parametrów drogi klasy „L” (lokalna) i otrzyma nawierzchnię z betonu asfaltowego.

Woda z opadów atmosferycznych odprowadzana jest spadkiem poprzecznym i podłużnym drogi na skarpy, do rowów oraz poprzez wsiąkanie w warstwę żwiru.

Planowana droga przebiega na odcinku ok. 700 m w kierunku północno wschodnim przez tereny rolnicze, łąki, pastwiska (od km 0+423 do km 1+123) następnie na odcinku 1000 m w kierunku północnym przez teren leśny (od km 1+123 do km 2+165).

W obrębie projektowanej drogi znajdują się urządzenia infrastruktury telekomunikacyjnej oraz energetycznej.

2.2 Warunki gruntowo - wodne

Na podstawie badań geotechnicznych stwierdzono występowanie piasków średnich w stanie średnio zagęszczonym o bardzo dobrej wodoprzepuszczalności i grupie nośności G1. Na podstawie wykonanych odwiertów nie stwierdzono występowania zwierciadła wody do poziomu 3,00m p.p.t. Na obszarze projektowanej do przebudowy drogi występują proste warunki geotechniczne. Załącznik do projektu stanowi „Opinia geotechniczna” dotycząca rozeznania podłoża gruntowego na przedmiotowej drodze.

3. STAN PROJEKTOWANY

3.1 Założenia techniczne

<i>Kategoria</i>	droga powiatowa
<i>Klasa drogi</i>	L
<i>Prędkość projektowa</i>	40 km/h
<i>Kategoria ruchu</i>	KR1
<i>Przekrój</i>	jedno jezdniowy dwupasowy 2 x 2,75 m
<i>Szerokość pobocza</i>	0,75 m
<i>Szerokość korony</i>	7,0 m

3.2 Dane ruchowe

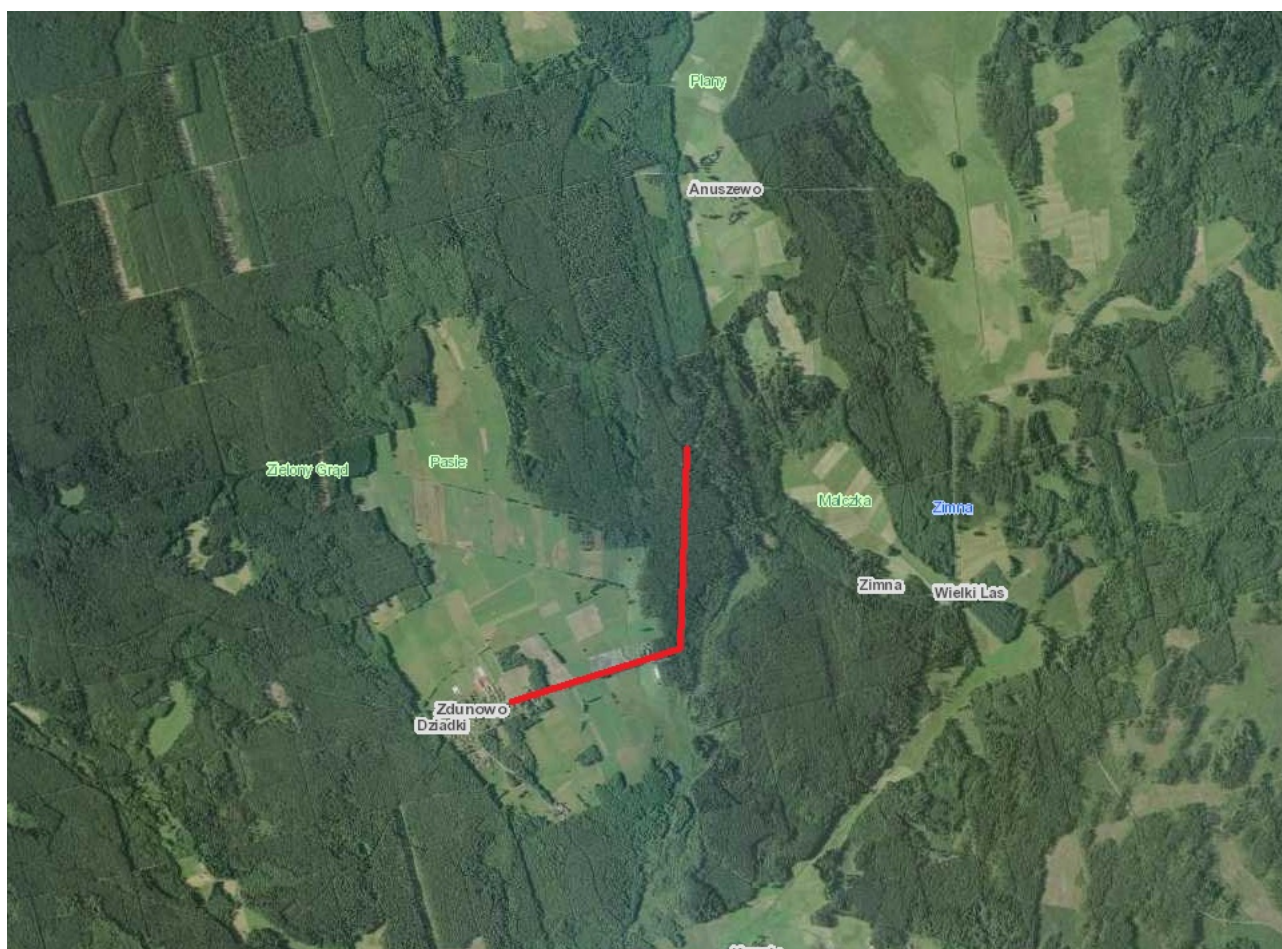
Projektowana droga realizowana jest na potrzeby mieszkańców wsi Zdunowo oraz jako dojazd do drogi powiatowej nr 1648N relacji Ruciane-Nida – Wiartel – Jeże. Z uwagi na niewielki ruch przyjęto obciążenie projektowanej drogi w okresie eksploatacji na ruch KR1.

3.3 Plan sytuacyjny

Sposób przebudowy istniejącej drogi zaprojektowano w formie „przebudowy w górę” (tzw. nakładka) wykorzystując istniejącą nawierzchnię bitumiczną oraz żwirową/żużłową jako podbudowę pod górne warstwy konstrukcyjne nawierzchni. Projektowana droga biegnie w istniejącym pasie drogowym. Ślad projektowanej drogi pokrywa się w planie ze śladem drogi istniejącej. Z uwagi na szerokość projektowanej drogi 5,50 m poza terenem zabudowanym zaprojektowano wykonanie poszerzenia istniejącej drogi.

Zakres projektowanego odcinka drogi obejmuje odcinek DP 1654N od granicy obszaru zabudowanego w Zdunowie (km drogi 0+423) i biegnie do skrzyżowania z drogą powiatową nr 1648N relacji Ruciane-Nida – Wiartel – Jeże (km 2+165). Z uwagi na łuk poziomy o promieniu $R=60$ m w km 1+126,60 zaprojektowano poszerzenie projektowanej jezdni. W celu uzyskania płynnego przejścia między odcinkami prostymi a w/w łukiem zastosowano proste przejściowe o długości 50 m. Z uwagi na infrastrukturę podziemną telekomunikacyjną od km 1+240,12 przekrój jezdni zaprojektowano jako jednostronny ze spadkiem 2% w kierunku prawej krawędzi jezdni. W km 2+165 zaprojektowano skrzyżowanie nierównorzędne DP 1654N z DP 1648N. Odwodnienie w obrębie skrzyżowania przedstawia plan warstwicowy – rys. 4.

Poniżej mapka poglądowa z lokalizacją projektowanej drogi.



Na projektowanej drodze zaprojektowano następujące zjazdy:

nr zjazdu	kilometraż	lewostronny/ prawostronny	zjazd na działkę nr	powierzchnia [m ²]	promień łuków wjazdowych [m]	szerokość zjazdu [m]
1	0+692,08	prawostronny	147	5,7	3	3
2	0+700,26	lewostronny	127	16,05	3	3
3	0+972,96	prawostronny	129/12	35,25	5	5
4	0+983,59	lewostronny	62/1	11,66	3	3
5	0+997,12	lewostronny	62/1	19,18	4	5
6	1+065,71	prawostronny	343/7	15,85	3	3
7	1+088,18	lewostronny	62/3	17,61	3	3

Plan sytuacyjny przedstawiają arkusze nr 1.1-1.3.

3.4 Profil podłużny

Niweletę drogi zaprojektowano w taki sposób aby maksymalnie wykorzystać istniejącą nawierzchnię jako podbudowę pod projektowane warstwy konstrukcyjne nawierzchni (sposób przebudowy tzw. „w górę”). Spadki winny zabezpieczać odpływ wód powierzchniowych z jezdni do rowów oraz na skarpy.

Projektowane spadki podłużne zawierają się w granicach: 0,0% ~ 1,824%. W ciągu projektowanej drogi założony niwelety wyokrąglono łukami pionowymi o promieniach zawierających się w granicach 1 500 m – 10 000 m.

Niweletę drogi przedstawia profil podłużny – arkusze o nr 2.1-2.3.

3.5 Projektowana konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja nawierzchni została zaprojektowana w oparciu o Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz na podstawie Katalogu Wzmocnień i Remontów Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych. Konstrukcję nawierzchni zaprojektowano na kategorię ruchu KR1.

- Konstrukcja nawierzchni w km od 0+423 do km 0+523,49:

konstrukcja na istniejącej jezdni	konstrukcja w poszerzeniu jezdni
warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 4 cm	warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 4 cm
warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 6 cm	- geosiatka na połączeniu poszerzenia i istn. nawierzchni szer. 1 m (po 0,5 m zakładu) - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 6 cm
istniejąca warstwa nawierzchni bitumicznej	warstwa podbudowy z mieszanki kruszywa niezwiązanego 0/31,5 gr. 25 cm

- Konstrukcja nawierzchni w km od 0+523,49 do 2+165,45 :

konstrukcja na istniejącej jezdni	konstrukcja w poszerzeniu jezdni
warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 4 cm	warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 4 cm
warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 6 cm	warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 6 cm
warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki kruszywa niezwiązanego 0/31,5 gr. 20 cm	warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki kruszywa niezwiązanego 0/31,5 gr. 20 cm
istniejąca warstwa żwirowa/żuźłowa gr . 10-30 cm	uzupełnienie poszerzeń z mieszanki kruszywa niezwiązanego 0/31,5 gr. 15 cm

- Nawierzchnia zjazdów (KR1):

- 4 cm warstwa ścieralna z betonu asfaltowego

$$5,7+16,05+35,25+11,66+19,18+15,85+17,61=\underline{121,30 \text{ m}^2}$$

- 6 cm warstwa wiążąca z betonu asfaltowego –

$$121,30 \cdot 1,0282 = \underline{124,72 \text{ m}^2}$$

- 20 cm warstwa podbudowy z mieszanki kruszywa niezwiązanego 0/31,5

$$121,30 \times 1,0781 = \underline{130,77 \text{ m}^2}$$

- Pobocza

Zaprojektowano pobocza mającą konstrukcję z mieszanki kruszywa niezwiązanego 0/31,5 gr. 10 cm po zagęszczeniu. Pobocza mają szerokość 0,75 m.

Przekroje normalne zawierają rys.3.1 - 3.5.

Szacunkowe powierzchnie poszczególnych warstw konstrukcyjnych:

- warstwa ścieralna gr. 4 cm

$$9\,965,30 \text{ m}^2 \text{ (jezdni)} + 121,30 \text{ m}^2 \text{ (zjazdu)} = \underline{10\,086,6 \text{ m}^2}$$

- warstwa wiążąca gr. 6 cm

$$10\,143 \text{ m}^2 \text{ (jezdni)} + 124,72 \text{ m}^2 \text{ (zjazdu)} = \underline{10\,267,72 \text{ m}^2}$$

- geosiatka szerokości 1,0 m

$$2 \cdot 1 \cdot 100,49 = \underline{201 \text{ m}^2}$$

- warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki kruszywa niezwiązanego 0/31,5 gr. 20 cm (od km 0+523,49 do km 2+165,45)

$9\,915,69\text{ m}^2$ (jezdni) + $130,77\text{ m}^2$ (zjazdu) = $10\,046,46\text{ m}^2$

- warstwa podbudowy z mieszanki kruszywa niewiązanego 0/31,5 gr. 25 cm (poszerzenia)
od km 0+423 do km 0+523,49

$35,5+30,5 = \underline{66\text{ m}^2}$

- uzupełnienie poszerzeń z mieszanki kruszywa niewiązanego 0/31,5 gr. 15 cm

prawa strona projektowana 1318,48

lewa strona projektowana $654,15+7,29+33,21+6,35=701$

skrzyżowanie $124,46+28,30+12,76=165,52$

łącznie $2\,185\text{ m}^2$

- pobocza z mieszanki kruszywa niewiązanego 0/31,5 gr. 10 cm

lewa strona projektowana $207,39+210,91+6,79+65,73+814,44=1\,305,26\text{ m}^2$

prawa strona projektowana $200,25+207,40+67,08+836,4=1\,311,13\text{ m}^2$

DP 1648N – $31,80\text{ m}^2$

łącznie $2\,648,19\text{ m}^2$

3.6 Roboty ziemne

Przed rozpoczęciem robót związanych z budową nawierzchni drogowych konieczne jest usunięcie warstwy gleby i humusu oraz gruntów organicznych i nasypów niekontrolowanych. Usuwane grunty należy wymienić bądź doprowadzić do nośności grupy G1 (piasek, żwir, pospółka).

W przypadku występowania w podłożu gruntowym gruntów spoistych w stanie plastycznym lub miękkoplastycznym konieczne jest ich osuszenie lub ulepszenie spoiwem hydraulicznym. Podłoże gruntowe pod projektowane nawierzchnie musi charakteryzować się wskaźnikiem zagęszczenia 1,00 i modułem sprężystości (wtórny moduł odkształcenia) 80MPa.

Humus istniejący (do zdjęcia) gr. 30 cm – $8\,042,40\text{ m}^2$

Humus projektowany gr. 10 cm – $4\,394,40\text{ m}^2$

Wykop – $174,84\text{ m}^3$

Nasyp – $66\times0,05+2185\times0,15+0,5\times2648,19\times(0,89/0,75)=\underline{1\,902,31\text{ m}^3}$

Tabele humusu (projektowanego i istniejącego) oraz tabele robót ziemnych (wykop) w załączeniu.

3.7 Odwodnienie

Odwodnienie jezdni zapewniono przez nadanie odpowiedniego pochylenia podłużnego i poprzecznego nawierzchni jezdni. Rowy mają kształt trapezowy o głębokości minimalnej 0,5 m i pochyleniu skarp 1:1,5.

Pod zjazdami w km:

- 0+700,00 lewa strona projektowana (6 mb)

- 0+972,96 prawa strona projektowana (10 mb)

- 0+983,59 lewa strona projektowana (6,5 mb)

- 0+997,12 lewa strona projektowana (9 mb)
- 1+065,71 prawa strona projektowana (6,5 mb)
- 1+088,18 lewa strona projektowana (6,5 mb)

zaprojektowano przepusty (6 szt.) o średnicy 400 mm z rur PEHD – konstrukcję przedstawia rys. 3.5.

Długość sumaryczna przepustów pod zjazdami wynosi 44,5 mb.

W km 0+924,23 zaprojektowano do przebudowy przepust pod koroną drogi polegający na rozbiórce starego przepustu składającego się z dwóch rur betonowych średnicy 800 mm ułożonych obok siebie i budowie nowego z rury stalowej spiralnie karbowanej o przekroju łukowo kołowym o wym. 0,97x1,44m, długości L=12,34 m i świetle 1,10 m². Konstrukcję przepustu przedstawia rys. 3.4.

3.8 Zieleń

Realizacja inwestycji nie wymaga usunięcia drzew.

- Zabezpieczenie krzewów i drzew w trakcie budowy

Ochrona pni i koron

Drzewa i krzewy bezpośrednio sąsiadujące z placem budowy, drogami przejazdu sprzętu budowlanego, etc. należy ogrodzić ochronnym ogrodzeniem wys. 1,5-2 m w odległości co najmniej 1 m od brzegu pni – po obu stronach rzędów drzew i krzewów lub wokół grup drzew i krzewów. Pojedyncze drzewa, nie zabezpieczone w opisany wyżej sposób, należy indywidualnie zabezpieczyć przez odeskowanie. Deski dobrane szerokością do rozmiarów pni, tak, aby jak największą swoją powierzchnią przylegały do pni (od podstawy do nasady korony) należy ściśle związać, aby nie tarły o korę; pomiędzy pień a deski trzeba założyć maty słomiane lub stare rozcięte opony, aby kora nie została uszkodzona przez deski.

W zasięgu koron nie powinien poruszać się wysoki sprzęt budowlany, w razie bezwzględnej takiej potrzeby, należy rozsądnie przyciąć koronę (wyspecjalizowana firma) zanim ruchy sprzętu się zaczną.

Ochrona korzeni

Nie wolno prowadzić wykopów jednocześnie po obu stronach rzędów. Należy planować trasy ruchu sprzętu budowlanego poza obszarem wyznaczonym przez rzut koron (nie ma zjawiska zagęszczania gruntu!). Zabronione jest składowanie wszelkich materiałów budowlanych pomiędzy drzewami. W razie wykopów prowadzonych w strefie korzeni, wszystkie grube korzenie należy wycinać ręcznymi, ostrymi narzędziami (sekator, piła). Wykopy w obrębie korzeni należy prowadzić jedynie w okresie od października do marca, w jak najkrótszym okresie. Przycięte korzenie należy osłaniać matami słomianymi przed mrozem. W razie wykopów prowadzonych w sezonie wegetacyjnym, przycięte korzenie należy chronić przed przesuszaniem za pomocą założonego na ścianie wykopu ekranu korzeniowego i wypełnienie przestrzeni pomiędzy nim a brzegiem wykopu specjalistyczną mieszanką ziemi ogrodniczej lub torfem. Wypełnienie pomiędzy ekranem a bryłą korzeniową trzeba utrzymywać stale w stanie wilgotnym, aby nie dopuścić do przesuszenia bryły korzeniowej.

3.9 Infrastruktura podziemna

- Infrastruktura teletechniczna

Wzdłuż projektowanego odcinka drogi przebiega sieć telekomunikacyjna dla której w miejscach kolizji zaprojektowano zabezpieczenie istniejących kabli rurami osłonowymi dwudzielnymi z PE (polietylenu) średnicy 110 mm. W czasie prowadzenia robót należy zwrócić uwagę, aby nie uszkodzić sieci teletechnicznej oraz powiadomić właściciela sieci o ich rozpoczęciu i prowadzeniu. Należy również przestrzegać ściśle warunków gestora sieci (Orange Polska SA) - w załączeniu.

długości rur osłonowych:

- 1 przejście pod drogą – 6,5 mb
- 2 przejścia pod zjazdami – 4 mb i 4,5 mb

3.10 Oznakowanie i urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Po wykonaniu robót nawierzchniowych i wykończeniowych należy dostosować oznakowanie zgodnie z „*Projektem Stałej Organizacji Ruchu*”.

W 0+924,23 w celu zabezpieczenia ruchu przy przepuście zaplanowano ustawienie 72 mb barier o parametrach N2W2B.

UZGODNIENIA



Orange Polska S.A.
Dostarczanie i Serwis Usług
Dział Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze 6-Olsztyn
ul. Pieniężnego 21a, 10-004 Olsztyn
tel.: 89 525 20 59
fax: 89 525 22 86
www.hurt-tp.pl

UZGODNIENIE Nr 41434/TODDROU/P/2016

z dnia 06-07-2016

Dotyczy: Przebudowa drogi powiatowej 1654N m. Zdunowo dz. 128 gm. Pisz
– przejście 6,5m i 2 zjazdy 8,5m.

Przedłożony projekt uzgadnia się na następujących warunkach:

1. Istniejącą sieć telekomunikacyjną podziemną / napowietrzną, będącą własnością Orange Polska S.A., zaznaczono na mapie sytuacyjno – wysokościowej symbolem – t. *Nie zinwentaryzowane geodezyjnie elementy infrastruktury telekomunikacyjnej naniesiono orientacyjnie kolorem pomarańczowym (zapis opcjonalny).*
2. Odkryte w trakcie prowadzenia prac, podziemne elementy infrastruktury telekomunikacyjnej OPL S.A. nie zinwentaryzowane geodezyjnie, należy zabezpieczyć i niezwłocznie powiadomić OPL S.A., w celu określenia sposobu usunięcia kolizji.
Kontakt:
w godzinach 8⁰⁰ – 16⁰⁰ od poniedziałku do piątku w dni robocze - Pan **Jagłowski Jarosław**
tel. **87 643 64 75** lub **502 535 407**
w pozostałym czasie - Dysponent Uszkodzeniowy, tel. **89 525 30 30**;
3. Wykonawca z 7-dniowym wyprzedzeniem, musi pisemnie powiadomić:
Orange Polska S.A.,
Obsługa Techniczna Klienta w Olsztynie,
Wydział Utrzymania Usług i Infrastruktury 1-Olsztyn,
10-004 Olsztyn, ul. Pieniężnego 21a,
tel. **89 525 35 23** lub e-mail DISU.RNWUUIOI@orange.com
o zamiarze rozpoczęcia prac, podając jednocześnie numer powyższego uzgodnienia.
4. Podczas prowadzenia prac:
 - ustala się 2-metrową strefę ochronną z każdej strony naszych urządzeń. W strefie ochronnej prace należy prowadzić ręcznie. Szczegółowy przebieg i usytuowanie urządzeń w terenie należy ustalić na podstawie przekopów kontrolnych, potwierdzonych wpisem do Dziennika Budowy
 - w razie odkrycia urządzeń telekomunikacyjnych należy je zabezpieczyć przed uszkodzeniem i osiadaniami ziemi. Skrzyżowania i zbliżenia należy wykonać zgodnie z wymaganiami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 26.10.2005, a przed zasypianiem urządzeń, w celu stwierdzenia poprawności wykonania prac i braku uszkodzeń na urządzeniach OPL S.A., należy skontaktować się z pracownikiem OPL S.A. wymienionym w punkcie 2.
 - przed rozpoczęciem prac ziemnych, ustalić głębokość ułożenia podziemnej infrastruktury OPL S.A. metodą przekopu próbnego. W szczególnych przypadkach prace ziemne prowadzić pod nadzorem pracownika OPL S.A.,

Orange Polska S.A. oraz siedzibę na Al. Jerozolimskie 160, 02-326 Warszawa, wpisaną do Rejestru Przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st.Warszawy XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem 0000010681; REGON 012100784, NIP 526-02-50-995; z pokrytym w całości kapitałem zakładowym wynoszącym 3.937.072.437 zł

- prace ziemne prowadzić pod odpłatnym nadzorem przedstawiciela Orange Polska. Szczegóły dotyczące prowadzenia nadzoru oraz cennik tych usług można znaleźć na www.orange.pl/kontrola-dostepu-do-infrastruktury.phtml
Wykonywanie prac na sieci Orange Polska bez zgłoszenia jest naruszeniem własności Orange Polska i będzie zgłaszane organom ścigania.
 - przy niwelacji terenu doprowadzić do zachowania normatywnej głębokości dla infrastruktury OPL S.A.,
 - w miejscach skrzyżowań oraz na planowanych wjazdach, na infrastrukturze OPL S.A. zastosować osłonowe rury dwudzielne lub inne trwałe zabezpieczenie.
 - koszty związane z regulacją, wymianą i naprawą uszkodzonych elementów infrastruktury OPL S.A. podczas prowadzonych prac, ponosi Inwestor,
5. Orange Polska S.A. Dostarczanie i Serwis Usług informuje, że nie będzie ponosił kosztów przebudowy i poziomowania swoich urządzeń w przypadku zmiany rzędnych wysokości terenu w wyniku realizacji projektu,
6. Orange Polska S.A. Dostarczanie i Serwis Usług, zobowiązuje Inwestora i Wykonawcę robót do prowadzenia prac w sposób wykluczający możliwość uszkodzenia naszych urządzeń i powstania awarii sieci telekomunikacyjnej oraz pokrycia wszelkich kosztów związanych z powstaniem awarii sieci telekomunikacyjnej na skutek prowadzenia tych prac,
7. Zakończenie zadania inwestycyjnego wymaga zgłoszenia do OPL S.A. w celu sprawdzenia prawidłowości wykonania prac. Kontakt zgodnie z punktem 2.
8. Ze względu na możliwość wystąpienia zmian w zasobach infrastruktury telekomunikacyjnej na obszarze objętym projektem, niniejsze Uzgodnienie ważne jest 12 miesięcy od daty jego wydania.

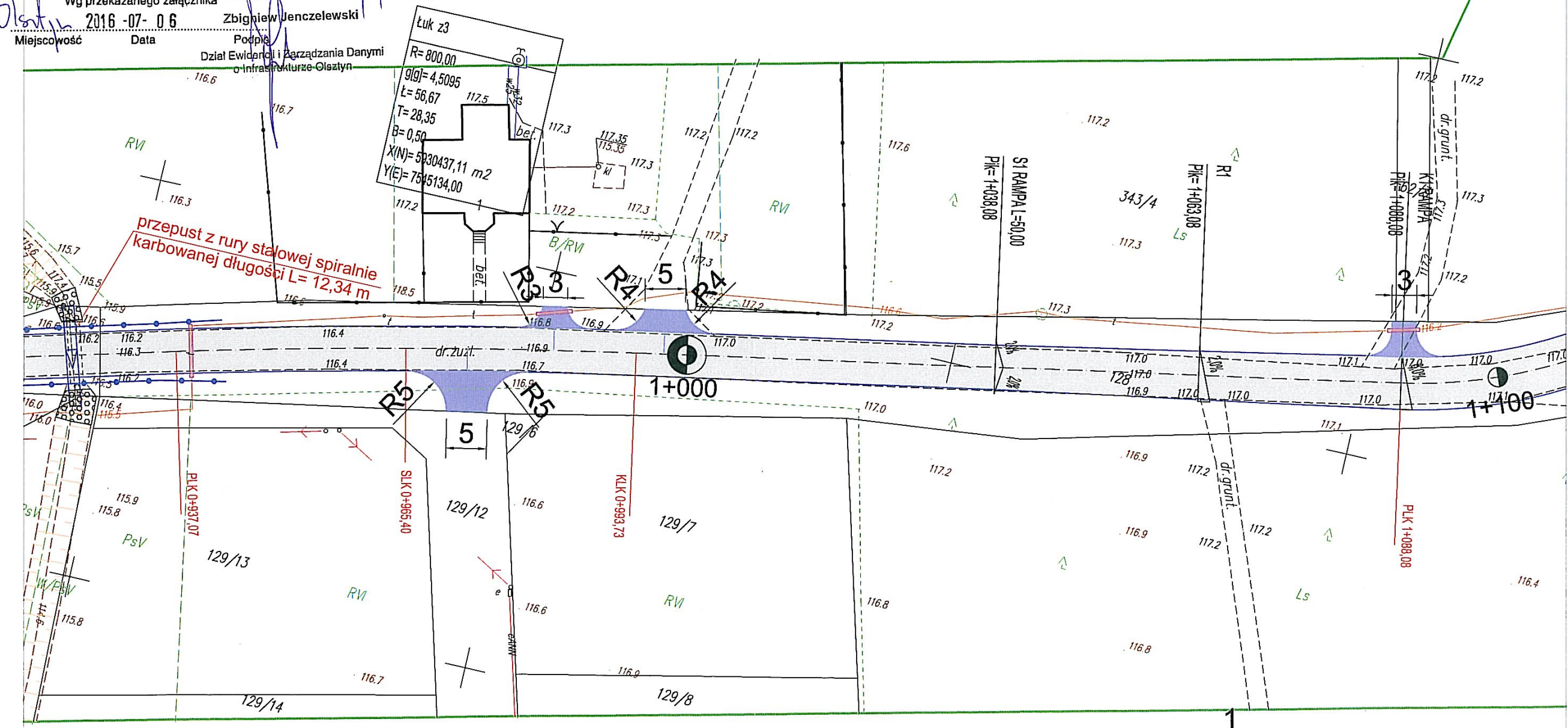
Zbigniew Jenczelewski

Starszy Specjalista
ds. Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze

Orange Polska S.A.
Dostarczanie i Serwis Usług
Dział Ewidencji i Zarządzania Danyymi
o Infrastrukturze 6-01sztyn

L.dz. 11133/TODDZUP/16 r. 2016
 Uzgodniono z zastrzeżeniem uwag. 11133/TODDZUP/16
 Wg przekazanego załącznika
 2016-07-06 Zbigniew Jenczelewski
 Miejscowość Data Podpis

Wyszukiwanie: 2016-07-06 Zbigniew Jenczelewski
Miejscowość Data Podpis
Dział Ewidencji i Zarządzania Danymi
o Infrastrukturze Olsztyn



CZĘŚĆ RYSUNKOWA

PROJEKTU WYKONAWCZEGO

Projekt przebudowy drogi powiatowej Nr 1654N Zdunowo -
droga powiatowa Nr 1648N od km 0+423 do km 2+165

Rys. 1.1 – 1.3	Plan sytuacyjny, skala 1:500
Rys. 2.1 - 2.3	Profil podłużny, skala 1:50/500
Rys. 3.1 – 3.5	Przekroje normalne drogi, skala 1:50
Rys. 4	Plan warstwiczny skrzyżowania, skala 1:250