

PROJEKT BUDOWLANO-WYKONAWCZY

ADRES:	DP nr1413N gmina Lidzbark Warmiński <i>działki nr 19/1, 19/2, 131, 52/1, 40 obręb 7 Zagony, 14, 81/3, 81/2, 81/1, 44, 203/2 obręb 9 Gronowo</i>
--------	---

INWESTOR:	Zarząd Dróg Powiatowych ul. Wyszyńskiego 20 11-100 Lidzbark Warmiński
-----------	--

NAZWA OPRACOWANIA:	Przebudowa drogi powiatowej 1413N na odcinku Zagony – Gronowo
-----------------------	--

BRANŻA	WYSZCZEGÓLNIENIE	IMIĘ NAZWISKO PODPIS	UPRAWNIENIA
	Asystent	mgr inż. Antonino GRACEFFA	-----
DROGOWA	Projektant	mgr inż. Ludwik MATUSIEWICZ	21/Gd/2002

Gdańsk, maj 2017 r.

SPIS ZAWARTOŚCI

I. CZĘŚĆ OPISOWA

Spis treści

I. OPIS TECHNICZNY.....	5
1. PODSTAWA OPRACOWANIA PROJEKTU.....	5
2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA.....	5
2.1 Ochrona konserwatorska i archeologiczna.....	5
2.2 Dane określające wpływ eksploatacji górniczej.....	6
2.3 Oddziaływanie inwestycji na tereny przyległe.....	6
3. STAN ISTNIEJĄCY.....	6
3.1 Układ sytuacyjny.....	6
3.2 Warunki ruchowe.....	6
3.3 Istniejąca konstrukcja	6
3.4 Warunki gruntowo-wodne	6
4. ZAKRES PRAC.....	6
5. ROZWIĄZANIE PROJEKTOWE.....	7
5.1 Przebieg drogi w planie.....	7
5.2 Parametry projektowanej drogi.....	7
5.3 Przekrój normalny.....	7
5.4 Konstrukcja nawierzchni.....	7
5.5 Niweleta projektowanej drogi.....	8
5.6 Krawężniki i obrzeża	9
5.8 Odwodnienie.....	9
5.9 Roboty ziemne.....	9
5.10 Oddziaływanie na środowisko.....	9
INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA.....	11
INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA.....	12
III. DOKUMENTY FORMALNO – PRAWNE.....	16
1. Decyzje o nadaniu uprawnień – projektant	16
2. Zaświadczenie o członkostwie OIIB.....	17
2. Decyzje / Warunki / Uzgodnienia.....	18

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys. nr 2.1	Projekt zagospodarowania terenu	skala 1 : 500
Rys. nr 2.2	Projekt zagospodarowania terenu	skala 1 : 500
Rys. nr 2.3	Projekt zagospodarowania terenu	skala 1 : 500
Rys. nr 2.4	Projekt zagospodarowania terenu	skala 1 : 500
Rys. nr 2.5	Projekt zagospodarowania terenu	skala 1 : 500
Rys. nr 2.6	Projekt zagospodarowania terenu	skala 1 : 500
Rys. nr 2.7	Projekt zagospodarowania terenu	skala 1 : 500
Rys. nr 3.1	Przekroje normalne	skala 1 : 50
Rys. nr 4.1	Profil podłużny	skala 1 : 100/1000

I. OPIS TECHNICZNY

1. PODSTAWA OPRACOWANIA PROJEKTU

Niniejszy projekt opracowano na podstawie:

- Zlecenia Inwestora
- podkładów mapowych w skali 1:500,
- wizji oraz pomiarów polowych w terenie wykonanych przez zespół projektowy,
- rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- obowiązujących norm, normatywów i przepisów.

2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt przebudowy drogi powiatowej nr 1413N. Początek opracowania zlokalizowany jest w miejscowości Zagony. Koniec zakresu objętego przebudową wyznacza skrzyżowanie za miejscowością Gronowo.

Inwestycja zlokalizowana jest w województwie warmińsko-mazurskim, w powiecie lidzbarskim, w gminie Lubomino.

Istniejąca droga posiada nawierzchnię asfaltową na odcinku dojazdu do drogi wojewódzkiej nr 507, zasadniczo droga ma nawierzchnię nieutwardzoną. W miejscach dojazdu do przyległych posesji zlokalizowane są zjazdy, w miejscach przecięcia z istniejącymi drogami – skrzyżowania.

W ramach przebudowy drogi planuje się wykonać w szczególności:

- budowę nawierzchni dróg – wykonanie nawierzchni bitumicznej wraz z konstrukcją podbudowy;
- oczyszczenie i renowacja rowów przydrożnych
- przebudowa ewentualnych kolizji z infrastrukturą techniczną

wykonanie oznakowania pionowego i poziomego

Projekt wraz z opiniami, uzgodnieniami i pozwoleniami wymaganymi przepisami szczegółowymi stanowią przygotowanie podstaw techniczno-formalnych do realizacji inwestycji.

2.1 Ochrona konserwatorska i archeologiczna

Teren objęty inwestycją nie znajduje się w granicach stref ochrony.

2.2 Dane określające wpływ eksploatacji górniczej

Na obszarze nie ma wyznaczonych terenów górniczych w rozumieniu prawa geologicznego i górniczego (Dz.U. Nr 27 poz. 96 z późn. zm.)

2.3 Oddziaływanie inwestycji na tereny przyległe

Projektowana infrastruktura nie ogranicza dostępności do terenów przyległych i nie zmienia zagospodarowania działek sąsiednich. Projektowana droga zapewni skomunikowanie terenu inwestycyjnego.

3. STAN ISTNIEJĄCY

3.1 Układ sytuacyjny

W stanie istniejącym droga powiatowa ma szerokość 4-5m wraz z nierównomiernej szerokości pobocznymi i lokalnymi poszerzeniami. Droga przebiega w terenie zabudowanym oraz w terenie niezabudowanym. Na przeważającej długości przebudowy występują rowy przydrożne.

3.2 Warunki ruchowe

Droga posiada kategorię ruchu KR2. Na przebudowywanym odcinku poza ruchem samochodów osobowych występuje również ruch pieszych.

3.3 Istniejąca konstrukcja

Na odcinku objętym inwestycją w obecnym stanie droga posiada nawierzchnię nieutwardzoną, na włączeniu do drogi wojewódzkiej bitumiczną do rozbiórki. Stan techniczny i równość istniejącej nawierzchni są niezadowalające. Występują liczne uszkodzenia: nierówności, zapadnięcia, wyboje.

3.4 Warunki gruntowo-wodne

Dla projektowanej przebudowy określono grupę nośności podłoża jako G3-G4. Głębokość przemarzania podłoża wynosi 1,0m.

4. ZAKRES PRAC

Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność realizacji poszczególnych elementów obejmuje:

- prace pomiarowe,
- roboty ziemne - wykonanie profilowania rowów przydrożnych, skarp, wykopów, nasypów
- wykonanie warstw konstrukcyjnych nawierzchni pod przebudowywaną drogę i chodniki,
- wymianę przepustów

5. ROZWIĄZANIE PROJEKTOWE

5.1 Przebieg drogi w planie

W projektowanym rozwiązaniu droga ma szerokość 5,5m (2x2,75m), wyłukowania włączeń mają promień 6m, ukosowania zjazdów 1:1. W przypadku gdy na etapie wykonawstwa wytyczony geodezyjnie pas drogowy będzie przesunięty względem pasa drogi na mapach projektów, do zadań wykonawcy należy przesunięcie projektowanej drogi aby była zlokalizowana w pasie drogowym, przy zachowaniu spadków poprzecznych i podłużnych.

Przebieg drogi w planie ilustruje rysunek „*Projekt zagospodarowania terenu*”.

5.2 Parametry projektowanej drogi

5.2.1 Parametry techniczne

- | | |
|-----------------------|---|
| – kategoria ruchu | KR2 |
| – klasa drogi | L |
| – prędkość projektowa | $V_{pr} = 40 \text{ km/h}$ (30km/h ter. zabud.) |

jezdnia

- | | |
|--------------------------------|----------------------|
| – szerokość jezdni | 5,5m z poszerzeniami |
| – pochylenie poprzeczne jezdni | 2% daszkowe |

pobocze

- | | |
|-------------------------|-------------------------|
| – szerokość | 0,75m |
| – pochylenie poprzeczne | 6% w kierunku od jezdni |

Podział dróg na etapy:

ETAP I – hm 0+000 - 1+300

ETAP II – hm 1+300 - 2+600

ETAP III – hm 2+600 - 3+900

ETAP IV – hm 3+900 – 5+126,88

5.3 Przekrój normalny

W projektowanym rozwiązaniu droga ma szerokość 5,5m. Droga ma spadek daszkowy o pochyleniu 2 %.

5.4 Konstrukcja nawierzchni

Na podstawie rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 poz.430), a także warunków gruntowo-wodnych projektuje się następujące konstrukcje nawierzchni:

Konstrukcja nawierzchni drogi

- | | |
|--|------|
| – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S | 5 cm |
|--|------|

- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 7 cm
- podbudowa KŁSM 0-31,5 20 cm
- grunt stabilizowany cementem $R_m=2,5\text{MPa}$ 15 cm

Konstrukcja zjazdów

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 5 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 7 cm
- podbudowa KŁSM 0-31,5 15cm
- grunt stabilizowany cementem $R_m=2,5\text{MPa}$ 15 cm

Konstrukcja poboczy:

- kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie 0/31,5 15 cm

Na odcinku występowania gruntów wysadzinowych w **hm 0+000-1+900** należy wykonać wymianę gruntu na głębokość min. 25cm na grunt niewysadzinowy $\text{CBR}>20\%$, następnie wykonać warstwy konstrukcji nawierzchni. W przypadku stwierdzenia występowania gruntów wysadzinowych (Warstwa I wg opinii geotechnicznej) na etapie realizacji prac budowlanych, należy wykonać wymianę gruntu jak wyżej.

Szczegóły rozwiązań konstrukcyjnych pokazano na rysunku **rys. nr 3: „Przekroje normalne”** przedstawione w części rysunkowej niniejszego opracowania.

5.5 Niweleta projektowanej drogi

Wysokościowy przebieg drogi bezpośrednio wynika z jej ukształtowania w stanie istniejącym oraz projektowanej technologii wykonania nawierzchni.

Rozwiązanie wysokościowe niwelety przebudowywanego odcinka drogi pokazano na **rys. nr 4.1: „Profil podłużny”** - przedstawionym w części rysunkowej niniejszego opracowania.

5.6 Krawężniki i obrzeża

W miejscach zakończenia nawierzchni bitumicznej na krawędzi nawierzchni zaprojektowano opornik betonowy wtopiony 12x25cm posadowiony na ławie betonowej z oporem.

5.8 Odwodnienie

Wody opadowe spływają za pomocą odpowiednich spadków podłużnych – zgodnie z niweletą projektowaną, oraz poprzecznych – spadek daszkowy 2%, do rowów przydrożnych. W ramach inwestycji istniejące rowy zostaną poddane konserwacji, istniejące przepusty zostaną wyremontowane lub oczyszczone. Należy zachować ciągłość rowów w miejscu ich występowania w stanie obecnym.

W Gronowie projektowany jest dren francuski o przekroju prostokątnym, o zmiennej szerokości

i wysokości 0,9m. Wypełnienie drenu zasypką żwirową 10/63mm w geowłóknienie igłowane ułożonej z zakładem min. 20cm i łączonej przez szpilowanie. Przykrycie drenu z kruszywa naturalnego o miąższości około 20-30cm, w miejscach gdzie dren zlokalizowany jest pod poboczem – z kruszywa łamanego o grubości jak w p. 5.4.

5.9 Roboty ziemne

Zasadnicze roboty ziemne związane z wykonaniem koryta pod drogi należy wykonać mechanicznie. W miejscach gdzie przebieg drogi jest korygowany do pasa drogowego, po wytyczeniu w terenie rzeczywistych granic pasa drogowego, należy na odcinkach wykonać prace przygotowawcze, w tym niwelację terenu, nasypy i wykopy, usunięcie humusu, karczowanie korzeni drzew. Na odcinkach występowania skarp/skarp rowów o nachyleniu większym niż 1:1 należy umocnić je płytami ażurowymi.

Podłoże formować i zagęszczać warstwami o grubości 20-30 cm zgodnie z wymaganiami PN-S02205:1998 oraz specyfikacjami technicznymi D-02.00.00. Wskaźnik zagęszczenia podłoża pod warstwy konstrukcyjne wynosi $I_s=1,00$. Roboty należy poprzedzić przekopami kontrolnymi w celu zabezpieczenia się przed ewentualną kolizją z urządzeniami obcymi nie zinwentaryzowanymi. W miejscach występowania gruntów gliniastych należy nie dopuścić do ich nawodnienia, wszelkie rozmoczone grunty spoiste wymienić na zagęszczane piaski. W przypadku wykonywania wykopów przy wysokim poziomie wód gruntowych do zadań wykonawcy należy odwodnienie dna wykopu. W przypadku napotkania sieci w poziomie prowadzonych robót ziemnych należy wykonać rury osłonowe oraz powiadomić właściciela sieci.

5.10 Oddziaływanie na środowisko

Stwierdzono, że z uwagi na rodzaj przedsięwzięcia oddziaływania będą miały zasięg lokalny, krótkotrwały (związany jedynie z czasem budowy) i odwracalny. Z uwagi na zakres planowanej inwestycji nie wystąpi możliwość kumulowania się oddziaływań. Ponadto ryzyko emisji oraz występowanie innych uciążliwości będzie znikome. Roboty drogowe w niewielkim stopniu naruszają powierzchnię ziemi. Prace będą wykonywane w porze dziennej, a w czasie przerw pracy maszyny i sprzęt będzie wyłączony. Materiały budowlane przewidziane do przebudowy nie będą miały negatywnego wpływu na środowisko naturalne. Wykorzystane zostaną sprawdzone materiały, substancje oraz wielokrotnie stosowane procesy technologiczne.

Projektował :

mgr inż. Ludwik Matusiewicz

INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

ADRES:	DP nr1413N gmina Lidzbark Warmiński <i>działki nr 19/1, 19/2, 131, 52/1, 40 obręb 7 Zagony, 14, 81/3, 81/2, 81/1, 44, 203/2 obręb 9 Gronowo</i>
--------	--

INWESTOR:	Zarząd Dróg Powiatowych ul. Wyszyńskiego 20 11-100 Lidzbark Warmiński
-----------	--

BRANŻA:	DROGOWA
---------	----------------

NAZWA OPRACOWANIA:	Przebudowa drogi powiatowej 1413N na odcinku Zagony – Gronowo
-----------------------	--

BRANŻA	WYSZCZEGÓLNIENIE	IMIĘ NAZWISKO PODPIS	UPRAWNIENIA
DROGOWA	Projektant	Ludwik MATUSIEWICZ	21/Gd/2002

INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

1). zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność realizacji poszczególnych obiektów

Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność realizacji poszczególnych elementów obejmuje:

- prace pomiarowe,
- roboty ziemne i rozbiórkowe - wykonanie wykopów / nasypów pod budowane elementy drogowe,
- wykonanie warstw konstrukcyjnych nawierzchni pod przebudowywane elementy nawierzchni,
- wykonanie warstw konstrukcyjnych pod budowane zjazdy.

2). wykaz istniejących obiektów budowlanych

Istniejące obiekty drogowe oraz sieci uzbrojenia technicznego:

- sieć wodociągowa;
- sieć gazowa;
- sieć kanalizacyjna;
- kable elektroenergetyczne;
- sieć teletechniczna.

3). elementy zagospodarowania działki lub terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi:

- roboty prowadzone w strefie czynnych linii telekomunikacyjnych,
- roboty prowadzone w strefie czynnych linii energetycznych i roboty prowadzone bezpośrednio na tych liniach,
- roboty wykonywane w pobliżu wodociągu i roboty prowadzone bezpośrednio na tych liniach,
- czynny ruch kołowy oraz zachowania ciągłość ruchu pieszego
- głębokie wykopy,
- korytowanie pod nowe konstrukcje drogowe.

4). przewidywane zagrożenia występujące podczas realizacji robót budowlanych

- wejście osób postronnych na teren realizacji budowy – możliwość wypadku,
- przebywanie oraz praca w zasięgu sprzętu mechanicznego: koparki, samochody samowyładowcze, spycharki, walce samojezdne, dźwigi itp. – możliwość wypadku,

- wykonywanie wykopów, umacnianie ścian, odwadnianie dna wykopów oraz rozbiórki obudowy wykopów i ostateczne zasypywanie wykopów – możliwość przysypania osób przebywających w wykopach oraz wpadnięcia osób przebywających w pobliżu.
- wykonywanie wykopów – niebezpieczeństwo natrafienia na niezainwentaryzowane sieci podziemne energetyczne,
- wykonywanie wykopów w gruntach silnie nawodnionych, w razie niedokładnego lub niewłaściwego odwodnienia wykopu albo niestarannego wykonania obudowy i zabezpieczenia dna wykopu woda podziemna może powodować zawalenie się wykopu i przysypanie osób przebywających w wykopie,
- podnoszone lub opuszczane materiały do wbudowania – możliwość przygniecenia,
- prace prowadzone sprzętem zmechanizowanym w obrębie sieci napowietrznej - możliwość porażenia prądem operatorów sprzętu jak również ludzi przebywających w pobliżu,
- czynny ruch kołowy -zagrożenie dla pieszych oraz pracowników przebywających bezpośrednio na drodze,
- upadki elementów z wysokości -upuszczenie materiałów i narzędzi z wysokości,
- zetknięcie z ostrymi i wystającymi częściami maszyn, narzędzi i materiałów - skaleczenia, stłuczenia o wystające części maszyn i urządzeń,
- nadmierny hałas,
- drgania i wibracje - przy obsłudze zagęszczarek i wibratorów,
- prace w wymuszonej pozycji - m. in. przy układaniu nawierzchni z betonowej kostki brukowej,
- prace związane z przemieszczaniem ręcznym i dźwiganiem ciężarów,
- przeciążenie sprzętu zmechanizowanego,
- brak osłon zapobiegających wypadkom przy ruchomych częściach mechanizmów,
- używanie nieodpowiednich - nie atestowanych, zużytych, zniszczonych zawiesi,

5). sposób prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych

Ze względu na charakter warunków realizacji robót instruktaż ogólny musi być prowadzony przed przystąpieniem do pracy oraz instruktaż stanowiskowy osobny dla obsługi poszczególnych maszyn i urządzeń, które będą stosowane w trakcie budowy i musi obejmować następujące elementy:

INSTRUKTAŻ OGÓLNY obejmujący:

- Przekazanie pracownikom, jaki zakres i rodzaj robót będzie wykonywany w danym okresie, rozdział zadań i odpowiedzialności dla poszczególnych pracowników,
- Zapoznanie pracowników z zagrożeniami mogącymi występować podczas realizacji robót,

- Wyznaczenie stref zagrożeń,
- Zapoznanie pracowników z organizacją robót oraz organizacją transportu materiałów i organizacją komunikacji,
- Sprawdzenie i uzupełnienie w miarę potrzeb wyposażenia pracowników w sprzęt ochrony osobistej, oraz odzież ochronną itp.
- Sprawdzenie sprawności i stanu technicznego sprzętu i narzędzi wykorzystywanych do wykonywania robót,
- Przeszkolenie pracowników w zakresie posługiwania się sprzętem i narzędziami (dotyczyć to będzie pracowników, którzy po raz pierwszy będą używać danego sprzętu),
- Określenie zasad i sposobu zabezpieczenia terenu realizacji robót przed dostępem osób postronnych,
- Instruktaż w zakresie przestrzegania zasad bhp dotyczących realizacji robót i używania sprzętu budowlanego.

INSTRUKTAŻ STANOWISKOWY, który obejmuje:

- Sprawdzenie i uzupełnienie w miarę potrzeb wyposażenia pracowników w niezbędny dla poszczególnych pracowników na danym stanowisku, sprzęt ochrony osobistej, oraz odzież ochronną itp.
- Sprawdzenie sprawności i stanu technicznego sprzętu i narzędzi, wykorzystywanych do wykonywania robót na danym stanowisku, zapoznanie pracownika (pracowników) z instrukcją obsługi urządzenia, do którego obsługi został przydzielony,
- Przeszkolenie pracowników w zakresie posługiwania się sprzętem i narzędziami ze szczególnym zwróceniem uwagi na prawidłowość ich użytkowania,
- Instruktaż w zakresie przestrzegania zasad bhp dotyczących używania powierzonego do użytkowania sprzętu budowlanego oraz sposobu sprawdzania jego sprawności i zabezpieczeń przed narażeniem zdrowia i życia w trakcie jego obsługi,

Instruktaż stanowiskowy przeprowadza osoba kierująca pracownikami, wyznaczona przez pracodawcę, posiadająca odpowiednie kwalifikacje oraz doświadczenie zawodowe, a także przeszkolenie w zakresie metod prowadzenia instruktażu.

Pracownicy dopuszczeni do robót w wykopach głębokich i na wysokości winni zostać zapoznani z planem „BIOZ” i pouczeni o konieczności stosowania środków ochrony osobistej oraz bezwzględny przestrzeganiu przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy.

Operatorzy sprzętu budowlanego muszą posiadać specjalistyczne uprawnienia.

Na budowie powinna znajdować się osoba przeszkolona w zakresie udzielania pierwszej pomocy, wyposażona w apteczkę oraz dysponująca telefonem na pogotowie ratunkowe i policję.

Wszystkie prace należy prowadzić pod nadzorem osób posiadających stosowne uprawnienia budowlane do kierowania robotami budowlanymi i montażowymi.

6). Środki techniczne i organizacyjne, zapobiegające niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie, w tym zapewniających bezpieczną i prawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń

a) Środki techniczne:

- Zagospodarowanie placu i zaplecza budowy zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami.
- W pomieszczeniu kierownika budowy zlokalizowany będzie punkt pierwszej pomocy z apteczką i będzie odpowiednio oznakowany.
- Sprzęt ochrony indywidualnej.
- Narzędzia i sprzęt budowlany (rusztowania, drabiny, żuraw, dźwig itp.) atestowany, sprawny technicznie i wykorzystywany zgodnie z jego przeznaczeniem, instrukcją użytkowania i zasadami bhp.
- Tablice informacyjne oraz wyгородzenie strefy prowadzenia robót poprzez barierki lub taśmy uniemożliwiające wejście osobom postronnym podczas wykonywania robót.

b) Środki organizacyjne:

- Zabezpieczenie miejsca wykonywania robót przed dostępem osób postronnych, np. poprzez wyгородzenie miejsc robót folią białą-czerwoną, oraz odpowiednie oznakowanie.
- Ustalić z pracownikami harmonogram realizacji poszczególnych elementów robót i terminarzem wykonywania prac o szczególnym zagrożeniu bezpieczeństwa, aby uczulić ich, aby w tym okresie zachowali szczególną ostrożność przy wykonywaniu zagrożonych czynności.
- Robót nie wykonywać po zmroku, ani w warunkach złej widoczności,
- Nie wykonywać prac dźwigiem w pobliżu czynnych linii napowietrznych,
- Prace związane bezpośrednio z inwestycją będą prowadzone wg projektu organizacji ruchu na czas budowy,
- Zapewnienie bezpiecznej i sprawnej komunikacji w obrębie budowy,
- Zapewnienie możliwie szybkiej ewakuacji w przypadku pożaru, awarii lub innych zagrożeń.

UWAGA: Plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia na budowie sporządza się, jeżeli:

1. w trakcie budowy wykonywany będzie przynajmniej jeden z rodzajów robót bud. wymienionych w ust 2 art. 21 ustawy Prawo Budowlane lub
2. przewidywane roboty budowlane mają trwać dłużej niż 30 dni roboczych i jednocześnie będzie przy nich zatrudnionych, co najmniej 20 pracowników lub pracochłonność planowanych robót będzie przekraczać 500 osobodni.

Przy projektowanym obiekcie występują okoliczności określone w Art. 21 a Ustawy Prawo Budowlane i Kierownik budowy jest zobowiązany do sporządzenia Planu BIOZ

III. DOKUMENTY FORMALNO – PRAWNE

1. Decyzje o nadaniu uprawnień – projektant



WOJEWODA POMORSKI

RR-AB-II-7131/02

Gdańsk, dnia 2002 - 07 - 31

DECYZJA NR 21/Gd/2002

Na podstawie art. 12 ust. 2, art. 13 ust. 1 pkt 1 i art. 14 ust. 1 pkt 2, ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane /tekst jednolity: Dz. U. Nr 106 poz. 1126 z 2000 r. z późn. zm./ oraz art. 8 pkt 4 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz. U. Nr 5 poz. 42 z 2002 r.), w związku z art. 62 ustawy z dnia 15 lutego 2002 r. o zmianie ustawy o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz. U. Nr 23 poz. 221 z 2002 r.) i § 9 ust. 1 - rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji w budownictwie (Dz. U. Nr 8, poz. 38 z 1995 r.)

n a d a j ę :

Panu: Ludwikowi Matusiewiczowi

magistrowi inżynierowi budownictwa

urodzony w dniu 25 kwietnia 1949 r. w Gdyni

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

w specjalności : konstrukcyjno - budowlanej

w zakresie: projektowania bez ograniczeń.

Otrzymuje :

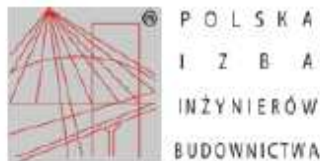
1. Pan Ludwik Matusiewicz
ul. Bulońska 14B/2
80-288 Gdańsk
2. a/a

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

data 05.05.2017

2. Zaświadczenie o członkostwie OIIB



Zaświadczenie
o numerze weryfikacyjnym:
POM-2LR-CVU-4H9 *

Pan Ludwik Matusiewicz o numerze ewidencyjnym POM/BO/3080/01
adres zamieszkania ul.Bulońska 14B/2, 80-288 Gdańsk
jest członkiem Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2017-01-01 do 2017-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2016-12-12 roku przez:

Franciszek Rogowicz, Przewodniczący Rady Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.



**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

data 05.05.2017

2. Decyzje / Warunki / Uzgodnienia

Wójt Gminy Lubomino
woj. warmińsko-mazurskie

Lubomino, dnia 4.05.2017 r.

RGK i T 6220.01.2017

Decyzja nr 1/2017

o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia

Na podstawie art. 71 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 353), oraz w oparciu o § 3 ust. 1 pkt 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 216, poz. 71), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23) po rozpatrzeniu wniosku Zarządu Dróg Powiatowych w Lidzbarku Warmińskim ul. Wyszyńskiego 37 11 – 100 Lidzbark Warmiński w imieniu którego działa pełnomocnik Andrzej Banaszek Członek Zarządu NEOX sp. z o. o. ul. Wały Piastowskie 1/1508 80-855 Gdańsk o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia „Przebudowa drogi powiatowej nr 1413N na odcinku Zagony-Gronowo” i po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lidzbarku Warmińskim.

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia „Przebudowa drogi powiatowej nr 1413N na odcinku Zagony-Gronowo”.

Integralną część decyzji stanowi załącznik nr 1. (charakterystyka przedsięwzięcia).

UZASADNIENIE

Zarząd Dróg Powiatowych w Lidzbarku Warmińskim ul. Wyszyńskiego 37 11 – 100 Lidzbark Warmiński w imieniu którego działa pełnomocnik Andrzej Banaszek Członek Zarządu NEOX sp. z o. o. ul. Wały Piastowskie 1/1508 80-855 Gdańsk wnioskiem z dnia 10.03.2017 r. wystąpił o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia „Przebudowa drogi powiatowej nr 1413N na odcinku Zagony-Gronowo”.

Zgodnie § 3 ust. 1 pkt 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. Nr 216 poz. 71) ww. przedsięwzięcie należy do tych, które mogą znacząco oddziaływać na środowisko i dla których obowiązek sporządzenia raportu oddziaływania na środowisko może być wymagany.

Organ prowadzący postępowanie wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Lidzbarku Warmińskim o opinię w przedmiocie potrzeby sporządzenia raportu dla planowanego przedsięwzięcia oraz jego zakresu.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie – opinia znak: WSTE.4240.23.2017.JM.3 z dnia 13 kwietnia 2017 roku,

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Lidzbarku Warmińskim – opinia sanitarna znak: ZNS.4083.5.2017 z dnia 3 kwietnia 2017 r.

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

data 05.05.2017

opowiedzieli się za brakiem konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Na etapie wszczętego postępowania administracyjnego żadna ze stron nie wniosła żadnych uwag i wniosków w stosunku do prowadzonej procedury uzyskania decyzji dla ww. przedsięwzięcia.

Wójt Gminy Lubomino postanowieniem znak: RGKiT.6620.01.2017 z dnia 20.04.2017 r. postanowił odstąpić od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa istniejącej drogi powiatowej nr 1413N. Początek zlokalizowany jest w miejscowości Zagony na dowiązaniu do drogi wojewódzkiej nr 507. Koniec zlokalizowany jest w miejscowości Gronowo. Inwestycja zlokalizowana jest w województwie warmińsko-mazurskim, w powiecie lidzbarskim, w gminie Lubomino.

Istniejąca droga posiada nawierzchnię szutrową oraz na fragmencie nawierzchnię bitumiczną. W miejscach dojazdu do przyległych posesji zlokalizowane są zjazdy, w miejscach przecięcia z istniejącymi drogami – skrzyżowania.

W ramach przebudowy drogi planuje się wykonać w szczególności:

- przebudowę nawierzchni drogi celem przywrócenia równości profilu poprzecznego i podłużnego, poszerzenia oraz wzmocnienia;
- dostosowanie konstrukcji oraz szerokości jezdni w celu uzyskania parametrów wymaganych dla zakładanej klasy drogi,
- roboty ziemne
- konserwację rowów przydrożnych
- ewentualną wymianę istniejących przepustów (w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby)
- wykonanie zjazdów na posesje przyległe do drogi
- przebudowa ewentualnych kolizji z infrastrukturą techniczną
- odnowę, uzupełnienie oznakowania wg projektu stałej organizacji ruchu.

Parametry techniczne inwestycji:

- kategoria ruchu KR2-KR3
- klasa drogi L
- szerokość jezdni 5,5-6m
- szerokość poboczy 0,75-1,0m
- długość przebudowywanego odcinka ok. 5,15km

Zakres robót objętych projektem przedstawia się następująco:

- prace pomiarowe,
- prace rozbiórkowe – rozbiórka nawierzchni w zależności od stanu technicznego w całości lub częściowo
- wykonanie wykopów / nasypów pod projektowane warstwy drogowe, poszerzenia jezdni i zjazdy na posesje
- wykonanie warstw konstrukcyjnych nawierzchni projektowanych elementów drogowych
- konserwacja rowów przydrożnych, przepustów
- wymiana przepustów wymagających przebudowy w zależności od ich stanu technicznego

Przeznaczenie terenu po przebudowie nie ulegnie zmianie, obecnie teren inwestycji stanowi droga. W liniach rozgraniczających pasa drogowego znajduje się:

- sieć wodociągowa;
- kanalizacja;
- kable telefoniczne i teletechniczne;
- kable i słupy elektroenergetyczne;

Inwestycja zlokalizowana jest w przeważającej mierze w obszarze niezabudowanym, fragmentarycznie przebiega przez teren zabudowy jednorodzinnej.

Powierzchnia przyjętego do realizacji obiektu budowlanego wynosi około 6,5ha.

W stanie istniejącym w omawianym zakresie planowanego przedsięwzięcia czyli w pasie drogowym przebiega droga wykorzystywana do przenoszenia ruchu samochodowego, motocyklowego, rowerowego i pieszego.

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

data 05.05.2017

Przebudowa nawierzchni drogowej nastąpi poprzez wykonanie nowych warstw konstrukcji zgodnie z kategorią ruchu na danym odcinku drogi. Przebudowana nawierzchnia będzie wykonana z nawierzchnią bitumiczną wraz z wykonaniem warstw konstrukcyjnych podbudowy.

Wszelkie prace związane z planowanym przedsięwzięciem zostaną wykonane z zastosowaniem technologii jak najmniej uciążliwej dla okolicznych mieszkańców i otaczającego środowiska.

Do realizacji przyjęto wariant polegający na wykonaniu nowych warstw konstrukcyjnych jezdni wraz z podbudową, wykonanie poboczy. Nastąpi poprawa bezpieczeństwa ruchu pojazdów, poprawa komfortu jazdy, a co za tym idzie zwiększenie płynności ruchu. Nowa nawierzchnia wpłynie korzystnie na zużycie paliwa przez poruszające się po niej pojazdy, co będzie miało odzwierciedlenie w zmniejszeniu stężenia zanieczyszczeń oraz poprawie bezpieczeństwa ruchu co będzie zdecydowanie korzystne dla mieszkańców i środowiska. Bezpieczeństwo pieszych wzrośnie dzięki budowie poboczy. Podsumowując, wariant realizacji przedsięwzięcia to wariant najkorzystniejszy przyrodniczo (redukcja hałasu i poziomu zanieczyszczeń) oraz społecznie (poprawa bezpieczeństwa ruchu samochodowego i ruchu pieszych).

Opisywane przedsięwzięcie nie pogorszy stanu środowiska naturalnego. Na etapie realizacji mogą wystąpić pewne uciążliwości wynikające z użycia np. ciężkiego sprzętu budowlanego. Stwierdzono, że z uwagi na rodzaj przedsięwzięcia oddziaływania będą miały zasięg lokalny (brak transgranicznego oddziaływania), krótkotrwały (związany jedynie z czasem budowy) i odwracalny. Z uwagi na zakres planowanej inwestycji nie wystąpi możliwość kumulowania się oddziaływań. Ponadto ryzyko emisji oraz występowanie innych uciążliwości będzie znikome. Prace będą wykonywane w porze dziennej, a w czasie przerw pracy maszyny i sprzęt będzie wyłączony. Materiały budowlane przewidziane do przebudowy nie będą miały negatywnego wpływu na środowisko naturalne. Wykorzystane zostaną sprawdzone materiały, substancje oraz wielokrotnie stosowane procesy technologiczne.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia mogą wystąpić oddziaływania związane z emisją zanieczyszczeń oraz hałasu na skutek pracy sprzętu i maszyn, które będą miały charakter krótkotrwały i odwracalny, nie niosący negatywnych skutków dla środowiska przy wykonywaniu planowanych prac, zgodnie z założonym harmonogramem oraz przestrzeganiem podstawowych zasad ochrony środowiska. Wymienione uciążliwości o charakterze niezorganizowanym mogą być dokuczliwe okresowo, ale biorąc pod uwagę przejściowość prac budowlanych należy uznać, że ten etap nie spowoduje trwałych negatywnych zmian w środowisku, których nośnikiem jest powietrze.

Wyżej wymienione emisje i oddziaływania będą miały charakter krótkotrwały i ustąpią wraz zakończeniem prac. Wymienione uciążliwości o charakterze niezorganizowanym mogą być dokuczliwe okresowo, ale biorąc pod uwagę przejściowość prac budowlanych należy uznać, że ten etap nie spowoduje trwałych negatywnych zmian w środowisku. Niewielki zakres planowanych robót, stosowanie typowych i powszechnych technologii nie powinno spowodować przekroczenia dopuszczalnych standardów środowiska.

Ruch drogowy stanowi złożone, liniowe źródło emisji hałasu ze względu na znaczną ilość i charakter równocześnie działających źródeł punktowych (w funkcji czasu). Emituje on hałas ciągły o zmiennych wartościach poziomu dźwięku. Można się spodziewać, że w przyległej zabudowie nie zwiększy się poziom hałasu w stosunku do stanu istniejącego, stąd nie przewiduje się budowy ekranów akustycznych. Na etapie eksploatacji emisja hałasu ulegnie zmniejszeniu, gdyż nowa nawierzchnia poprawi płynność ruchu. Odległość przedsięwzięcia (krawędzi drogi) od najbliższych terenów objętych ochroną akustyczną w postaci zabudowy jednorodzinnej wynosi około 5 m zarówno w stanie istniejącym jak i projektowanym. Dopuszczalne poziomy hałasu, zgodnie ze wspomnianym rozporządzeniem wynoszą $LA_{eqD}=61dB$ i $LA_{eqN}=56dB$ dla zabudowy jednorodzinnej, nie zostaną przekroczone. Dzięki poprawie stanu nawierzchni na drodze, po zrealizowaniu inwestycji obecny poziom hałasu ulegnie jeszcze zmniejszeniu.

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

data 05.05.2017

Podstawowymi zanieczyszczeniami, które będą powstawały wzdłuż drogi są: tlenki azotu (NO_x), wśród których dominuje dwutlenek azotu (NO₂), powstające podczas spalania paliw w silnikach, pary ołowiu, tlenki siarki (SO_x), z przewagą dwutlenku siarki (SO₂), powstające podczas spalania oleju napędowego. Przebudowa spowoduje upłynnienie ruchu a co za tym idzie zmniejszenia ilości spalin emitowanych do powietrza.

Na etapie eksploatacji nie powinny wystąpić żadne negatywne oddziaływania na środowisko. W miejscu planowanej przebudowy istnieje obecnie droga, której parametry ulegną poprawie.

Przedsięwzięcie znajduje się w odległości 7,8km od Doliny Pasłęki PLB280002 (rodzaj ochrony: Dyrektywa Ptasia). Ponadto w odległości ok. 5km znajduje się obszar siedliskowy Kaszuny PLH280040 oraz w odległości około 8km Rzeka Pasłęka PLH280006 (rodzaj ochrony: Dyrektywa siedliskowa).

Przedsięwzięcie nie jest bezpośrednio zlokalizowane w obszarze specjalnej ochrony. Lokalizacja inwestycji w obszarze już zainwestowanym (w miejscu istniejącej drogi) oraz poza obszarami specjalnej ochrony, wyklucza możliwość utraty powierzchni i fragmentacji siedlisk przyrodniczych stanowiących przedmiot ochrony w ich granicach. Mając na uwadze położenie geograficzne oraz skalę i charakter przedsięwzięcia, nie ma podstaw przypuszczać, aby realizacja inwestycji mogła również spowodować modyfikację warunków ekologicznych, tym samym: pogorszenie stanu siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony zostały wyznaczone ww. obszary Natura 2000.

Najbliższy rezerwat – Ostoja Bobrów na Rzece Pasłęce – znajduje się w odległości ok. 8km. Najbliższy obszar chronionego krajobrazu to obszar Doliny Dolnej Łyny w odległości około 2,5km oraz Równiny Orneckiej w odległości około 5km.

Podsumowując na podstawie zgromadzonych danych stwierdzić należało, iż realizacja planowanego przedsięwzięcia, z racji jej charakteru oraz miejsca lokalizacji nie pociąga za sobą zagrożeń, tym bardziej znaczących oddziaływań. Bezpośrednie i krótkie oddziaływanie może mieć miejsce w fazie budowy. Przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko w fazie eksploatacji przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko.

Wszystkie prace związane z realizacją inwestycji należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami z zakresu ochrony środowiska, w sposób jak najmniej szkodliwy dla środowiska. Po zakończeniu prac teren przyległy do inwestycji przywrócić do stanu poprzedniego.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronie prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Olsztynie, za pośrednictwem Wójta Gminy Lubomino, w terminie 14 dni od daty jej otrzymania.

Zgodnie z art. 72 ust. 3, 4 i 5 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 353), decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 - 13 ustawy jw., przy czym wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

data 05.05.2017

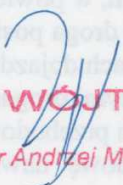
Wskazany powyżej termin – zgodnie z art. 72 ust. 4 w/w ustawy może ulec wydłużeniu o dwa lata, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Otrzymują:

1. Zarząd Dróg powiatowych ul. Wyszyńskiego 20 11 – 100 Lidzbark Warmiński
2. NEOX sp. z o. o. ul. Wały Piastowskie 1/1508 80-855 Gdańsk
3. Strony postępowania poprzez obwieszczenie
4. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
Al. Marsz. J. Piłsudskiego 7/9 10 – 575 Olsztyn
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny
ul. Orła Białego 6 11-100 Lidzbark Warmiński


WÓJT
mgr Andrzej Mazur

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

data 05.05.2017

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

1) Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia, rodzaj technologii:

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa istniejącej drogi powiatowej nr 1413N. Początek opracowania zlokalizowany jest w miejscowości Zagony na dowiązaniu do drogi wojewódzkiej nr 507. Koniec zakresu objętego przebudową zlokalizowany jest w miejscowości Gronowo. Inwestycja zlokalizowana jest w województwie warmińsko-mazurskim, w powiecie lidzbarskim, w gminie Lubomino.

Istniejąca droga posiada nawierzchnię szutrową oraz na fragmencie nawierzchnię bitumiczną. W miejscach dojazdu do przyległych posesji zlokalizowane są zjazdy, w miejscach przecięcia z istniejącymi drogami – skrzyżowania.

W ramach przebudowy drogi planuje się wykonać w szczególności:

- przebudowę nawierzchni drogi celem przywrócenia równości profilu poprzecznego i podłużnego,
- poszerzenia oraz wzmocnienia;
- dostosowanie konstrukcji oraz szerokości jezdni w celu uzyskania parametrów wymaganych dla zakładanej klasy drogi,
- roboty ziemne
- konserwację rowów przydrożnych
- ewentualną wymianę istniejących przepustów (w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby)
- wykonanie zjazdów na posesje przyległe do drogi
- przebudowa ewentualnych kolizji z infrastrukturą techniczną
- odnowę, uzupełnienie oznakowania wg projektu stałej organizacji ruchu.

Powyższa inwestycja nie będzie dofinansowywana z funduszy europejskich.

Parametry techniczne inwestycji:

- kategoria ruchu KR2-KR3
- klasa drogi L
- szerokość jezdni 5,5-6m
- szerokość poboczy 0,75-1,0m
- długość przebudowywanego odcinka ok. 5,15km

Zakres robót objętych projektem przedstawia się następująco:

- prace pomiarowe,
 - prace rozbiórkowe – rozbiórka nawierzchni w zależności od stanu technicznego w całości lub częściowo
 - wykonanie wykopów / nasypów pod projektowane warstwy drogowe, poszerzenia jezdni i zjazdy na posesje
 - wykonanie warstw konstrukcyjnych nawierzchni projektowanych elementów drogowych
 - konserwacja rowów przydrożnych, przepustów
 - wymiana przepustów wymagających przebudowy w zależności od ich stanu technicznego
- Inwestycja nie przebiega przez tereny zamknięte .

2) Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokryciu szatą roślinną (z wyodrębnieniem powierzchni terenu oraz istniejących i planowanych obiektów budowlanych).

Przeznaczenie terenu po przebudowie nie ulegnie zmianie, obecnie teren inwestycji stanowi droga.

W liniach rozgraniczających pasa drogowego znajduje się:

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

data 05.05.2017

- sieć wodociągowa;
- kanalizacja;
- kable telefoniczne i teletechniczne;
- kable i słupy elektroenergetyczne;

Inwestycja zlokalizowana jest w przeważającej mierze w obszarze niezabudowanym, fragmentarycznie przebiega przez teren zabudowy jednorodzinnej.

Powierzchnia przyjętego do realizacji obiektu budowlanego wynosi około 6,5ha.

Zakres objęty wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia przedstawiono na mapie ewidencyjnej.

W stanie istniejącym w omawianym zakresie planowanego przedsięwzięcia czyli w pasie drogowym przebiega droga wykorzystywana do przenoszenia ruchu samochodowego, motocyklowego, rowerowego i pieszego. W przypadku wystąpienia kolizji uzbrojenia istniejącego, w miejscach kolizji infrastruktura techniczna zostanie przebudowana.

Obecnie na terenie przeznaczonym pod inwestycję stwierdza się pokrycie szatą roślinną w ilości nie przekraczającej 5% powierzchni - stanowią ją trawniki, zieleńce. W granicach pasa drogowego znajdują się też drzewa różnych gatunków.

Usytuowanie przedsięwzięcia względem obszarów, o których mowa w art. 63 ust.1 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie:

a) obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek

W obszarze oddziaływania przedsięwzięcia nie znajdują się obszary wodno – błotne i obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, stąd niewyznaczalny jest poziom zagrożenia dla tych elementów.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie dorzecza Pregoty, w regionie wodnym Łyny i Węgotrapy. Pregota uchodzi do Zalewu Wiślanego, Łyna ma swoje źródło w miejscowości Łyna, Węgotrapa wypływa z jeziora Mamry.

Inwestycja zlokalizowana jest w rejonie wód powierzchniowych o europejskim kodzie JCWP RW7000185845729, RW20001756669 (fragmentarycznie – jest to region wodny Dolnej Wisły) oraz wód podziemnych o kodzie PLGW720020 (fragmentarycznie w JCWPd PLGW240019 – region wodny Dolnej Wisły).

Inwestycja nie zmienia ukształtowania terenu, nie ingeruje w stosunki wodne, nie zmienia stanu wód i ich potencjału w zakresie elementów biologicznych, hydromorfologicznych oraz fizykochemicznych, nie powoduje zniszczenia środowiska naturalnego. Inwestycja zlokalizowana jest w terenie zurbanizowanym i nie narusza siedlisk flory i fauny w żaden inny sposób. Droga istnieje od dawna i jest użytkowana zgodnie z przeznaczeniem. Inwestycja poprawi jakość nawierzchni poprzez jej przebudowę.

b) obszary wybrzeży i środowisko morskie – nie dotyczy

c) obszary górskie lub leśne – nie dotyczy

d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych – nie dotyczy

e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody – opisano szczegółowo w punkcie 9

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnienie prawdopodobieństwo ich przekroczenia – nie dotyczy

g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne – nie dotyczy

h) gęstość zaludnienia – w sąsiedztwie obszaru oddziaływania wynosi około 24 osoby/km². Przedsięwzięcie w niewielkim stopniu oddziałuje na mieszkańców, mając charakter krótkotrwały związany z czasem wykonywania prac budowlanych.

i) obszary przylegające do jezior – nie dotyczy

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej – nie dotyczy

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

data 05.05.2017

k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe – obszary wód opisano w podpunkcie a). Celem środowiskowym jest doprowadzenie do dobrego stanu wód powierzchniowych

3) Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie znajduje się w odległości 7,8km od Doliny Pasłęki PLB280002 (rodzaj ochrony: Dyrektywa Ptasia). Ponadto w odległości ok. 5km znajduje się obszar siedliskowy Kaszuny PLH280040 oraz w odległości około 8km Rzeka Pasłęka PLH280006 (rodzaj ochrony: Dyrektywa siedliskowa). Przedsięwzięcie nie jest bezpośrednio zlokalizowane w obszarze specjalnej ochrony. Lokalizacja inwestycji w obszarze już zainwestowanym (w miejscu istniejącej drogi) oraz poza obszarami specjalnej ochrony, wyklucza możliwość utraty powierzchni i fragmentacji siedlisk przyrodniczych stanowiących przedmiot ochrony w ich granicach. Mając na uwadze położenie geograficzne oraz skalę i charakter przedsięwzięcia, nie ma podstaw przypuszczać, aby realizacja inwestycji mogła również spowodować modyfikację warunków ekologicznych, tym samym: pogorszenie stanu siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony zostały wyznaczone ww. obszary Natura 2000.

Najbliższy rezerwat – Ostoja Bobrów na Rzece Pasłęce – znajduje się w odległości ok. 8km. Najbliższy obszar chronionego krajobrazu to obszar Doliny Dolnej Łyny w odległości około 2,5km oraz Równiny Orneckiej w odległości około 5km.

4) Ewentualne warianty przedsięwzięcia:

Nie rozpatruje się wariantów lokalizacyjnych dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi.

Wariant 0 (nie podejmowanie przedsięwzięcia)

Wariant zerowy zakłada, że przedmiotowa droga pozostanie w obecnym stanie. Stan techniczny i równość istniejącej nawierzchni są niezadowalające. Występują liczne nierówności, ubytki i spękania. W przypadku odstąpienia od planowanej modernizacji, stan powietrza oraz klimat akustyczny w analizowanym miejscu będzie się systematycznie pogarszał, przy jednoczesnym wzroście natężenia ruchu pojazdów, w następnych latach. Pogłębiająca się degradacja istniejących nawierzchni będzie wpływać negatywnie na płynność ruchu, co może prowadzić do zwiększenia ryzyka wypadków. Ze względu na zniszczoną nawierzchnię, poziom hałasu, pyłów i zanieczyszczeń komunikacyjnych jest o wiele większy niż zakłada się na etapie eksploatacji zmodernizowanego odcinka. Dodatkowo odcinek z nawierzchnią szutrową powoduje w porze suchej znaczące pylenie.

Pod tym kątem rezygnacja z przebudowy, byłaby zatem zdecydowanie niekorzystna dla środowiska i dla użytkowników drogi.

Wariant 1 (podejmowane przedsięwzięcie)

Polega na wykonaniu nowych warstw konstrukcyjnych jezdni wraz z podbudową, wykonanie poboczy. Nastąpi poprawa bezpieczeństwa ruchu pojazdów, poprawa komfortu jazdy, a co za tym idzie zwiększenie płynności ruchu. Nowa nawierzchnia wpłynie korzystnie na zużycie paliwa przez poruszające się po niej pojazdy, co będzie to miało odzwierciedlenie w zmniejszeniu stężenia zanieczyszczeń oraz poprawie bezpieczeństwa ruchu co będzie zdecydowanie korzystne dla mieszkańców i środowiska. Bezpieczeństwo pieszych wzrośnie dzięki budowie poboczy. Podsumowując, wariant realizacji przedsięwzięcia to wariant najkorzystniejszy przyrodniczo (redukcja hałasu i poziomu zanieczyszczeń) oraz społecznie (poprawa bezpieczeństwa ruchu samochodowego i ruchu pieszych).

5) przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii:

Etap realizacji

Wszystkie wykorzystywane surowce, materiały, energia, woda potrzebne będą jedynie na czas wykonywania robót budowlanych. Wystąpi niewielkie zużycie wody do celów

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

data 05.05.2017

technologicznych. Energia i Paliwa będą używane podczas prac maszyn i sprzętu budowlanego. Do wykonania nawierzchni zostaną wykorzystane kruszywa z koncesjonowanych źródeł oraz masy mineralno-asfaltowe, prefabrykaty budowlane, rury wytwarzane w przeznaczonych do tych celów wytwórniach spełniających wymagania ochrony środowiska i norm budowlanych.

Etap eksploatacji

Po oddaniu obiektu do użytkowania, nie będzie bieżącego wykorzystania wody, surowców, materiałów, paliw.

6) rozwiązania chroniące środowisko:

Opisywane przedsięwzięcie nie pogorszy stanu środowiska naturalnego. Na etapie realizacji mogą wystąpić pewne uciążliwości wynikające z użycia np. ciężkiego sprzętu budowlanego. Stwierdzono, że z uwagi na rodzaj przedsięwzięcia oddziaływania będą miały zasięg lokalny (brak transgranicznego oddziaływania), krótkotrwały (związany jedynie z czasem budowy) i odwracalny. Z uwagi na zakres planowanej inwestycji nie wystąpi możliwość kumulowania się oddziaływań. Ponadto ryzyko emisji oraz występowanie innych uciążliwości będzie znikome. Prace będą wykonywane w porze dziennej, a w czasie przerw pracy maszyny i sprzęt będzie wyłączony. Materiały budowlane przewidziane do przebudowy nie będą miały negatywnego wpływu na środowisko naturalne. Wykorzystane zostaną sprawdzone materiały, substancje oraz wielokrotnie stosowane procesy technologiczne.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia mogą wystąpić oddziaływania związane z emisją zanieczyszczeń oraz hałasu na skutek pracy sprzętu i maszyn, które będą miały charakter krótkotrwały i odwracalny, nie niosący negatywnych skutków dla środowiska przy wykonywaniu planowanych prac, zgodnie z założonym harmonogramem oraz przestrzeganiem podstawowych zasad ochrony środowiska. Wymienione uciążliwości o charakterze niezorganizowanym mogą być dokuczliwe okresowo, ale biorąc po uwagę przejściowość prac budowlanych należy uznać, że ten etap nie spowoduje trwałych negatywnych zmian w środowisku, których nośnikiem jest powietrze.

Wyżej wymienione emisje i oddziaływania będą miały charakter krótkotrwały i ustąpią wraz zakończeniem prac. Wymienione uciążliwości o charakterze niezorganizowanym mogą być dokuczliwe okresowo, ale biorąc pod uwagę przejściowość prac budowlanych należy uznać, że ten etap nie spowoduje trwałych negatywnych zmian w środowisku. Niewielki zakres planowanych robót, stosowanie typowych i powszechnych technologii nie powinno spowodować przekroczenia dopuszczalnych standardów środowiska.

Ruch drogowy stanowi złożone, liniowe źródło emisji hałasu ze względu na znaczną ilość i charakter równocześnie działających źródeł punktowych (w funkcji czasu). Emituje on hałas ciągły o zmiennych wartościach poziomu dźwięku. Można się spodziewać, że w przyległej zabudowie nie zwiększy się poziom hałasu w stosunku do stanu istniejącego, stąd nie przewiduje się budowy ekranów akustycznych. Na etapie eksploatacji emisja hałasu ulegnie zmniejszeniu, gdyż nowa nawierzchnia poprawi płynność ruchu. Odległość przedsięwzięcia (krawędzi drogi) od najbliższych terenów objętych ochroną akustyczną w postaci zabudowy jednorodzinnej wynosi około 5 m zarówno w stanie istniejącym jak i projektowanym. Dopuszczalne poziomy hałasu, zgodnie ze wspomnianym rozporządzeniem wynoszą $L_{AeqD}=61\text{dB}$ i $L_{AeqN}=56\text{dB}$ dla zabudowy jednorodzinnej, nie zostaną przekroczone. Dzięki poprawie stanu nawierzchni na drodze, po zrealizowaniu inwestycji obecny poziom hałasu ulegnie jeszcze zmniejszeniu.

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

data 05.05.2017

Podstawowymi zanieczyszczeniami, które będą powstawały wzdłuż drogi są: tlenki azotu (NOx), wśród których dominuje dwutlenek azotu (NO₂), powstające podczas spalania paliw w silnikach, pary ołowiu, tlenki siarki (SOx), z przewagą dwutlenku siarki (SO₂), powstające podczas spalania oleju napędowego. Przebudowa spowoduje upłynnienie ruchu a co za tym idzie zmniejszenia ilości spalin emitowanych do powietrza.

Na etapie eksploatacji nie powinny wystąpić żadne negatywne oddziaływania na środowisko. W miejscu planowanej przebudowy istnieje obecnie droga, której parametry ulegną poprawie.

7) rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko, w tym:

Ilość i sposób odprowadzania ścieków bytowych

W fazie realizacji przewiduje się przenośne toalety TOI-TOI.

Rodzaj, przewidywanie ilości i sposób postępowania z opadami

Odpady technologiczne będą gromadzone i unieszkodliwiane przez wykonawcę, w tym poprzez odzysk dozwolonych materiałów na wykonanie podbudowy innych dróg. Odpady bytowe będą gromadzone i przekazywane przez wykonawcę do unieszkodliwienia.

W okresie eksploatacji analizowanej inwestycji powstawać będą odpady z czyszczenia nawierzchni (kod: 20 03 03 – odpady z czyszczenia ulic i placów).

Przewidywane emisje do powietrza i zasięg oddziaływania

Na wielkość emisji zanieczyszczeń uwalnianych to atmosfery, podczas realizacji projektu, ma wiele czynników. Natomiast będą one miały charakter lokalny, ograniczony do miejsca prowadzenia prac i jego bezpośredniego otoczenia. Dbałość o dobry stan techniczny sprzętu i maszyn, minimalne wykorzystywanie oraz wysoka jakość wykonywania prac zapewnią utrzymanie emisji na niskim poziomie. Podanie wielkości emisji substancji jest na obecnym etapie nie możliwe, ze względu na brak wystarczających danych, dotyczących ilości zastosowanych maszyn, ich rodzaju i czasu pracy.

Natomiast na etapie użytkowania, w wyniku poprawy nawierzchni dróg, upłynniony zostanie ruch samochodowy, co spowoduje zmniejszenie ilości spalin i emisji pyłów. Jednocześnie ze względu na rosnącą liczbę aut poziom spalin emitowanych do powietrza sukcesywnie będzie wzrastał.

Produkty uboczne spalania paliw w pojazdach zawierają różne substancje, w tym szkodliwe działające na organizm ludzki: tlenek węgla. Tlenki azotu, węglowodory. Oprócz zanieczyszczenia spalinami, występuje również zanieczyszczenie powietrza cząsteczkami powstającymi w wyniku działań mechanicznych, których źródłem jest ścieranie się opon, nawierzchni dróg, wykładzin hamulców i sprzęgła. Ilość pyłu zawieszonego zawarta w przyziemnej warstwie powietrza w sąsiedztwie drogi jest różna na różnych wysokościach i odległościach od drogi. Obecne w warstwie o wysokości około 5m nad powierzchnią terenu, pyły zawieszone podlegają sedymentacji na powierzchnię drogi. Zarówno pył zawieszony jak i kurz, pod wpływem ruchu pojazdów i wiatru są ponownie emitowane do powietrza. Nie będą to ilości mające istotny wpływ na środowisko.

Przewidywane emisje hałasu i zasięg oddziaływania

Poprawa nawierzchni drogi w znaczny sposób wpłynie na obniżenie poziomu hałasu emitowanego przez przejeżdżające pojazdy.

Ilość i rodzaj zainstalowanych i planowanych do zainstalowania urządzeń emitujących hałas i powodujących zanieczyszczenia powietrza itp.

Nie planuje się instalowania urządzeń emitujących hałas i zanieczyszczenia powietrza.

Gospodarka ściekami

Wody opadowe z nawierzchni utwardzonych będą podlegały spływowi zgodnie ze spadkami nawierzchni do rowów przydrożnych, na tereny zielone.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

data 05.05.2017

sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2014r. Poz. 1800), w §13 pkt 3 ustęp 4 podano wartości graniczne dla zawartości zawiesin ogólnych – 100mg/l oraz węglowodorów ropopochodnych – 15mg/l. Miarodajna zawartość zawiesiny w odprowadzanych ściekach oraz węglowodorów ropopochodnych zostały określone zgodnie z PN-S-02204:1997 „Drogi samochodowe. Odwodnienie dróg.” oraz na podstawie „Wytocznych prognozowania stężenia zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych” dla GDDKiA. Jak wykazano powyżej ilość węglowodorów ropopochodnych w wodach opadowych będzie mniejsza niż 15 mg/dm³, a stężenie zawiesiny ogólnej mniejsze niż 100 mg/dm³. Dlatego nie jest planowane stosowanie dodatkowych urządzeń podczyszczających.

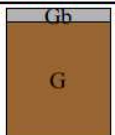
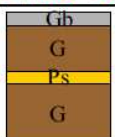
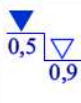
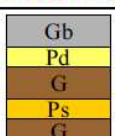
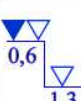
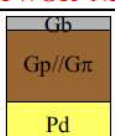
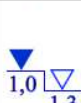
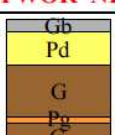

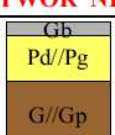

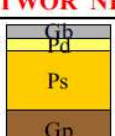

8) możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko:

Nie stwierdza się transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.


WOJT
mgr Andrzej Mazur

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

data 05.05.2017

GEOTEST		KARTY DOKUMENTACYJNE OTWORÓW					
MIEJSCOWOŚĆ : Zagony-Gronowo							
OBIEKT : Droga							
NR UMOWY : 64/17							
Głębokość w m p.p.t.	Symbol gruntu	Przelot warstw	Nazwa gruntu	Warstwa geotechniczna	Głębokość zwierciadła wody m p.p.t.	Wilgotność	Stan gruntu
Skala 1 : 100							
OTWÓR NR 1				Rzędna + 100,0 m n.p.m.			
0 1 2		0,2 2,0	Gleba, brunatna Glina, brązowa	I		w	tpl
OTWÓR NR 2				Rzędna + 100,0 m n.p.m.			
0 1 2		0,2 0,9 1,1 2,0	Gleba, brunatna Glina, brązowa Piasek średni, szary Glina, brązowa	I III I		w nw w	pl szg pl
OTWÓR NR 3				Rzędna + 100,0 m n.p.m.			
0 1 2		0,5 0,8 1,3 1,6 2,0	Gleba, brunatna Piasek drobny, brązowy Glina, brązowa Piasek średni, brązowy Glina, brązowa	II I III I		w nw w nw w	szg szg pl szg pl
OTWÓR NR 4				Rzędna + 100,0 m n.p.m.			
0 1 2		0,2 1,3 2,0	Gleba, brunatna Glina piaszczysta przewarstwiona glina pylastą, brązowa Piasek pylasty, brązowy	I II		w nw	pl szg
OTWÓR NR 5				Rzędna + 100,0 m n.p.m.			
0 1 2		0,2 0,7 1,5 1,6 2,0	Gleba, brunatna Piasek drobny, brązowy Glina, szaro-brązowa Piasek gliniasty, brązowy Glina, szara	II I I I		w nw w w w	szg szg pl pl pl
OTWÓR NR 6				Rzędna + 100,0 m n.p.m.			
0 1 2		0,2 0,9 2,0	Gleba, brunatna Piasek pylasty przewarstwiony piaskiem gliniastym, brązowy Glina przewarstwiona gliną piaszczystą, szaro-brązowa	II I		w nw w	szg szg pl
OTWÓR NR 7				Rzędna + 100,0 m n.p.m.			
0 1 2		0,2 0,4 1,3 2,0	Gleba, brunatna Piasek drobny, brązowy Piasek średni, szary Glina piaszczysta, szara	II III I		w w nw w	szg szg szg pl

Zał. graf. nr 2

KARTY DOKUMENTACYJNE OTWORÓW

MIEJSCOWOŚĆ : Zagony-Gronowo
OBIEKT : Droga
NR UMOWY : 64/17

Głębokość w m p.p.t.	Symbol gruntu	Przełot warstw	Nazwa gruntu	Warstwa geotechniczna	Głębokość zwiędnięcia wody m p.p.t.	Wilgotność	Stan gruntu
Skala 1 : 100							

OTWÓR NR 8

Rzędna + 100,0 m n.p.m.

0	Gb 0,2	Gleba, brunatna	II	▼▼ 0,8	w nw w	szg szg pl
1	Pd//Pg 1,0	Piasek drobny przewarstwiony piaskiem gliniastym, brązowy				
2	G 2,0	Gлина, szara				

OTWÓR NR 9

Rzędna + 100,0 m n.p.m.

0	Gb 0,2	Gleba, brunatna	II	▼▼ 0,8	w nw w	szg szg pl
1	Pd//Pg 1,0	Piasek drobny przewarstwiony piaskiem gliniastym, brązowy				
2	G 2,0	Gлина, szara				

OTWÓR NR 10

Rzędna + 100,0 m n.p.m.

0	Gb 0,1	Gleba, brunatna	II	▼▼ 0,8	w nw w	szg szg pl
1	Pd//Pg 1,0	Piasek drobny przewarstwiony piaskiem gliniastym, brązowy				
2	G 2,0	Gлина, szara				

Zał. graf. nr 3

LEGENDA
OZNACZENIA SYMBOLI

	Oś drogi - odcinek objęty projektem
	Krawędź drogi
	Opornik betonowy Krawężnik najazdowy betonowy
	Projektowana krawędź pobocza z kruszywa Przepust do remontu (wymiana)
	Przebudowywane rowy
	Projektowana bariera U-11a Projektowana bariera SP-06
	Ściek korytkowy prefabrykowany b=0,5m

OZNACZENIA NAWIERZCHNI



Projektowana nawierzchnia bitumiczna

KIEROWNIK
ZAKŁADU BUDŻETOWEGO
Związku Gmin „EKOWOD”

K. Kozieł
mgr inż. Katarzyna Kozieł

Zakład Budżetowy Związku Gmin
„EKOWOD” w Lidzbarku Warmińskim
11-100 Lidzbark Warm., ul. Olsztyńska 10D

Uzgodnienie Nr *2215.406.10.2017*

z dnia *09.06.2017*

obiekt *przebudowa drogi powiatowej nr 1413N*

mięscowość *Zagony - Gronowo*

gmina *Lubomino*

Uzgodniono *z uwagami • bez uwag*

orkusze od 2-1 do 2.7

K. Kozieł

DANE TECHNICZNE

Klasa drogi	L
Kategoria ruchu	KR3
Dopuszczalny nacisk na oś	100kN
Szerokość jezdni	5,5m
Szerokość poboczy	0,75m lub do granicy pasa drogowego
Prędkość projektowa	30 km/h, 40km/h poza terenem zabud.
Szerokość pasa drogowego	zmienna
Szerokość rowów	- zmienna w zależności od szer. istn. pasa drogowego.

W związku z niewystarczającą szerokością pasa drogowego na odcinkach drogi brak możliwości lokalizacji rowów przydrożnych. W miejscach zawężeń pobocza wykonane są do granicy pasa drogowego.

Projekt: **Przebudowa drogi powiatowej nr 1413N na odcinku Zagony-Gronowo**

Tytuł opracowania: **Projekt zagospodarowania terenu**

Data opracowania: 03/2017 Rys. nr: 2_1 Skala: 1:500

Branża	Zespół projektowy	Imię i nazwisko	nr uprawnień	podpis
	Opracował	M. Piotrowski		
	Projektował	L. MATUSIEWICZ	21/Gd/2002	

ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM

data 05.05.2017



Orange Polska S.A.
Domena Hurt
Dostarczanie i Serwis Usług, Ewidencja i Standardy Infrastruktury
Dział Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze 6 - Olsztyn
Adres do korespondencji:
ul. Pieniężnego 21a, 10-004 Olsztyn
tel.: 89 646 34 96; fax: 86 525 22 86

NEOX Sp. z o.o.
ul. Wały Piastowskie 1/1508
80-855 Gdańsk

Olsztyn, 30.05.2017 r.

Numer pisma: 32096/TTIDRRU/P/2017

Temat: uzgodnienie projektu przebudowy drogi powiatowej nr 1413N Zagony - Gronowo na odcinku od km 4+240 do km 5+126 w miejscowości Gronowo.

Szanowni Państwo,

informujemy, że uzgadniamy projekt przebudowy drogi powiatowej nr 1413N Zagony - Gronowo na odcinku od km 4+240 do km 5+126 w miejscowości Gronowo.

Przy realizacji procesu budowy wymagane jest spełnienie następujących warunków, które są integralną częścią uzgodnienia:

1. Wykonawca jest zobowiązany zgłosić do ORANGE POLSKA S.A. prace w strefie sieci telekomunikacyjnej min. na 14 dni przed przystąpieniem do robót, powołując się na numer przedmiotowego pisma. Tryb i zasady zgłoszenia prac oraz wystąpienia o nadzór właścicielski dostępne są na stronie: www.orange.pl/wniosekonnadzor. Wykonywanie prac na sieci ORANGE POLSKA S.A. bez zgłoszenia i nadzoru właścicielskiego jest naruszeniem własności ORANGE POLSKA S.A. i będzie zgłaszane organom ścigania. Zgłoszenie/Wniosek o nadzór właścicielski można przesłać ze strony www.orange.pl/wniosekonnadzor lub kierować na adres:

ORANGE POLSKA S.A.
Obsługa Techniczna Klienta w Olsztynie
Wydział Utrzymania Usług i Infrastruktury 1-Olsztyn
ul. Pieniężnego 21a
10-004 Olsztyn
fax/ 89 525 25 38, e-mail: DISU.RNWUUIOL@orange.com

2. Roboty budowlano – montażowe w obrębie sieci telekomunikacyjnej wykonywać zgodnie z normami i przepisami obowiązującymi w budownictwie łączności ręcznie i pod nadzorem upoważnionego przedstawiciela ORANGE POLSKA S.A. Dostarczanie i Serwis Usług Obsługi Technicznej Klienta w Olsztynie;
3. Lokalizację podziemnych urządzeń telekomunikacyjnych w terenie należy potwierdzić za pomocą przekopów kontrolnych, a w przypadku odkrycia w trakcie robót ziemnych urządzeń nienaniesionych na planie należy je zabezpieczyć na koszt inwestora i powiadomić przedstawiciela ORANGE POLSKA S.A. Dostarczanie i Serwis Usług Obsługi Technicznej Klienta w Olsztynie oraz inspektora nadzoru.

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

data 05.05.2017

Istniejącą sieć teletechniczną eksploatowaną przez ORANGE POLSKA S.A. pokazano na załączonym podkładzie geodezyjnym kolorem pomarańczowym;

4. W strefie projektowanych wykopów na istniejących kablach doziemnych ORANGE POLSKA S.A. zastosować rury osłonowe lub inne trwałe zabezpieczenie. Dodatkowe szczegóły zabezpieczenia ustalić na roboczo z naszym przedstawicielem. Koszty zabezpieczenia ponosi naruszający stan istniejący;
5. W przypadku zmiany rzędnych terenu należy wyregulować poziom ram studni do projektowanej niwelety. Zachować normatywne przykrycie kanalizacji teletechnicznej i kabli doziemnych;
6. Miejsca zbliżeń i skrzyżowań oraz elementy zanikowe sieci telekomunikacyjnej przed ich zasypaniem podlegają obowiązkowi zgłoszenia pracownikowi sprawującemu w imieniu Orange Polska nadzór nad realizowanymi pracami.
7. Po zakończeniu prac inwestor jest zobowiązany do pisemnego zgłoszenia z 14-dniowym wyprzedzeniem na adres podany w punkcie 1 niniejszego pisma – wykonane zadanie do odbioru technicznego w zakresie miejsc kolizyjnych z sieciami teletechnicznymi oraz otrzymania pisemnej akceptacji w formie protokołu odbioru lub notatki służbowej.
8. W przypadku uszkodzenia lub kradzieży infrastruktury teletechnicznej, w szczególności w wyniku niedotrzymania wymagań i warunków określonych w niniejszym dokumencie, ORANGE POLSKA S.A., obciąży sprawcę pełnymi kosztami naprawy oraz odszkodowaniem za straty związane między innymi z wypłaconymi bonifikatami i karami wynikającymi z zawartych przez ORANGE POLSKA S.A. umów z klientami, a także innymi karami administracyjnymi.
Łączna wysokość roszczeń ORANGE POLSKA S.A. w stosunku do sprawcy uszkodzenia może sięgać nawet kwoty kilkuset tysięcy złotych polskich;

9. Niniejsze uzgodnienie ważne jest jeden rok od daty jego wydania.

Za powyższe uzgodnienie zostanie pobrana opłata wg aktualnego cennika. Należność należy uregulować w terminie określonym na fakturze VAT, która zostanie przesłana odrębną korespondencją.

ORANGE POLSKA S.A. Dział Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze 6-Olsztyn otrzymał do celów służbowych 1 kpl. planów z przedmiotowego uzgodnienia.

Z poważaniem

Mariusz Tański

Starszy Specjalista ds. Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze 6 - Olsztyn

Załącznik: 1 kpl. planów sytuacyjnych.

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

data 05.05.2017