

SPIS ZAWARTOŚCI OPRACOWANIA

PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU	str. 3
1. Opis projektu zagospodarowania terenu	str. 4
2. Projekt zagospodarowania terenu – koordynacja sieci – rys. nr 1-1/D, 1-2/D	str. 12
3. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia	str. 14
4. CZĘŚĆ DROGOWA	str. 19
5. Opis techniczny części drogowej.	str. 20
6. Projekt zagospodarowania terenu – rys. nr 1-1, 1-2.	str. 30
7. Plansza robót rozbiórkowych – rys. nr 1-3.	str. 32
8. Przekrój podłużny – rys. nr 2-1 i 2-2.	str. 33
9. Przekroje normalne – rys. nr 3.	str. 35
9. Szczegóły konstrukcyjne – rys. nr 4.	str. 36
10. CZĘŚĆ SANITARNA – ODWODNIENIE	str. 37
11. Opis techniczny części sanitarnej.	str. 38
12. Projekt zagospodarowania terenu – kanalizacja deszczowa [cz. grawitacyjna]– rys. nr S1.1.	str. 47
13. Projekt zagospodarowania terenu – kanalizacja deszczowa [cz. tłoczna] – rys. nr S1.2.	str. 48
14. Sieć kanalizacji deszczowej grawitacyjnej – profil podłużny [D1-D20, D11-D11.4] – rys. nr S2.1.	str. 49
15. Sieć kanalizacji deszczowej tłocznej – profil podłużny [P – WB] – rys. nr S2.2.	str. 50
16. Schemat prefabrykowanego wylotu brzegowego – rys. nr S3.1.	str. 51
17. CZĘŚĆ ELEKTRYCZNA	str. 52
18. Spis zawartości branży elektrycznej dla zadania	str. 53
19. I Dane ogólne	str. 54
20. Opis techniczny.	str. 54
21. Linia kablowa dla zasilania przepompowni – Rys E/01	str. 57
22. Likwidacja kolizji z uzbrojeniem energetycznym – Rys E/02	str. 58
23. CZĘŚĆ TELETECHNICZNA	str. 59
24. Spis treści	str. 60
25. Charakterystyka obiektu	str. 61
26. Opis techniczny, tabele, warunki	str. 62
27. Oznaczenia do planów i schematów – Rys. nr 0	str. 79
28. Projekt zagospodarowania terenu – Rys. nr 1	str. 80
29. Schemat przebudowy kanalizacji i studni teletechnicznych – Rys. nr 2	str. 81
30. Schemat przebudowy słupów linii napowietrznej – Rys. nr 3	str. 82
31. Profile słupów – Rys. nr 4	str. 83
32. ZAŁĄCZNIKI – PROJEKTANCI I SPRAWDZAJĄCY	str. 84
33. Oświadczenie projektantów i sprawdzających projekt budowlany	str. 85
34. Kopia decyzji o stwierdzeniu przygotowania zawodowego Nr 148/82/Gw mgr inż. Antoniego Dybikowskiego	str. 86
35. Kopia zaświadczenia LOIB mgr inż. Antoniego Dybikowskiego	str. 88
36. Kopia decyzji o stwierdzeniu przygotowania zawodowego Nr 20/78/Gw mgr inż. Antoniego Przybylskiego	str. 89
37. Kopia zaświadczenia LOIB mgr inż. Antoniego Przybylskiego	str. 91
38. Kopia decyzji o stwierdzeniu przygotowania zawodowego LUKG/0004/POOS/05 mgr inż. Jarosława Nowickiego	str. 92
39. Kopia zaświadczenia LOIB mgr inż. Jarosława Nowickiego	str. 94

40.	Kopia decyzji o stwierdzeniu przygotowania zawodowego 14/2002/GW mgr inż. Grzegorza Kota	str. 95
41.	Kopia zaświadczenia LOIIB mgr inż. Grzegorza Kota	str. 96
42.	Kopia decyzji o nadaniu uprawnień budowlanych nr 19/77/Gw inż. Lecha Misiornego	str. 97
43.	Kopia zaświadczenia LOIIB inż. Lecha Misiornego	str. 98
44.	Kopia decyzji o stwierdzeniu przygotowania zawodowego Nr 74/77/Gw mgr inż. Jerzego Kaźmierczaka	str. 99
45.	Kopia zaświadczenia LOIIB mgr inż. Jerzego Kaźmierczaka	str. 100
46.	Kopia decyzji o nadaniu uprawnień budowlanych w telekomunikacji przewodowej nr 1364/98/U mgr inż. Janusza Siemdaja	str. 101
47.	Kopia zaświadczenia LOIIB mgr inż. Janusza Siemdaja	str. 102
48.	Kopia decyzji o nadaniu uprawnień budowlanych w telekomunikacji przewodowej nr DTK-WSB/02470/03/U mgr inż. Ireneusza Dyksa	str. 103
49.	Kopia zaświadczenia LOIIB mgr inż. Ireneusza Dyksa	str. 104
50.	ZAŁĄCZNIKI – WARUNKI I UZGODNIENIA	str. 105
51.	Karta rejestracyjna udostępnianej mapy cyfrowej w skali 1: 500 – KERG 2-424/2012 z dnia 16.10.2012.	str. 106
52.	Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego Burmistrza Miasta i Gminy Witnica znak WRG-BA-CPG-7331/23/2007 z dnia 28.12.2007 r.	str. 108
53.	Załącznik graficzny do powyższej decyzji	str. 112
54.	Wyrażenie zgody przez Urząd Miasta i Gminy Witnica na wykonanie odprowadzenia wód opadowych za pomocą zbiornika retencyjnego. Pismo z dnia 06.04.2011 r. znak: WRG/MiRW/7022/1/11	str. 113
55.	Decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego Burmistrza Miasta i Gminy Witnica znak WRG-GP-CPG-6733.9.2011 z dnia 10.01.2012 r.	str. 114
56.	Załącznik graficzny do powyższej decyzji	str. 118
57.	Uzgodnienie projektu przebudowy ulicy przez Telekomunikację Polską – Operacyjne Utrzymanie Sieci i Usług we Wrocławiu, Oddział w Zielonej Górze z dnia 27.11.2012 r., znak TOT-WSCU-ZG.2112-098/12/RW	str. 119
58.	ENEA Operator Grupa Enea, Rejon Dystrybucji Dębno. Wydanie warunków usunięcia kolizji linii elektroenergetycznej ul. Świerczewskiego Witnica z dnia 14.12.2012 r., znak RD2/DZ/ZM/MK/12288/12	str. 123
59.	Uzgodnienie projektu przebudowy ulicy przez Telekomunikację Polską – Operacyjne Utrzymanie Sieci i Usług we Wrocławiu, Oddział w Zielonej Górze z dnia 16.01.2013 r., znak TOT-WSCU-ZG.2110-036/13/RW	str. 124
60.	Uzgodnienie projektu przez Inwestora z dnia 04.03.2013 r., znak WRG.RG.7012.05.2013	str. 126
61.	Decyzja Starosty Gorzowskiego, udzielająca pozwolenia wodnoprawnego na szczególne korzystanie z wód – wprowadzanie ścieków (wód opadowych i roztopowych) z powierzchni utwardzonych dróg gminnych i chodników – miasto Witnica: znak BŚ.OŚ.6341.5.4.2013 z dnia 21.03.2013 r.	str. 127
62.	Decyzja Starosty Gorzowskiego, udzielająca pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie urządzenia wodnego – wylotu służącego do wprowadzania ścieków (wód opadowych i roztopowych) do urządzenia wodnego – rowu należącego do urządzeń melioracji wodnych szczegółowych z dnia 21.03.2013 r., znak BŚ.OŚ.6341.1.6.2013	str. 131
63.	Opinia Nr 4-37/2013 dotycząca uzgodnienia dokumentacji projektowej z dnia 21.03.2013, wydane przez Starostę Gorzowskiego	str. 134
64.	Załączniki graficzne do w/w opinii.	str. 136

PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

OPIS PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

przebudowy ul. Świerczewskiego w Witnicy

1. Podstawa opracowania.

1. Umowa z dnia 25.07.2007 r. na wykonanie dokumentacji budowlano-technicznej modernizacji dróg w Witnicy z aneksami.
2. Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500 – KERG 2-424/2012 z 24.10.2012 r.
3. Decyzja nr 8/2007 o ustaleniu lokalizacji celu publicznego z dnia 21.12.2007 r. znak WRG-BA-CPG-7331/25/2007.
4. Decyzja o ustaleniu lokalizacji celu publicznego z dnia 10 stycznia 2012 r., znak WRG.GP.CPG-6733.9.2011.
5. Badania geologiczne określające warunki gruntowo-wodne – opracował geolog mgr Marek Kaczmarek nr upr. geol. VII-1401.
6. Opracowania branżowe.
7. Wizja lokalna.

2. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa ulicy Świerczewskiego z budową odwodnienia i likwidacją kolizji wraz ze zmianą geometrii skrzyżowania z ul. Wojska Polskiego w Witnicy.

Celem opracowania jest poprawa bezpieczeństwa ruchu, poprzez przebudowę nawierzchni na odcinkach o nawierzchni utwardzonej oraz budowa nowej nawierzchni na odcinkach obecnie gruntowych z odwodnieniem całości, oraz zmianą geometrii skrzyżowania z ul. Wojska Polskiego w Witnicy.

3. Opis stanu istniejącego.

3.1. Położenie i stan istniejący

Projektowana ulica Świerczewskiego znajduje się w południowo-wschodniej części Witnicy, przy obwodnicy (droga wojewódzka nr 132 relacji Gorzów – Witnica – Kostrzyn n/O) na skrzyżowaniu (rondo Krakowskie) z drogą Jana Pawła II. Rozpoczyna się od ronda Krakowskiego a kończy przy torach kolejowych.

Fragment ul. Świerczewskiego na odcinku ok. 61,0 m od ronda Krakowskiego został przebudowany podczas budowy obwodnicy Witnicy (nawierzchnia asfaltowa z obustronnymi chodnikami wykonanymi z kostki brukowej betonowej). Kolejny fragment, około 100 m posiada nawierzchnię wykonaną z płyt drogowych żelbetowych, reszta posiada nawierzchnię gruntową. Ulica Świerczewskiego posiada jednostronny chodnik o szerokości od 1,25 – 1,70 na odcinku od budynku nr 14 do budynku nr 28.

Chodniki wykonane są:

- z płytek chodnikowych betonowych 35 × 35 cm;
- z betonu grubości ok. 20 cm.

Zjazdy wykonane są z trylinki. Szerokość drogi na odcinku nieutwardzonym wynosi od 6,1 ÷ 10,0 m.

Ulica Wojska Polskiego w całości wykonana jest z płyt drogowych żelbetowych, posiada jednostronny chodnik o zmiennej szerokości 1,8-1,9 m wykonany z płytek chodnikowych betonowych 50 × 50 cm.

Chodniki od strony jezdni obramowane są krawężnikiem ulicznym betonowym, natomiast od strony poboczy obrzeżem chodnikowym betonowym. Szerokość jezdni ul. Wojska Polskiego wynosi ok. 6,0 m.

W ulicy Świerczewskiego jest poprowadzona jest sieć gazowa, wodociągowa, teletechniczna, oraz energetyczna. W ulicy Wojska Polskiego jest poprowadzona jest sieć gazowa i energetyczna. Zabudowę ulicy od ul. Świerczewskiego i Wojska Polskiego stanowią budynki budynki jednorodzinne.

Ulica Świerczewskiego posiada pas drogowy o zmiennej szerokości, który w liniach rozgraniczenia wynosi 6,0 - 16,85 m. Ulica Wojska Polskiego posiada pas drogowy o zmiennej szerokości, który w liniach rozgraniczenia wynosi 9,8 – 10,00 m.

Obecnie skrzyżowanie ulic Świerczewskiego i Wojska Polskiego krzyżuje się na pod bardzo ostrym kątem (około 20°), przez co widoczność jest ograniczona, ma to wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

3.2. Badania geologiczne

Badanie wykonano w celu określenia warunków gruntowo-wodnych panujących w obrębie planowanej przebudowy ul. Świerczewskiego w miejscowości Witnica.

Na podstawie danych archiwalnych oraz wykonanych prac geolog stwierdził, iż na omawianym terenie od powierzchni występują osady żwirowo-piaszczyste, genetycznie związane z akumulacją wodnolodowcową maksymalnego zasięgu lodowca fazy pomorskiej. Pokrywa żwirowo-piaszczysto występująca w rejonie Witnicy charakteryzuje się dość stałą miąższością. Warunki geologiczne określone na podstawie wyników wykonanych wierceń potwierdziły występowanie od powierzchni terenu utworów piaszczystych. Grunty nawiercone w otworach zaklasyfikowano jako grunty rodzime – niespoiste – sypkie (piaski drobne, średnie, miejscami grube), miejscami wystąpiły od powierzchni terenu nasypy oraz do głębokości ok. 0,5 m p.p.t na terenach zielonych warstwa gleby.

Najpowszechniej występującymi gruntami są piaski drobne, średnie niekiedy z domieszką frakcji żwirowej, na ogół są to grunty na granicy luźno i średnio zagęszczone ($I_d = 0,35-0,4$).

Na badanym terenie występują proste warunki gruntowe. Na taką ocenę wpłynęła obecność gruntów rodzimych jednorodnych, mało zróżnicowanych. Grunty rodzime litologicznie wy-

kształcone są w postaci gruntów mineralnych, niespoistych, luźnych i średnio zagęszczonych. Geotechnicznie po dogęszczeniu ich stropowych partii na miąższości ok. 0,5 m do wartości I_D określonych w projekcie budowlanym – mogące stanowić bezpośrednie podłoże budowlane.

Wykonane badania podłoża gruntowego dla potrzeb lokalizacji projektowanego obiektu wykazały, że:

- W otworach badawczych na trasie projektowanych ulic (do głębokości 3,0 m p.p.t) występują grunty rodzime litologicznie wykształcone są w postaci gruntów mineralnych, niespoistych, luźnych i średnio zagęszczonych – piasków drobnych i średnich.
- Warunki wodne w zależności od lokalizacji ocenia się jako korzystne i średnio korzystne. W południowej części terenu badań geolog stwierdził występowanie zwierciadła wód podziemnych od ok. 0,8 m p.p.t do 1,0 m p.p.t.

3.3. Lokalizacja, własności.

Projektowana inwestycja przebudowy ulicy Świerczewskiego obejmująca przebudowę skrzyżowania z ulicą Wojska Polskiego oraz projektowane odwodnienie z odbiornikami poza drogą zlokalizowana jest na działkach nr: 1135/3, 1180, 1181, 1189, 1191/7, 1202/3, 1236/1, 1243/5, 1248, 1250/12, 1250/5 – obręb 6 Witnica, jednostka ewidencyjna 080107_4 Miasto Witnica

3.4 .Ochrona konserwatorska

Teren inwestycji nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega ochronie konserwatorskiej .

3.5. Informacje o zagrożeniach dla środowiska

Zakres przewidywanych robót nie wpłynie w znaczącym stopniu na zmianę powierzchni terenu, gdyż dotyczy przebudowy istniejących ulic. Na przeważającym odcinku projektowanych dróg zmienia się warunki odprowadzenia wód deszczowych z powierzchni jezdni. Obecnie wody deszczowe odprowadzane są bezpośrednio do gruntu, natomiast po przebudowie całość zostanie odprowadzana docelowo, poprzez wpusty uliczne i projektowaną kanalizację deszczową, zbiornik wód deszczowych, separator, kanalizację tłoczną do rowu melioracyjnego. Odwodnienie pasów drogowych wpłynie na ochronę środowiska dzięki ujęciu wód opadowych pochodzących z powierzchni szczelnych ulic w system kanalizacyjny.

W fazie budowy ingerencja w środowisko gruntowo – wodne nastąpi w następującym zakresie:

- wykonania wykopów pod sieci infrastruktury podziemnej (kanalizacja deszczowa),
- wykonanie niewielkich nasypów i wykopów pod nawierzchnie ulicy,
- wykonanie nawierzchni utwardzonych pod jezdnie i chodniki .

W ramach prac budowlanych nie przewiduje się działań mogących spowodować trwałe zmiany środowiska na terenie wykraczającym poza rejon inwestycji. Projektowane jest odwodnienie drogi do nowo projektowanych wpustów z odprowadzeniem do budowanej w ramach zadania kanalizacji deszczowej.

4. Stan projektowany.

4.1. Dane ogólne

4.1.1. Część drogowa

Długość proj. odcinków :	756,39 m, w tym: ulica Świerczewskiego – 642,96 m, ulica Wojska Polskiego – 113,43 m,
Kategoria drogi :	„L” (ul. Świerczewskiego) „D” (ul. Wojska Polskiego)
Prędkość projektowa:	Vp= 30 km/h – teren zabudowany (ul. Wojska Polskiego) Vp= 40 km/h – teren zabudowany (ul. Świerczewskiego)
Przekrój poprzeczny	jezdnia o szerokości 5,5 - 6,0 m – ul. Świerczewskiego. jezdnia o szerokości 6,0 m (poszerzenie 2,0 m) – ul. Wojska Polskiego .
Chodniki –	ul. Świerczewskiego o zmiennej szerokości – 1,25 – 2,0 m w większości jednostronne
Chodniki –	ul. Wojska Polskiego o szerokości podstawowej – 2,0 m w większości jednostronne

Roboty rozbiórkowe

▪ frezowanie nawierzchni bitumicznej	26 m ² ,
▪ płyty drogowe żelbetowe 3,0x1,5 m	1473 m ² ,
▪ rozebranie płytek chodnikowych betonowych 50x50 i 35x35 cm	765 m ² ,
▪ rozebranie trylinki	90 m ² ,
▪ kostka brukowa betonowa, płyty betonowe ażur, naw. betonowa	1611 m ² ,
▪ razem powierzchnia robót rozbiórkowych (bez frezowania)	3939 m²,

▪ krawężniki betonowe	685 m,
▪ obrzeża betonowe	440 m,
▪ elementy ogrodzenia	1125 m.

Ilości projektowanych robót

– nawierzchnia bitumiczna	4669 m ² ,
– nakładka bitumiczna	26 m ² ,
– kostka brukowa betonowa	1859 m ² ,
– razem nowe nawierzchnie utwardzone (z nakładką)	6554 m²,

- Krawężniki betonowe (uliczne, najazdowe, wtopione) 1919 m,
- Obrzeże chodnikowe betonowe 886 m.

4.1.2. Część sanitarna

Sieć kanalizacji deszczowej grawitacyjna od Dn200 do Dn400 – 830 m,

Sieć kanalizacji deszczowej tłoczna Dn160 – 301 m,

Studnie D – 25 szt., wpusty – 26 szt.

Przepompownia – 1kpl., separator i wylot brzegowy po 1 szt.

Zbiornik retencyjny – o pojemności 550 m³.

4.1.3. Część elektryczna

1. zasilanie przepompowni,

- wykonanie linii kablowej kablem YAKyYżo 4x35 mm² - 60 m

2. likwidacja kolizji z istniejącym uzbrojeniem energetycznym.

- demontaż i ponowny montaż istniejącej linii napowietrznej wykonanej przewodami AL - 105 m,
- demontaż istniejących słupów rozkracznych narożnych - 1 kpl.
- demontaż istniejących słupów rozkracznych narożno rozgałęźnych - 1 kpl.
- demontaż oświetlenia ze zdemontowanych słupów - 2 kpl.
- montaż słupów z żerdzi wirowanych typu E - 2 kpl.
- montaż na ww słupach oświetlenia z demontażu - 2 kpl.
- demontaż i ponowny montaż istniejących linii kablowych - 20 m.

4.2. Część drogowa

Ulica Świerczewskiego została zaprojektowana zgodnie z wymaganiami stawianymi w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – ulica posiada jezdnię o szerokości 5,50 ÷ 6,00 m.

Zakres prac projektowych obejmuje wykonanie przebudowy ulicy Świerczewskiego i skrzyżowania z ul. Wojska Polskiego, z jego przesunięciem w kierunku północnym o około 45 m. Włączenie wlotu zostało zaprojektowane, pod kątem 80° (obecnie kąt przecięcia osi dróg wynosi około 20°).

Dla projektowanych ulic założono obciążenie ruchem KR2, grunty podłoża należą do grupy G₂. Nawierzchnia jezdni ulic została zaprojektowana jako asfaltowa ze wzmocnieniem podłoża stabilizacją na podbudowie z kruszyw łamanych. Nawierzchnie zjazdów i chodników zostały zaprojektowane z kostki brukowej betonowej (chodniki szare, zjazdy czerwone).

Po wykonaniu robót nawierzchniowych tereny zielone pasa drogowego 2527 m², obsiać mieszkankami traw z humusowaniem terenów przeznaczonych pod zieleń.

4.3. Część sanitarna – odwodnienie ulic

4.3.1. Kanalizacja deszczowa

Kanalizacja deszczowa ma za zadanie odprowadzenie wód deszczowych z projektowanej jezdni, przyległych chodników za pośrednictwem wpustów ulicznych do projektowanej sieci kanalizacji deszczowej. Ze względu na brak kanalizacji deszczowej w rejonie ul. Świerczewskiego i spadek terenu w kierunku południowym projektowane jest odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do rowu melioracyjnego za pośrednictwem otwartego, szczelnego zbiornika retencyjnego oraz przepompowni wód deszczowych o stałej wydajności. Sieć kanalizacji deszczowej ze względu na małą szerokość pasa drogowego (w największym miejscu około 8 m) projektowana jest w pasie technicznym drogi w jezdni.

Wody deszczowe z jezdni i chodników będą odprowadzane przykanalikami poprzez wpusty uliczne przykrawężnikowe usadowione na studzienkach betonowych.

Kanalizacja deszczowa grawitacyjna będzie wykonana z rur PE (polietylenowych) klasy SN8 dwuściennych kielichowych łączonych na uszczelki wraz z niezbędnymi kształtkami. Przewody kanalizacji deszczowej będą układane ze spadkiem zgodnym ze wskazaniami projektanta, lecz nie mniejszym jak 0,3%.

Kanalizacja deszczowa tłoczna będzie wykonana z rur PE80 (SDR17) łączoną metodą zgrzewania doczołowego lub elektrooporowego wraz z niezbędnymi kształtkami. Przewody tłoczne będą ułożone na głębokości poniżej strefy przemarzania; przewód kanalizacji tłocznej prowadzony na głębokości 0,8 - 1,5 m ppt. poprowadzony ze spadkiem w kierunku pompowni (naturalne odpowietrzenie rurociągu nastąpi w studni rozprężnej).

4.3.2. Urządzenia dodatkowe dla potrzeb kanalizacji deszczowej

Dla potrzeb odprowadzenia wód opadowych i roztopowych z przyległej zlewni i ze względu na uwarunkowania wielkościowe i wysokościowe cieku wodnego, do którego będą odprowadzane, został zaprojektowany zbiornik retencyjny szczelny otwarty ziemny o pojemności nominalnej 230m³, o wymiarach podstawy 25 × 13 m ze skarpami o kącie nachylenia 45° (1:1) i głębokości ok. 3,0 m.

Do odprowadzenia zebranych wód opadowych z terenu ul. Świerczewskiego, ze względu na brak możliwości grawitacyjnego odprowadzenia wód, została zaprojektowana przepompownia ścieków za zbiornikiem retencyjnym. Została dobrana przez projektanta dwupompowa przepompownia ścieków z pompami umieszczonymi w zbiorniku żelbetowym o średnicy Ø1500. Wydajność przepompowni – 13 l/s.

Oczyszczanie ścieków następuje w wyniku grawitacyjnej sedymentacji zawiesin oraz flotacji substancji olejowych wspomaganą procesem koalescencji drobnych cząstek. Separator koalescencyjny bez osadnika służy do usuwania ze ścieków mineralnych substancji olejowych.

Wylot betonowy został zaprojektowany zgodnie z „Katalogiem powtarzalnych elementów drogowych” wydanych przez Centralne Biuro Projektowo – Badawcze Dróg i Mostów o średnicy kanału dn315.

4.4. Część elektryczna

4.4.1. Zasilanie przepompowni

Zaprojektowana szafa zasilająco-sterownicza przepompowni zasilana będzie kablem YAKyY-žo 4x35 mm², układanym w ziemi wg trasy podanej na planie zagospodarowania terenu. W miejscu wprowadzenia kabla do szaf elektrycznych oraz przy skrzyżowaniu z drogami i urządzeniami podziemnymi kabel będzie układany w rurze osłonowej. Funkcję złącza kablowo-pomiarowego spełniać będzie typowa szafka ZK1-1P w obudowie izolacyjnej z tworzywa sztucznego zasilona kablem ziemnym z sieci energetyki zawodowej, zlokalizowana przy istniejącym słupie krańcowym na granicy działki nr 1250/5 i 1250/12.

3.3.2. Likwidacja kolizji

Projektowana droga wytworzyła kolizje z sieciami elektrycznymi. Spowodowało to konieczność przebudowy linii napowietrznej z oświetleniem drogowym oraz przebudowa istniejącej linii kablowej.

Istniejąca linia napowietrzna na odcinku kolidującym z przebudowywaną ulicą będzie zdemontowana i ponownie zamontowana. W miejscu zdemontowanych słupów będą zamontowane w nowej lokalizacji słupy ze strunobetonowych żerdzi wirowanych typu E z zamontowanym oświetleniem ze zdemontowanych słupów.

Istniejący kabel – na odcinku kolidującym z przebudowaną drogą – należy odkopać i ułożyć w ziemi na głębokości 0,7 m, wzdłuż trasy nowej podanej przez projektanta trasy.

3.4. Część teletechniczna

Projektowana przebudowa ulicy Świerczewskiego w Witnicy koliduje z istniejącą siecią teletechniczną Telekomunikacji Polskiej S.A. w postaci kanalizacji teletechnicznej 1 i 2 otworowej, studniami teletechnicznymi oraz linią napowietrzną.

Elementy sieci teletechnicznej znajdujące się w kolizji z projektowaną przebudową ul. Świerczewskiego podlegają na niektórych odcinkach przebudowie, na innych wystarcza tylko osłonięcia istniejącej kanalizacji teletechnicznej osłonami rurowymi dwudzielnymi.

3.4.1. Przebudowa kanalizacji teletechnicznej

Przebudowie podlegają dwie istniejące studnie teletechniczne nr A15/18 przy budynku nr 5 i studnia nr A15/21 przy budynku nr 11, znajdujące się częściowo w obrysie jezdni. Ze względu na brak możliwości przesunięcia tych studni oraz zgodnie z warunkami technicznymi studnie zostaną wyposażone w pokrywy i ramy typu ciężkiego.

Przesunięta zostanie istniejąca kanalizacja teletechniczna 1-otworowa, wraz z kablami, na odcinku od budynku nr 5 do budynku nr 7.

3.4.2. Przebudowa słupów linii napowietrznej

Przebudowie, a właściwie przesunięciu w stronę granicy działki, podlegają dwa kolidujące słupy linii napowietrznej z projektowaną jezdnią ul. Świerczewskiego. Ze względu na niewielkie zmiany lokalizacji słupów ($0,4 \div 0,5$ m) oraz istniejące zapasy kabli napowietrznych, nie zachodzi potrzeba budowy nowych kabli napowietrznych.

3.4.3. Zabezpieczenie elementów istniejącej infrastruktury teletechnicznej.

W miejscach kolizji, w których nie zachodzi konieczność przebudowy istniejącej infrastruktury Telekomunikacji Polskiej S.A, projektant zaprojektował osłonięcie osłonami rurowymi dwudzielnymi istniejącej kanalizacji teletechnicznej. Dotyczy to miejsc projektowanych zjazdów z ulicy Świerczewskiego do posesji oraz przejść kanalizacji prostopadłych do ulicy. Końce osłon rurowych, po zamontowaniu, należy uszczelnić.

Zebrał i opracował

mgr inż. Antoni Dybikowski