

INWESTOR:

adres:

Powiatowy Zarząd Dróg w Jarosławiu

Ul. Jana Pawła II 17

37-500 Jarosław

NAZWA ZADANIA  
INWESTYCYJNEGO:

**Przebudowa drogi Powiatowej Nr 1619R  
Zarzecze – Bystrowice w m. Częstkowice,  
chodnik od km 3+483 do km 4+740 str. prawa**

KATEGORIA  
OBIEKTU  
BUDOWLANEGO:

IV – ELEMENTY DRÓG PUBLICZNYCH

NUMERY  
EWIDENCYJNE  
DZIAŁEK:

powiat: Jarosławski  
gmina: Rożwienica  
jedn. ew. 180410\_2 Rożwienica  
obręb: 0003 Częstkowice  
działki: **486**

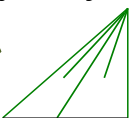
NAZWA  
OPRACOWANIA:

**PROJEKT WYKONAWCZY**

**Biurow Usług Projektowych**

*Skarpa*

37-500 JAROSŁAW  
os. Wojska Polskiego 3/19  
tel. 608 519 587



e mail: skarpa@pr.home.pl

FUNKCJA	IMIĘ, NAZWISKO	NR UPRAWNIEN	DATA	PODPIS
SPECJALNOŚĆ: INŻYNIERYJNA DROGOWA				
OPRACOWAŁ	Michał Krzeszowski		V 2021	
PROJEKTANT	Zdzisław Krzeszowski	UAN-VIII/7342/22/91	V 2021	

# Spis zawartości:

strona:

<b>CZĘŚĆ OPISOWA .....</b>	<b>3</b>
<b>1. OPIS ZADANIA INWESTYCYJNEGO .....</b>	<b>3</b>
1.1. Lokalizacja zadania inwestycyjnego .....	3
1.2. Ogólny zakres robót objętych zadaniem inwestycyjnym .....	3
1.3. Podstawa opracowania .....	3
<b>2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU .....</b>	<b>4</b>
2.1. Zagospodarowanie istniejącego pasa drogowego .....	4
2.2. Zagospodarowanie terenu przyległego do pasa drogowego .....	4
2.3. Układ komunikacyjny .....	4
<b>3. INWENTARYZACJA I OCENA STANU TECHNICZNEGO ISTNIEJĄCYCH ELEMENTÓW DROGI .....</b>	<b>5</b>
3.1. Informacje ogólne .....	5
3.2. Istniejący system odwodnienia drogi .....	5
<b>4. OPIS PROJEKTOWANYCH ELEMENTÓW DROGI .....</b>	<b>5</b>
4.1. Projektowane parametry techniczne drogi .....	5
4.2. Trasa drogi .....	6
4.3. Przekrój poprzeczny drogi .....	6
4.4. Projektowane konstrukcje nawierzchni .....	6
4.4.1. Konstrukcja nawierzchni poszerzenia jezdni .....	6
4.4.2. Konstrukcja nawierzchni chodnika i zjazdów indywidualnych .....	7
4.4.3. Konstrukcja nawierzchni zjazdów publicznych .....	7
4.5. Roboty ziemne .....	7
4.6. Rozwiązania projektowe w zakresie odwodnienia .....	8
4.7. Mur oporowy .....	8
4.8. Elementy oznakowania drogi i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego .....	9
4.9. Elementy oznakowania drogi i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego .....	9
4.10. Projektowany kanał technologiczny .....	9
4.11. Zabezpieczenie urządzeń obcej infrastruktury technicznej .....	9
4.12. Inwentaryzacja powykonawcza .....	10
<b>5. ZIELEŃ W PASIE DROGOWYM .....</b>	<b>11</b>
<b>6. SPOSÓB ZAPEWNIENIA WARUNKÓW NIEZBĘDNYCH OSOBOM NIEPEŁNOSPRAWNYM .....</b>	<b>11</b>
<b>7. OCHRONA INTERESÓW OSÓB TRZECICH .....</b>	<b>11</b>
<b>8. ORGANIZACJA I BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO W TRAKCIE PROWADZENIA ROBÓT .....</b>	<b>11</b>
<b>9. ODPIS PROTOKOŁU Z NARADY KOORDYNACYJNEJ POG-ZUD.430.213.2021 .....</b>	<b>13</b>
<b>CZĘŚĆ RYSUNKOWA .....</b>	<b>17</b>

## CZĘŚĆ OPISOWA

### 1. OPIS ZADANIA INWESTYCYJNEGO

#### 1.1. Lokalizacja zadania inwestycyjnego

Droga powiatowa nr 1619R położona jest na terenie dwóch powiatów: przeworskiego i jarosławskiego. Przedmiotowy odcinek drogi objęty niniejszym zadaniem inwestycyjnym zawierający się w kilometrażu 3+483 ÷ 4+740, położony jest w granicach miejscowości Cząstkowice, gmina Rożwienica, powiat jarosławski, na działce o numerze ewidencyjnym 486, jednostka ewidencyjna Rożwienica, obręb Cząstkowice.

Zarządcą drogi jest Zarząd Powiatu Jarosławskiego w imieniu którego funkcje administracyjne sprawuje Powiatowy Zarząd Dróg w Jarosławiu.

Początek projektowanego odcinka tj. km 3+483, usytuowany jest w miejscowości Cząstkowice, przed początkiem zabudowy. Koniec projektowanego odcinka tj. km 4+740 znajduje się na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1633 Rączyna – Rożwienica.

Długość odcinka drogi objętego inwestycją wynosi 1,257 km.

#### 1.2. Ogólny zakres robót objętych zadaniem inwestycyjnym

Zadaniem inwestycji jest poprawa warunków komunikacji pieszej oraz zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego na odcinku drogi przebiegającym przez zabudowę miejscowości Cząstkowice.

W ramach realizacji inwestycji planowany jest następujący zakres robót:

- budowa chodnika prawostronnego,
- przebudowa zjazdów indywidualnych i publicznych po stronie prawej,
- poszerzenie istniejącego prawego pasa ruchu,
- przebudowa istniejącego systemu odwodnienia poprzez budowę rowu krytego ze studzienkami rewizyjnymi i ściekowymi po prawej stronie drogi,
- wymianę istniejącego oznakowania i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- usunięcie ewentualnych kolizji projektowanych elementów drogi z istniejącą infrastrukturą techniczną.

Wszystkie roboty związane z realizacją inwestycji mieszczą się w granicach istniejącego pasa drogowego.

#### 1.3. Podstawa opracowania

- [1] Umowa o prace projektowe zawarta z Powiatem Jarosławskim.
- [2] Mapa do celów projektowych opracowana w grudniu 2019r.
- [3] Ustawa z dnia 7 lipca 1994r Prawo Budowlane (t.j. Dz.U. z 2020r poz. 1333 z późn. zmianami),
- [4] Ustawa z dnia 21 marca 1985 r o drogach publicznych (t.j. Dz.U. z 2020r, poz. 470 z późniejszymi zmianami)
- [5] Ustawa z dnia 3 października 2008 r o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, (t.j. Dz.U z 2020r poz. 283 z późniejszymi zmianami),
- [6] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz.U. z 2016 poz. 124 z późniejszymi zmianami),
- [7] Rozporządzenie Ministra Rozwoju dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. z 2020 r, poz. 1609).

[8] Projekt Wstępny opracowany w listopadzie 2019r

## 2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

### 2.1. Zagospodarowanie istniejącego pasa drogowego

Pas drogowy istniejącej drogi powiatowej tworzy działka o numerze 486. Szerokość pasa drogowego jest zmienna i wynosi od 10,70 ÷ 16,0 m.

Droga powiatowa nr 1619R na przedmiotowym odcinku jest drogą jednojezdniową, dwupasową o przekroju pozamiejskim (drogowym).

W pasie drogowym występują następujące elementy drogi:

- Jezdnia z nawierzchnią bitumiczną,
- Obustronne pobocza gruntowe,
- Zjazdy indywidualne i publiczne,
- Skrzyżowania z drogami publicznymi,
- Obustronne rowy odwadniające,
- Przepusty pod koroną drogi.

Droga nie posiada urządzeń do obsługi ruchu pieszego, rowerowego i komunikacji zbiorowej.

Parametry techniczne istniejącej drogi powiatowej (wg danych ewidencyjnych):

Klasa drogi	Z (zbiorcza)
Jezdnia	dwupasowa, dwukierunkowa
Szerokość pasów ruchu	2,50 m
Szerokość jezdni	5,00 m
Szerokość poboczy	0,7 ÷ 1,0 m
Rodzaj nawierzchni jezdni	Bitumiczna
Nośność nawierzchni jezdni	poniżej 80 kN/oś

Droga wyposażona jest w powierzchniowy system odwodnienia w postaci obustronnych rowów odwadniających i przepustów pod koroną drogi.

W pasie drogowym, wzdłuż drogi nie są usytuowane żadne elementy infrastruktury technicznej. Przy lewej granicy pasa drogowego (poza pasem) przebiega napowietrzna linia energetyczna niskiego napięcia. Linie telekomunikacyjne, wodociągowe i gazowe usytuowane są w znacznej odległości od granicy pasa drogowego.

Poprzecznie przez pas drogowy przebiegają podziemne linie energetyczne, telekomunikacyjne, gazowe, wodociągowe i kanalizacyjne oraz napowietrzne linie energetyczne i telekomunikacyjne.

### 2.2. Zagospodarowanie terenu przyległego do pasa drogowego

Wzdłuż projektowanego odcinka drogi, po obydwu stronach, usytuowana jest jednorodzinna zabudowa zagrodowa. Występują też działki użytkowane rolniczo oraz obiekty o charakterze handlowo-przemysłowym.

### 2.3. Układ komunikacyjny

Tereny przyległe do pasa drogowego skomunikowane są z drogą powiatową za pomocą bezpośrednich zjazdów z posesji lub z dróg wewnętrznych.

Połączenie z siecią innych dróg publicznych umożliwia skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1633R w km 4+740 oraz skrzyżowanie z drogą gminną w km 4+390, które zapewniają komunikację w kierunku siedziby gminy w Roźwienicy i w kierunku miasta Jarosław.

Powiązania komunikacyjne drogi powiatowej nr 1619R z innymi drogami publicznymi przedstawiono na rys. nr 1 Orientacja.

### 3. INWENTARYZACJA I OCENA STANU TECHNICZNEGO ISTNIEJĄCYCH ELEMENTÓW DROGI

#### 3.1. Informacje ogólne

Droga powiatowa nr 1619R na przedmiotowym odcinku jest drogą jednojezdniową, dwupasową o przekroju pozamiejskim (drogowym). Wg ewidencji Powiatowego Zarządu Dróg w Jarosławiu droga posiada klasę Z (droga zbiorcza).

Budowla drogowa, na przedmiotowym odcinku, składa się z następujących elementów:

- jezdnia bitumiczna,
- pobocza gruntowe,
- obustronne, otwarte rowy odwadniające,
- przepusty pod koroną drogi,
- zjazdy indywidualne i zjazdy publiczne,
- skrzyżowanie z drogą gminną w km 4+385 strona lewa,
- skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1633R Rączyna – Rożwienica w km 4+740.

W ciągu projektowanego odcinka występują następujące obiekty inżynierskie:

- w km 3+569 przepust betonowy ramowy 160x90 cm z obustronnymi betonowymi ściankami czołowymi,
- w km 4+112 przepust z rur PEHD 1200mm z obustronnymi betonowymi ściankami czołowymi,
- w km 4+387 przepust z rur betonowych o średnicy 60cm ze zniszczoną betonową ścianką czołową na wlocie,
- w km 4+740 pod drogą powiatową nr 1633R, przepust z rur betonowych o średnicy 60 cm z betonową ścianką czołową na wlocie. Przedłużeniem przepustu jest istniejąca kanalizacja deszczowa usytuowana w pasie drogowym drogi powiatowej nr 1619R na dalszym odcinku.

Inne obiekty inżynierskie nie występują.

Z uwagi na to, że przebudową nie jest objęta jezdnia, lewe pobocze i lewy rów odwadniający drogę, nie dokonano oceny technicznej tych elementów.

#### 3.2. Istniejący system odwodnienia drogi

Na przedmiotowym odcinku, droga odwadniana jest powierzchniowo poprzez odpowiednie ukształtowanie korony drogi skąd wody opadowe spływają do obustronnych rowów odwadniających.

Rowy odwadniające oprócz wód spływających z korony drogi, przejmują również wody opadowe z terenu przyległego do pasa drogowego szczególnie od strony prawej (zachodniej). Poprzez istniejące przepusty pod koroną drogi, wody opadowe przeprowadzane są pod drogą i dalej, rowami odpływowymi odprowadzane są do rzeki Mlecza.

Istniejące przepusty pod koroną drogi są w pełni drożne za wyjątkiem przepustu w km 4+387, który zamulony jest w około 80%.

### 4. OPIS PROJEKTOWANYCH ELEMENTÓW DROGI

#### 4.1. Projektowane parametry techniczne drogi

Kategoria drogi	droga powiatowa
Klasa drogi	Z (zbiorcza)
Typ jezdni	ulica dwupasowa dwukierunkowa
Szerokość pasów ruchu	2,50 m lewy pas 3,00 m prawy pas przy proj. chodniku
Szerokość jezdni	5,50 m
Szerokość chodników	2,00 m, lokalnie 1,50 m ( chodnik prawostronny)
Szerokość poboczy	1,0 m (lewostronne)

Rodzaj nawierzchni jezdni	bitumiczna
Nośność nawierzchni jezdni	wg stanu istniejącego tj. <80 kN/oś
Kategoria ruchu	KR2

#### 4.2. Trasa drogi

Projektowana trasa drogi pokrywa się z trasą istniejącą na całym odcinku objętym inwestycją. Współrzędne wierzchołków trasy oraz parametry łuków poziomych zostały przedstawione na rys. nr 2.1÷2.2 Plan sytuacyjny, w formie tabelarycznej przy każdym wierzchołku.

#### 4.3. Przekrój poprzeczny drogi

Na całym odcinku przyjęto jednakowy przekrój typowy. Zaprojektowany chodnik został usytuowany po prawej stronie drogi zgodnie z wymaganiem Inwestora określonym w SIWZ. Szerokość projektowanego chodnika wynosi 2,0 m (bez krawężnika i obrzeża). Lokalnie, na odcinku od km 4+410 ÷ 4+439, chodnik został zawężony do szer. 1,50m. Przyczyną zawężenia chodnika jest brak dostatecznej szerokości pasa drogowego.

Z tego samego powodu, przy przepuście w km 4+112 został zaprojektowany mur oporowy z gruntu zbrojonego geosiatką z licowaniem drobnowymiarowymi elementami prefabrykowanymi.

Dane dotyczące przekroju poprzecznego drogi pokazane zostały na rys. nr 3 Przekrój normalny i rys. nr 5 Przekroje poprzeczne.

#### 4.4. Projektowane konstrukcje nawierzchni

##### 4.4.1. Konstrukcja nawierzchni poszerzenia jezdni

Zgodnie z warunkami technicznymi, została zaprojektowana konstrukcja poszerzenia istniejącej nawierzchni jezdni odpowiednia dla kategorii ruchu KR2. Układ warstw konstrukcyjnych przyjęto w oparciu o Katalog Typowych Konstrukcji nawierzchni Podatnych i Półsztywnych – GDDKiA W-wa 2014 r

##### Warstwy górne TYP A1 dla kategorii ruchu KR1÷KR2:

warstwa ścieralna	4 cm	z betonu asfaltowego AC 11 S wg WT 2,
warstwa wiążąca	8 cm	z betonu asfaltowego AC 16 W wg WT 2
podbudowa zasadnicza	20 cm	z mieszanki kruszywa niezwiązanego C <sub>90/3</sub> wg WT-4

##### Warstwy dolne TYP 10 dla podłoża G3:

warstwa mrozoochronna	23 cm	z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym C <sub>1,5/2</sub> wg WT-5
-----------------------	-------	--

**RAZEM 55 cm**

Obramowanie jezdni stanowi krawężnik betonowy 30x15cm posadowiony na ławie z betonu C12/15 z oporem. Krawężnik należy ustawić z wyniesieniem 16 cm ponad istniejącą krawędź jezdni.

Warstwy bitumiczne nawierzchni należy wykonać z betonu asfaltowego wg Wymagań Technicznych WT-2 Nawierzchnie asfaltowe.

Warstwa podbudowy zasadniczej z kruszywa niezwiązanego powinna być wykonana z zachowaniem zasad zawartych w Wymaganiach Technicznych WT-4 2010 – Mieszanki niezwiązane dla dróg krajowych.

Warstwa mrozoochronna z mieszanki kruszywa związanej spoiwem drogowym powinna być wykonana z zachowaniem wymagań zawartych w Wymaganiach Technicznych WT-5 - Mieszanki związane spoiwem hydraulicznym dla dróg krajowych.

Wymagania techniczne WT-2, WT-4 i WT-5 dla wykonania poszczególnych warstw nawierzchni są dostępne na stronie internetowej GDDKiA [www.gddkia.gov.pl](http://www.gddkia.gov.pl) w zakładce Serwis GDDKiA/Dokumenty techniczne.

#### 4.4.2. Konstrukcja nawierzchni chodnika i zjazdów indywidualnych

##### (a) Konstrukcja nawierzchni chodnika

warstwa ścieralna	6 cm	kostka brukowa betonowa szara
podsyпка	4 cm	z mieszanki kruszywa drobnego niezwiązanego 2/5mm
warstwa mrozochronna	10 cm	z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym C <sub>1,5/2</sub> wg WT-5
<b>RAZEM</b>		<b>20 cm</b>

Obramowanie chodnika od strony zewnętrznej stanowi betonowe obrzeże 30x8 cm posadowione na ławie z betonu C12/15 z obustronnym oporem. Górna powierzchnia obrzeża powinna być ustawiona równo z płaszczyzną nawierzchni chodnika.

##### (b) Konstrukcja nawierzchni zjazdów indywidualnych

warstwa ścieralna	8 cm	kostka brukowa betonowa bordo
podsyпка	3 cm	z mieszanki kruszywa drobnego niezwiązanego 2/5mm
podbudowa zasadnicza	20 cm	z mieszanki kruszywa niezwiązanego C <sub>90/3</sub> wg WT-4
<b>Warstwy dolne dla podłoża G3:</b>		
warstwa mrozochronna	15 cm	z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym C <sub>1,5/2</sub> wg WT-5
<b>RAZEM</b>		<b>46 cm</b>

Projektowana nawierzchnia twarda zjazdu obejmuje przestrzeń zawierającą się pomiędzy krawędzią jedni drogi powiatowej a granicą pasa drogowego.

Szerokość jezdni zjazdów: wg szerokości bram jednak nie mniej niż 4,00 m i nie więcej niż 6,0 m

Na włączeniu nawierzchni zjazdu do drogi zastosować skosy 2m : 2m

Przebudowę objęte są wszystkie zjazdy indywidualne. Wyjątkowo, w przypadku dobrego stanu nawierzchni zjazdu wykonanej z kostki brukowej, dopuszcza się pozostawienie zjazdu bez zmian z dostosowaniem projektowanego chodnika do powierzchni zjazdu.

#### 4.4.3. Konstrukcja nawierzchni zjazdów publicznych

Istniejące zjazdy publiczne o nawierzchni brukowanej kostką brukową zasadniczo pozostają bez zmian. W przypadku konieczności przebudowy części lub całości nawierzchni zjazdu należy przyjąć konstrukcję jak dla zjazdu indywidualnego.

Istniejące zjazdy publiczne o nawierzchni bitumicznej również pozostają bez zmian. W przypadku konieczności uzupełnienia nawierzchni zjazdów np. na korekcie wyłukowań, należy przyjąć konstrukcję nawierzchni zjazdu jak konstrukcję poszerzenia drogi.

#### 4.5. Roboty ziemne

Przy wykonywaniu robót ziemnych na poszerzeniu korpusu drogi należy stosować zasady podane w ST D-02.03.01. w zakresie wykonania stopni na istniejących skarpach oraz formowania i zagęszczania poszczególnych warstw nasypów. Dotyczy to również prowadzenia robót ziemnych na zjazdach.

Przy wykonywaniu robót ziemnych należy dążyć do maksymalnego wykorzystania gruntów pochodzących z wykopów pod poszerzenie jezdni jak również z wykopów pod kanał deszczowy i kanał technologiczny. Grunty pozyskane z wykopów należy wykorzystać do budowy nasypów. Brakujące ilości gruntów, Wykonawca robót pozyska z własnych źródeł. Pozyskane grunty powinny spełniać wymagania określone w tabeli 1 specyfikacji technicznej D-02.03.01. Wykonanie nasypów dla gruntów przydatnych lub przydatnych z zastrzeżeniami.

Szczególną uwagę należy zwrócić na rodzaj gruntu zalegający na dnie istniejących rowów odwadniających. Nagromadzony na dnie istniejących rowów szlam i inne zanieczyszczenia nie nadają się do budowy nasypów i nie mogą stanowić podłoża pod nasypy projektowanego chodnika. Przy wykonywaniu robót przygotowawczych związanych ze zdjęciem warstwy ziemi urodzajnej

nagromadzony szlam w istniejących rowach należy usunąć. Pozyskany urobek należy wywieźć na gminne składowisko odpadów a brakujący grunt uzupełnić innym gruntem pozyskanym z własnych źródeł.

#### 4.6. Rozwiązania projektowe w zakresie odwodnienia

W celu zapewnienia prawidłowego odwodnienia drogi i projektowanego chodnika, zaprojektowano cztery odcinki rowu krytego wyposażonego w studzienki ściekowe i rewizyjne oraz prefabrykowane wloty betonowe.

Do wykonania rowu krytego zostaną zastosowane rury polipropylenowe PP lub polietylenowe PE wysokiej gęstości (HD) o wytrzymałości obwodowej SN8. Studzienki ściekowe i studnie kanalizacyjne powinny być również wykonane z rur PP lub PE z tą różnicą, że wytrzymałość obwodowa studzienek może być zmniejszona do SN6 przy lokalizacji studzienki w jezdni i SN4 przy lokalizacji poza pasami ruchu pojazdów. Studzienki ściekowe będą wyposażone we wpusty żeliwne klasy D400 typu muldowego. Studzienki kanalizacyjne (rewizyjne) wykonane będą jako studzienki niewłazowe z pokrywami żeliwnymi klasy D400. Zastosowane studzienki kanalizacyjne powinny umożliwiać podłączenie do nich rur kanalizacyjnych o średnicy 400 ÷ 500mm.

Przebieg sytuacyjny rowu krytego przedstawiono na rys. nr 2.

Projektowane odcinki rowu krytego zostaną podłączone do istniejących przepustów pod koroną drogi, i tak:

- (a) w km 3+569 w istniejącym przepuście ramowym o wymiarach 1,60x0,90m, projektuje się ułożenie rury PEHD Dn800mm o długości 7,0m. Na wlocie do przepustu zaprojektowana została studnia żelbetowa prostokątna D0 o orientacyjnych wymiarach 2,50x2,20x1,30m z otworami umożliwiającymi podłączenie rury kanalizacyjnej Dn500mm od strony północnej, Dn400 od strony południowej i Dn800 z istniejącego przepustu (str. wschodnia). Studnia powinna być wyposażona w osadnik o głębokości około 50 cm, i stopnie złazowe. Studnię należy usytuować bezpośrednio przy ścianie czołowej istniejącego przepustu. Wolne przestrzenie w górnej części ścianki czołowej należy zabetonować i dodatkowo uszczelnić za pomocą specjalnych mas uszczelniających.
- (b) w km 4+112 istniejący przepust z rur PEHD Dn1200mm należy przedłużyć o 2 m. Do połączenia należy zastosować złączkę dwukielichową.  
Podłączenie rur Dn500 i Dn400 projektowanego rowu krytego należy wykonać bezpośrednio do przepustu za pomocą sztuczerów zainstalowanych fabrycznie osiowo do rury Dn1200mm.
- (c) w km 4+387 studzienkę D40 należy połączyć z przepustem z rur betonowych  $\phi 60$ cm za pomocą sztucera PEHD Dn500mm (średnica zewn. 594mm),
- (d) w km 4+740 studzienkę D50 należy podłączyć do przepustu pod drogą nr 1633R za pomocą sztucera Dn500mm.

Projektowane odcinki rowu krytego będą wyposażone we wloty WL1, WL2 i WL3 i studzienki ściekowe k29, k26 i k41.2 umożliwiające wprowadzenie wód opadowych z rowów i ścieków dochodzących do pasa drogowego.

Do projektowanego rowu krytego należy podłączyć istniejącą kanalizację deszczową na działkach nr 138/2 i 138/3 poprzez studnie D23 i D21.

O podłączeniu do rowu krytego licznych wylotów kanalizacji deszczowych wyprowadzonych z prywatnych posesji bezpośrednio do rowu przydrożnego należy zdecydować po wizji lokalnej, której zadaniem będzie ujawnienie wszystkich nielegalnie wyprowadzonych do rowu przydrożnego kanalizacji deszczowych. Podłączenia te można zrealizować za pomocą odpowiednich trójników.

#### 4.7. Mur oporowy

Z uwagi na brak miejsca w pasie drogowym na odpowiednie poszerzenie korpusu drogowego i wykonanie skarp o normatywnym pochyleniu, na odcinku od km 4+096 do km 4+121,70 zaprojektowany został mur oporowy z drobnowymiarowych elementów betonowych wg rozwiązania systemowego ViaBlock. Dopuszcza się zastosowanie innego równoważnego systemu murów

oporowych z prefabrykowanych elementów drobnowymiarowych posiadającego świadectwo dopuszczenia do stosowania w budownictwie drogowym.

W przypadku zastosowania innego rozwiązania systemowego Wykonawca robót jest zobowiązany do uzyskania akceptacji Inwestora.

Projektowany mur oporowy należy posadowić na fundamencie z betonu hydrotechnicznego klasy C20/25 o wymiarach: szerokość 60cm, głębokość 100 cm. Ten element muru oporowego jest stały niezależnie od zastosowanego systemu. Wymiary fundamentu zapewniają posadowienie całej konstrukcji muru poniżej strefy przemarzania. Przy wykonywaniu fundamentu należy zwrócić uwagę na grunty zalegające w podłożu gdyż projektowany mur jest usytuowany w obrębie istniejącego rowu odwadniającego drogę. W przypadku napotkania gruntów słabonośnych należy wykonać ich wymianę na grunt nośny.

Podstawowe wymiary i rzędne poszczególnych elementów muru oporowego przedstawione zostały na rys. nr 7.

Wykonanie muru oporowego należy prowadzić ściśle wg ustaleń producenta systemu. W szczególności dotyczy to odpowiedniego zakotwienia muru w korpusie drogowym. Przy systemie ViaBlock są to pasy jednokierunkowej geosiatki HDPE o sztywnych węzłach. Podobne rozwiązania z drobnymi zmianami są zastosowane w innych systemach.

Szczegółowa instrukcja montażu muru oporowego systemu ViaBlock dostępna jest na stronie internetowej [www.viacon.pl](http://www.viacon.pl).

#### 4.8. Elementy oznakowania drogi i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

Realizacja niniejszej inwestycji wymaga wprowadzenia zmian i uzupełnień w istniejącym oznakowaniu pionowym drogi wg zatwierdzonego Projektu Organizacji Ruchu który stanowi integralną część dokumentacji projektowej inwestycji.

#### 4.9. Elementy oznakowania drogi i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

Realizacja niniejszej inwestycji wymaga niewielkiego uzupełnienia w istniejącym oznakowaniu pionowym drogi. Chodzi o znaki D-1 przy skrzyżowaniu w km 4+395 i oznakowanie terenu zabudowanego miejscowości Częstokowice.

#### 4.10. Projektowany kanał technologiczny

Rozwiązania projektowe projektowanego kanału technologicznego zawarte są w oddzielnym tomie dokumentacji projektowej inwestycji.

#### 4.11. Zabezpieczenie urządzeń obcej infrastruktury technicznej

Wykaz podziemnych urządzeń infrastruktury technicznej krzyżujących się z projektowanymi odcinkami rowu krytego i projektowanym kanałem technologicznym oraz urządzeń kolidujących z projektowanymi elementami drogi przedstawiono w poniższej tabeli:

Lp.	Km	Rodzaj urz. oznaczenie wg mapy do celów projektowych	Orientacyjna rzędna „góry” urządzenia podziemnego	Uwagi dotyczące zabezpieczenia
1	3+494	w32	206,00	brak kolizji
2	3+603	w150	207,20	brak kolizji
3	3+605	ks200	207,61 ?	brak kolizji
4	3+656	ks200	207,70 ?	brak kolizji
5	3+745	t	207,20	brak kolizji
6	4+016	ks200	208,13	brak kolizji
7	4+069	ks200	---	do sprawdzenia głębokość posadowienia

Lp.	Km	Rodzaj urz. oznaczenie wg mapy do celów projektowych	Orientacyjna rzędna „góry” urządzenia podziemnego	Uwagi dotyczące zabezpieczenia
8	4+070	kd600	---	podłączenie do proj. kd (D23)
9	4+071	w25	---	brak kolizji
10	4+098	kd150	---	podłączenie do proj. kd
11	4+258	eN	---	Arot A110PS; dł.3m
12	4+262	ks200	208,78	brak kolizji
13	4+283,50	gaz	---	do sprawdzenia głębokość posadowienia
14	4+362	w100	210,00	brak kolizji
15	4+392	g25	210,85	do sprawdzenia głębokość posadowienia
16	4+418	t	---	do sprawdzenia głębokość posadowienia
17	4+419	t2	---	
18	4+422	ks200	211,71	brak kolizji
19	4+452	g75	---	do sprawdzenia głębokość posadowienia
20	4+521	w80	210,11	brak kolizji
21	4+669	ks200	211,73	brak kolizji
22	4+738	t4	---	do sprawdzenia głębokość posadowienia

Podziemne urządzenia infrastruktury technicznej przebiegające poprzecznie przez pas drogowy, powinny być usytuowane zgodnie z obowiązującymi przepisami techniczno-budowlanymi, normami i przepisami branżowymi. Głębokości posadowienia urządzeń są podane na mapie do celów projektowych. Jednak w niektórych przypadkach głębokości posadowienia nie zostały podane. Przed przystąpieniem do wykonywania robót Kierownik Budowy jest zobowiązany do oznaczenia w pasie prowadzenia robót, przebiegu istniejących podziemnych linii infrastruktury technicznej, rozpoznania głębokości posadowienia oraz do powiadomienia pracowników i operatorów sprzętu budowlanego o sposobie oznaczenia tych linii i o warunkach prowadzenia robót w ich sąsiedztwie, zgodnie z uwagami zawartymi w protokole z narady koordynacyjnej. W szczególności dotyczy to linii energetycznych, gazowych i telekomunikacyjnych, które w przeszłości układane były niekoniecznie zgodnie z obowiązującymi przepisami. Szczególną uwagę należy zwrócić na rozpoznanie przebiegu i głębokości posadowienia linii telekomunikacyjnej t4 w km 4+738. Jest to linia światłowodowa wykonana niezgodnie z przebiegiem zgłoszonym do ZUD-u (uzgodnienie ZUD proj.t-166.2019). Linia ta przebiega około 1m od wlotu do przepustu i może kolidować z projektowaną studzienką D50.

Przy zbliżeniu projektowanych elementów drogi do istniejących urządzeń infrastruktury technicznej, urządzenia te należy zabezpieczyć dwudzielnymi rurami osłonowymi typu AROT A110PS o wytrzymałości obwodowej SN8. Końce rur osłonowych należy zabezpieczyć przed dopływem wód podziemnych elementami przeznaczonymi do tego celu. Zabrania się zatykania rur osłonowych zaprawami cementowymi lub piankami montażowymi, które łączą w sposób trwały przewody z rurami osłonowymi uniemożliwiając w ten sposób ewentualną wymianę przewodów.

#### 4.12. Inwentaryzacja powykonawcza

Wykonawca robót budowlanych po ich zakończeniu zobowiązany jest do przeprowadzania inwentaryzacji powykonawczej inwestycji wg zasad określonych w ST D-01.01.01a. oraz zgodnie z przepisami ustawy Prawo geodezyjne i kartograficzne.

W zakres inwentaryzacji powykonawczej wchodzi również czynności związane z przestawieniem istniejących znaków geodezyjnych kolidujących z projektowanymi elementami drogi.

Dokumenty z geodezyjnej inwentaryzacji powykonawczej wraz z dokumentami potwierdzającymi ich złożenie w ośrodku dokumentacji geodezyjnej i kartograficznej, powinny być przekazane Inwestorowi wraz z dokumentacją odbiorową robót budowlanych.

## **5. ZIELEŃ W PASIE DROGOWYM**

W pasie drogowym, na odcinku objętym przebudową, drzewa i krzewy nie występują. W przypadku drzew i krzewów usytuowanych poza pasem drogowym tuż przy jego granicy, po wykonaniu projektowanego chodnika, należy przeprowadzić pielęgnację polegającą na usunięciu gałęzi ograniczających skrajnię drogową tj. z przestrzeni równej szerokości chodnika i wysokości 2,50 m ponad płaszczyznę chodnika. Czynność ta nie wymaga konieczności uzyskania stosownego zezwolenia.

## **6. SPOSÓB ZAPEWNIENIA WARUNKÓW NIEZBĘDNYCH OSOBOM NIEPEŁNOSPRAWNYM**

W celu zapewnienia swobodnego poruszania się osobom niepełnosprawnym po zaprojektowanych chodnikach należy płynnie łączyć płaszczyzny projektowanego chodnika z powierzchniami zjazdów za pomocą tzw. ramp. Różnice poziomów na połączeniu nawierzchni chodnika z nawierzchnią zjazdów lub istniejącą nawierzchnią jezdni nie powinny być większe niż 2 cm. Pochylenia podłużne ramp nie powinny przekraczać wartości 10% (zaleca się 6%).

## **7. OCHRONA INTERESÓW OSÓB TRZECICH**

Poszanowanie, występujących w obszarze oddziaływania, uzasadnionych interesów osób trzecich w przypadku niniejszej inwestycji polega m.in. na zapewnieniu dostępu do drogi publicznej ze wszystkich posesji graniczących z pasem drogowym, które w chwili obecnej mają dostęp (zjazd) do drogi powiatowej. Warunek ten został spełniony poprzez ujęcie w dokumentacji projektowej przebudowy istniejących zjazdów na posesje prywatne i zjazdów publicznych do obiektów usytuowanych przy drodze oraz na drogi wewnętrzne. W sytuacjach wątpliwych co do istnienia zjazdu nie ujętego w niniejszej dokumentacji, decyzję o konieczności wykonania takiego zjazdu podejmuje Zarządca drogi po pisemnym wniosku właściciela działki do której ma być poprowadzony zjazd.

Projektowane elementy drogi na odcinkach przebiegających przez zabudowę mieszczą się w granicach istniejącego pasa drogowego i nie naruszają ogrodzeń działek prywatnych. Ogrodzenia usytuowane w pasie drogowym nie kolidujące z projektowanymi robotami, za zgodą Zarządu drogi mogą pozostać w dotychczasowej lokalizacji. W przypadku ogrodzeń usytuowanych w pasie drogowym i kolidujących z projektowanymi robotami należy przed rozpoczęciem robót budowlanych wezwać właścicieli posesji do przestawienia ogrodzeń poza teren pasa drogowego.

Realizacja inwestycji nie ogranicza możliwości korzystania z sieci medialnych usytuowanych w pasie drogowym oraz nie powoduje konieczności rozbiórki lub przebudowy innych obiektów budowlanych niezwiązanych z infrastrukturą drogową.

## **8. ORGANIZACJA I BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO W TRAKCIE PROWADZENIA ROBÓT**

W trakcie prowadzenia robót istniejące oznakowanie pionowe i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego należy chronić przed zniszczeniem.

Wykonawca robót zobowiązany jest do opracowania projektu tymczasowej organizacji ruchu na czas wykonywania robót. W projekcie należy uwzględnić wszystkie etapy realizacji inwestycji, kolejność realizacji poszczególnych etapów i oznakowanie dla każdego etapu.

W projekcie należy również uwzględnić wszystkie elementy istniejącej organizacji ruchu w kontekście oznakowania prowadzonych robót mając na względzie bezpieczeństwo ruchu drogowego i osób wykonujących prace na drodze oraz czytelność oznakowania.

Projekt tymczasowej organizacji ruchu powinien być zaopiniowany przez Zarządcę drogi, Komendanta Powiatowego Policji i powinien być zatwierdzony przez Starostę Jarosławskiego.

Ograniczenia wynikające z prowadzonych robót wyrażone znakami drogowymi powinny odzwierciedlać faktyczny stan zagrożenia na drodze. W miarę postępu robót oznakowanie tymczasowe powinno być przestawiane a istniejąca stała organizacja ruchu przywracana na powrót. W przypadku przerw w prowadzeniu robót oznakowanie tymczasowe powinno odzwierciedlać faktyczny stan zagrożenia na drodze. Nie należy wprowadzać ograniczeń w ruchu drogowym w nieuzasadnionych przypadkach. Oznakowanie wprowadzające ograniczenia w ruchu, w czasie przerw w realizacji robót, powinno być zasłaniane lub demontowane w przypadku dłuższych przerw.

Znaki i urządzenia bezpieczeństwa ruchu zastosowane do oznakowania robót powinny być utrzymywane w czystości i w dobrym stanie technicznym przez cały okres trwania robót. Znaki i urządzenia uszkodzone powinny być niezwłocznie wymienione na nowe.

Po zakończeniu robót drogowych należy usunąć wszystkie znaki tymczasowe i wprowadzić stałą organizację ruchu wg zatwierdzonego projektu stanowiącego integralną część dokumentacji projektowej inwestycji.

---

**9. ODPIS PROTOKOŁU Z NARADY KOORDYNACYJNEJ POG-ZUD.430.213.2021**

POG-ZUD.430.213.2021

Powiatowy Ośrodek Dokumentacji  
Geodezyjnej i Kartograficznej w Jarosławiu  
Zespół ds. Sytuowania Projektowanych  
Sieci Uzbrojenia Terenu ul. Jana Pawła II 17,  
37-500 Jarosław tel. 16 624 6292

Jarosław, dn. 07.06.2021 r.

Znak sprawy: POG-ZUD.430.213.2021

**ODPIS**  
**PROTOKOŁU Z NARADY KOORDYNACYJNEJ**  
**zakończoney w dniu 07.06.2021 r.**  
**w sprawie usytuowania projektowanej sieci uzbrojenia terenu**

Na podstawie art. 7d ust. 2 oraz art. 28 b - d ustawy z dnia 17 maja 1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 1629 z późniejszymi zmianami.)

Przedmiot narady:	Przebudowa drogi powiatowej nr 1619R Zarzecz-Bystrzowice w m. Częstokowice chodnik od km 3+483 do km 4+740 strona prawa. <b>Kanalizacja deszczowa, kanał technologiczny</b>
Lokalizacja:	<b>Gmina: Rożwienica, Obręb: Częstokowice, dz.: 486</b>
Wnioskodawca:	BIURO USŁUG PROJEKTOWYCH "SKARPA" ZDZIŚŁAW KRZESZOWSKI os. Wojska Polskiego 3/19, 37-500 Jarosław
Inwestor:	POWIATOWY ZARZĄD DRÓG ul. Jana Pawła II 17, 37-500 Jarosław
Projektant:	ZDZIŚŁAW KRZESZOWSKI
Przewodniczący:	Stanisław Górniak - Zespół ds. Sytuowania Projektowanych Sieci Uzbrojenia Terenu
Miejsce narady:	Powiatowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Jarosławiu
Sposób przeprowadzenia narady:	częściowo stacjonarny, częściowo elektroniczny
Data wpływu:	24.05.2021 r.

**PODSUMOWANIE NARADY**

Projekt przedłożony na naradę koordynacyjną został uzgodniony pozytywnie przez jej uczestników.

**Stanowisko Przewodniczącego:**

1. Trasa uzgodniona.

**Na 1 egz. projektu** wkreślono brakujący na mapie istniejący gazociąg w miejscu przekroczenia drogi powiatowej w km 4+282,5 (*uwaga przedstawiciela Gazowni Jarosław*).

Pozostałe egzemplarze projektu należy uzupełnić w brakujący gazociąg.

2. Występuje kolizja skrzyżowania projektowanej kanalizacji deszczowej (odcinek D50-D51) oraz zbliżenie studzienki D50 do istniejącej Sieci Szerokopasmowej Polski Wschodniej. Kabel światłowodowy opisany na mapie "t4" -inwentaryzacja powykonawcza.

Szczegółowe warunki zabezpieczenia światłowodu, zachowania odpowiednich odległości (minimum 0,5 m) i prowadzenia prac w pobliżu SSPW uzgodnić z Operatorem Infrastruktury teletechnicznej firmą ORSS Sp. z o.o. 00-486 Warszawa ul. Francesca Nula 2, ZUDP ORSS Sp z o.o. ul. Bułgarska 65/2 60-320 Poznań.  
*Do protokołu dołączam "typowe warunki prowadzenia prac w pobliżu sieci SSPW"*

Dokument wygenerował(a): Stanisław Górniak, dn. 04-06-2021 11:10:59

Jezeli dokument jest wystawiony elektronicznie, to nie wymaga podpisu analogowego ani pieczęci, lecz wymaga podpisu elektronicznego.

Uwaga: podpis elektroniczny jest niewidoczny – można go zweryfikować tylko odpowiednim programem

Strona 1 z 3

## 3. Skrzyżowania i zbliżenia z siecią telekomunikacyjną.

- w miejscach zbliżeń i skrzyżowań z istniejącymi urządzeniami Orange Polska zachować normatywne odległości zgodnie z obowiązującym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury D.U nr 219 z 2005 poz. 1864 oraz normą zakładową ZN-15/OPL-004
- w miejscach skrzyżowań i zbliżeń z urządzeniami telekomunikacyjnymi prace prowadzić ręcznie z zachowaniem szczególnej ostrożności zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami techniczno-budowlanymi pod nadzorem właścicielskim przedstawiciela OPL
- w przypadku braku możliwości zachowania normatywnych odległości od istniejących urządzeń telekomunikacyjnych należy wystąpić o warunki techniczne do Orange Polska Dział Zarządzania Zasobami Infrastruktury i Obsługi Klienta w Krakowie ul. Dauna 66, e-mail: [ZZSS.przebudowa.infrastruktury.krakow@orange.com](mailto:ZZSS.przebudowa.infrastruktury.krakow@orange.com)
- przed planowanym rozpoczęciem robót należy wystąpić z wnioskiem o realizację nadzoru właścicielskiego wg zasad pracy na infrastrukturze OPL podanych na stronie internetowej [www.orange.pl/wniosekondozor](http://www.orange.pl/wniosekondozor)

## 4.Zachować uwagi uczestników narady zawarte w protokole.

5.Po zrealizowaniu niniejszego obiektu, należy zlecić uprawnionej jednostce wykonawstwa geodezyjnego inwentaryzację powykonawczą (w przypadku przewodów podziemnych przed ich zasypaniem).

## Lista uczestników narady koordynacyjnej wraz z uwagami

Lp.	Nazwa instytucji Sposób uczestnictwa	Stanowisko (Uwagi)	Imię i nazwisko uczestnika
1	ORANGE POLSKA S.A. elektroniczny	Uczestnik nieobecny na naradzie	Jacek Bakota, Główny Specjalista ds. Zasobów Infrastruktury
2	Powiatowy Zarząd Dróg Jarosław stacjonarny	Uzgodniono pozytywnie Uzgodniono.	Edward Podolec
3	ORSS Otwarte Regionalne Sieci Szerokopasmowe Sp z o.o. ZUDP ORSS Sp z o.o. ul.Bułgarska 65/2 60-320 Poznań. ul.Franciszka Nullo 2 00-486 Warszawa ZUDP ORSS Sp z o.o. ul.Bułgarska 65/2 60-320 Poznań.	Uczestnik nieobecny na naradzie	Bartosz Anczurowski,
4	Polska Spółka Gazownictwa Sp. z o.o. w Warszawie Oddział Zakład Gazowniczy w Jasiu Gazownia w Jarosławiu elektroniczny	Uzgodniono pozytywnie PSG uzgadnia projekt zagospodarowania terenu sprawa 213.2021: -uwagi-odsunąć min.1m kratkę ściekową K44 od istniejącego gazociągu ś/c.(na wysokości bud.21), -brak na mapie gazociągu w obrębie bud.30 (z dz.151 na dz.519- przekroczenie przez drogę)-uzupełnić!!  c) Zachować odległość w pionie pomiędzy istniejącym gazociągami a rurą ochronną na kanalizacji min. 0,25 m. d) Prace ziemne w pobliżu gazociągów należy wykonywać ręcznie pod ścisłym nadzorem pracownika Gazowni w Jarosławiu e) Spełnienie warunków uzgodnienia musi być potwierdzone protokołem podpisanym przez Gazownię w Jarosławiu. f)O terminie rozpoczęcia prac ziemnych należy powiadomić Gazownię Jarosław z 5-cio dniowym wyprzedzeniem. g)Bezkolizyjne usytuowanie kanalizacji w stosunku do gazociągów musi być potwierdzone protokołem podpisanym przez pracownika Gazowni w Jarosławiu.	Tomasz Cieślak

Dokument wygenerował(a): Stanisław Górniak, dn. 04-06-2021 11:10:59

Jeżeli dokument jest wystawiony elektronicznie, to nie wymaga podpisu analogowego ani pieczęci, lecz wymaga podpisu elektronicznego.

Uwaga: podpis elektroniczny jest niewidoczny – można go zweryfikować tylko odpowiednim programem

POG-ZUD.430.213.2021

5	Rejon Energetyczny Jarosław elektroniczny	<p><b>Uzgodniono pozytywnie</b></p> <p>Rury osłonowe dwudzielne nanieść na plan-dotyczy skrzyżowania z kablem nn do działki nr 147.</p> <p>1. Skrzyżowania i zbliżenia z istniejącymi urządzeniami elektroenergetycznymi wykonać zgodnie z normami PN/E 05100 i PN/E 05125.</p> <p>2. W miejscach skrzyżowań na kable nałożyć rury ochronne dwudzielne typu 'Arota', i przed zasypaniem zgłosić do RE Jarosław celem dokonania odbioru technicznego.</p> <p>3. Prace ziemne w tych rejonach wykonywać ręcznie po uprzednim wyłączeniu urządzeń elektroenergetycznych.</p>	Jerzy Król,
6	Wójt Gminy Roźwienica elektroniczny	Uczestnik nieobecny na naradzie	Piwoda Mirosław, Kierownik Referatu Gospodarki Komunalnej

**UWAGA:** Brak podpisu uczestnika powiadomionego o naradzie koordynacyjnej, biorącego udział w naradzie w sposób stacjonarny, jest jednoznaczny z jego nieobecnością.

Nieobecność na naradzie koordynacyjnej podmiotu należycie zawiadomionego o jej miejscu i terminie nie stanowi przeszkody do jej przeprowadzenia. Przyjmuje się, że podmiot ten nie składa zastrzeżeń do usytuowania projektowanej sieci uzbrojenia terenu przedstawionego w planie sytuacyjnym.

Przewodniczący narady koordynacyjnej

2 up. STABOSTY

mgr inż. Stanisław Górniak

Z-ca Dyrektora Powiatowego Ośrodka  
Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej

Podpis przewodniczącego narady

#### POUCZENIE:

1. Przedstawiciele instytucji zostali zawiadomieni o sposobie, terminie i miejscu przeprowadzenia narady koordynacyjnej zgodnie z ustawą Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2017 r. poz. 2101 z późn. zm.). W myśl art. 28b ust. 3 pkt 4 tej ustawy w naradzie koordynacyjnej mogą wziąć udział również inne podmioty, które mogą być zainteresowane rezultatami narady koordynacyjnej, w szczególności zarządzające terenami zamkniętymi, w przypadku usytuowania części projektowanych sieci na tych terenach.
2. Niniejsze uzgodnienie wykonano w oparciu o treść mapy zasadniczej, która może nie zawierać projektów wszystkich urządzeń podziemnych nie podlegających uzgodnieniu na mocy art. 28b ust. 2 ustawy Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2017 r. poz. 2101 z późn. zm.) lub złożonych na naradę, a które nie uzyskały jednomyślnej pozytywnej opinii.
3. Znaki geodezyjne, urządzenia zabezpieczające te znaki oraz budowle triangulacyjne podlegają ochronie w myśl art. 15 ustawy Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2017 r. poz. 2101 z późn. zm.).

Dokument wygenerował(a): Stanisław Górniak, dn. 04-06-2021 11:10:59

Jeżeli dokument jest wystawiony elektronicznie, to nie wymaga podpisu analogowego ani pieczęci, lecz wymaga podpisu elektronicznego.

Uwaga: podpis elektroniczny jest niewidoczny – można go zweryfikować tylko odpowiednim programem

Strona 3 z 3



*Projekt „Sieć Szerokopasmowa Polski Wschodniej – województwo podkarpackie” współfinansowany z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej*

Otwarte Regionalne Sieci Szerokopasmowe Sp. z o.o. (ORSS) uzgadniają pozytywnie przedłożony projekt oraz przekazują warunki techniczne zabezpieczenia infrastruktury sieci SSPW (Sieć Szerokopasmowa Polski Wschodniej – województwo podkarpackie) kolidującą z przedmiotową inwestycją:

1. Wszelkie zbliżenia do istniejącej infrastruktury SSPW możliwe są z zachowaniem technologii budowy określonej w normie ZN-96 TP5A-004 i minimalnej odległości pionowej pomiędzy najbliższymi brzołami elementów obu sieci wynoszącej 0,5 metra. Wszelkie zbliżenia na odległość poniżej 0,5 metra należy rozważać (budować) w kategoriach skrzyżowania.
2. Województwo Podkarpackie jest właścicielem istniejącej linii światłowodowej, oznaczonej symbolem „24”, składającej się z rurociągu kablowego 4xHDPE30/3,7 (cztery części rury z wyróżnionymi odpowiednio: czerwonym, niebieskim, zielonym, białym), w których znajdują się czarne kable światłowodowe SSPW. W wykopach otwartych bezpośrednio nad stacją kablową ułożono taśmę ostrzegawczą-lokalizacyjną w kolorze pomarańczowym oraz w połowie wykopu taśmę ostrzegawczą z napisem „Uwaga! Kabel optotelekomunikacyjny”.
3. Przed przystąpieniem do prac należy obowiązkowo wykonać dokładną lokalizację istniejącej linii światłowodowej SSPW w terenie, która należy przeprowadzić z wykorzystaniem map sytuacyjno-wysokościowych, zawierających inwentaryzację pendentną linii światłowodowej oraz wykonać wykopy próbnych pod nadzorem służb technicznych ORSS. Wykonane prace lokalizacyjne należy potwierdzić protokołami z przedstawiciela ORSS.
4. W miejscu kolizji linii światłowodowej SSPW należy zabezpieczyć rurę ochronną dwudzielną zachowując normatywne parametry (ZN-96 TP5A-004).
5. Wszelkie prace w bezpośredniej bliskości rurociągu SSPW (odległość poniżej 0,5 metra), należy wykonywać ręcznie, z należytą ostrożnością, bez użycia sprzętu mechanicznego i pod odpłatnym nadzorem naszego przedstawiciela. O nadzór ten, należy wystąpić do ORSS, na minimum 2 tygodnie przed planowanym terminem prowadzenia prac, wskazując jednocześnie dane strony (inwestora lub wykonawcy), która zostanie obciążona kosztami po zakończeniu prac.
6. Wszelkie inne prace w sąsiedztwie czynnej magistrali należy zgłosić do ORSS minimum 5 dni przed ich planowanym rozpoczęciem (Centrum Nadzoru Sieci, e-mail: [ncs@orss.pl](mailto:ncs@orss.pl), Tel. 61 861 49 35).
7. Wszelkie odsłonięte w trakcie prowadzenia prac elementy infrastruktury SSPW należy zabezpieczyć i oznakować taśmą z napisem „Uwaga! Kabel optotelekomunikacyjny”. Po zakończeniu prac pozostawić w ziemi w stanie nienaruszonym.
8. W przypadku nie dostosowania się do zgłoszeń, o których mowa w pkt. 5 oraz pkt. 6 na Zlecającego (Inwestora lub Wykonawcę) nałożona zostanie kara pieniężna w wysokości równej opłacie za jedną wycieczkę nadzoru.
9. Prowadzone roboty budowlane w sąsiedztwie czynnej magistrali SSPW nie mogą zakłócać jej pracy.
10. Wszelkie koszty związane z zabezpieczeniem infrastruktury SSPW (w tym wszelkie materiały i prace nakładcze) nie będą obciążać operatora linii światłowodowej.
11. Inwestor ponosi odpowiedzialność materialną wynikającą z Kodeksu Cywilnego za spowodowanie uszkodzeń infrastruktury telekomunikacyjnej w czasie wykonywania robót oraz za szkody, które w przyszłości mogłyby powstać na skutek prowadzonych prac.
12. Podczas realizacji inwestycji należy bezwzględnie przestrzegać niniejszych warunków i uzgodnień. Nie przestrzeganie ich będzie skutkowało powiadomieniem właściwych organów nadzoru budowlanego i wstrzymaniem prac.
13. Z treści niniejszego dokumentu należy zapoznać wykonawcę robót, kierownika budowy oraz osoby fizycznie wykonujące prace.
14. Powyższe warunki techniczne zapewniają tylko zachowanie dotychczasowych właściwości użytkowych i parametrów technicznych, bez poprawy jakości.
15. Niniejsze pismo ważne jest bezterminowo za wyjątkiem sytuacji kiedy warunki techniczne ulegną zmianie i zostanie wydane nowe uzgodnienie.

Z poważaniem

OTWARTE REGIONALNE SIECI  
SZEROKOPASMOWE sp. z o.o.  
00-486 Warszawa, pl. Francuski 10/12  
tel. 22 361 33-60, fax. 22 361 56 01  
NIP: 222-281-38-60-1000

## CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys. nr 1. - Orientacja

Rys. nr 2.1 – Plan sytuacyjny

Rys. nr 2.2 – Plan sytuacyjny

Rys. nr 3 – Przekroje normalne

Rys. nr 4 – Przekrój podłużny

Rys. nr 5 – Przekroje poprzeczne

Rys. nr 6 – Zjazd indywidualny

Rys. nr 7 – Mur oporowy