

J
Ę
D
R
Z
E
J
Ó
W

Z D P



ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH W JĘDRZEJOWIE

ADRES: 28-300 JĘDRZEJÓW, UL. OKRZEI 83

Tel. (041) 38-611-71, 38-614-26

Jędrzejów, dnia 2008/08/20

Nasz znak ; ZDP-2/BUD/82/08

Firma Handlowo – Usługowa
„ KARY ” Katarzyna Weryńska
 28 – 300 Jędrzejów
 ul. B. Chrobrego 1/58

W odpowiedzi na pismo tut. Zarząd wyraża zgodę na włączenie projektowanej nawierzchni bitumicznej ulic ; Reymonta i Przemysłowej w ul. Przypkowskiego z zaprojektowaniem spadków zapewniających prawidłowe odwodnienie skrzyżowania , oraz projektowanej nawierzchni bitumicznej ul. Przemysłowej do drogi powiatowej Nr 0172T w m. Skroniów pod warunkiem zachowania przepisów zawartych w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku (Dz. U Nr 43 , poz. 430) .

Do wiadomości ;

- 1/. Obwód Drogowy Wodzisław
- 2/. a/a.

Z *poważaniem*;

Z-ca DYREKTORA

mgr inż. Dariusz Adamek

Za zgodność z oryginałem

FIRMA HANDLOWO-USŁUGOWA
 „ KARY ” Katarzyna Weryńska
 28-300 Jędrzejów, ul. B. Chrobrego 1/58
 telefon 292884389, NIP 656-148-89-76
 tel. (041) 386-27-89

IUIT-7034/14/08

Jędrzejów, 2008-09-05

**Firma Handlowo-Usługowa
ul. B. Chrobrego 1/58
28-300 Jędrzejów**

W odpowiedzi na pismo z dnia 18.08.2008r. dotyczącego uzgodnienia sieci kanalizacji deszczowej w ulicach: Przemysłowa i Reymonta oraz na wlotach w ul. Okrzei, Armii Krajowej, Przypkowskiego, Kolejowej, Przemysłowa uprzejmie informuję:

1. ul. Przemysłowa posiada sieć kanalizacji deszczowej- przy projektowaniu przebudowy ulicy należy uwzględnić regulację wjazdów i krat ściekowych oraz wymianę podmurowań z cegły na których są osadzone wjazdy. Na odcinku od ul. Dygasińskiego do rzeki Jasionki nie ma krat ściekowych, wody opadowe spływają powierzchniowo do rzeki Jasionki.
2. Zaprojektować odwodnienie skrzyżowania ul. Przypkowskiego, Przemysłowej Reymonta i Kolejowej.
3. Odwodnienie ul. Reymonta jest powierzchniowe jednakże „Program odwodnienia ulic w mieście” przewiduje odwodnienie za pomocą kanału deszczowego.
4. Na wlocie w ul. Okrzei i Dmowskiego zaprojektować odwodnienie i odprowadzić do istniejącego kanału Ø 600 w pasie drogowym
5. W ulicy Okrzei za wlotem z ul. Reymonta istnieją kraty ściekowe – zaprojektować dodatkowe. Proponowane kraty są do uwzględnienia w projekcie budowlanym przebudowy ul. Reymonta.

Załącznik:

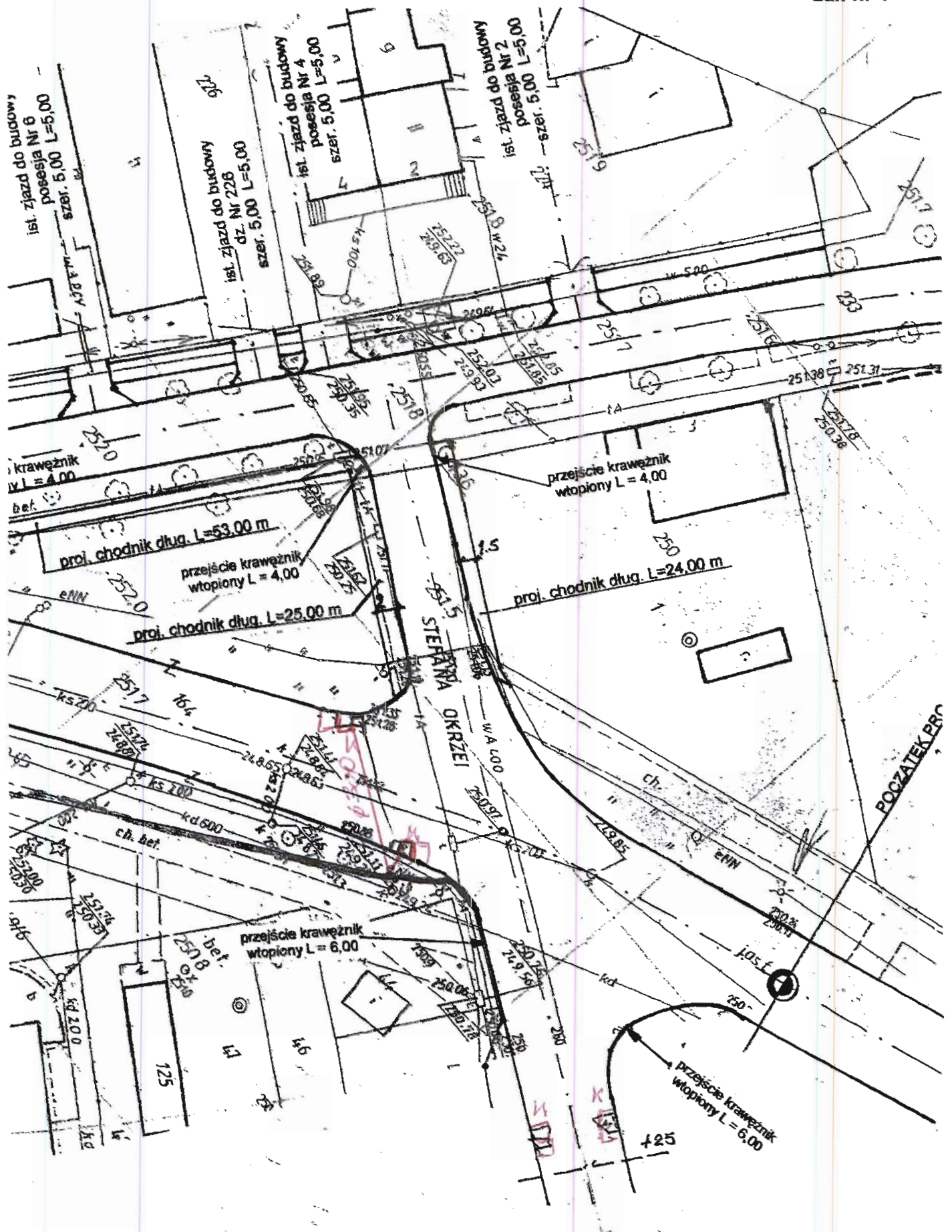
Mapa syt.-wys. szt. 2 z naniesionymi kratami.

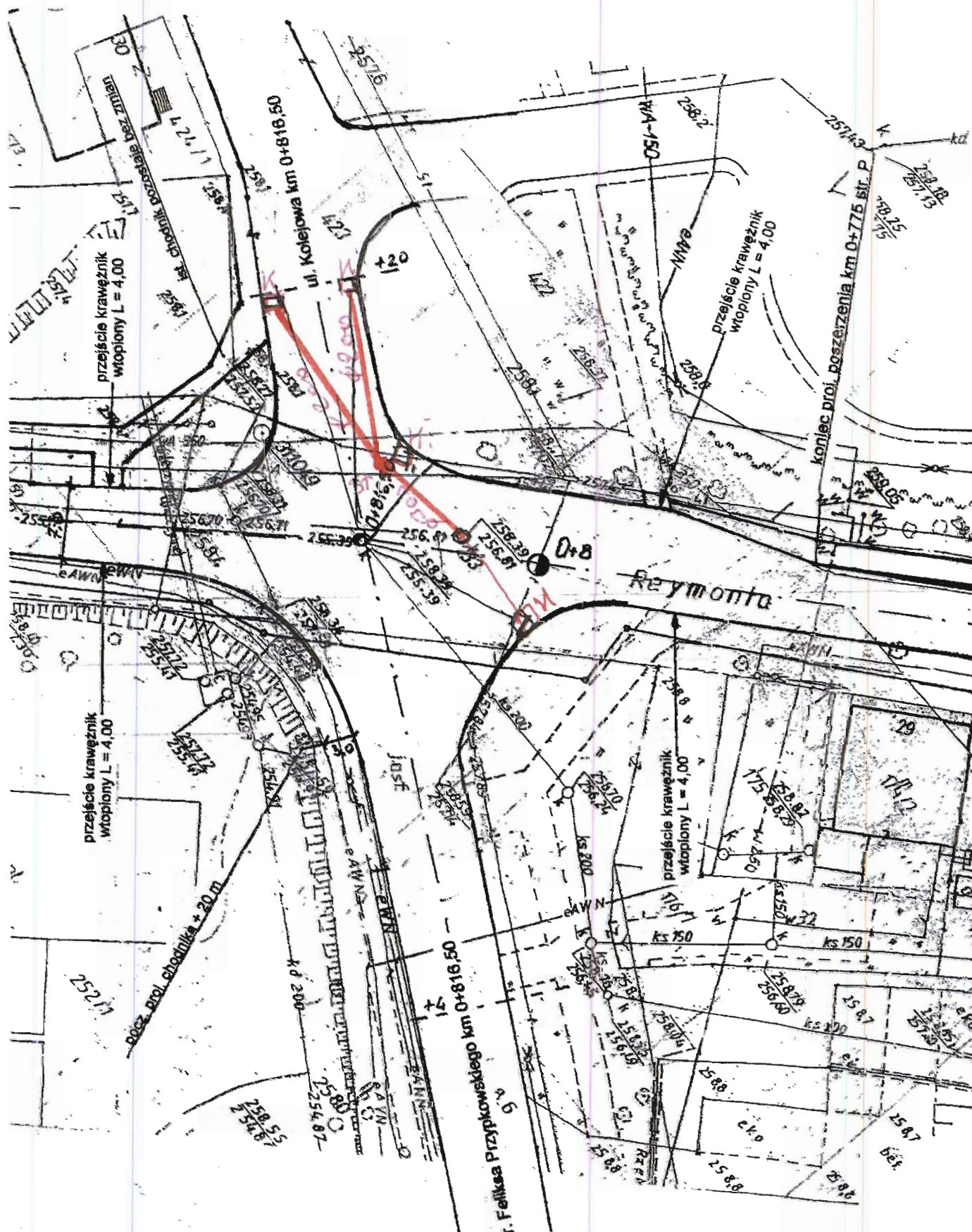
Za zgodność z oryginałem

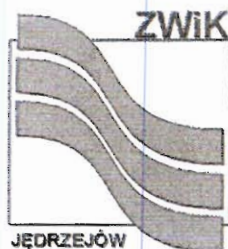
FIRMA HANDLOWO-USŁUGOWA

„WYK” Katarzyna Wdzyńska
28-300 Jędrzejów, ul. B. Chrobrego 1/58
Regon 292884389, NIP 656-148-89-76
tel. (041) 386-27-89

Z up. BURMISTRZA
Naczelnik Wydziału inwestycji
i Utrzymania Infrastruktury Technicznej
mgr inż. Marta Pędzik-Prawda







ZAKŁAD WODOCIĄGÓW I KANALIZACJI W JĘDRZEJOWIE

ul. Al.J. Piłsudskiego 2, 28-300 Jędrzejów tel: (0-prefix-41) 386-32-01

fax: (0-prefix-41) 386-43-49 NIP: 6562222217 REGON:260032620

bank: BGŻ Oddział Jędrzejów 07-20300045-1110000001013920

www.zwik.jedrzejow.com.pl e-mail:biuro@zwik.jedrzejow.com.pl

Jędrzejów, dn. 22.10.2008r.

L.dz. 1608/KT/28/2008

*Firma Handlowo-Usługowa
„KARY” Katarzyna Weryńska
28-300 Jędrzejów
ul. Chrobrego 1/58*

dot: uzgodnienia przebudowy ciągu ulic Reymonta – Przemysłowa w Jędrzejowie

Zakład Wodociągów i Kanalizacji w Jędrzejowie po przeanalizowaniu przedłożonego projektu przebudowy ciągu ulic Reymonta – Przemysłowa w zakresie regulacji wysokościowej uzbrojenia sieci wodociągowej wraz z istniejącymi przyłączami wodociagowymi tj. zasuw sieciowych, hydrantów p.poż. oraz zasuw na przyłączach wodociagowych i sieci kanalizacji sanitarnej z przyłączami kanalizacyjnymi tj. włazy na studniach kanalizacyjnych, powyższe uzgadnia z uwagami:

- po zakończeniu regulacji wysokościowej uzbrojenia sieci wodociągowej i kanalizacji sanitarnej należy zgłosić do odbioru technicznego do ZW i K w Jędrzejowie.
- w przypadku uszkodzenia sieci wod-kan lub istniejącego uzbrojenia sieci wodociągowej lub kanalizacji sanitarnej wykonawca winien zawiadomić ZW i K w Jędrzejowie i dokonać naprawy na swój koszt.

KIEROWNIK
Zakładu Wodociągów
i Kanalizacji w Jędrzejowie
mgr inż. Bożena Janus

Za zgodność z oryginałem:

FIRMA HANDLOWO-USŁUGOWA
„KARY” Katarzyna Weryńska
28-300 Jędrzejów, ul. B. Chrobrego 1/58
Regon 292884389, NIP 656-148-89-76
tel. (041) 386-27-89



Karpacka Spółka Gazownictwa sp. z o.o. w Tarnowie
 Oddział Zakład Gazowniczy w Kielcach
 ul. Loefflera 2, 25-550 Kielce
 tel. 041 349 44 44, faks 041 368 51 26

Dział Eksploatacji

Tel. 041 349 42 30
 faks 041 349 42 31
 zg@kielce.ksg.pl

GMINA JĘDRZEJÓW

ul. 11 listopada 33
 28-300 Jędrzejów

Wasz znak: IUIT-7020/PR/10
 Nasz znak: KSGV/OTE/1/50/4/08/10

Kielce, 30.03.2010 r.

Dot.: uzgodnienie dokumentacji projektowej.

Karpacka Spółka Gazownictwa Sp. z o.o. w Tarnowie Oddział - Zakład Gazowniczy w Kielcach w odpowiedzi na pismo znak: IUIT-7020/PR/10 z dnia 24.02.2010 r.

UZGADNIA

projekt budowlany „Modernizacja i przebudowa ciągu ulic: Przemysłowej i Reymonta w m. Jędrzejów”

z uwagami:

- przy przebiegu równoległym projektowanych (istniejących) gazociągów względem projektowanych (istniejących): kabli elektromagnetycznych, telekomunikacyjnych, słupów oświetleniowych i innych, wodociągów, kanałów ciepłych, kanalizacji telefonicznej, sanitarnej i deszczowej, drzew zachować odległości zgodne z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 30.07.2001r (Dziennik Ustaw Nr 97 z dnia 11.09.2001, poz. 1055),
- sieć gazową, przy skrzyżowaniach z innym uzbrojeniem podziemnym ułożonym pod gazociągiem, należy zabezpieczyć rurami osłonowymi,
- uzgodnienie staje się nieaktualne w wypadku stwierdzenia niezgodności rysunku budowlanego ze stanem faktycznym,
- Zarządca drogi po wykonaniu powyższej modernizacji zapewni zgodę na eksploatację oraz przyłączenie nowych odbiorców do istniejącej sieci gazowej w zmodernizowanym pasie drogowym,
- roboty w pobliżu sieci gazowej należy prowadzić wyłącznie ręcznie z zachowaniem szczególnej ostrożności,
- o rozpoczęciu prac należy powiadomić O/ZG w Kielcach z minimum 14-dniowym wyprzedzeniem,
- prace będą wykonywane pod nadzorem O/ZG Rejon Dystrybucji Gazu w Kielcach,

**Za zgodność z oryginałem
 stwierdzam**

z up. BURMISTRZA
 Naczelnik Wydziału Inwestycji
 i Utrzymywania Infrastruktury Technicznej
 mgr inż. Marta Pędzik-Prawda

- niniejsze uzgodnienie jest ważne do dnia 30.03.2011 r.,
- niniejsze uzgodnienie jest integralną częścią projektu i winno być dołączone do każdego egzemplarza dokumentacji.

**Za zgodność z oryginałem
stwierdzam**

**Z-CA DYREKTORA
ds. Dystrybucji**

Jerzy Szydłowski

**Z up. BURMISTRZA
Naczelnik Wydziału Inwestycji
i Utrzymywania Infrastruktury Technicznej
mgr inż. Marta Podzik-Prawda**

K/o:

1. RDG Kielce
2. OTE a/a



M. Prawdą
10.03.2010
[Signature]

str. 18

Telekomunikacja Polska
Pion Technicznej Obsługi Klienta
Region Wschód
Rozwój i Gospodarka Zasobami
Dział Zarządzania Zasobami Fizycznymi Sieci
TOK.RERzeszow@telekomunikacja.pl

Al. Piłsudskiego 35, 35-001 Rzeszów
tel.: 0 17 878 72 56
fax: 0 17 852 47 30
www.tp.pl

Rzeszów, 4 marca 2010 r.

GMINA JĘDRZEJÓW
ul.11-go Listopada 33
28-300 Jędrzejów

Numer pisma: STTEERERU/KW-194/304/PJ/10

Temat: aktualizacja warunków technicznych znak: STTERERU/KW-131/BJ/2008 z dnia 29.08.2008 r.
dot. „Modernizacji i przebudowy ulic Przemysłowej i Reymonta w Jędrzejowie w km 0+000 do 2+960,5”.

Szanowni Państwo,

w odpowiedzi na pismo znak: IUIT-7020/PR/10 z dnia 26.02.2010 r. informujemy, że w celu przebudowy oraz zabezpieczenia infrastruktury teletechnicznej kolidującej z modernizacją i przebudową ulic Przemysłowej i Reymonta w Jędrzejowie w km 0+000 do 2+960,5 należy:

1. Pod projektowanymi wjazdami istniejącą infrastrukturę TP należy zabezpieczyć rurami dwudzielnymi grubościennymi typu HDPE. Długość rury ochronnej powinna przekraczać o 1,0 m szerokość drogi (wjazdu) z każdej strony. Rurę ochronną należy zabezpieczyć tak, aby zapobiegać zamulaniu w czasie eksploatacji linii.
2. Przy realizacji budowy nawierzchni chodnika należy zachować głębokość przykrycia kanalizacji, posadowienie pokryw istniejących studni kablowych dostosować do planowanej niwelety chodnika.
3. Kolidujące słupy teletechniczne TP wraz z osprzętem (kable) w miejscach kolizji z budową nowych parkingów, chodników i wjazdów wzdłuż ulic Reymonta i Przemysłowej przebudować poza obszar kolizji.
4. W przypadku kolizji przebudować urządzenia podziemne i nadziemne (istniejąca kanalizacja teletechniczna, kable, podbudowa słupowa oraz inne urządzenia telekomunikacyjne) będące własnością TP poza obszar kolidujący tak, aby infrastruktura teletechniczna znalazła się poza obszarem zlokalizowanej kolizji. Przebudowa oraz zabezpieczenie wszystkich elementów infrastruktury telekomunikacyjnej musi być realizowane zgodnie z wymaganiami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 października 2005 r.
5. Zaleca się aby kable miedziane przebudowywać w sposób nie powodujący przerw w łączności (zrównoległość).
6. Realizacja powyższych prac może odbywać się na podstawie uzgodnionej i zaakceptowanej przez ZUDP dokumentacji projektowej, oraz na podstawie zatwierdzonego przez TP projektu wykonawczego; projekt wykonawczy do zatwierdzenia proszę składać w 2 egzemplarzach w Dziale Zarządzania Zasobami Fizycznymi Sieci, 25-723 Kielce ul. Piekoszowska 27a.
7. Dokumentacja projektowa powinna zostać sporządzona przez osobę posiadającą uprawnienia do projektowania zgodnie z wymaganiami przepisów Prawa Budowlanego.

Telekomunikacja Polska S.A. z siedzibą w Warszawie 00-716, przy ul. Żurawiej 14, wpisana do Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego, KRS 0000000000, NIP 525-243-53-53, REGON 141985, Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, KRS 0000000000, NIP 525-243-53-53, REGON 141985, z siedzibą w Warszawie, ul. Żurawiej 14, wpisana do Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego, KRS 0000000000, NIP 525-243-53-53, REGON 141985.

stwierdzam

mgr inż. Marta Pędzik-Prawdą
Naczelnik Wydziału Inwestycji i Infrastruktury Technicznej
Z up. BURMISTRZA

8. Niezbędne dane na temat infrastruktury TP można uzyskać w obiekcie TP, Jędrzejów ul. Piłsudskiego 1. Osoby do kontaktu: Dział Zarządzania Zasobami Fizycznymi Sieci - Piotr Januszewski - tel. kontaktowy 41 386 61 61.
9. Wszystkie prace związane z infrastrukturą TP, należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi przepisami techniczno - budowlanymi,, pod ścisłym nadzorem przedstawicieli służb technicznych Telekomunikacji Polskiej.
10. Przystąpienie do realizacji prac związanych z ingerencją (zabezpieczeniem) infrastruktury TP należy zgłosić w formie pisemnej na adres: TP S.A. Pion Technicznej Obsługi Klienta, Wydział Współpracy z Partnerami Technicznymi, 25-723 Kielce ul. Piekoszowska 27a - przynajmniej na 14 dni przed planowanym rozpoczęciem robót w celu wyznaczenia nadzoru technicznego służb TP. Zgłoszenie powinno zawierać min.:
 - informację o wykonawcy robót,
 - uprawnienia kierownika budowy oraz aktualny wypis Izby Inżynierów,
 - harmonogram robót,
 - jeden komplet dokumentacji projektowej (wraz z kopią zatwierdzenia projektu przez TP oraz kopią pozwolenia na budowę),
 - inne dokumenty określone na etapie projektowania.
11. W przypadku odkrycia w trakcie robót ziemnych urządzeń telekomunikacyjnych nie naniesionych na mapy geodezyjne należy je zabezpieczyć i powiadomić osoby wyznaczone do nadzoru ze strony TP.
12. Roboty budowlano-montażowe należy zlecić wyłącznie firmie specjalizującej się w robotach telekomunikacyjnych, która posiada udokumentowane doświadczenie w wykonywaniu prac telekomunikacyjnych.
13. Do prac o skomplikowanym charakterze należy powołać Inspektora Nadzoru zgodnie z wymogami ustawy Prawo Budowlane art. 18 pkt1/5.
14. Zakończenie prac związane z przebudową infrastruktury TP należy zgłosić do odbioru wraz z dokumentacją powykonawczą zawierającą min. Inwentaryzację geodezyjną powykonawczą, co najmniej 14 dni przed planowanym odbiorem.
15. Koszt opracowania dokumentacji projektowej, przebudowy oraz zabezpieczenia infrastruktury TP ponosi Inwestor. Jednocześnie informujemy, że Inwestor ponosi odpowiedzialność za ewentualne straty wynikłe z tytułu awarii związanych z przebudową.
16. Warunki techniczne są ważne przez okres 12 miesięcy od daty wystawienia. Po ich upływie należy je aktualizować.

Z poważaniem

Z up. Dyrektora

Wiesław Piórkowski
Kierownik
Działu Zarządzania Zasobami Fizycznymi Sieci

Otrzymują:

1. Adresat.

2. a/a.

Za zgodność z oryginałem
stwierdzam

Z UP. BURMISTRZA
Naczelnik Wydziału Inwestycji
i Utrzymania Infrastruktury Technicznej
mgr inż. Marta Pedzik-Prawda



PGE ZEORK Dystrybucja Sp. z o.o.
Rajonowy Zakład Energetyczny Jędrzejów
ul. Okrzei 103, 28-300 Jędrzejów
Tel.: (+48 41) 380 22 00 sekretariat
Faks: (+48 41) 380 22 12

str. 19

Jędrzejów dnia 27.11.08
L.dz. R8/KT/TUI/1426/08

Firma Handlowo-Usługowa
„KARY” Katarzyna Weryńska
28-300 Jędrzejów
ul. B. Chrobrego 1/56

dot: przebudowy ul. Przemysłowej i Reymonta w Jędrzejowie.

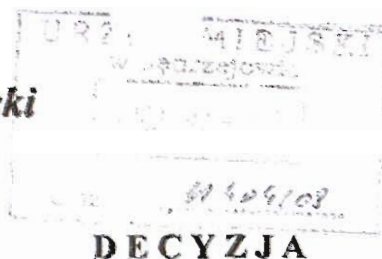
W odpowiedzi na przesłane pismo dotyczące przebudowy ulic jw. oraz nadesłane mapy, dokonano naniesienia naszych urządzeń. Kolidujące urządzenia (kable SN, nn, słupy) należy przebudować w sposób nie kolidujący z projektowaną przebudową ulic. Na powyższe należy opracować dokumentację techniczno-prawną uzgodnić z nami i zainteresowanymi Instytucjami. Przebudowane urządzenia nadal pozostają na naszym majątku.

Z poważaniem

PGE ZEORK Dystrybucja Sp. z o.o.
Rajonowy Zakład Energetyczny Jędrzejów
[Signature]
Kierownik Techniczny
mgr inż. Leszek Tabor

Za zgodność z oryginałem

FIRMA HANDLOWO-USŁUGOWA
„KARY” Katarzyna Weryńska
28-300 Jędrzejów, ul. B. Chrobrego 1/56
Regon 292884389, NIP 656-148-89-76
tel. (041) 386-27-89

Starosta Jędrzejowski**Znak: OŚRiL.-V-7634/58/08**

Jędrzejów, dnia 13.08.2008r.

Handwritten notes and signatures:
 17.2.2008
 13.08.2008
 H. Kozłowski
 13.08.2008
 [Signature]

Na podstawie art. 90, w związku z art. 83-89 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2004r. nr 92 poz. 880 z późniejszymi zmianami) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz. U. z 2000r. nr 98 poz. 1071 z późniejszymi zmianami) po rozpatrzeniu wniosku Burmistrza Miasta Jędrzejowa w sprawie wydania zezwolenia na wycięcie 24 szt. drzew oraz 105m² krzewów rosnących w pasie drogowym ul. Reymonta oraz ul. Przemysłowej, na działkach oznaczonych nr 233 i 485, położonych w obrębie ewidencyjnym nr 03 miasta Jędrzejowa, na działce oznaczonej nr 11/1, położonej w obrębie ewidencyjnym nr 09 miasta Jędrzejowa oraz na działce nr 1 położonej w obrębie ewidencyjnym nr 10 miasta Jędrzejowa

orzekam

1. Wyrażam zgodę na wycięcie następujących gatunków drzew:
 - 1 szt. - Klon zwyczajny - działka nr 233, obręb 03 miasta Jędrzejowa,
 - 2 szt. - Lipa drobnolistna - działka nr 233, obręb 03 miasta Jędrzejowa,
 - 1 szt. - Klon zwyczajny - działka nr 485, obręb 03 miasta Jędrzejowa,
 - 1 szt. - Klon zwyczajny - działka nr 11/1, obręb 09 miasta Jędrzejowa,
 - 6 szt. - Jarzab zwyczajny - działka nr 1, obręb 10 miasta Jędrzejowa.
2. Wyrażam zgodę na wycięcie 105m² krzewów rosnących na działce oznaczonej nr 11/1, położonej w obrębie ewidencyjnym nr 09 miasta Jędrzejowa.
3. Nie wyrażam zgody na wycięcie następujących gatunków drzew:
 - 8 szt. - Lipa drobnolistna - działka nr 233, obręb 03 miasta Jędrzejowa,
 - 1 szt. - Jesion wyniosły - działka nr 233, obręb 03 miasta Jędrzejowa,
 - 1 szt. - Kasztanowiec zw. - działka nr 233, obręb 03 miasta Jędrzejowa,
 - 3 szt. - Klon zwyczajny - działka nr 233, obręb 03 miasta Jędrzejowa,
4. Odstępuje się od pobrania opłaty za usunięcie drzew i krzewów wymienionych w pkt. 1 i pkt. 2.

Uzasadnienie

Burmistrz Miasta Jędrzejowa zwrócił się do Starosty Jędrzejowskiego z prośbą o wydanie zezwolenia na wycięcie 17szt. drzew rosnących na działce oznaczonej nr 233 i 485,

położonych w obrębie ewidencyjnym nr 03 miasta Jędrzejowa, 1 szt. drzewa oraz 105m² krzewów rosnących na działce oznaczonej nr 11/1, położonej w obrębie ewidencyjnym nr 09 miasta Jędrzejowa oraz 6szt drzew rosnących na działce oznaczonej nr 1, położonej w obrębie ewidencyjnym nr 10 miasta Jędrzejowa. Wnioskodawca do wniosku dołączył wykaz drzew przewidzianych do wycięcia z karczowaniem oraz kopię mapy z naniesionymi drzewami przeznaczonymi do wycinki sporządzone przez projektanta Pana Ryszarda Weryńskiego. W trakcie postępowania administracyjnego dokonano wizji lokalnej w trakcie której ustalono, iż drzewa rosną w pasie drogowym ulicy Reymonta i ulicy Przemysłowej w miejscu projektowanej przebudowy drogi, tj. jej poszerzenia oraz w miejscu przeznaczonym na przebudowę chodnika i ścieżki rowerowej. Ponadto w przypadku 1 drzewa, oznaczonego na wykazie nr 19 stwierdza się jego całkowite obumarcie. Jak wynika z wykazu załączonego do wniosku projektant w uwagach określił potrzebę faktycznego usunięcia drzew. Z niniejszego wykazu wynika iż bezwzględna potrzeba usunięcia drzew zachodzi wobec 11 szt. drzew (tj. drzewa oznaczone na wykazie nr 8, 12, 15, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25) oraz krzewy na długości 70m i szerokości 1,5m o łącznej powierzchni 105m². Względem pozostałych istnieje możliwość ich pozostawienia pod warunkiem podcięcia dolnych gałęzi do wysokości 5m oraz oznaczenia znakiem pionowym U-8B. W związku powyższym tut. Urząd przychylił się do stanowiska zawartego w projekcie i w chwili obecnej wyraża zgodę na usunięcie drzew wobec których zachodzi konieczność ich usunięcia. W przypadku pozostałych drzew Starosta Jędrzejowski w chwili obecnej nie wyraża zgody na ich usunięcie. Od niniejszej decyzji nie zostanie pobrana opłata za usunięcie drzew i krzewów wymienionych w pkt. 1 i w pkt. 2, gdyż zgodnie z art. 86 pkt. 6, 9 nie pobiera się opłat za usunięcie drzew, w związku z przebudową dróg publicznych (drzewa oznaczone na wykazie nr 8, 12, 15, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 25) oraz od tych, które obumarły lub nie roją szansy na przeżycie z przyczyn niezależnych od posiadacza nieruchomości (drzewo na wykazie oznaczone nr 19).

W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji decyzji.

Na podstawie art. 4 ustawy z dnia 16 listopada 2006r. „o opłacie skarbowej” (Dz. U. nr 225, poz. 1635 z późniejszymi zmianami) nie pobrano opłaty skarbowej.

Pouczenia

Od niniejszej decyzji służy stronie prawo do wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Kielcach za pośrednictwem Starosty Jędrzejowskiego w terminie 14 dni od daty jej otrzymania.

Przed upływem terminu do wniesienia odwołania decyzja nie ulega wykonaniu, a wniesienie odwołania w terminie wstrzymuje jej wykonanie.

Sporządził: Andrzej Wnuk



Otrzymują :

1. Burmistrz Miasta Jędrzejowa
ul. 11 Listopada 33a
28-300 Jędrzejów
2. a/a.

Za zgodność z oryginałem:

WYKAZ DRZEW PRZEWIDZIANYCH DO WYCINKI Z KARCZOWANIEM odcinek ul. Reymonta

Nr drzewa	Nazwa drzewa	Średnica [cm]	Obwód na wys. 1,30 m [m]	Odległość pnia od ist. krawędzi nawierzchni (min 1,00 m) [m]	Uwagi
1.	lipa dr.	36	1,15	0,90	można pozostawić warunkowo, pod warunkiem podcięcia dolnych gałęzi do wysokości 5,00 m i oznakowaniem znakiem pionowym U-8b (patrz rys. poniżej)
2.	lipa	35	1,08	0,80	jw.
3.	klon zwarty	24	0,76	0,90	jw.
4.	lipa	40	1,20	0,80	jw.
5.	klon zwarty	27	0,80	0,80	jw.
6	lipa	38	1,18	0,82	jw.
7	kasztanowiec	27	0,79	0,95	jw.
8	klon zwarty	0,55	1,94	0,80	masa korzeniowa wystaje ponad istniejącą nawierzchnię 90 cm – przewidziany do wycinki
9	lipa	24	0,74	1,10	pozostaje docelowo, pod warunkiem podcięcia gałęzi do wysokości 5,00 m
10.	lipa	30	0,88	0,90	można pozostawić warunkowo wydzielając obszar drzewa z pomiędzy zjazdami bliźniaczymi, pod warunkiem obcięcia dolnych gałęzi oraz oznakowaniem znakiem U-8b
11.	lipa	36	1,00	0,95	można pozostawić warunkowo, pod warunkiem podcięcia dolnych gałęzi do wysokości 5,00 m i oznakowaniem znakiem pionowym U-8b (patrz rys. poniżej)
12.	lipa	37	1,07	0,65	z uwagi na bliskość położenia – bezwzględna wycinka drzewa
13.	lipa	35	1,19	0,85	można pozostawić warunkowo, pod warunkiem podcięcia dolnych gałęzi do wysokości 5,00 m i oznakowaniem znakiem pionowym U-8b (patrz rys. poniżej)
14	klon zwarty	45	1,09	-	drzewo pozostaje w pasie projektowanego chodnika
15.	lipa	34	1,02	0,65	z uwagi na bliskość położenia – bezwzględna wycinka drzewa
16.	jesion	32	0,94	0,90	można pozostawić warunkowo, pod warunkiem podcięcia dolnych gałęzi do wysokości 5,00 m i oznakowaniem znakiem pionowym U-8b (patrz rys. poniżej)

Numery drzew pokazano na załączonej mapie Nr 1.

ul. Przemysłowa

Nr drzewa	Nazwa drzewa	Średnica [cm]	Obwód na wys. 1,30 m [m]	Uwagi
18	klon zwykły	34	1,03	przewidziany do wycinki, z uwagi na brak możliwości jego ominięcia (mała szerokość pasa drogowego (mapa Nr 2)
19	klon			obumarłe przed skrzyżowaniem z drogą do Książa Skroniowa – do wycinki (mapa Nr 3)
	gęste krzaki			przewidziane do wycinki, na odcinku 70 m przed skrzyżowaniem do Książa Skroniowa, str. P, szerokość wycinki 1,50 m
20	jarząb pospolity	26	0,72	przewidziany do wycinki (mapa Nr 4)
21	jarząb pospolity	17	0,50	przewidziany do wycinki (mapa Nr 4)
22	jarząb pospolity	30	0,65	przewidziany do wycinki (mapa Nr 4)
23	jarząb pospolity	27	0,70	przewidziany do wycinki (mapa Nr 4)
24	jarząb pospolity	30	0,79	przewidziany do wycinki (mapa Nr 4)
25	jarząb pospolity	32	0,85	przewidziany do wycinki (mapa Nr 4)

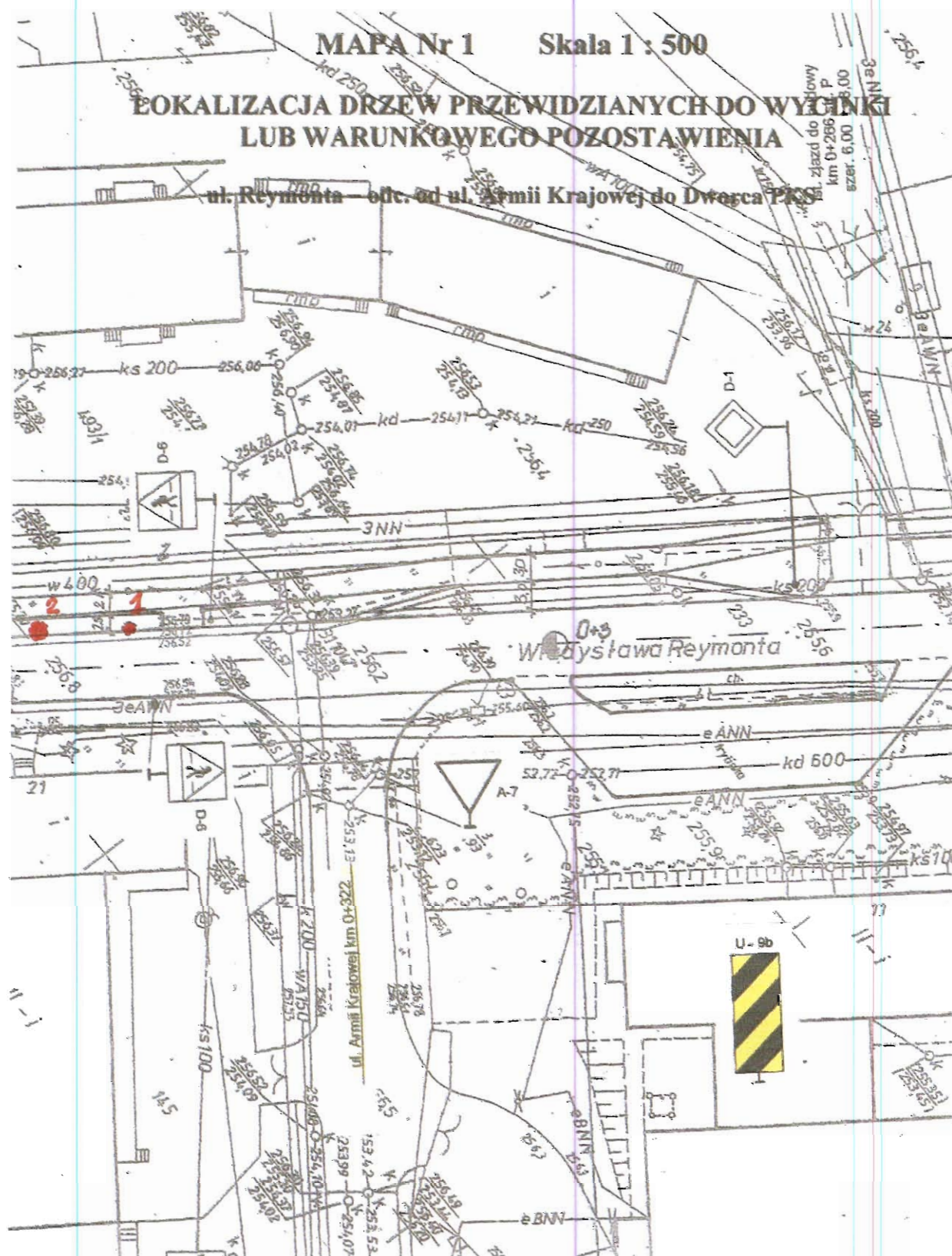
Pozycje na szarych polach przewidziane do wycinki.

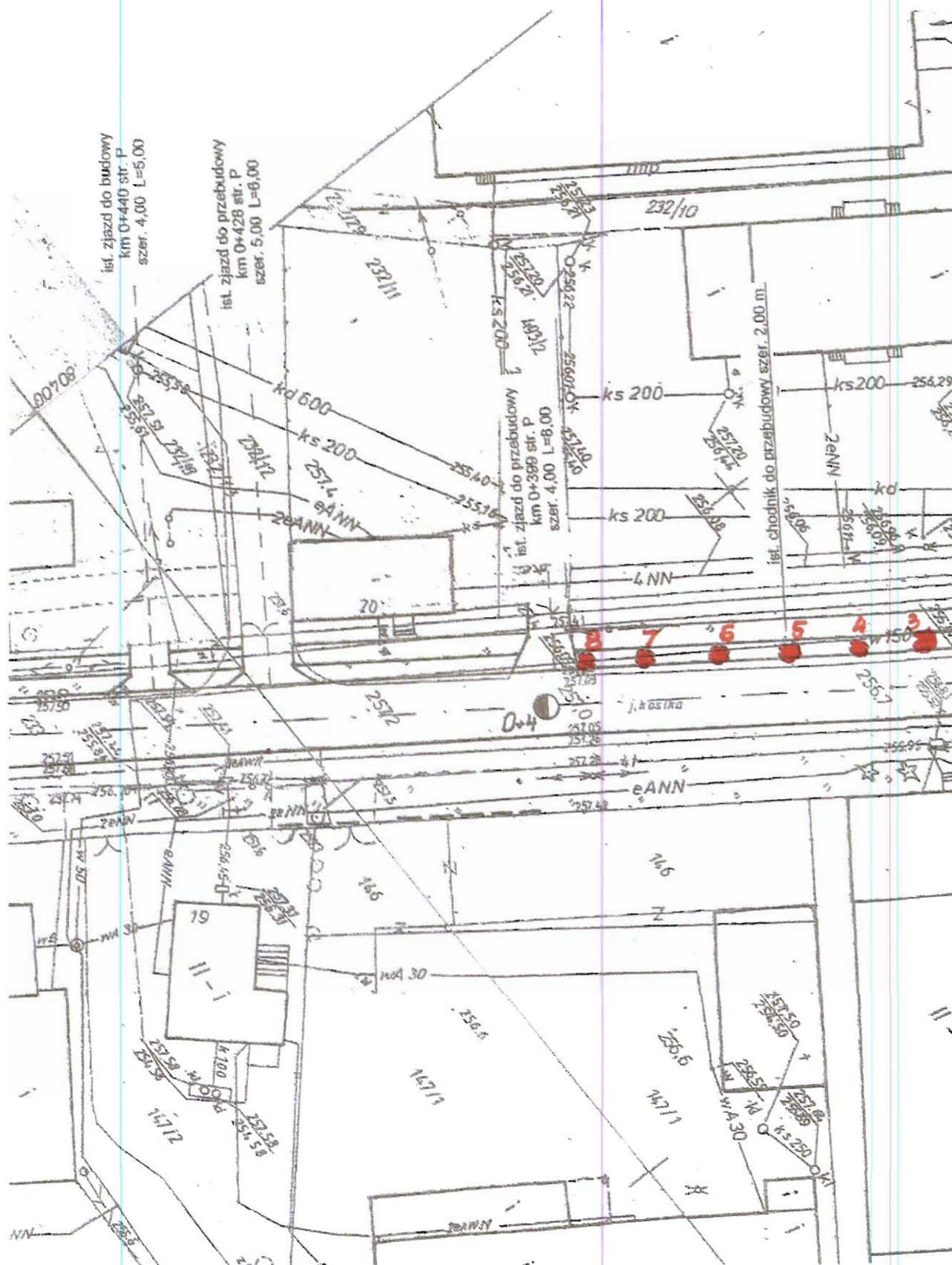


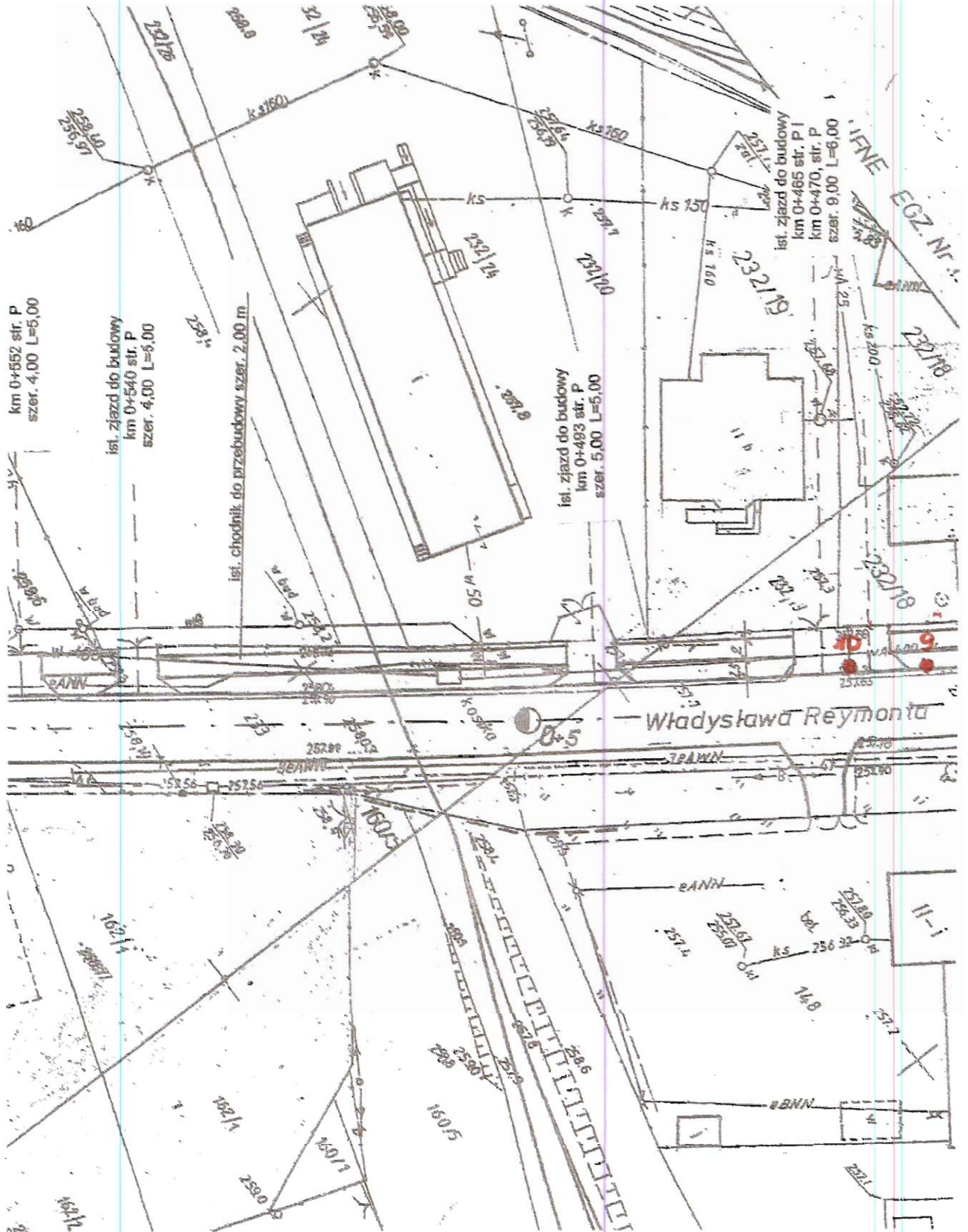
znak przy drzewach warunkowo pozostawionych

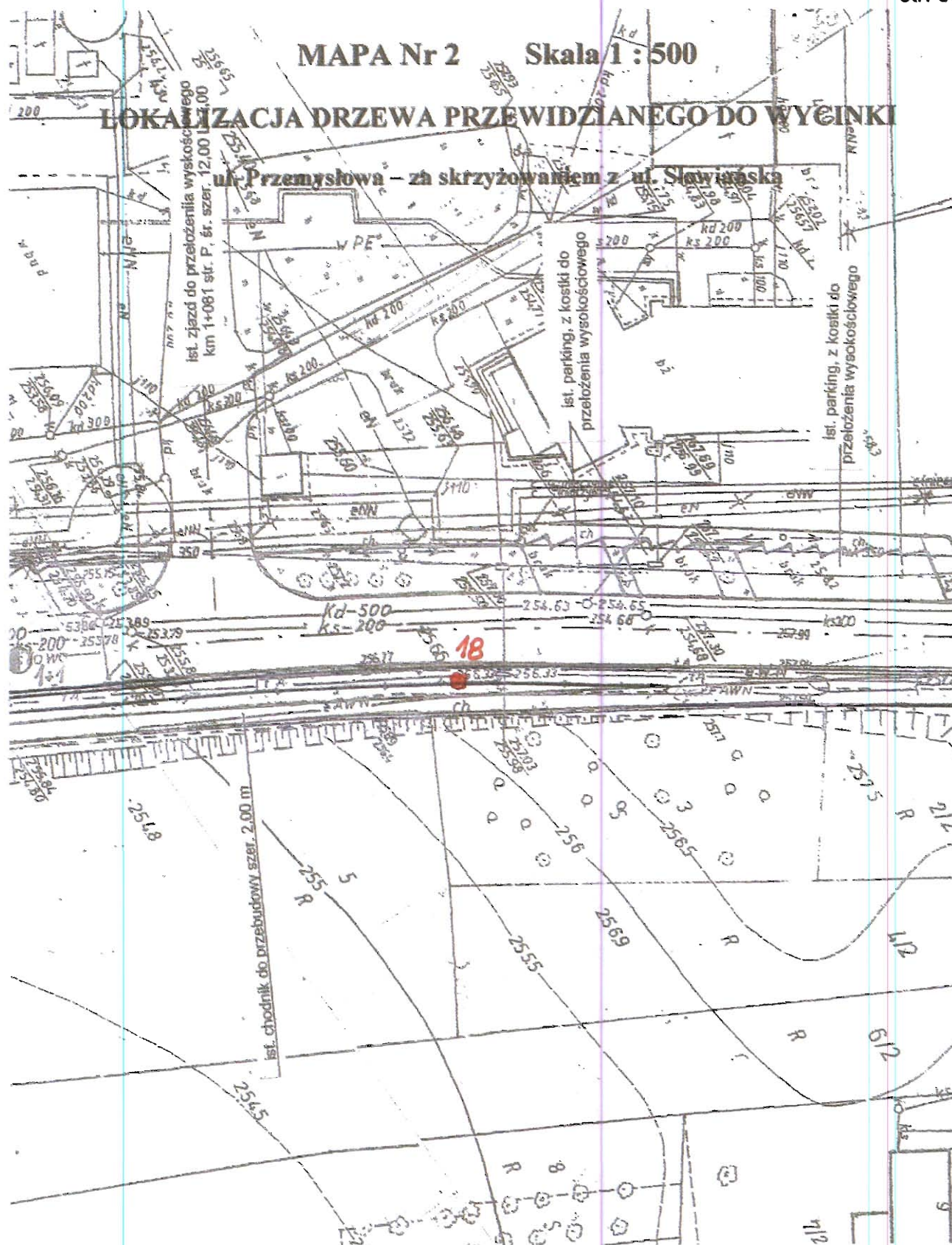
Sporządził:

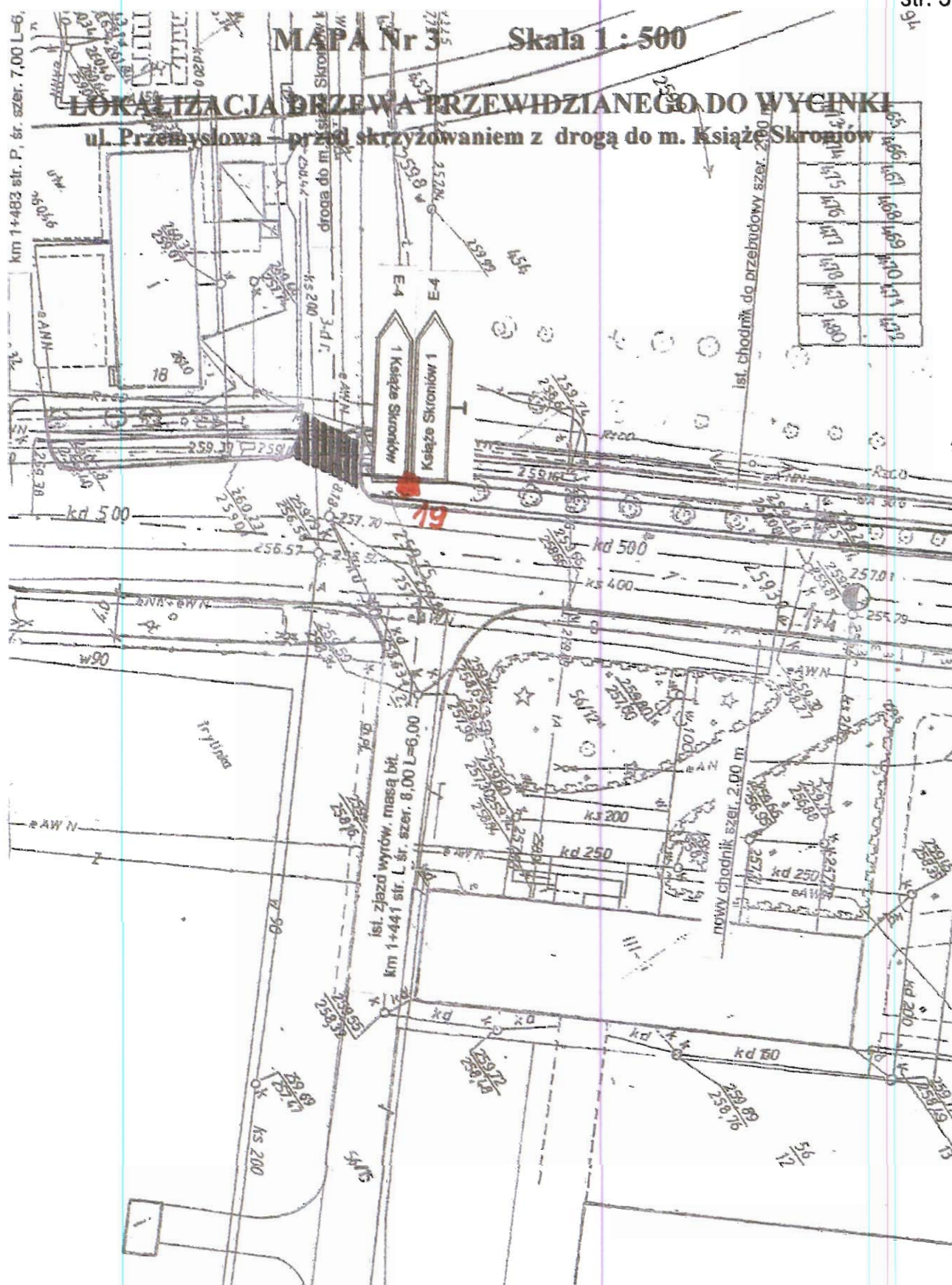
mgr inż. Jerzy Morawski







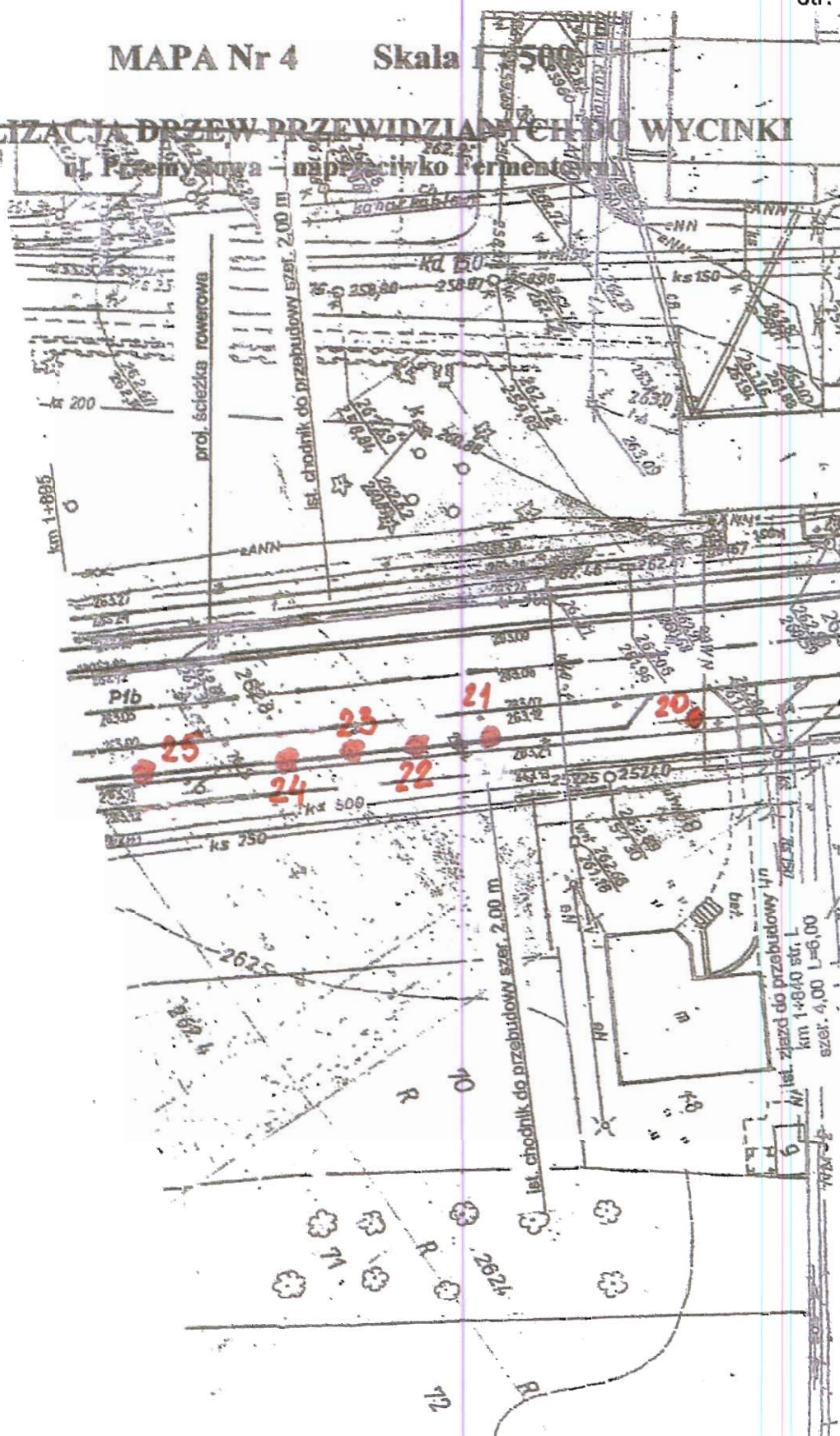




MAPA Nr 4 Skala 1:500

LOKALIZACJA DRZEW PRZEWIDZIANYCH DO WYCINKI

ul. Przemysłowa - naprzeciwko Fermentarium



OPIS DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

1. Przedmiot inwestycji.

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlany na wykonanie modernizacji i przebudowy ciągu ulic: Reymonta – Przemysłowa w Jędrzejowie. Jest to ciąg stanowiący najbliższe połączenie miejscowości Skroniów, Łączyn, Książę Skroniów z Jędrzejowem.

Jednak najważniejszym powodem przebudowy tych ulic jest fakt iż przy nich oraz na terenach południowo – zachodnich miasta zlokalizowane są zakłady produkcyjne i hurtownie. W związku z tym obecne parametry ulic są niewystarczające w stosunku do pojazdów, które nimi przejeżdżają. Również stan bezpieczeństwa tak pieszych pozostawia wiele do życzenia. Brak miejsc parkingowych, szczególnie w miejscach lokalizacji firm, powoduje dodatkowe utrudnienia w ruchu pojazdów. Brak wydrebnionych ciągów dla rowerów także powoduje dodatkowe zagrożenie dla użytkowników ulic.

Dodatkowym argumentem przemawiającym za koniecznością przebudowy tych ulic jest to, że będą one również służyć jako objazd awaryjny drogi krajowej Nr 7 E-77, Warszawa – Kraków (obwodnica Jędrzejowa).

Początek projektowanego ciągu zlokalizowano na ul. Dmowskiego, w pobliżu skrzyżowania z ul. Okrzei. Przebudowa ul. Dmowskiego obejmie jedynie odcinek wlotowy w ul. Reymonta. Początek oznaczono jako km 0+000.

Koniec projektowanego odcinka zlokalizowano na skrzyżowaniu z drogą powiatową Nr 172T odc. Warzyn – Łączyn i oznaczono go jako km 2+960,50.

2. Stan istniejący.

Cały, projektowany ciąg ulic posiada różne parametry i rodzaje nawierzchni. W związku z tym można go podzielić na następujące odcinki:

- odcinek I – ul. Dmowskiego, jako włączenie w ul. Reymonta;
- odcinek II – ul. Reymonta od ul. Dmowskiego do skrzyżowania z ul. Kolejowa i Przypkowskiego oraz odcinek dodatkowy ul. Reymonta w kierunku do ul. 11. Listopada;
- odcinek III – ul. Przemysłowa od skrzyżowania z ul. Kolejowa i Przypkowskiego, do skrzyżowania z ul. Dygańskiego;
- odcinek IV – ul. Przemysłowa od skrzyżowania z ul. Dygańskiego do Skroniowa (km 2+960,50).

Odcinek I.

Charakteryzuje się on tym, że posiada nawierzchnię z masy bitumicznej o zmiennej szerokości tj. 8,10 – 11,10 m. Nawierzchnia posiada odkształcenia poprzeczne i podłużne. Corocznie, szczególnie po okresie zimowym występują liczne ubytki, regularnie remontowane, co spowodowało iż jezdnia składa się prawie w całości z łat. Jest to spowodowane małą nośnością nawierzchni.

Z obu stron występuje krawężnik betonowy w złym stanie technicznym. Z lewej strony występuje chodnik z kostki brukowej w dobrym stanie technicznym, oddzielony od jezdni pasem zieleni.

Odcinek II.

Na całym ciągu głównym oraz na odcinku dodatkowym występuje nawierzchnia z klinkieru, szerokości 6,50 m. Nawierzchnia ta została wykonana na początku lat 50' ub. wieku. Rozwój miasta na przestrzeni lat, do chwili obecnej spowodował konieczność wykonywania różnorodnych przekopów przez jezdnię. W wyniku tego powstały krótkie odcinki nawierzchni wykonanej z masy bitumicznej. Zaczęły również powstawać odkształcenia jezdni (zapadnięcia, sfalowania poprzeczne i podłużne).

Po stronie lewej, w końcu lat 90', wykonano wymianę zniszczonego krawężnika na nowy oraz ułożono nowy chodnik z kostki brukowej. Na istniejącym parkingu przy budynku PKS, wykonanym z trylinki, powstały odkształcenia podłużne i poprzeczne.

Po stronie prawej sytuacja nie uległa zmianie. Zniszczony krawężnik pozostał bez zmian. Krawędzie jezdni uległy zniszczeniu. Zniszczeniu uległ również chodnik z płytek betonowych. Pobocze gruntowe pomiędzy jezdnią i chodnikiem zostało wykorzystane jako parkingi.

Na istniejącej zatoce autobusowej, o nawierzchni z trylinki, powstały odkształcenia i koleiny. Istniejący parking przy budynku dawnej GS, był wykonany z trylinki. Powstały liczne zaniżenia i odkształcenia, które w roku 2006 zostały wyrównane warstwą betonu cementowego.

Istniejące zjazdy posiadają nawierzchnie z bloków betonowych, kostki brukowej lub są zjazdami gruntowymi.

Odcinek III.

Ulica na tym odcinku oraz ulice Kolejowa i Przypkowskiego, posiadają nawierzchnię z betonu asfaltowego. Powierzchnia skrzyżowania jest w tragicznej sytuacji. Co roku jest ona remontowana, co jednak nie przynosi pozytywnych rezultatów, z uwagi na słabą nośność. Odcinek od skrzyżowania z ulicami Kolejowa i Przypkowskiego, do

skrzyżowania z ul. Słowiańską, otrzymał w latach 90' nową nawierzchnię z betonu asfaltowego, która do chwili obecnej pozostaje w dobrym stanie technicznym. Odcinek ten posiada szerokość jezdni 7,30 m.

Odcinek od ul. Słowiańskiej do ul. Dygasińskiego posiada nawierzchnię z betonu asfaltowego, o szerokości zmiennej, od 7,00 do 9,50 m. Występują odkształcenia poprzeczne i podłużne. Włazy studni rewizyjnych są pozapadane.

Na całym odcinku po stronie prawej i lewej, występuje krawężnik betonowy. Jest on w złym stanie technicznym

Chodnik po stronie lewej wykonany jest z płytek betonowych i posiada szerokość od 3,00 do 2,00 m. Po stronie prawej chodnik wykonany jest z płytek betonowych i na krótkich odcinkach z kostki brukowej. Jego szerokość wynosi 2,00 m, sporadycznie nawet 0,70 m.

Zjazdy wykonane są z kostki brukowej, bloczków betonowych, trylinki, płyt drogowych, betonowych, masy bitumicznej oraz w dwóch przypadkach posiadają nawierzchnie gruntową. Stan techniczny zjazdów jest zły. Występują odkształcenia, zapadnięcia itp. Jedynie zjazdy z kostki brukowej nie wymagają remontu.

Zatoki autobusowe posiadają nawierzchnie z trylinki i masy bitumicznej. Nawierzchnie te, oprócz jednej, są w złym stanie technicznym.

Istniejące parkingi (na wysokości Firmy KARTEL) są wykonane z kostki brukowej i nie wymagają remontu.

Odcinek IV.

Odcinek od ul. Dygasińskiego do drogi do EUROBOJNI, posiada nawierzchnię z betonu asfaltowego, o szerokości zmiennej, od 6,20 do 6,50 m. Występują odkształcenia poprzeczne i podłużne. Włazy studni rewizyjnych są pozapadane.

Odcinek od drogi do EUROBOJNI do końca projektowanej trasy, posiada nawierzchnię z betonu asfaltowego, o szerokości zmiennej, 6,50 m. Występują odkształcenia poprzeczne i podłużne. Włazy studni rewizyjnych są pozapadane.

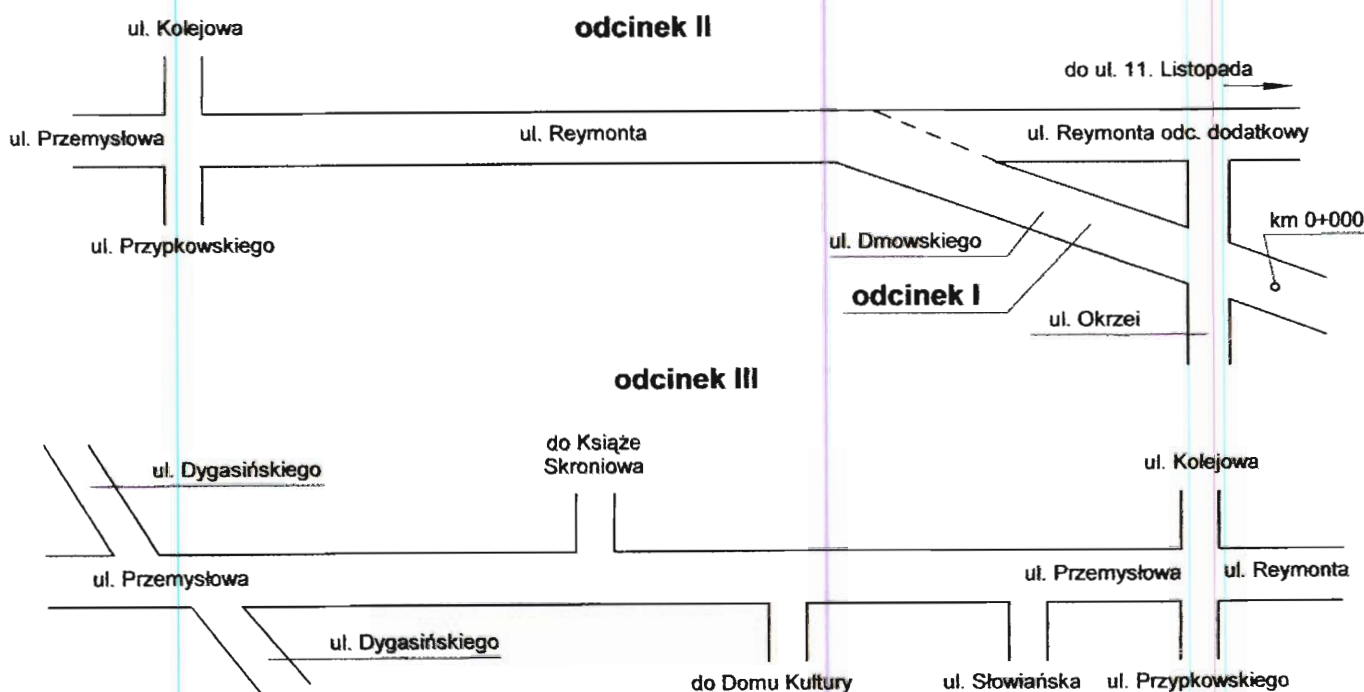
Krawężnik występuje jedynie po stronie prawej i musi być wymieniony z uwagi na swój stan. Chodnik występuje po stronie prawej, a jego szerokość wynosi 2,00 m, sporadycznie 1,20 m na krótkich odcinkach. Nawierzchnia chodnika wykonana jest z płytek betonowych. Są one pozapadane i popękane.

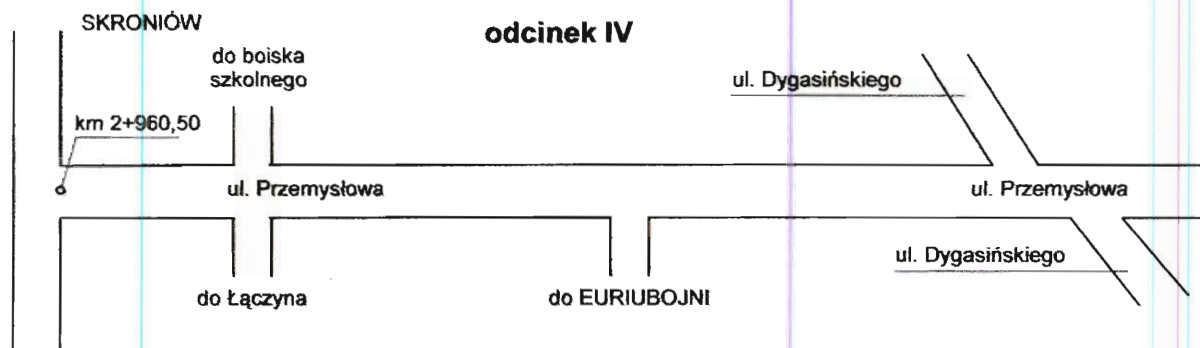
Zjazdy wykonane są z bloczków betonowych 14x28. Występują odkształcenia podłużne i poprzeczne.

Po stronie lewej występuje pobocze gruntowe, szerokości 1,00 do 0,50.

W km 2+564, pod koroną drogi, znajduje się przepust ramowy na rzece Jasionka, szerokości 2,20 m i długości 12,50 m. Stan techniczny nie kwalifikuje go do remontu lub przebudowy. Przed i za przepustem po stronie prawej, znajdują się cieki podchodnikowe, odprowadzające wodę deszczową z jedni do cieku. Są one zniszczone i wymagają remontu.

W celu czytelniejszego zobrazowania położenia poszczególnych odcinków, zamieszczono poniżej ich szkice sytuacyjne.





3. Projektowane zagospodarowanie działki.

3.1. Jezdnia i poszerzenie.

Generalnie projekt przewiduje docelowo nawierzchnię szerokości min 7,00 m, na odcinku do skrzyżowania z drogą do EUROUBOJNI. Będzie to nawierzchnia z betonu asfaltowego, dla ruchu KR – 3. Na dalszym odcinku, nawierzchnia będzie posiadać szerokość 6,50 m i również jezdnię z masy bitumicznej.

W związku z tym projektuje się poszerzenie istniejącej nawierzchni na odcinkach: ul. Reymonta, bez odcinka dodatkowego oraz na odcinku od ul. Dygasińskiego do drogi do EUROUBOJNI. Poszerzenie będzie posiadać następującą konstrukcję:

- warstwa odsączająca z piasku, grubości 10 cm;
- podbudowa z kruszywa łamanego, stabilizowanego mechanicznie 20 + 10 cm;
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego dla ruchu KR – 3.

W ciągu ul. Reymonta, po stronie prawej, w miejscach sfalowań nawierzchni przy krawężniku, projektuje się rozbiórkę nawierzchni z klinkieru wraz z podbudową oraz wykonanie nowej podbudowy, w technologii jak dla poszerzeń. Przewidywana długość tego remontu – 100,00 mb, przy szerokości 0,50 m.

Po wykonaniu poszerzeń, zaprojektowano ułożenie warstwy profilowej z betonu asfaltowego, średniej ilości 0,093 t/m². Profilowanie obejmuje również zjazdy i ulice boczne po stronie lewej ul. Reymonta oraz zjazd na dworzec autobusowy po stronie prawej. Na dalszym odcinku, od ul. Słowiańskiej, profilowanie obejmuje zjazdy z obu stron, wykonane z masy bitumicznej, trylinki, blozków betonowych, płyt drogowych, betonowych, na których nie projektuje się nawierzchni z kostki brukowej. Profilowanie obejmuje również ulice boczne: Słowiańska, do Domu Kultury, droga do Książki Skroniowa, Dygasińskiego, droga do EUROUBOJNI, droga do Łączyna i do boiska szkolnego. Profilowanie nie obejmuje odcinka od skrzyżowania z ul. ul. Kolejowa i Przypkowskiego, do ul. Słowiańskiej. Jest to podyktowane tym, że odcinek ten jest w dobrym stanie technicznym (nie świadczy o małej nośności).

Po ułożeniu warstwy profilowej należy ułożyć warstwę ścieralną, grubości 4 cm, z masy bitumicznej dla ruchu KR – 3. Warstwą ścieralną obejmuje również zjazdy, które opisano powyżej.

Przy wykonywaniu warstwy ścieralnej należy wyregulować wysokościowo wläzy studni rewizyjnych, skrzynki zaworów wodociągowych, kratki ściekowe.

Przed ułożeniem warstwy ścieralnej należy wykonać frezowanie fragmentów istniejącej nawierzchni. Fragmenty te są następujące:

- odcinek ul. Przypkowskiego w celu uzyskania prawidłowych spadków podłużnych;
- odcinek w km 2+900 do 2+961, w celu uzyskania prawidłowego dowiązania wysokościowego i właściwych spadków podłużnych.

3.2. Krawężnik.

Wymiana krawężnika na nowy obejmuje cały odcinek z obu stron lub po stronie prawej, dla odcinka od ul. Dygasińskiego. Wyjątek stanowi strona lewa ul. Reymonta, na której projektuje się wymianę jedynie w km 0+033 do 0+165 oraz przełożenie wysokościowe na długości 215,00 m. Przełożenie wysokościowe spowodowane tym, że po ułożeniu nawierzchni z masy bitumicznej istniejący krawężnik nie posiadałby dostatecznej wysokości ponad jezdnię.

Wymiana krawężnika na nowy obejmuje również odcinek dodatkowy ul. Reymonta, w kierunku do ul. 11. Listopada, po stronie lewej (w kierunku do ul. 11. Listopada) oraz wysepkę.

W pasie projektowanych zjazdów z kostki brukowej zaprojektowano krawężnik wtopiony, na wysokość max 3 cm ponad projektowaną nawierzchnię. W pasie najazdu do stanowisk postojowych parkingów i zatok autobusowych, zaprojektowano krawężnik betonowy, układany na płask. Będzie on wystawał na wysokość max 3 cm ponad projektowaną nawierzchnię. Uwaga! Krawężnik stojący, wtopiony należy ustawić również na przejściach dla pieszych i ciągach pieszych (zjazdy ograniczone krawężnikiem).

Na odcinku ul. Przemysłowej, od skrzyżowania z ul. Kolejową do końca istniejących parkingów przy Firmie KARTEL, po stronie prawej, projektuje się podniesienie wysokościowe istniejącego krawężniak.

Wymiana istniejącego krawężnika obejmuje również zjazdy, które go posiadają, na których projektuje się nawierzchnię z masy bitumicznej.

Krawężnik 15x30 stojący, wystający lub wtopiony, będzie ustawiany na ławie betonowej z oporem, z betonu B – 15.

Krawężnik 15x30 układany na płask – ława betonowa z betonu B – 15.

UWAGA! REGULACJĘ WYSOKOŚCIOWĄ NALEŻY WYKONAĆ PO UŁOŻENIU WARSTWY PROFILOWEJ.

3.3. Chodniki.

Wykonanie nowych chodników obejmie cały ciąg po stronie prawej. Po stronie lewej nowy chodnik będzie wykonany od skrzyżowania z ul. Przypkowskiego do skrzyżowania z ul. Dygasińskiego. Odcinek dodatkowy ul. Reymonta, w kierunku do ul. 11. Listopada, obejmie cały projektowany odcinek po stronie lewej, a po prawej jedynie na długości wysepki. Projektuje się również chodnik z obu stron ul. Okrzei, na odcinku od ul. Dmowskiego do ul. Reymonta (odcinek dodatkowy).

Z uwagi na konieczność pozostawienia niektórych drzew z uwagi na ochronę środowiska, dopuszcza się ich występowanie w pasie chodnika. Natomiast na odcinku od drogi do Domu Kultury do Zakładów tytoniowych (Fermentownia) str. P, przebieg chodnika należy tak wytyczyć, aby przebiegał on pomiędzy drzewami. W związku z tym nie będzie on równoległy do krawędzi jezdni ulicy.

Generalnie zaprojektowano chodnik szerokości 2,00 m. Odstępstwem od tego są:

- chodnik przy parkingu, przy dawnej GS, będzie posiadać szerokość od 3,50 do 4,85 m;
- chodnik na peronach zatok autobusowych będzie posiadać szerokość 3,00 m;
- chodnik przy ul. Przemysłowej, na odcinku od ul. Przypkowskiego do ul. Słowiańskiej str. L będzie miał szerokość 3,00 m;
- chodnik na odcinku od ul. Dygasińskiego do drogi do EUROBOJNI, po stronie prawej, będzie miał miejscami szerokość 1,20 m, z uwagi na niedostateczną szerokość pasa drogowego.

Konstrukcja chodnika:

- podbudowa z kruszywa łamanego, stabilizowanego mechanicznie, grubości 10 cm, co zabezpieczy przed zniszczeniem, w przypadku najazdu pojazdem;
- nawierzchnia z kostki brukowej, wibroprasowanej, grubości 6 cm, koloru szarego, spoiny zamulone piaskiem, **typ kostki określi Inwestor w dokumentach przetargowych;**
- krawędzie chodnika będą zakończone obrzeżem betonowym 6x20, ustawianym, na podsypce piaskowej, grubości 5 cm, spoiny zamulone piaskiem;
- spadek poprzeczny chodnika 2% w kierunku jezdni;
- w przypadku, gdy chodnik będzie bardzo blisko ogrodzeń lub będzie przylegał do nich, ogrodzenia te będą zabezpieczone przed uszkodzeniem obrzeżem betonowym 8x30, ustawianym na ławie betonowej z oporem, z betonu B-15.

3.4. Zjazdy na teren posesji.

Generalnie w niniejszym projekcie występują trzy rodzaje zjazdów. Typ I to zjazdy istniejące z kostki brukowej, które sytuacyjnie pozostają bez zmian. Typ II to istniejące zjazdy, na których projektuje się nawierzchnię z masy bitumicznej. Typ III to zjazdy przewidziane do wykonania z kostki brukowej. Zjazdy tego typu będą prostopadłe do osi ulic lub w trzech przypadkach będą usytuowane pod kątem 45° w stosunku do krawędzi jezdni.

Projektując zjazdy typu III, oparto się na wytycznych zawartych w Dz.U. Nr 43 poz. 430, z dnia 14 maja 1999 r. I tak szerokość zjazdów jest zgodna z ww. wytycznymi i nie przekracza szerokości jezdni ulicy. Krawędzie zjazdu i nawierzchni wyłagodzone skosami 1:1, na długości 2,00 m lub promieniami łuków kołowych o $R = \min 3,00$ m. Na zakończeniach zjazdów zaprojektowano krawężnik betonowy 15x30, układany na płask, na ławie betonowej z betonu B – 15. Dowiązanie wysokościowe pomiędzy końcem zjazdu a poziomem terenu działki będzie wykonane pasem podbudowy z kruszywa łamanego, stabilizowanego mechanicznie, grubości warstwy 15 cm.

Konstrukcja zjazdów:

- warstwa odsączająca z piasku, grubości 10 cm;
- podbudowa z kruszywa łamanego, stabilizowanego mechanicznie, grubości 20 cm;
- nawierzchnia z kostki brukowej, wibroprasowanej, grubości 8 cm, koloru czerwonego, układanej na podsypce cementowo – piaskowej 1:4, średniej grubości 3 cm, spoiny zamulone piaskiem, **typ kostki ustali Inwestor i określi go w materiałach przetargowych;**
- krawędzie zjazdu będą wykonane z obrzeża betonowego 6x20, ustawianego na podsypce piaskowej, grubości 5 cm, spoiny zamulone piaskiem.

3.5. Parkingi.

Zaprojektowano dwa nowe parkingi o stanowiskach prostopadłych do osi ulicy (ul. Reymonta) oraz trzy nowe parkingi o stanowiskach równoległych do osi ulicy (ul. Przemysłowa). Ponadto projekt obejmuje przebudowę istniejących parkingów, położonych przy ul. Reymonta. Parking pierwszy znajduje się przy budynku dawnej GS. Posiada on nawierzchnię z betonu. Parking drugi znajduje się przy budynku PKS, a jego nawierzchnia wykonana jest z trylinki. Kształt i wymiary istniejących parkingów, przewidzianych do przebudowy, pozostają bez zmian.

Konstrukcja nawierzchni parkingów nowych i przewidzianych do przebudowy:

- warstwa odsączająca z piasku, grubości 10 cm;
- podbudowa z kruszywa łamanego, stabilizowanego mechanicznie, grubości 20 cm;
- nawierzchnia z kostki brukowej, wibroprasowanej, grubości 8 cm, koloru szarego, układanej na podsypce cementowo – piaskowej 1:4, średniej grubości 3 cm, spoiny zamulone piaskiem, **typ kostki ustali Inwestor i określi go w materiałach przetargowych**;
- krawędzie zjazdu będą wykonane z krawężnika betonowego 15x30, ustawianego na ławie betonowej z oporem, z betonu B – 15;
- oddzielenie stanowisk będzie wykonane z kostki brukowej koloru czerwonego.

Na każdym z parkingów przewidziano jedno stanowisko dla pojazdów przewożących lub kierowanych przez osoby niepełnosprawne.

Przy ul. Przemysłowej, na wysokości ogrodzenia Firmy KARTEL, istnieją parkingi wykonane z kostki brukowej, położone ukośnie (pod kątem 45°) w stosunku do osi jezdni. Z uwagi na zmianę wysokości niwelety ulicy, zaprojektowano przełożenie wysokościowe nawierzchni tych parkingów.

3.6. Zatoki autobusowe.

Na opracowanym odcinku występuje 6. zatok autobusowych. Jedna z nich, położona za skrzyżowaniem z ul. Kolejową str. P, posiada nawierzchnię z betonu asfaltowego i taka też nawierzchnia pozostanie docelowo. Pozostałe zatoki posiadają nawierzchnie z trylinki lub bloczków betonowych. Zatoki te zostaną przebudowane na nawierzchnie z kostki brukowej.

Konstrukcja nawierzchni zatok autobusowych, przewidzianych do przebudowy:

- warstwa odsączająca z piasku, grubości 10 cm;
- podbudowa z kruszywa łamanego, stabilizowanego mechanicznie, grubości 20 cm;
- nawierzchnia z kostki brukowej, wibroprasowanej, grubości 8 cm, koloru szarego, układanej na podsypce cementowo – piaskowej 1:4, średniej grubości 3 cm, spoiny zamulone piaskiem, **typ kostki ustali Inwestor i określi go w materiałach przetargowych**.

3.7. Ścieżka rowerowa.

W poprawieniu bezpieczeństwa wydzielono odrębny pas dla rowerów. Ścieżka rowerowa jest zaprojektowana na odcinku od ul. Słowiańskiej do drogi do Domu Kultury po stronie lewej, a dalej po stronie prawej do skrzyżowania z ul. Dygańskiego. Obydwa te odcinki przylegają do projektowanego chodnika, z wyjątkiem części fragmentu po stronie lewej. Szerokość ścieżki rowerowej wyniesie 2,50 m. Krawędzie nawierzchni ścieżki zostaną zabezpieczone obrzeżem betonowym 6x20, ustawianym na podsypce piaskowej grubości 5 cm. Spoiny będą zamulone piaskiem.

Konstrukcja ścieżki rowerowej:

- podbudowa z kruszywa łamanego, stabilizowanego mechanicznie, grubości 10 cm;
- nawierzchnia z kostki brukowej, wibroprasowanej, grubości 6 cm, koloru czerwonego, spoiny zamulone piaskiem, **typ kostki określi Inwestor w dokumentach przetargowych**;
- pochylenie poprzeczne ścieżki 2% w kierunku do jezdni;
- w miejscu połączenia nawierzchni ścieżki z nawierzchnią drogi bocznej krawężnik wtopiony tak aby wystawał max 1 cm.

3.8. Zabezpieczenie skarp.

Na odcinku ul. Przemysłowej, od ul. Dygańskiego do drogi do EUROBOJNI, strona L, zaprojektowano umocnienie skarp płytkami chodnikowymi 50x50, układanymi na podsypce cementowo – piaskowej 1:4, grubości 5 cm. Dopuszcza się umocnienie płytami ażurowymi 40x60. Styki płyt zatarte zaprawą cementową.

3.9. Odwodnienie.

W celu poprawy odprowadzenia wody deszczowej do istniejącej kanalizacji, zaprojektowano dodatkowe studzienki ściekowe. Położone będą w następujących punktach:

- ul. Okrzei przed skrzyżowaniem z ul. Dmowskiego – dwie studzienki dobudowane do istniejących po obu stronach ulicy;
- z obu stron ul. Dmowskiego, za skrzyżowaniem z ul. Okrzei – po dwie obok siebie wraz z przykanalikami włączenia do istniejącej studni rewizyjnej;
- skrzyżowanie ulic: Reymonta, Kolejowa i Przypkowskiego:
 - dwie studzienki ściekowe ul. Kolejowa wraz z przykanalikami
- studnia rewizyjna pośrednia z kręgów Ø1500 mm.

W ciągu ul. Reymonta, w km 0+600 – 0+750 str. L i P, ul. Przypkowskiego na długości 40,00 m str. L i P oraz ul. Przemysłowa str. L km 2+020 do 2+375 i km 2+565 do 2+670, zaprojektowano cieki przy krawędzi jezdni lub przy krawężniku. Cieki będą wykonane z korytek betonowych 40x50, układane na podsypce cementowo – piaskowej 1:4, grubości 10 cm. Spoiny zatarte zaprawą cementową.

W km 2+564, pod koroną drogi znajduje się przepust ramowy. Po stronie prawej, przed i za przepustem znajdują się zniszczone cieki podchodnikowe. W ich miejsce zaprojektowano nowe z korytek betonowych, o przekroju prostokątnym, o wymiarach 30x40. W pasie chodnika korytka będą miały nakrywy żelbetowe, a w dalszym ciągu – bez nakryw. Korytka będą układane na podsypce cementowo – piaskowej 1:4, grubości 10 cm. Dno korytek w pasie chodnika będzie wyprofilowane zaprawą cementową. Styki skrzynek zatarte zaprawą cementową.

3.10. Pobocza.

W km 2+020 do 2+375 str. L pobocza gruntowe zostaną utwardzone kruszywem łamanym, stabilizowanym mechanicznie, grubości 10 cm na szerokości 0,50 m. W km 2+400 do km 2+960 str. L, pobocza gruntowe będą utwardzone kruszywem łamanym, stabilizowanym mechanicznie, grubości 10 cm, na szerokości 1,00 m.

3.11. Drzewa.

Starostwo Powiatowe w Jędrzejowie wyraziło zgodę na wycinkę 11 szt. drzew. Część drzew (ul. Reymonta), rosnących blisko krawędzi nawierzchni ulicy będzie oznakowana tablicami U – 9b – „ograniczenie skrajni poziomej”.

3.12. Urządzenia obce.

Przełożenie i zabezpieczenie kabli energetycznych kolidujących z przebudową ulic: Przemysłowej i Reymonta, objęto odrębnym opracowaniem. Zaprojektowano osłony na kablach energetycznych i telekomunikacyjnych, biegnących w pasie budowanych zjazdów. Osłony będą wykonane z rur dwudzielnych typu AROT. **Rozpoczęcie robót należy zgłosić u właściciela urządzenia, a same prace należy wykonać pod nadzorem upoważnionego pracownika Telekomunikacji lub Zakładu Energetycznego.**

W przypadku stwierdzenia (na etapie wykonawstwa) konieczności przebudowy urządzeń teletechnicznych, należy je przebudować poza obszar kolizji, przy zachowaniu warunków zawartych w piśmie Telekomunikacji Polskiej nr STTEERERU/194/304/PJ/10 z dnia 04.03.2010 r.

Nie zachodzi potrzeba przebudowy linii gazowej. W przypadku regulacji wysokościowej włączów studni rewizyjnych, w pobliżu linii gazowej, roboty ograniczą się do rozkucia nawierzchni, na głębokość max 12 cm, podniesienia włączu żeliwnego i osadzeniu go na warstwie betonu. Alternatywą jest zdjęcie pokrywy włączu, wstawienie żeliwnego pierścienia korekcyjnego, i ponownego włożenia pokrywy włączu.

4. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania terenu.

Powierzchnia poszerzenia – 838,00 m²
 Nawierzchnia z masy bitumicznej - 26 469,00 m²
 Powierzchnia chodnika – 5 976,00 m²
 Powierzchnia ścieżki rowerowej - 2 440,00 m²
 Powierzchnia zjazdów - 1 282,00 m²
 Powierzchnia parkingów – 1 229,00 m²
 Powierzchnia zatok autobusowych - 528,00 m²
 Długość krawężnika stojącego - 4 773,00 m
 Długość krawężnika na płask – 485,00 + 232,00 m = 717,00 m
 Umocnienie skarp - 178,00 m²
 Długość cieków – 840,00 m
 Powierzchnia utwardzonego pobocza - 738,00 m²

5. Dane informujące czy teren objęty projektem jest wpisany do rejestru zabytków oraz czy podlega ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Teren objęty projektem nie jest wpisany do rejestru zabytków oraz nie podlega ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania terenu.

6. Wpływ eksploatacji górniczej.

nie dotyczy

7. Informacje o przewidywanych zagrożeniach dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników.

Przebudowa niniejszego ciągu ulic nie spowoduje zagrożenia dla środowiska oraz dla higieny i zdrowia użytkowników. Poszerzenie jezdni, wykonanie nowych ciągów pieszych, ścieżki rowerowej oraz budowa parkingów, w sposób znaczący poprawi bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów jak też polepszy warunki ruchu pojazdów.

Architektura:

mgr inż. Piotr Markiewicz
upr. Nr 140/KI/75



Drugi:

mgr inż. Jerzy Morawski
upr. Nr KI – 227/91

