

# ZESPÓŁ USŁUG TECHNICZNYCH NOT SPÓŁKA z o.o.

20 – 026 Lublin, ul. Chopina 8/18

tel./fax /0-81/ , 532-85-09, 532-90-00, 532-27-51

e-mail [zutlublin@poczta.onet.pl](mailto:zutlublin@poczta.onet.pl)

BPH S.A. O/Lublin

Nr 21 10600076 0000 320000185306

NIP 712-015-83-45

REGON 430296625

Krajowy Rejestr Sądowy 0000068653



Egz. nr .....

Nr rej. 02/05

**Zamawiający – Generalna Dyrekcja Dróg  
Krajowych i Autostrad  
Oddział w Lublinie**

**Adres – 20-075 Lublin , ul. Ogrodowa 21.**

**Tytuł opracowania – Kompleksowa aktualizacja dokumentacji  
technicznej w stadium Projektu Wykonawczego na  
przebudowę drogi krajowej nr 74 Annopol - Kraśnik  
- Zamość – Zosin na odcinku Szczepieszyń –  
Klemensów od km 79+660.35 do km 80+738.30  
( nowa kilometracja od km 256+202.35 do km 257+280.30 )**

**Branża – Drogowa**

**Obiekt – Droga krajowa nr 74**

**Adres – odcinek Szczepieszyń – Klemensów  
( od km 79+660.35 do km 80+738.30 )**

**CPV – 45.23.31.42-6 – Roboty w zakresie budowy dróg.  
Lublin, kwiecień 2005r**

## **Z U T świadczy usługi w zakresie:**

- ♦ Kosztorysowania
- ♦ Opracowywania opinii,  
ekspertyz i orzeczeń  
technicznych
- ♦ Tłumaczeń tekstów  
technicznych
- ♦ Projektów  
modernizacyjnych
- ♦ Założeń techniczno –  
ekonomicznych
- ♦ Projektów budowlanych  
i wykonawczych
- ♦ Pomiarów elektrycznych
- ♦ Usług geodezyjnych
- ♦ Projektowania organizacji
- ♦ Opracowywania koreferatów
- ♦ Opiniowania projektów  
wynalazczych,  
ich ekonomiki  
i wynagrodzenia twórców
- ♦ Wdrożeń
- ♦ Nadzorów
- ♦ Wyceny nieruchomości

Funkcja	Imię i nazwisko	Podpis
Projektant	inż. Jerzy Polakowski upr. nr 107/75	
Weryfikator	mgr inż Zbigniew Mitura upr. nr 200/66	
Dyrektor ZUT	mgr inż Zbigniew Mitura	

**Kompleksowa aktualizacja dokumentacji technicznej w stadium Projektu Wykonawczego – roboty drogowe na przebudowę drogi krajowej nr 74 Annopol – Kraśnik – Zamość – Zosin na odcinku Szczepieszyn – Klemensów od km 79+660.35 do km 80+738.30 ( nowa kilometracja od km 256+202.35 do km 257+280.30 ).**

**SPIS ZAWARTOŚCI.**

**I. Część opisowo –obliczeniowa.**

1. Strona tytułowa	str. 1
2. Oświadczenie kompletności dokumentacji	str. 1
3. Opis do projektu budowlanego	str. 11
4. Projektowanie konstrukcji nawierzchni	str. 7
5. Wykaz współrzędnych punktów głównych trasy	str. 1
6. Tabela obliczenia robót ziemnych na ciągu głównym	str. 2
7. Tabela obliczenia robót ziemnych na ciągu pieszo-jezdnym	str. 1
8. Tabela wyrównań masą asfaltową	str. 1
9. Tabela plantowań	str. 2
10. Tabela zjazdów	

**II. Część formalno – prawna.**

1. Decyzja o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu wydana przez Burmistrza Miasta Szczepieszyna w dniu 2000.11.29.. nr IBM.I.7331/17/2001 . decyzja o przedłużeniu jej ważności do 31 grudnia 2005r burmistrza Miasta Szczepieszyna z dnia 08.12.2003 , nr IBM.I.73331-1/17/2001/03	str. 3
2. Decyzja o przedłużeniu jej ważności do 31 grudnia 2005r burmistrza Miasta Szczepieszyna z dnia 08.12.2003 , nr IBM.I.73331-1/17/2001/03 .	str. 1
3. Decyzja Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Zamościu nr NZ.701/14/05 z dnia 04.03.2005 r.	str. 1
4.Ksero uzgodnienia PPIS w Zamościu na Planszy zbiorczej	str. 1
5. Starostwo Powiatowe w Zamościu , Zespół Uzgadniania Dokumentacji Projektowej - Opinia nr 95/2005 z uzgodnienia dokumentacji projektowej z dnia 16.03.2005 r.	str. 1
6. Ksero pieczęci z planszy zbiorczej	str. 1
7. Postanowienie Starosty Zamojskiego z dnia 22.10.2001r nr OŚ.7643/29/01 w sprawie uzgodnienia decyzji o ustaleniu warunków zabudowy i zagospodarowania terenu.	str. 1
8. Uzgodnienie GDDP oddział Wschodni w Lublinie z dnia 2002.03.20. , nr. GDDP-OW-24s/4112/061/2002 w sprawie konstrukcji mostu na rz. Wieprz	

9. Uzgodnienie z GDDK i A Oddział w Lublinie – Laboratorium Drogowe SST– robót drogowych , oraz przyjętej technologii robót nawierzchniowych z dnia 22.04.2005 , nr GDDK i A – O/Lu-LD-541/41/2005 str. 1
10. Klauzula rozpatrzenia i zatwierdzenia projektu organizacji ruchu Nr 409S – 28/05z dnia 2005.04.22 , nr pisma GDDK i A–O/L–21m-409S– 28/05. str. 2
11. Uzgodnienie Zamojskiej Korporacji Energetycznej S.A. Rejonowy w Zamościu Zakład Energetyczny skrzyżowań drogi z liniami energetycznymi z dnia 27.11.2001r , nr RZE1/TU/JŁ/01 str. 1
12. Uzgodnienie Zamojskiej Korporacji Energetycznej S.A. Rejonowy w Zamościu Zakład Energetyczny skrzyżowań drogi z liniami energetycznymi - aktualizacja uzgodnienia z dnia 28.01.2005r , nr. 494/RZE1/TU/JŁ/05. str. 1
13. Uzgodnienie z Urzędem Miejskim w Szczepieszynie z dnia 08.03.2002r nr. IBM.2222/4/1/3/2002 str. 1
14. Uzgodnienie z GDDP Oddział Wschodni , Rejon Dróg Krajowych w Zamościu str. 1
15. Ksero uprawnień projektowych nr 103/75 str. 1
16. Ksero zaświadczenia z LOIB nr LUB/BD/1980/01 str. 1
17. Ksero uprawnień nr 200/66 str. 1
18. Ksero zaświadczenia z LOIB , weryfikatora str. 1

### **III. Część rysunkowa.**

1. Plansza zbiorcza rys. 1
2. Plan sytuacyjny rys. 2
3. Profile podłużne rys. 3
4. Przekroje normalne i konstrukcyjne rys. 4/1
5. Szczegół zabudowy toru rys. 4/2
6. Przekroje poprzeczne rys. 5

### **Opis**

#### **do aktualizacji projektu wykonawczego na przebudowę drogi krajowej nr 74 Annopol-Kraśnik-Zamość-Zosin na odcinku Szczepieszyn-Klemensów od km 79+660,35 do km 80+738,30.**

Niniejsze opracowanie jest aktualizacją projektu wykonawczego opracowanego w 2001r , podyktowaną koniecznością uwzględnienia zmian w przepisach dotyczących zakresu i formy projektu, oraz aktualizacji mapy i niektórych uzgodnień.

#### **I. Postawa opracowania.**

- Umowa zawarta z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych Autostrad , Oddział w Lublinie na opracowanie kompleksowej aktualizacji dokumentacji technicznej wykonanej w ramach umowy nr 2/2005 w roku 2005na przebudowę w/w drogi krajowej nr 74.
- Specyfikacja istotnych warunków zamówienia.
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994r.- Prawo budowlane (Dz. U. RP Nr 89 z dnia 25 sierpnia 1994r. – poz. 414).
- Zarządzenie Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30.12.1994r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Monitor Polski Nr 2 z 1995r poz. 30)
- Decyzja o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu wydana przez Burmistrza Miasta Szczepieszyna w dniu 2000.11.29.. nr IBM.I.7331/17/2001 , oraz decyzja o przedłużeniu jej ważności do 31 grudnia 2005r burmistrza Miasta Szczepieszyna z dnia 08.12.2003 , nr IBM.I.73331-1/17/2001/03
- Mapa do celów projektowania w skali 1:1000 , opracowana przez „GEODROG” Sp. z o.o. w Lublinie ul. Ogrodowa 21 z aktualnością na dzień 26.01.2005r.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02 maca 1999r w sprawie warunków technicznych , jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- Pomiary ugięć sprężystych z kwietnia 1999r
- Dokumentacja geotechniczna podłoża gruntowego , oraz inwentaryzacja konstrukcji istniejącej nawierzchni.
- Pomiary uzupełniające do celów projektowania wykonane w m-cu wrześniu 2001r , oraz wizja lokalna w m-c styczniu 2005r
- Normy , katalogi , uzgodnienia.

#### **I.1. Uzgodnienia.**

- Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych w Oddział Wschodni w Lublinie , pismo nr GDDP-OW-24w/4111/63/2002 z dnia 2002.02.11.
- GDDP - Rejon Dróg Krajowych w Zamościu , pismo nr RDK-21/4200/4/2002 z dnia 06.02.2002.
- Zamojska Korporacja Energetyczna Spółka Akcyjna , Rejonowy Zakład Energetyczny w Zamościu , pismo nr 4095/RZEI/TU/JŁ/01 z

dnia 2001.11.27., oraz pismo przedłużające ważność uzgodnienia do 12.01.2007r , z dnia 28.01.2005 , znak 494/RZE1/TU/JŁ/05.

- Zarząd Miejski w Szczepleszynie – pismo z dnia 08.03.2002r , nr IBM.2222/4/1/3/2002.
- Starostwo Powiatowe w Zamościu , Zespół Uzgadniania Dokumentacji Projektowej - Opinia nr 95/2005 z uzgodnienia dokumentacji projektowej z dnia 16.03.2005 r.
- Decyzja Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Zamościu nr NZ.701/14/05 z dnia 04.03.2005 r.
- Uzgodnienie projektowanej technologii robót nawierzchniowych , oraz Szczegółowych Specyfikacji Technicznych robót drogowych z GDDKiA Oddział w Lublinie - Laboratorium Drogowe , pismo z dnia 22.04.2005r , nr GDDK i A – O/LU-LD-541/41/2005.
- Klauzula rozpatrzenia i zatwierdzenia projektu organizacji ruchu Nr 409S – 28/05z dnia 2005.04.22 , nr pisma GDDK i A–O/L–21m-409S– 28/05.

## **II. Dane ogólne.**

### **1. Przedmiot opracowania i zakres opracowania.**

#### **1.1. Przedmiot przebudowy.**

Przedmiotem opracowania jest projekt wykonawczy na przebudowę odcinka drogi krajowej nr 74 km 79+660,35 do km 80+738,3

#### **1.2. Zakres opracowania.**

Ogólny zakres opracowania obejmuje:

- 1.Odcinek od km 79+660,35 do 80+235.90 (most na rz. Wieprz) – przekrój uliczny
  - zmiana niwelety z dostosowaniem do konstrukcji wzmocnienia nawierzchni z odcinkową rozbiórką istniejącej konstrukcji i budową nowej.
  - dostosowanie niwelety do odwodnienia drogi do wpustów kanalizacji deszczowej.
  - przeprojektowanie chodnika po prawej stronie drogi , oraz budowa chodnika po stronie lewej drogi.
  - wymiana i uzupełnienie płyt żelbetowych zabudowy przejazdów kolejowych
  - przestawienie ogrodzenia placów Cukrowni z wykorzystaniem części materiałów z istniejącego ogrodzenia.
- 2.Odcinek od km 80+269,10 do km 80+738,30 – przekrój szlakowy.
  - rozbiórka istniejącej nawierzchni podniesienie niwelety i budowa nowej nawierzchni z utwardzonymi poboczami.
  - budowa ciągu pieszo-jezdnego po prawej stronie drogi na odc. km 80+272 do 80+654,7
  - budowa schodów terenowych w km 80+275 ( zejście na ciąg pieszo-jezdny).
  - budowa zjazdów do posesji i pól.
- 3.Poza robotami drogowymi odrębną dokumentacją objęto:
  - przebudowę kanalizacji deszczowej

- zabezpieczenie kabli telefonicznych
- przebudowa izolacji w moście na rz. Świnka
- inwentaryzacja zieleni i plan wyrębów ( nie podlega aktualizacji)
- geotechniczne badania podłoża gruntowego
- raport oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

## 2. Adres obiektu.

Projektowany obiekt położony jest w m. Szczepieszyń , Klemensów , Bodaczów woj. lubelskie , w ciągu drogi krajowej nr 74.

## 4. Nazwa Inwestora.

Inwestorem jest Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych Oddział Wschodni w Lublinie. Adres Inwestora; 20-075 Lublin , ul. Ogrodowa 21 , tel. 5327062.

## 5. Nazwa jednostki projektowania.

Dokumentację na w/w. remont zaprojektował Zespół Usług Technicznych NOT Spółka z o.o. 20-026 Lublin Ul. Chopina 8/18.

Projektant branży drogowej **inż. Jerzy Polakowski** uprawnienia budowlane nr 103/75 w specjalności drogi do projektowania i kierowania robotami budowlanymi łącznie. Stwierdzenie przygotowania zawodowego do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie przez WZDP w Krakowie nr, WZDP/22/906 z dnia 28 lutego 1975r .

Weryfikator **mgr inż. Zbigniew Mitura** uprawnienia nr 200/66 w specjalności drogi.

## **III. Charakterystyka techniczna obiektu.**

### **III. 1. Stan istniejący.**

#### 1. Odcinek od km 79+660,35 do km 80+232. (most na rz. Wieprz ).

Przekrój uliczny o szerokości jezdni 7,70m w krawężnikach betonowych 15\*30 , m zniszczonych. Nawierzchnia jezdni z mieszanki mineralno -bitumicznej grubości 8do 10cm , na podbudowie z klinkieru, gub. 9cm. Po prawej stronie ulicy oddzielony pasem zieleni chodnik o nawierzchni asfaltowej.

Po stronie lewej na odcinku od km 79+717 do km 79+975 w odległości ok.1,25 m do 1,45m od krawędzi jezdni ogrodzenie placów Cukrowni Klemensów z siatki w ramach 3,00\*1,48 z L 45\*45 zwieszane na słupkach ze spawanych kątowników 65\*40 , w rozstawie co 3,12m.

W km 79+840,50 , 79+982,63 , 80+016,20 ,80+019,85 , 80+025,54 ulicę przecinają tory zakładowe bocznicy Cukrowni zabudowane żelbetowymi płytami prefabrykowanymi.

Przejazdy (kat.A) strzeżone są przez drużyny manewrowe w czasie manewrów przez ulicę (ruch drogowy wstrzymywany przez manewrowych).

Odwodnienie powierzchniowe nie skuteczne do zniszczonych wpustów kanalizacji deszczowej (kanał deszczowy 600mm).

Poza kanałem deszczowym z istniejącego uzbrojenia występują kablowe linie telefoniczne , w rejonie mostu na Wieprzu po stronie lewej między osadnikiem i rzeką odcinek w-400. W km 80+016 ulicę przecina napowietrzna linia n.n.

## 2. Odcinek od km 80+272,1 do 80+738,3.

Odcinek od mostu na rz. Wieprz poza most na rz. Świnka. Odcinek o przekroju szlakowym . Jezdnia szerokości 6,0m , o nawierzchni z masy mineralno-bitumicznej o grubości 6cm na podbudowie z klinkieru grub. 9cm. Zjazdy do gospodarstw i na łąki o naw. gruntowej. Po prawej stronie jezdni na koronie korpusu , zdewastowany chodnik o nawierzchni żużlowej.

Z uzbrojenia występują kablowe linie telefoniczne , oraz w km 80+476 i 80+432,8 , napowietrzne linie energetyczne 15kV.

## 3. Warunki gruntowo – wodne .

Dokumentacja geotechniczna jako odrębne opracowanie branżowe jest załączona do kompleksowej dokumentacji.

W niniejszym opracowaniu wyniki odwiertów pokazano na profilach podłużnych.

## **IV. Powiązanie projektowanego zakresu remontu z budowlami istniejącymi.**

Projektowany odcinek leży w ciągu drogi krajowej nr 74 i nie wiąże się z drogami w innej administracji

## **V. Charakterystyka energetyczna.**

Projektowany odcinek krzyżują 3 napowietrzne linie energetyczne w km 80+291,5 , 80+416 , 80+432,8.

Istniejące linie napowietrzne i kablowe nie kolidują z projektowaną przebudową . Zmiany niwelety uzgodniono z Zamojską Korporacją Energetyczną – patrz pismo nr 4095/RZE1/TU/JŁ/01 z dnia 2001.11.01 , oraz przedłużenie ważności uzgodnienia pismo nr 494/RZE1/TU/JŁ/05 z dnia 28.01.2005 r. w załączeniu.

## **VI. Charakterystyka telekomunikacyjna.**

Występujące kable telefoniczne zostaną zabezpieczone i odcinkowo przebudowane według określonych warunków technicznych w odrębnej dokumentacji branżowej.

## **VII. Charakterystyka branży sanitarnej i gazowej.**

Sieci gazowe nie występują. Istniejący kanał kanalizacji deszczowej 600mm , zostanie przebudowany i rozbudowany w dostosowaniu do potrzeb odwodnienia drogi i przyległych placów Cukrowni Klemensów.

## **IX. Charakterystyka ekologiczna.**

Przedmiotowy remont drogi , oraz ciągów dla pieszych poprawi estetykę , bezpieczeństwo ruchu i użytkowania obiektu. Projektowane roboty nie wpłyną

ujemnie na środowisko. Roboty drogowe wymagają wykarczowania 10 pni drzew . Inwentaryzacja zieleni i plan wycinki ujmuje oddzielna dokumentacja branżowa.

## **X. Elementy projektowanych robót drogowych.**

### **1. Założenia geometryczno-ruchowe.**

Przedmiotowy odcinek zaprojektowano przy przyjęciu następujących założeń.

- Klasa drogi – „G”
- Obciążenie ruchem – KR-3.
- Obciążenie nawierzchni – 100kN/oś
- Szybkość projektowa – 80km/h
- Szerokość jezdni na odcinku od km 79+660 do mostu na rz. Wieprz – 7,70m
- Szerokość jezdni na odcinku o przekroju szlakowym - 6,00m + utwardzone
- Pobocza 2\*2,0m ( nie dotyczy odcinków na stykach z obiektami mostowymi)
- Chodniki na odcinku od km 79+660 do mostu na rz. Wieprz , obustronne szerokości 2,0m.
- Na odcinku od km 80+272 do km 80+654,7 – ciąg pieszo – jezdny o szerokości 3,0 do 3,50m

### **2. Plan sytuacyjny.**

#### **A). Droga główna**

Oś trasy pozostawiono w stanie istniejącym , współrzędne osi podano na planie sytuacyjnym.

Szerokości jezdni , chodników , poboczy podano w części rysunkowej , rys. „ przekroje normalne i szczegóły konstrukcji nawierzchni.

#### **B). Ciąg pieszo – jezdny - km 80+272 do 80+655,45**

Ciąg pieszo – jezdny dla obsługi ruchu pieszego i przyległych 3 posesji , oraz sezonowego użytkowania działek (łąk) po prawej stronie drogi. Szerokość jezdni 3,0 do 3,50m . Geometrię trasy oraz konstrukcję nawierzchni zawiera część rysunkowa.

#### **C). Zjazdy do gospodarstw i na łąki.**

Lokalizację zjazdów oraz ich parametry podano w części rysunkowej i w załączonym wykazie zjazdów.

Z uwagi na szerokość ciągu pieszo – jezdni na odcinku km 80+272 do 80+350 9 uwarunkowaną istniejącymi możliwościami terenowymi wrota bram i wjazdy na posesje w km. 80+301 i 80+340 zaprojektowano o szerokości 5,00m.

Również dla zapewnienia geometrii wjazdu do gospodarstwa w km 80+272 należy ściąć (po wywłaszczeniu działki nr 9003) narożnik ogrodzenia.

### **3. Profile podłużne.**

Profil na odcinku Od km 79+660 do km80+232,9 , dostosowano do istniejącego zagospodarowania trwałego (tory kolejowe) , oraz odwodnienia do projektowanych wpustów kanalizacji deszczowej.

Na odcinku między mostami na rz. Wieprz i rz. Świnka zaprojektowano niweletę podniesioną w odniesieniu do stanu istniejącego do 1,05m.

### **4. Przekroje poprzeczne.**



Przekroje poprzeczne opracowano co 25m , oraz w charakterystycznych miejscach. Powierzchnie nasypów i wykopów wyliczono oddzielnie dla drogi głównej , oddzielnie dla ciągu pieszo-jezdnego i zestawiono w tabelach obliczenia ilości robót ziemnych. Ilości robót ziemnych na zjazdach policzono analitycznie.

#### 4. Roboty ziemne.

Roboty ziemne należy wykonać zgodnie z warunkami normy PN -S-02205: 1998 „ „Drogi samochodowe. Roboty ziemne.”

Ogółem ilości robót wynoszą:

- wykopy -  $1865\text{m}^3$
- nasypy -  $4484\text{m}^3$

Szczegółowe zestawienie podano w przedmiarze robót.

Na łączeniach starego nasypu z nowym należy wykonać schodkowanie skarpowe dla właściwego powiązania nasypów.

Na odcinku ciągu pieszo-jezdnego (km 80+350 do km 80+6540 należy zdjąć 30cm warstwę gleby pod wymianę gruntu.

Na nasypy należy użyć gruntów o parametrach określonych w szczegółowej specyfikacji technicznej.

Minimalny wskaźnik zagęszczenia do wysokości 2m od powierzchni terenu dla nasypów powinien wynosić – 0,97 dla drogi głównej , oraz 0,95 dla ciągu pieszo-jezdnego.

Umocnienie skarp poprzez humusowanie (zdjętą pod ciąg pieszo-jezdny glebę) i obsianie mieszką nasion traw.

#### 5. Nawierzchnia.

Projektowane nawierzchnie są wynikiem obliczeń konstrukcji nawierzchni ( w załączeniu) , oraz roboczych uzgodnień w zakresie technolog konstrukcji z Laboratorium Drogowym Oddziału Wschodniego w Lublinie.

Na całym odcinku dogi nr 74 występują dwa rodzaje zagadnień związanych z konstrukcją nawierzchni:

- wzmocnienie istniejącej nawierzchni , warstwami konstrukcyjnymi – (dotyczy odcinka od km 79+663 do mostu na rz. Wieprz ).
- rozbiórka istniejącej nawierzchni i budowa nowej wg. konstrukcji podanej w części rysunkowej.

Ogólnie rozbiórka istniejącej nawierzchni i budowa nowej nastąpi na odcinkach.

- km 79+675 do km 79+725 – 50m
- km 79+815,5 do km 79+865 – 49,5m
- km 79+960 do km 80+050 – 90m
- km 80+216 do km 80+235,9 – 19,9m
- km 80+269,10 do km 80+666,10 – 397m
- km 80+684,7 do km 80+725 – 40,3m

$\Sigma$  601,7m

Nawierzchnia na ciągu pieszo-jezdnym jest zróżnicowana w zakresie konstrukcji , przekroju , oraz konstrukcji nawierzchni podyktowanych warunkami terenowo-gruntowymi.

- km 80+272 do 80+350 – szerokość jezdni 3,00m , przekrój półuliczny.

Konstrukcja nawierzchni:

5 cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0/12mm

20cm – podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0-63mm.

15cm – warstwa ulepszająca podłoże gruntowe z piasku stabilizowanego cementem  $R_m=1,5\text{Mpa}$ .

- na odcinku od km 80+350 do 80+654 –przekrój szlakowy , szerokość jezdni 3,50m. Z uwagi na warunki gruntowo –wodne zaprojektowano wymianę warstwy gruntu gleby na głębokość 30cm i zastąpienie jej piaskami (średnie lub drobne).

Na zagęszczonej warstwie wymienionego gruntu należy ułożyć geosiatkę o następujących parametrach:

- oczka siaki 35\*35mm do 40\*40mm
- wytrzymałość na rozciąganie w poprzek – 20kN/m
- wytrzymałość na rozciąganie wzdłuż – 20kN/m
- odkształcenie 2% ( wzdłuż i w poprzek ) , przy obciążeniu 7kN/m.

Na rozłożonej zgodnie z wymogami producenta geosiatce ułożyć warstwami kruszywo o uziarnieniu 0-63mm wg. PN-S-06102 i zagęścić do łącznej grubości 25cm.

Uwaga: należy zwrócić uwagę na wymogi producenta co do sposobu układania kruszywa na geosiatce (przed siebie z góry na geosiatkę np. przy pomocy ładowarki , a następnie ręczne rozprofilowanie i dopiero wtedy możliwy wjazd maszyny na geosiatkę).

Na zagęszczonej podbudowie ułożyć warstwę ścieralną z betonu asfaltowego 0/12mm.

Szczegóły konstrukcji nawierzchni zawiera część rysunkowa.

Zabezpieczenie styku na poszerzeniach istn. nawierzchni.

Na odcinku od km 80+140 do km 80+210 na stykach poszerzeń istniejącej jezdni należy ułożyć pasy bitumowanej geosiatki typu Armapal GL o wym. oczek 30\*30mm , i parametrach:

- wytrzymałość na rozciąganie nie mniej niż 50kN/m
- rozszerzalność – 3%
- konstrukcja z włókna szklanego ze specjalną impregnacją na bazie bitumu.
- szerokość rolki 90cm.

Geosiatkę należy układać zgodnie z warunkami producenta. Projektuje się ułożenie jednej warstwy geosiatki na poziomie wierzchu podbudowy pomocniczej (pod warstwą wiążącą)

Ponieważ pas poszerzenia wynosi 40cm , geosiatkę należy układać w odległości krawędzi 10cm od lica krawężnika pasem szerokości 90cm.

## 6. Przejazdy kolejowe.

Bocznice Cukrowni Klemensów krzyżują drogę (ulicę) w km:

- 79+840,50 , 79+982,63 , 80+016,20 , 80+019,85 , 80+025,54.

Przejazdy strzeżone podczas manewrów przez drużynę manewrową.

Istniejąca zabudowa przejazdów prefabrykowanymi płytami żelbetowymi dł. 3,0m.

Konstrukcja płyt zużyta i wyrównana masą bitumiczną.

W niniejszej dokumentacji nie przewiduje się zmiany niwelety i geometrii układu zakładowego bocznicy.

Na odcinkach przyległych do torów rozebrać należy istniejącą konstrukcję nawierzchni drogowej (patrz profil podłużny) i wykonać nawierzchnię o nowej konstrukcji.

Przewiduje się wymianę istniejącej zabudowy przejazdów na nową z prefabrykowanych płyt typu CBP (patrz część rysunkowa).

Zabudowę torów nowymi płytami wykonać należy na długościach:

Km. 79+840,50 – L-zabudowy 21m

Km. 79+982,63 – L-zabudowy 24m

Km. 80+016,20 - L- zabudowy 18m

Km. 80+019,85 - L- zabudowy 21m

Km. 80+025,54 - L – zabudowy 29m

Zabudowę torów w km 80+016,2 i 80+019,85 na ciągu chodnika po stronie lewej , należy wykonać wg. rysunku , poprzez zamontowanie odbojnicy z kątownika i zabrukowanie chodnika na szerokości 2,0m kostka brukową. Lokalizacja przejścia na odcinku przed początkiem krzyżownicy rozjazdu.

### 7. Zjazdy

Zjazdy z drogi głównej do gospodarstw i na pola występują w następujących lokalizacjach:

Km 80+026

Km 80+218

Km 80+331

Km 80+372

Km 80+400

Km 80+605,4

Km 80+657,2

Ponadto z ciągu pieszo-jezdnego występują dwa zjazdy na posesje po stronie prawej w km 80+301 (km ciągu 0+026) , oraz km 80+340 (km ciągu 0+065).

Konstrukcje nawierzchni i geometrię i zakres podaje część rysunkowa i tabela zjazdów.

### 8. Ogrodzenie i schody terenowe.

Budowa chodnika po lewej stronie ulicy na odcinku o km 79+660,35 do mostu na rz. Wieprz wymaga rozbiórki i przestawienia istniejącego ogrodzenia placów Cukrowni Klemensów . Roboty znajdują się w istniejącym pasie drogowym zajmowanym częściowo przez place Cukrowni.

Istniejące ogrodzenie , odcinkami w dobrym stanie projektuje się przestawić na odcinku od km 79+717 do km 79+975 t.j 258m

Istniejącą konstrukcję ogrodzenia stanowią ramy z siatką o wym. 3,00\*1,48 z L45\*45mm , na słupkach ze spawanych kątowników 65\*40mm w rozstawie 3,12m.

Przyjęto wykorzystanie 60% materiału z odzysku i wykonanie 40% ogrodzenia z nowego materiału.

Bramy wjazdowe na posesje z ciągu pieszo jezdni ( km 0+026 i 0+065) , należy rozebrać i wykonać nowe o szerokości 5,0m z wymianą ogrodzenia z siatki na słupkach stalowych na 5m odcinkach przyległych do bram wjazdowych.

Analogicznie należy przestawić ogrodzenie na narożniku działki nr. 9003

### 9. Odwodnienie.

Odwodnienie powierzchniowe na odcinku od km 79+660 do mostu na rz. Wieprz , do projektowanych wpustów kanalizacji deszczowej.

Na odcinku między mostami na rz. Wieprz i Świnka do rowów bocznych bezodpływowych.

W rejonie mostu na rz. Wieprz część ciągu pieszo-jezdnego (40m) należy odprowadzić do rzeki za pomocą ścieku z prefabrykowanych betonowych elementów płyt ściekowych typ korytkowy o wymiarach 60\*12cm , na podsypce cementowo piaskowej grub 5cm i fundamencie z pospółki ogrub.15cm. Długość ścieku 4,50m.

#### 10. Bariery ochronne.

Istniejące bariery ochronne należy zdemontować na czas robót nawierzchniowych i zamontować ponownie w istniejących obecnie lokalizacjach t.j.

- strona prawa za mostem na Wieprzu km 80+274 – 80+288,5.
- strona prawa przed mostem na rz. Świnka km 80+657 – 80+663
- za mostem strona lewa km 80+663,1 do km 80+679,5.

### **XI. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia przy wykonywaniu robót drogowych związanych z przebudową odcinka drogi krajowej nr 74.**

#### 1. Podstawa opracowania .

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003r w sprawie informacji dotyczące bezpieczeństwa i i ochrony zdrowia Dz.U. z dnia 10 lipca 2003r. Prawo budowlane art. 21a , ust.4 ustawy z dnia 7 lipca 1994r (Dz.U. nr 106/2000 , poz. 1126 z późniejszymi zmianami ).

#### 2. Strona tytułowa.

Nazwa i adres obiektu budowlanego: Kompleksowa aktualizacja dokumentacji technicznej na przebudowę drogi krajowej nr 74 Annopol-Kraśnik-Zamość-Zosin na odcinku Szczepieszyn – Klemensów , km 79+660,35 do km 80+738.03.

Nazwa i adres Inwestora: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie , 20-075 Lublin , ul. Ogrodowa 21.

Imię i nazwisko projektanta : Jerzy Polakowski , 20-485 Lublin , ul. Samsonowicza 17 m 45.

#### 3. Część opisowa.

##### 3.1. Zakres i kolejność realizacji obiektów.

Zamierzeniem jest przebudowa odcinka drogi krajowej nr 74 jak w tytule , wraz z przebudową kanalizacji deszczowej i kolidujących kabli teletechnicznych , oraz mostów na rz. Wieprz i Świnka.

Zadanie obejmuje następujące obiekty:

- a/. przebudowa odcinka drogi krajowej od km 79+660.35 do km 80+738.30 , wraz z budową ciągu pieszo – jezdnego.
- b/. przebudowa izolacji na mostach na rz. Wieprz i Świnka – odrębne opracowanie.
- c/. przebudowa kanalizacji deszczowej – odrębne opracowanie.
- d/. przebudowa kolizji z kablami teletechnicznymi – odrębne opracowanie.
- e/. stała i czasowa organizacja ruchu drogowego.

##### 3.2. Wykaz istniejących obiektów.

Obrebie pasa drogowego występują następujące urządzenia obce:

- kable energetyczne eNA
- linia napowietrzna nn.- krzyżująca drogę

- dwie linie napowietrzne 15kV- krzyżujące drogę
- kable teletechniczne
- rurociągi technologiczne cukrowni krzyżujące drogę
- w-400 ; wA-600
- istn. kanalizacja deszczowa.

### 3.3 Przewidywane zagrożenia występujące przy realizacji robót drogowych.

Na trasie w zakresie robót ziemnych nie występują głębokie wykopy związane z realizacją robót. Roboty ziemne sprowadzają się do wykonania korytowania , oraz nasypów.

Tym niemniej realizacja robót pod ruchem stwarza zagrożenia i ryzyko w zakresie:

- potrącenia pracownika przez pojazd.
- porażenia prądem - praca sprzętu pod liniami energetycznymi , oraz prace brukarskie (wbijanie szpilek brukarskich)
- przygniecenie elementami budowlanymi.
- przysypanie ziemią podczas prac wyładunkowych.

### 3.4. Wskazanie sposobu prowadzenia instruktażu pracowników.

Szkolenie pracowników należy prowadzić zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Pracy i PS z dnia 28.05.2003r (Dz.U. nr 62 z 1996r z późniejszymi zmianami)

Instruktaż ogólny – szkolenie wstępne.

Instruktaż stanowiskowy.

Poinformowanie pracowników o zagrożeniach na odpowiednich stanowiskach pracy , stosowanie środków ochrony i zabezpieczeń.

### 3.5 Środki techniczne i organizacyjne.

Wyznaczenie stref zagrożenia pracy sprzętem mechanicznym jak dźwigi , koparki i.t.p.

Wyznaczanie stref pracy pod liniami energetycznymi.

Omawianie na dziennych odprawach sposobu prowadzenia robót w miejscach zbliżenia do czynnych urządzeń energetycznych i teletechnicznych.

Opracowanie harmonogramu zabezpieczenia B.I.O.Z.

## **XII. Bilans terenu.**

Projektowane roboty drogowe nie mieszczą się w istniejącym pasie drogowym i przewiduje się pozyskania dodatkowych terenów.

Na odcinku od km 79+660,35 do km 80+272 ( most na rz. Wieprz) roboty drogowe mieszczą się w istniejącym pasie drogowym.

Na odcinku od km 80+272 do km 80+266 (most na rz, Świnka) konieczne jest wywłaszczenie ok. 3845m<sup>2</sup> gruntów , pod projektowany ciąg pieszo-jezdny i poszerzenie pasa drogowego.

Granice projektowanych wywłaszczeń pokazano w części rysunkowej na planie sytuacyjnym i przekrojach poprzecznych.

Od czasu opracowania dokumentacji w roku 2001 , przeprowadzono podział działek do celów wywłaszczenia zgodnie z decyzją urzędu Miasta Szczepieszyn nr7430-2/2-54/04 z dnia 10.02.2004r. Poniżej podano numery działek zgonie z ich podziałem (patrz mapa)

Istniejący pas drogowy – działka nr 3400/1

Wywłaszczenia dotyczą działek:

a). położonych po stronie lewej – nr. nr . 4731 , 3401/1 – łącznie – 1487m<sup>2</sup>

b). położonych po stronie prawej – nr nr.

9003;9089/1;9278/1;3012/1;3017/1;3018/1;3020/1;3021/1;3025/1;3033/1;3034/1;3035/1;9099/1;9100/1;9101/1;3037/1;3038/1;3039/1;3040/1;3041/1;3043/1;3044/1;3045/1;3046/1;3047/1;3048/1;3049/1;3050/1;3051/1;3052/1;3053/1;3054/1;3055/1;3056/1;3057/1;3058/1;3059/1;3060/1;3061/1;3062/1;3063/1;3064/1;3065/1;3066./1;3067/1;3068/1;3069/1;3070/1;3071/1;3072/1;3073/1;3074/1.- łącznie około 2358m<sup>2</sup>

### **XIII. Uwagi ogólne.**

Realizacja projektu powinna odbywać się zgodnie z warunkami formalnymi i postanowieniami prawa budowlanego.

Należy zapewnić geodezyjną obsługę robót.

Na 7 dni przed rozpoczęciem robót budowlanych wykonawca ma obowiązek zgłosić datę rozpoczęcia robót do wszystkich jednostek i instytucji wymienionych w opinii Z.U.D.

Inż. Jerzy Polakowski

**PROJEKTOWANIE KONSTRUKCJI JEZDNI NA DRODZE KRAJOWEJ NR 74  
ANNOPOL – KRAŚNIK – ZAMOŚĆ – HRUBIESZÓW – ZOSIN NA ODCINKU  
SZCZEBRESZYN – KLEMENSÓW KM. 79+663 DO KM. 80+720.**

**1. Prognoza ruchu.**

Średni dobowy ruch w 2000r w punkcie pomiarowym 80809 na odcinku Szczebreszyn – Zamość wg. Generalnego Pomiaru Ruchu wynosi:

	punkt nr 80809
motocykle	14
samoch. osobowe /mirobusy	3673
lekke samoch. ciężarowe, dostawcze	464
samochody ciężarowe bez przyczep	211
samochody ciężarowe z przyczepami	191
autobusy	172
ciągniki rolnicze	62
Razem SDR	4787

Prognozę ruchu przyjęto na podstawie „Prognozy ruchu na zamiejskiej sieci dróg krajowych do roku 2015 , opracowanej w 1997r przez Biuro Projektowo-Badawcze Dróg i Mostów Sp. z o.o. Transprojekt W-wa.”

W roku 2012 tzn. w 10 –tym roku po wykonaniu przebudowy drogi przyjęto prognozę ruchu wg. pktu nr 4824087 dla drogi nr 858 odc. Zamość – Szczebreszyn.

punkt 4824087	2010r	2015r	2012r
motocykle	21	21	21
samochody osobowe/mikrobusy	5476	6289	5801
samochody ciężarowe lekkie/dostawcze	584	657	599
samochody ciężarowe bez i z przyczepami	496	576	512
autobusy	206	206	206
ciągniki rolnicze	50	46	48
Razem SDR.	6833	7795	7187

**2. Ustalenie obciążenia drogi ruchem i wyznaczenie jego kategorii.**

wg. p.p.3 Katalogu typowych nawierzchni podatnych i półsztywnych z1997r.

Średni dobowy ruch pojazdów ciężkich w przekroju drogi w 10-tym roku po oddaniu do eksploatacji – droga 1-jezdniowa o dwóch pasach ruchu.

$$SDR_c = 512 + 206 = 718 \text{ poj.}$$

Struktura ruchu pojazdów ciężkich:

samochody ciężarowe bez przyczep – 37%

samochody ciężarowe z przyczepami 34% w tym 8% udziału pojazdów o obciążeniu 115KN wśród pojazdów ciężarowych z przyczepami.

autobusy – 29%

Przeliczenie pojazdów ciężkich na osie obliczeniowe 100KN wg. tabl.3 z założeniem 8% udziału pojazdów o obciążeniu 115KN wśród pojazdów ciężarowych z przyczepami.

$$L = (N_1 \cdot r_1 + N_2 \cdot r_2 + N_3 \cdot r_3) \cdot f$$

- pojazdy ciężarowe bez przyczep –  $718 \cdot 0,37 \cdot 0,109 = 29$
- pojazdy ciężarowe z przyczepami –  $718 \cdot 0,34 \cdot 1,245 = 304$
- autobusy –  $718 \cdot 0,29 \cdot 0,594 = 124$

Razem: 457

współczynnik  $f$  wg. tablicy 2 wynosi 0,50

suma osi obliczeniowych wg. wzoru  $L = 457 \cdot 0,50 = 229$  osi obliczeniowych/pas/dobę

Wg. tablicy 1 odpowiada to kategorii ruchu **KR-3**

**Uwaga:** alternatywnie obliczono kategorię ruchu przy założeniu pojazdów o obciążeniu 115KN wśród samochodów ciężarowych z przyczepami w ilości 8 do 20% - wynik – 314 osi obliczeniowych/pas/dobę co odpowiada również kat. obciążenia ruchem KR-3.

### **3. Ustalenie konstrukcji wzmocnienia istniejącej nawierzchni.**

#### **3.1. Dane wyjściowe.**

Ruch kat. KR-3 (dawniej ruch ciężki).

Badania ugięć sprężystych z dnia 6-8.04.1999r wykonane przez Gospodarstwo Pomocnicze GDDP w Lublinie.

Wykaz grubości warstw konstrukcyjnych nawierzchni.

Katalog wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych – 2001r.

### **3.2. Obliczenie konstrukcji wzmocnienia metodą ugięć sprężystych.**

#### **3.2.1. Odcinek km 79+663 do km 80+200**

Przedział klasy ugięć	Środek $u_i$ klasy mm.	Liczebność klasy $n_i$	Liczebność względna $f_i = n_i/n$	$n_i \cdot u_i$	$f_i \cdot u_i$	$u_i - \hat{u}$	$/u_i - \hat{u}/^2$	$n_i/u_i - \hat{u}/^2$
1	2	3	4	5	6	7	8	9
0,4-0,5	0,45	1	0,091	0,45	0,041	-0,601	0,361	0,361
0,7-0,8	0,75	2	0,181	1,50	0,136	-0,301	0,091	0,182
1,0-1,1	1,05	3	0,273	3,15	0,287	-0,001	0,000	0,000
1,1-1,2	1,15	3	0,273	3,45	0,314	0,099	0,0098	0,0294
1,4-1,5	1,45	1	0,091	1,45	0,132	0,399	0,159	0,159
1,5-1,6	1,55	1	0,091	1,55	0,141	0,499	0,249	0,249
		$n=11$	$\Sigma=1.00$	$\Sigma n_i \cdot u_i = 11,55$	$\hat{u} = \Sigma f_i \cdot u_i = 1,0501$	-	-	$\Sigma n_i / u_i - \hat{u}/^2 = 0,9804$

Średnie odchylenie kwadratowe wg. kol. 9

$$\sigma_u = \sqrt{0,98/11} = 0,298$$

Ugięcie miarodajne

$$u_m = \hat{u} + 1,6 \cdot \sigma_u = 1,05 + 1,6 \cdot 0,298 = 1,53 \text{ mm}$$

Ugięcie obliczeniowe wg. pkt. 7.4.2. „Katalogu wzmocnień i remontów nawierzchni GDRP z 2001r”.

$$U_{obl} = U_m \cdot f_r \cdot f_s \cdot f_p$$

$f_r$  – współczynnik temperaturowy  $= 1 + 0,02 \cdot (20 - T)$

$$f_r = 1 + 0,02 \cdot (20 - 10) = 1,20$$

$f_s$  – współczynnik pomiarów  $= 1,0$

$f_p$  – współczynnik podbudowy, dla podatnych  $= 1,0$

$$U_{obl} = 1,39 \cdot 1,20 \cdot 1,0 \cdot 1,0 = 1,67 \text{ mm}$$

Określenie grubości zastępczej nakładki wzmacniającej  $H_z$  z nomogramu rys.3 do wyznaczania wymaganej grubości zastępczej nakładki.



Ruch całkowity w 20 roku eksploatacji – wyniesie(sposób 3 , załącznik A , katalogu wzmocnień 2001r)

$$t_{obl}=20\text{lat}$$

$$p=5\%=0,05$$

ze wzoru (4) załącznik A

$$C=33,06$$

ze wzoru (3) załącznik A

$$N_{całk} = 365 \cdot f_i \cdot SDR_{100} \cdot C = 365 \cdot 0,5 \cdot 457 \cdot 33,06 = 2757728 \text{osi } 100\text{kN/pas}$$

Dla odcinka km 79+663 do km 80+200 , przy  $u_{obl}=1,53\text{mm}$  i  $N_{całk}=2757728$

z nomogramu rys.3 , KWRNPP-2001

$$H_{zast. wym.} = 41\text{cm.}$$

### 3.2.2. odcinek km 80+250 do km 80+700

Przedział klasy ugięć	Środek $u_i$ klasy mm.	Liczeb- -ność klasy $n_i$	Liczeb- -ność względna $f_i=n_i:n$	$n_i \cdot u_i$	$f_i \cdot u_i$	$u_i - \hat{u}$	$/u_i - \hat{u}^2$	$n_i / u_i - \hat{u}^2$
1	2	3	4	5	6	7	8	9
0,3 – 0,4	0,45	2	0,2	0,90	0,09	-0,13	0,0169	0,0338
0,5 – 0,6	0,55	5	0,5	2,75	0,275	-0,03	0,0009	0,0045
0,6 – 0,7	0,65	1	0,1	0,65	0,065	0,07	0,0049	0,0049
0,7-0,8	0,75	2	0,2	1,50	0,15	0,17	0,029	0,0578
		$n=10$	$\Sigma=1.00$	$\Sigma n_i \cdot u_i = 5,80$	$\hat{u} = \Sigma f_i u_i = 0,58$	-	-	$\Sigma n_i / u_i - \hat{u}^2 = 0,101$

Średnie odchylenie kwadratowe wg. kol. 9

$$\sigma_u = \sqrt{0,10/10} = 0,10$$

Ugięcie miarodajne

$$u_m = \hat{u} + 1,6 \cdot \sigma_u = 0,58 + 1,6 \cdot 0,10 = 0,74\text{mm.}$$

Ugięcie obliczeniowe wg. pkt. 7.4.2. „Katalogu wzmocnień i remontów nawierzchni GDRP z 2001r”.

$$U_{obl.} = U_m \cdot f_r \cdot f_s \cdot f_p$$

$$f_r - \text{współczynnik temperaturowy} = 1 + 0,02 \cdot (20 - T)$$

$$f_r = 1 + 0,02(20 - 5) = 1,20$$

$$f_s - \text{współczynnik pomiarów} = 1,0$$

$$f_p - \text{współczynnik podbudowy, dla podatnych} = 1,0$$

$$U_{obl.} = 0,74 \cdot 1,20 \cdot 1,0 \cdot 1,0 = 0,89\text{mm.}$$

Określenie grubości zastępczej nakładki wzmacniającej  $H_z$  z nomogramu rys.3 do wyznaczania wymaganej grubości zastępczej nakładki.

Ruch całkowity w 20 roku eksploatacji – wyniesie(sposób 3 , załącznik A , katalogu wzmocnień 2001r)

$$t_{obl}=20\text{lat}$$

$$p=5\%=0,05$$

ze wzoru (4) załącznik A

$$C=33,06$$

ze wzoru (3) załącznik A

$$N_{całk} = 365 \cdot f_i \cdot SDR_{100} \cdot C = 365 \cdot 0,5 \cdot 457 \cdot 33,06 = 2757728 \text{osi } 100\text{kN/pas}$$

Dla odcinka km 80+200 do km 80+720 , przy  $u_{obl}=0,89\text{mm}$  i  $N_{całk}=2757728$

z nomogramu rys.3 , KWRNPP-2001

$$H_{zast. wym.} = 24\text{cm.}$$

### **3.3. Sprawdzenie $H_{zast. wym.}$ metodą PI-IBD.**

#### **3.3.1. Odcinek km 79+663 do km 80+200.**

Dane wyjściowe:

- ruch KR-3
- podłoże gruntowe wg. dokumentacji geotechnicznej – odwiert w km 79+900
  - 0,19 do 0,30 – piasek średni
  - 0,30 do 1,10 – pył piaszczysty półzwarty
  - 1,10 do 2,20 – glina pylasta plastyczna

Odwiert w km 80+000

- 0,17 do 0,38 – piasek średni
- 0,38 do 0,50 – piasek średni z okruchami klinkieru
- 0,50 do 1,20 – pył piaszczysty półzwarty
- 1,20 do 2,20 – glina pylasta plastyczna

Woda gruntowa do głębokości odwiertów nie występuje.

Przyjęto podłoże z gruntów wysadzinowych o nośności G-3.

Istniejąca nawierzchnia posiada konstrukcję:

- warstwy mineralno – bitumiczne 8 do 10cm.
- klinkier - 9cm.
- piasek średni - 20cm.

Obliczenia:

$$H_{wzorc.} = 3a + 15acd_1 + 10acd_2e + 5d_2$$

$$a=2,20$$

$$c=1,12$$

$$d_1=1,0 \text{ – grunty wysadzinowe}$$

$$d_2=1,80 \text{ – pyły piaszczyste}$$

$$e=1,0$$

$$H_{wzorc.} =$$

$$3 \cdot 2,20 + 15 \cdot 2,20 \cdot 1,12 \cdot 1,0 + 10 \cdot 2,20 \cdot 1,80 \cdot 1,12 \cdot 1,0 + 5 \cdot 1,80 = 6,60 + 36,96 + 44,35 + 9 = 96,91\text{cm.}$$

Istniejącą konstrukcję nawierzchni traktuje się jako dolną warstwę podbudowy o konstrukcji:

- warstwy mineralno-bitumiczne – 8 cm
- klinkier - 9 cm
- piasek średni z okruchami klinkieru – 20 cm

$$H_{zast. istn} = \sum h_3 \cdot 1/b_3$$

$$1/b_3 \text{ - beton asfaltowy śred. spękany } = 1,90$$

$$1/b_3 \text{ - klinkier w warstw. dolnej podbud. } = 2,0$$

$$1/b_3 \text{ - piasek średni } = 1,00$$

$$H_{zast. istn} = 8 \cdot 1,90 + 9 \cdot 2,0 + 20 = 15,2 + 18 + 20 = 53,2\text{cm.}$$

Porównanie  $H_{wzorc.}$  z  $H_{zast.}^{istn}$

$$44,4+9 > 53,2 \text{ cm}$$

$$53,4 \text{ cm} > 53,2 \text{ cm}$$

Przyjęty schemat konstrukcji jest prawidłowy.

$$H_{z \text{ proj}} = 96,9 - 53,2 = 43,7 \text{ cm} \approx 44 \text{ cm}.$$

Wyniki obliczeń wzmocnienia metodą ugięć sprężystych i PJ – IBD mieszczą się w granicach błędu  $< 10\%$ .

Zestawienie wyników:

$H_{z \text{ proj}}$  – metodą ugięć sprężystych – 41 cm.

$H_{z \text{ proj}}$  – metodą PJ-IBD - 44 cm.

Przyjęto  $H_{z \text{ proj}} = 44 \text{ cm}$ .

Układ warstw wzmacniających.

**Wariant I:**

- warstwa ścieralna z mieszanki SMA 0/12,8mm - 5cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 0/31,5mm - 10cm.
- górna warstwa podbudowy i warstwa wyrównawcza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie - 14cm.  
29cm

sprawdzenie:  $(5+10)*2,0+14*1,00=44 \text{ cm}$

**Wariant II:**

- warstwa ścieralna z mieszanki SMA 0/12,8mm - 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 0/16mm - 6cm
- podbudowa zasadnicza i warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego 0/31,5mm - 12 cm  
22cm

W uzgodnieniu z Laboratorium drogowym Oddziału Wschodniego , przyjęto Wariant II.

**3.3.2. Odcinek km 80+250 do km 80+700.**

Dane wyjściowe:

- ruch KR-3
- podłoże gruntowe wg. dokumentacji geotechnicznej – odwiert w km 80+500
  - 0,15 do 0,25 – piasek średni
  - 0,25 do 0,50 – piasek średni z okruchami klinkieru
  - 0,50 do 1,70 – piasek pylasty
  - 1,70 do 2,20 – piasek gliniasty
  - woda do głębokości odwiertu nie występuje

Podłoże G-1

Istniejąca nawierzchnia posiada konstrukcję:

- warstwy mineralno-bitumiczne – 6cm
- klinkier - 9cm
- warstwa piasku średniego

Obliczenia:

$$H_{wzorc.} = 3a + 15acd_1 + 10acd_2e + 5d_2$$

$$a = 2,20$$

$$c = 1,12$$

$$d_1 = 0,90$$

$$d_2 = 1,20$$

$$e = 1,0$$

$$H_{wzorc.} = 3*2,20 + 15*2,20*1,12 + 10*2,20*1,12*1,20 + 5*1,20 = 6,60 + 36,96 + 29,68 + 6 = 79,13 \text{ cm}$$

Istniejącą nawierzchnię traktuje się następująco:

- warstwy bitumiczne –6cm ,górna warstwa podbudowy
- klinkier na piasku 9+10cm , dolna warstwa podbudowy.

$$H_{zast. istn.} = \sum h \cdot 1/b$$

1/b<sub>2</sub>- beton asfaltowy średnio spękany=1,30

1/b<sub>3</sub>- klinkier w dolnej warstw. podbudowy =2,30

1/b<sub>3</sub>- piasek średni =1,0

$$H_{zast. istn.} = 6 \cdot 1,3 + 9 \cdot 1,9 + 10 \cdot 1 = 34,9 \text{ cm}$$

Porównanie dolnej warstwy podbudowy wzorcowej z dolną warstwą podbudowy istniejącej.

$$10acd_2e + 5d_2 > \sum h_3 \cdot b_3$$

$$35,68 > 34,9 \text{ cm}$$

tak więc warstwy istniejącej podbudowy zostały przyjęte prawidłowo.

Porównanie  $H_{wzorc.}$  z  $H_{zast. istn.}$ , porównania dokonuje się dla warstw konstrukcji jezdni z wyłączeniem dolnej warstwy podbudowy. Po przeliczeniu na tłuczeń zachodzi nierówność:

$$/6,60 \cdot 2,0 + 36,96 / \text{cm} > 7,8 \text{ cm}$$

$$6,6 \cdot 2 + 36,96 - 7,8 = 42,4 \text{ cm.}$$

$$H_{z \text{ proj.}} = 42 \text{ cm}$$

Ponieważ wyniki obliczeń między metodą ugięć sprężystych, a PI-IBD znacznie się różnią, dokonano obliczeń metodą CBR.

#### Obliczenia wzmocnienia metodą CBR.

Określenie  $H_{zast. wymag.} = D \cdot \alpha \cdot c$

$D=0,47$ -grubość porównawcza, ustalona z wykresu dla średnio-dobowego ruchu 457poj.

oblicz.,  $T=10$  lat,  $CBR < 8$ .

$\alpha=1,0$  – współczynnik klimatyczny

$c=1,12$  – współczynnik dla obc. 100kN na oś

$$H_{zast. wymag.} = 47 \cdot 1,12 \cdot 1,0 = 52,6 \text{ cm}$$

$$H_{zast. istn.} = \sum h \cdot x_0$$

$x_0$ - betonu asfaltowego =2,0

$x_0$ - dla klinkieru w warstwie dolnej podb., =1,90

$$H_{z \text{ istn.}} = 6 \cdot 2 + 9 \cdot 1,9 = 29,1 \text{ cm}$$

$$H_{z \text{ proj.}} = H_{z \text{ wymag.}} - H_{z \text{ istn.}} = 52,6 - 29,1 \cong 24 \text{ cm.}$$

Porównanie projektowanych zastępczych grubości wzmocnienia:

- metoda ugięć sprężystych  $H_{z \text{ proj.}} = 24 \text{ cm}$

-metoda PJ – IBD  $H_{z \text{ proj.}} = 42 \text{ cm}$

- metoda CBR  $H_{z \text{ proj.}} = 24 \text{ cm}$

Przyjęto zastępczą grubość wzmocnienia 24cm.

#### Układ warstw wmacniających:

**-warstwa ścieralna, 5cm z mieszanki SMA 0/12,5mm**

**-warstwa wiążąca (oraz warstwa wyrównawcza), 7 cm z betonu asfaltowego 0/31,5mm**

Sprawdzenie  $H_z = 5 \cdot 2 + 7 \cdot 2 = 26 \text{ cm} > 24 \text{ cm}$ .

W związku z decyzją na posiedzeniu ZOIP w dn. 10,1510.2001 o podniesieniu niwelety na odcinku między mostami na rz. Wieprz i rz. Świnka, istniejąca nawierzchnia zostanie rozebrana a, do realizacji przyjęto nową konstrukcję jak w pkt. 4.

#### 4.0. Przyjęte konstrukcje nawierzchni na odcinkach rozbieranych (przed przejazdami kolejowymi), oraz na odcinkach między mostami.

##### Odcinek km 79+663 do km 80+200.

- |   |        |
|---|--------|
| - warstwa ścieralna z mieszanki SMA 0/12,8mm  | - 4cm  |
| - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego 0/16mm   | - 6cm  |
| - podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego 0/31,5mm  | - 8cm  |
| - podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0-63mm wg. PN-S-06102 | - 21cm |

- warstwa wzmocnienia podłoża gr. z gruntu stabilizowanego cementem  $R_m=2,5\text{Mpa}$  - 15cm
  - warstwa mrozochronna z gruntu stabilizowanego cementem  $1,5\text{Mpa}$  - 10cm
- $63\text{cm} > h_{\text{mroz}}=60\text{cm}$

Odcinek km 80+250 do km 80+700.

- warstwa ścierna z mieszanki SMA 0/12,8mm - 4cm
  - warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego 0/16mm - 6cm
  - podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego 0/20mm - 8cm
  - podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0-63mm wg. PN-S-06102 - 21cm
  - warstwa ulepszająca podłoże z gr. stabilizowanego cementem  $R_m=1,5\text{MPa}$  - 12cm
- 51cm

inż. Jerzy Polakowski.

## Tabela robót ziemnych

droga krajowa nr.74 km. 79+666,35 do km 80+738,30 (odcinek Szczepieszyn - Bodaczów ).  
nr rej. 2/2005

Kilometr	Hektometr	Powierzchnia		Średnia powierzchnia		Odległość	Objętość		Zużycie na miejscu	Nadmiar objętości		Suma algebraiczna	
		Wykop +	Nasyp -	Wykop +	Nasyp		Wykop +	Nasyp -		Wykop +	Nasyp -	+	-
		m <sup>2</sup>		m <sup>2</sup>		mb	m <sup>3</sup>		m <sup>3</sup>	m <sup>3</sup>		m <sup>3</sup>	
79	675	3,8	1,2										
79	700	2,8	2,2	3,3	1,7	25,0	82,9	42,9	42,9	40,0	0,0	40,0	0,0
79	725	1,8	1,7	2,3	1,9	25,0	57,5	48,6	48,6	8,9	0,0	48,9	0,0
79	725	0,1	1,7			0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	48,9	0,0
79	750	0,0	3,1	0,0	2,4	25,0	0,8	59,3	0,8	0,0	58,5	0,0	9,6
79	775	0,1	2,6	0,0	2,8	25,0	0,6	71,1	0,6	0,0	70,5	0,0	80,1
79	800	0,2	2,7	0,1	2,6	25,0	2,6	66,0	2,6	0,0	63,4	0,0	143,5
79	815,5	0,2	2,7	0,2	2,7	15,5	2,5	41,4	2,5	0,0	38,9	0,0	182,4
79	815,5	2,1	2,7			0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	182,4
79	825	2,1	2,4	2,1	2,5	9,5	20,2	24,2	20,2	0,0	3,9	0,0	186,3
79	850	2,8	2,1	2,5	2,2	25,0	61,6	56,0	56,0	5,6	0,0	0,0	180,7
79	875	1,8	3,0	2,3	2,5	25,0	57,3	63,4	57,3	0,0	6,1	0,0	186,8
79	885	1,8	3,0	1,8	3,0	10,0	17,8	30,2	17,8	0,0	12,4	0,0	199,2
79	885	0,0	3,0			0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	199,2
79	900	0,0	2,7	0,0	2,8	15,0	0,0	42,5	0,0	0,0	42,5	0,0	241,7
79	925	0,0	3,0	0,0	2,8	25,0	0,0	71,1	0,0	0,0	71,1	0,0	312,9
79	950	0,0	3,7	0,0	3,3	25,0	0,0	83,6	0,0	0,0	83,6	0,0	396,5
79	975	0,0	3,7	0,0	3,7	25,0	0,0	91,3	0,0	0,0	91,3	0,0	487,7
80	0	3,5	0,6	1,8	2,1	25,0	44,0	53,3	44,0	0,0	9,3	0,0	497,0
80	25	1,4	0,0	2,5	0,3	25,0	62,0	7,6	7,6	54,4	0,0	0,0	442,6
80	50	2,0	1,7	1,7	0,8	25,0	42,6	20,6	20,6	22,0	0,0	0,0	420,6
80	50	0,0	1,7			0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	420,6
80	75	0,1	3,4	0,0	2,5	25,0	1,0	62,6	1,0	0,0	61,6	0,0	482,2
80	100	0,0	4,5	0,0	3,9	25,0	0,8	98,1	0,8	0,0	97,4	0,0	579,6
80	125	0,0	3,3	0,0	3,9	25,0	0,0	96,9	0,0	0,0	96,9	0,0	676,5
80	150	0,4	5,0	0,2	4,1	25,0	5,1	103,0	5,1	0,0	97,9	0,0	774,4
80	175	0,4	3,8	0,4	4,4	25,0	10,1	109,9	10,1	0,0	99,8	0,0	874,1
80	200	0,3	5,1	0,4	4,5	25,0	9,0	111,4	9,0	0,0	102,4	0,0	976,5
80	216	0,3	3,1	0,3	4,1	16,0	5,1	65,6	5,1	0,0	60,5	0,0	1037,0
80	216	2,8	3,1			0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1037,0
80	225	2,8	1,1	2,8	2,1	9,0	25,2	19,1	19,1	6,1	0,0	0,0	1030,9
80	235,9	2,8	0,0	2,8	0,6	10,9	30,5	6,2	6,2	24,3	0,0	0,0	1006,6
80	269,1	3,6	0,0			33,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1006,6
80	275	4,6	1,3	4,1	0,7	5,9	24,0	3,8	3,8	20,2	0,0	0,0	986,4
80	300	1,8	2,2	3,2	1,7	25,0	78,8	43,1	43,1	35,6	0,0	0,0	950,8

droga krajowa nr.74 km. 79+666,35 do km 80+738,30 (odcinek Szczepieszyn - Bodaczów ).  
nr rej. 2/2005

Strona 2

droga krajowa nr 74 km 79+663 do km 80+725 (odcinek Szczepieszyn-Bodaczów). Roboty ziemne na ciągu pieszo jezdni km 80+275 do km 80+654 zlec. nr 2/2005

Kilometr	Hektometr	Powierzchnia		Średnia powierzchnia		Odległość	Objętość		Zużycie na miejscu	Nadmiar objętości		Suma algebraiczna	
		Wykop +	Nasyp -	Wykop +	Nasyp		Wykop +	Nasyp -		Wykop +	Nasyp -	+	-
		m <sup>2</sup>		m <sup>2</sup>		mb	m <sup>3</sup>		m <sup>3</sup>	m <sup>3</sup>		m <sup>3</sup>	
80	275	1,2	0,0										
80	300	0,7	0,2	0,9	0,1	25,0	23,1	3,0					
80	325	0,4	0,2	0,5	0,2	25,0	13,6	4,9					
80	350	1,9	0,0	1,2	0,1	25,0	29,3	2,1					
80	375	1,5	1,3	1,7	0,7	25,0	42,8	16,5					
80	400	1,3	1,2	1,4	1,2	25,0	35,3	31,1					
80	425	1,4	1,5	1,3	1,3	25,0	33,4	33,1					
80	450	2,7	2,0	2,0	1,7	25,0	51,1	43,5					
80	475	1,8	1,9	2,3	2,0	25,0	56,3	49,1					
80	500	2,5	2,0	2,1	2,0	25,0	53,5	49,4					
80	525	1,6	2,0	2,1	2,0	25,0	51,3	50,3					
80	550	2,2	2,4	1,9	2,2	25,0	47,3	55,5					
80	575	1,9	1,8	2,0	2,1	25,0	51,0	52,6					
80	600	1,8	1,8	1,9	1,8	25,0	46,3	44,4					
80	625	1,4	2,7	1,6	2,3	25,0	40,3	56,4					
80	650	1,9	6,2	1,7	4,5	25,0	41,5	111,6					
80	654	0,0	0,0	1,0	3,1	4,0	3,8	12,4					
				<b>Razem:</b>			<b>619,6</b>	<b>615,9</b>					
				Uwaga: grunt z wykopów - gleba do zagospodarowania przy humusowaniu skarp.									
				nasyp z druntu piaszczystego - (wymiana druntu).									



**TABELA WYRÓWNAŃ MASĄ ASFALTOWĄ**  
**Przebudowa odcinka drogi krajowej nr 74 km 79+660,35 do km 80+738.30**  
**zlec. nr 2/2005**

Lp.	Kilometraż					Powierzchnia m <sup>2</sup>	Średnia powierzchnia m <sup>2</sup>	Odległości m	Objętość m <sup>3</sup>
	km	m							
1	2	3				7	8	9	10
1.	79	725				0,980	1,065	25,00	26,625
2.	79	750				1,150			
3.	79	775				0,940			
4.	79	800				0,710			
5.	79	815				0,740			
6	79	885				1,150	1,185	15,00	17,775
7	79	900				1,220			
8	79	925				1,000	1,110	25,00	27,750
9	79	950				1,200	1,100	25,00	27,500
10	79	960				1,200	1,200	10,00	12,000
11	80	50				0,810	1,145	25,00	28,625
12	80	75				1,480			
13	80	100				1,870	1,675	25,00	41,875
14	80	125				1,620	1,745	25,00	43,625
15	80	150				1,100	1,360	25,00	34,000
16	80	175				0,790	0,945	25,00	23,625
17	80	200				1,290	1,040	25,00	26,000
18	80	216				1,290	1,290	16,00	20,640
							RAZEM:		<b>387,665</b>

TABELA WYRÓWNAŃ MASĄ ASFALTOWĄ  
Przebudowa odcinka drogi krajowej nr 74 km 79+660,35 do km 80+738.30  
zlec. nr 2/2005

Lp.	Kilometraż					Powierzchnia m <sup>2</sup>	Średnia powierzchnia m <sup>2</sup>	Odległości m	Objętość m <sup>3</sup>
	km	m							
1	2	3				7	8	9	10

# TABELA PLANTOWAŃ

droga krajowa nr 74 km 79+660 do km 80+738 odc. Szczepieszyń - Klemensów.

UM.2/2005

Kilometr	Hektometr	Szerokość [m]	Średnia szerokość [m]	Odległość [m]	Powierzchnia [m2]	Kilometr	Hektometr	Szerokość [m]	Średnia szerokość [m]	Odległość [m]	Powierzchnia [m2]
<b>Wykop</b>						<b>Nasyt</b>					
					<b>Droga główna</b>						
80	275	2,4				80	275	3,9			
			2,05	25,0	51,3				3,48	25,0	86,9
80	300	1,8				80	300	3,1			
			1,50	25,0	37,4				3,26	25,0	81,5
80	325	1,2				80	325	3,5			
			1,44	25,0	36,0				3,54	25,0	88,5
80	350	1,6				80	350	3,6			
			1,57	25,0	39,1				3,35	25,0	83,8
80	375	1,5				80	375	3,1			
			1,23	25,0	30,8				3,12	25,0	77,9
80	400	1,0				80	400	3,2			
			0,87	25,0	21,6				3,30	25,0	82,5
80	425	0,8				80	425	3,4			
			0,92	25,0	22,9				3,34	25,0	83,4
80	450	1,1				80	450	3,2			
			1,0	25,0	24,3				3,35	25,0	83,8
80	475	0,9				80	475	3,5			
			1,2	25,0	30,4				6,45	50,0	322,5
80	500	1,6				80	500	2,6			
			1,6	25,0	40,9				2,92	25,0	72,9
80	525	1,7				80	525	3,2			
			1,7	25,0	42,4				3,30	25,0	82,5
80	550	1,7				80	550	3,4			
			1,6	25,0	39,1				3,70	25,0	92,5
80	575	1,5				80	575	4,0			
			1,5	25,0	38,6				3,95	25,0	98,8
80	600	1,6				80	600	3,9			
			1,9	25,0	47,8				3,47	25,0	86,8
80	625	2,2				80	625	3,0			
			3,9	25,0	96,4				2,02	25,0	50,5
80	650	5,5				80	650	1,0			
			5,8	13,0	74,9				0,50	13,0	6,5
80	663	6,0				80	663	0,0			
80	687,7	6,0				80	687,7	0,0			
			6,1	12,3	75,0				0,00	12,3	0,0
80	700	6,2				80	700	0,0			
			3,1	38,0	117,8				0,00	38,0	0,0
80	738	0,0				80	738	0,0			
			Razem:		866,5					Razem:	1481,0
					<b>Ciąg pieszo-jezdny.</b>						
80	275	0,0				80	275	0,0			
			0,0	25,0	0,0				0,00	25,0	0,0
80	300	0,0				80	300	0,0			
			0,0	25,0	0,0				0,30	25,0	7,5
80	325	0,0				80	325	0,6			
			0,0	25,0	0,0				0,30	25,0	7,5

droga krajowa nr 74 km 79+660 do km 80+738 odc. Szczepieszyn - Klemensów.  
UM.2/2005

Strona 2 z 2

**Tabele obliczeniowe - zjazdy - droga krajowa nr 74.km 79+660 do km 80+738 - Odcinek Szczepieszyn-Klemensów.**  
**zlec. nr. 87/2001**

Lp.	Kilometraż drogi		Strona drogi	Szerokość zjazdu	Długość utwardzenia zjazdu	Promień wykręglający	Pow. nawierzchni zjazdu	Przepust		Uwagi
				[ m ]	[ m ]	[ m ]	[m <sup>2</sup> ]	Średnica [ cm ]	Długość [ m ]	
1	80	26	lewa	5	10	6 i 10	57,8			zjazd na place Cukrowni , nakładka bitumicz. na istn. płyty żelbetowe.
2	80	218	lewa	5	15	3 i 10	93,7			zjazd w krawężnikach na drogę gruntową.
3	80	272	prawa	3,5		Roboty ujęte w kosztorysie na ciąg pieszo-jezdny				zjazd na posesję ciągu pieszo-jezdnego
4	80	301	prawa	5,0	5,0	Roboty ujęte w kosztorysie na ciąg pieszo-jezdny				zjazd na posesję z ciągu pieszo-jezdnego
5	80	331	lewa	3,5	5,0	5	30,4	40	8	zjazd do gospodarstwa
6	80	340	prawa	5,0	5,0	Roboty ujęte w kosztorysie na ciąg pieszo-jezdny				zjazd na posesję z ciągu pieszo-jezdnego
7	80	372	lewa	3,5	5,0	5	30,4	40	8	zjazd rolniczy do pól
8	80	400	prawa	5,0		Roboty ujęte w kosztorysie na ciąg pieszo-jezdny				zjazd na ciąg pieszo-jezdny
9	80	605,4	lewa	3,5	5,0	5	30,4	40	10	zjazd rolniczy do łąk
10	80	657,2	prawa	3,5	15,0	3	54,2			zjazd do gospodarstwa i na ciąg pieszo-jezdny.
11										
12				Razem pow. zjazdów - 296,9m <sup>2</sup>						
13				w tym 57,8m <sup>2</sup> nakładka bitumiczna						
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										
21										
22										
23										
24										
25										
26										
27										
28										

Szczebrzeszyn 29.11.2001r

IBM.I.7331/ 17 /2001

## **D E C Y Z J A**

### **o ustaleniu warunków zabudowy i zagospodarowania terenu**

Na podstawie przepisów art.39 ust.1, art.40 ust.1 i 3, art.42 i art.46 ust.2 i 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994r o zagospodarowaniu przestrzennym / Dz.U.Nr 89 poz. 415 z późniejszymi zmianami/ oraz art.104 Kodeksu postępowania administracyjnego

- po rozpatrzeniu wniosku: **Zespołu Usług Technicznych NOT Spółka z o.o. w Lublinie , ul. Chopina 8/18 działającej z upoważnienia i na rzecz Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych - Oddział Wschodni w Lublinie , ul.Ogrodowa 21**

z dnia 26.09.2001 r  
dotyczącego wydania decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu

na podstawie:

- a/ ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla miasta i gminy Szczebrzeszyn  
uchwalonego przez Radę Gminy i Miasta w Szczebrzeszynie  
uchwałą Nr XVIII/103/91 i uchwałą Nr XVIII/102/91 z dnia 30.12.1991 roku ogłoszoną w Dzienniku Urzędowym Woj. Zamojskiego Nr 2, z dnia 31.01.1992 r poz.1
- b/ przepisów szczególnych – **Postanowienie NZ 442/147/2001 z dnia 19.11.2001r Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Zamościu oraz Postanowienie OŚ.7643/29/01 z dnia 22.10.2001r Starosty Zamojskiego.**

**U s t a l a m**  
**warunki zabudowy i zagospodarowania terenu na:**

**działce nr 3400 oraz przyległych objętych załącznikiem rysunkowym położonych w Szczebrzeszynie oraz w Bodaczowie dla inwestycji polegającej na przebudowie odcinka drogi krajowej nr 74 - odcinek Szczebrzeszyn-Klemensów od km.79+663(skrzyżowanie z ul.Słodką) do km.80+720 (rejon mostu na rz.Świnka).**

Przewidzianej do realizacji w : **Szczebrzeszynie i Bodaczowie**

**Warunki są następujące :**

1. Warunki wynikające z ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego:

**F - STREFA PRZEMYSŁOWO-SKŁADOWA**

**58-PPIII - Cukrownia "Klemensów" - adaptacja- konieczna systematyczna modernizacja przetwórstwa buraków w celu zmniejszenia uciążliwości dla otoczenia i środowiska**

**M-U - STREFA MIESZKANIOWO-USŁUGOWA**

**M- BODACZÓW -Adaptacja istniejącego zainwestowania , możliwa realizacja zabudowy w enklawach bądź w formie wymiany substancji i wtórnych podziałów na wnioski inwestorów.**

2. Warunki wynikające z przepisów szczególnych :

**Zgodnie z Postanowieniem NZ 442/147/2001 z dnia 19.11.2001r Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Zamościu oraz Postanowieniem OŚ.7643/29/01 z dnia 22.10.2001r Starosty Zamojskiego.**

3. Warunki w zakresie infrastruktury technicznej i komunikacji:

**Inwestycja nie wymaga warunków w zakresie zaopatrzenia w energię elektryczną , wodę oraz odprowadzenia ścieków.**

4. Wymagania dotyczące ochrony interesów osób trzecich:

**Realizacja inwestycji w obszarze pasa drogowego drogi krajowej Nr 74 oraz w uzgodnieniu z właścicielami działek sąsiednich**

5. Przebieg i szczególne warunki inwestycji liniowych:

---

Linie rozgraniczające teren inwestycji oraz oznaczenia graficzne przedstawione są na mapie stanowiącej załącznik niniejszej decyzji.

Niniejsza decyzja jest ważna do dnia 29.11.2003 r

## Uzasadnienie

Z uwagi na pozytywne załatwienie wniosku odstępuje się od uzasadnienia niniejszej decyzji.

Niniejsza decyzja nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich.

Wnioskodawcy, który nie uzyskał prawa do terenu, nie przysługuje roszczenie o zwrot nakładów poniesionych w związku z otrzymaną decyzją o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu.

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Zamościu za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

### Załączniki:

1. Raport oddziaływania przedsięwzięcia na środowiska
2. Wykaz właścicieli działek

BURMISTRZ

mgr Piotr Matej

### Otrzymują:

1. Zespół Usług Technicznych NOT  
20-026 Lublin, ul. Chopina 8/18
2. GDDP- Oddział Wschodni  
20-075 Lublin, ul. Ogrodowa 21
3. Zarząd Dróg Powiatowych  
22-400 Zamość, ul. Szczepieszka 69
4. Cukrownia "Klemensów" S.A.  
22-460 Szczepieszyn, ul. Słodka 3
5. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej  
w Warszawie Inspektorat w Lublinie  
20-016 Lublin, ul. Narutowicza 56a
6. Sołtys wsi Bodaczów  
P. Traczykiewicz Andrzej
7. a/a

Stwierdza się, że strony nie  
wniosły odwołań. Decyzja  
niniejsza jest ostateczna  
Szczepieszyn, dn. 02. 01. 2002 r.

KIEROWNICZKA  
planowania przestrzennego, budownictwa i  
gospodarki komunalnej i mieszkaniowej  
oraz inwestycji

mgr Maria Traczykowska

Za zgodność z oryginałem  
Zespół Usług Technicznych NOT  
Spółka z o.o.  
20-026 Lublin, Chopina 8/18  
PROJEKTANT

Inż. budownictwa drogowego  
Upr. bud. i inż. drogowych  
Nr 103/75



Szczebrzeszyn, dnia 08.12.2003

IBM.I.7331-1/17/2001/03

24  
13.02.2004  
**DECYZJA**

Na podstawie art.155 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r Kodeksu postępowania administracyjnego (tekst jednolity ustawy – Dz.U. z 2000r. nr 98, poz.1071 z późniejszymi zmianami)

**postanawiam**

na wniosek : **Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad**  
**Oddział w Lublinie**  
**20-075 Lublin , ul.Ogrodowa 21**

zmienić termin ważności decyzji ze str. 2 - przedłużając jej ważność do **31 grudnia 2005r.**

Powyższa zmiana dotyczy decyzji z dnia 29.11.2001r znak: IBM.I.7331/17/2001 w sprawie ustalenia warunków zabudowy i zagospodarowania terenu na przebudowę odcinka drogi krajowej nr 74 – odcinek Szczebrzeszyn-Klemensów.

#### **Uzasadnienie**

Pismo Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie z dnia 28.11.2003r w sprawie przedłużenia terminu ważności decyzji Nr IBM.I.7331/17/2001 z dn. 2003.11.29 .

Na podstawie art.155 k.p.a dokonano zmiany j.w.

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Zamościu za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad  
Oddział w Lublinie  
20-075 Lublin , ul.Ogrodowa 21
2. Zarząd Dróg Powiatowych  
22-400 Zamość , ul.Szczebrzeska 69
3. Cukrownia „Klemensów”S.A.  
22-460 Szczebrzeszyn , ul.Słodka 3
4. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej  
w Warszawie Inspektorat w Lublinie  
20-016 Lublin,ul.Narutowicza 56a
5. a / a

**Za zgodność z oryginałem**  
Zespół Usług Technicznych NOT  
Spółka z o.o.  
20-026 Lublin, Chopina 8/18  
**PROJEKTANT**

Inż. budownictwa drogowego  
Upr. bud. 103/75

B  
dr inż. Marek M...

twierdza się, że strony ni-  
wiosły odwołania. Decyzja  
niniejsza jest ostateczna  
Szczebrzeszyn, dn. 5.12.2003

Zamość, dnia 04.03.2005r.

**ZESPÓŁ USŁUG TECHNICZNYCH  
NOT SPÓŁKA z o.o.**

20-026 Lublin ; ul. Chopina 8/18

NIP 712-015-83-45

REGON 430296625

**DECYZJA**

Na podstawie art. 57 ust. 1 w związku z art. 48 ust. 4 Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r.  
Prawo ochrony środowiska / Dz. U. Nr 62 poz. 627 ze zm. / oraz art. 104 KPA po zapoznaniu się:

- Projektem budowlanym branży drogowej,
- Projektem budowlanym remontu mostu,
- Projektem budowlanym sieci kanalizacji deszczowej,

Raportem oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko opracowanym przez Prywatne Przedsiębiorstwo Projektowo – Badawcze „MARVAL” w Lublinie ul. Paganiniego 2/115 w styczniu 2005r. na etapie pozwolenia na budowę, przedłożonymi przy piśmie z dnia 21.02.2005r.

**Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Zamościu**

uzgadnia pozytywnie na etapie uzyskania pozwolenia na budowę przedsięwzięcia polegającego na:  
przebudowie drogi krajowej nr 74 na odcinku Szczepieszyn – Klemensów od km 79+66,35 do km  
80+738,30.

**Uzasadnienie:**

Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi krajowej nr 74 na odcinku Szczepieszyn – Klemensów. Projekt przewiduje przebudowę i wzmocnienie istniejącej jezdni, mostów, wymianę istniejących krawężników, przebudowę chodników, zjazdów na posesje oraz wykonanie odwodnienia liniowego. Na podstawie Raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko opracowanym przez Prywatne Przedsiębiorstwo Projektowo – Badawcze „MARVAL” w Lublinie ul. Paganiniego 2/115 w styczniu 2005r. można stwierdzić, że modernizacja drogi wpłynie korzystnie na zmniejszenie się hałasu w najbliższym otoczeniu oraz nie pogorszy warunków sanitarnych i zdrowotnych. Biorąc powyższe pod uwagę postanowiono jak w sentencji.

**Podstawa prawna:**

- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko ( Dz. U. nr 257 , poz. 2573).

**Pouczenie:**

Od niniejszej decyzji przysługuje stronom prawo wniesienia odwołania do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Lublinie za pośrednictwem Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Zamościu w terminie 14 dni od daty doręczenia niniejszej decyzji.

Załącznik.

**Otrzymują:**

1. Adresat
2. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Lublinie
3. a/a.



z upoważnieniem  
Państwowego Powiatowego  
Inspektora Sanitarnego  
w Zamościu

**KIEROWNIK**  
Oddziału Nadzoru Sanitarnego  
mgr inż. Stanisław Jaslikowski

Inż. budowlanego drogowego  
Jędrzej Pająk  
Upr. bud. ...  
Nr ...  
**Za zgodność z oryginałem**  
Zespół Usług Technicznych NOT  
Spółka z o.o.  
20-026 Lublin, Chopina 8/18  
PROJEKTANT

**Za zgodność z oryginałem**  
**Zespół Usług Technicznych NOT**  
 Spółka z o.o.  
 20-026 Lublin, Chopina 8/18  
**PROJEKTANT**

inż. budownictwa drogowego  
 Jan Stasiak  
 Upr. bud. 103/75  
 ograniczeń

### OZNACZENIA:

- — — — — istniejąca kanalizacja telefoniczna  
 - - - - - projektowana kanalizacja telefoniczna do przełożenia  
 — t — — — — — istniejący telefoniczny kabel ziemny  
 - - - - - projektowany telefoniczny kabel ziemny  
 — t — — — — — istniejący telef. kabel ziemny do demontażu  
 — — — — — projektowana rura osłonowa

- kd — — — — — Projektowana kanalizacja deszczowa  
 — x — x — — — — — Istniejąca kanalizacja deszczowa do likwidacji

**UZGODNIONO-OPINIA SANITARNA**  
 z dnia 02.03.05. Nr 12/14/05  
**BEZ UWAG**

na podstawie ustawy z 14 marca 1985 r.  
 o Państwowej Inspekcji Sanitarnej  
 /Dz. U. z 1998 r. Nr 90 poz. 575  
 z późn. zm./

PAŃSTWOWY POWIATOWY Inspektor Sanitarny z upoważnieniem  
 w ZAMOŚCIU Inspektora Sanitarnego  
 w Zamościu

mgr Jan Stasiak

**KIEROWNIK**  
 Oddziału Nadzoru Sanitarnego  
 mgr inż. Stanisław Jaslikowski

**ZESPÓŁ USŁUG TECHNICZNYCH NOT 20-026 LUBLIN ul. Chopina 8/18**

Zleceniodawca: **GDDK i A Oddział w Lublinie**

Temat: **Kompleksowa aktualizacja dokumentacji technicznej w stadium**

**Projektu Budowlanego dla przebudowy drogi krajowej Nr 74 Annopol -**

**Kraśnik - Zosin na odcinku Szczepieszyn - Klemensów od km**

**79+660.35 do km 80+738.30**

Nazwa rys.: **Plansza zbiorcza**

Wyszczególnienie	Nazwisko i imię, nr upr.	Data	Podpis	Skala: 1:1000
Projektant br. drogowy	inż. J. Polakowski, nr upr. 103/75			Nr zlec. 02/05
Projektant br. sanitarnej	inż. A. Kotowicz upr. 612/Lb/77			
Projektant br. teletech.	J. Bat upr. nr 0104/96U			
Dyrektor	inż. Z. Mitura			Nr 1

.....  
(pieczęć)

## OPINIA Nr 95 / 2005

**z uzgodnienia dokumentacji projektowej dotyczącej przebudowy drogi krajowej Nr 74 na odcinku Szczebrzeszyn - Klemensów od km 79+660,35 do km 80+738,30 w branży drogowej, teletechnicznej i sanitarnej.**

Inwestor (Zleceniodawca): Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych Oddział Wschodni w Lublinie  
ul. Ogrodowa 21  
20 - 075 Lublin

Nr zlecenia 2/05

Data wpływu 09.03.2005 r.

Nazwa jednostki projektowej lub autor opracowania: Zespół Usług Technicznych NOT Sp. z o.o.  
ul. Chopina 8/18  
20 - 026 Lublin

### Zespół Uzgadniania Dokumentacji Projektowej w Zamościu

po rozpatrzeniu wniosku jednostki proj. j.w.  
na posiedzeniu w dniu 11.03.2005 r.  
u z g o d n i ł lokalizację: j.w.

przy zachowaniu poniższych uwag i zaleceń:

1. Przed rozpoczęciem robót ziemnych inwestor (wykonawca) winien uzgodnić z użytkownikami uzbrojenia podziemnego i naziemnego sposób ich zabezpieczenia.
2. Prace ziemne na skrzyżowaniach i zbliżeniach z istniejącym uzbrojeniem terenu należy wykonywać ręcznie, bez użycia sprzętu zmechanizowanego.
3. Przy robotach ziemnych chronić znaki geodezyjne, grawimetryczne i magnetyczne przed zniszczeniem. W przypadku ich zniszczenia przy realizacji uzgodnionego projektu, inwestor zobowiązany jest do ich odtworzenia na własny koszt podczas pomiaru powykonawczego.
4. Prowadzenie robót w pasie drogowym wymaga pisemnego zezwolenia Zarządcy drogi (dotyczy inwestycji realizowanych w pasach drogowych).

Uzgodnienie w/w projektu zachowuje ważność przez okres 3 lat od dnia wydania niniejszej opinii i nie podlega przedłużeniu. Uzgodnienie to traci ważność w przypadku:

- rezygnacji inwestora z realizacji projektu,
- powiadomienia ZUD – u przez organ architektoniczno – budowlany lub nadzoru budowlanego o utracie jego ważności ze względu na podjęte decyzje administracyjne.

Inwestor zobowiązany jest do zapewnienia geodezyjnego wyznaczenia usytuowania uzgodnionego projektu przez upoważnioną jednostkę geodezyjną, a po zakończeniu budowy do wykonania geodezyjnego pomiaru powykonawczego i sporządzenia związanej z tym dokumentacji.

Inż. budowlany drogowego  
Janusz Polakowski  
Upr. bud. 103/75  
Nr 103/75

**Za zgodność z oryginałem**  
Zespół Usług Technicznych NOT  
Spółka z o.o.  
20-026 Lublin, Chopina 8/18  
PROJEKTANT

**Z up. STAROSTY**

mgr inż. Kazimierz Tchórz  
PRZEWODNICZĄCY ZESPOŁU  
Uzgodniania Dokumentacji Projektowej

Podstawa prawna uzgodnienia:

Ustawa z dn. 17. 05. 1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne – art. 7d, 27, 28 (jednolity tekst Dz. U. Nr 100 poz. 1086 z 2000 r. z późn. zm.),  
rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z dn. 2. 04. 2001 r. w sprawie geodezyjnej ewidencji sieci uzbrojenia terenu oraz zespołów uzgadniania dokumentacji projektowej (Dz. U. Nr 38, poz. 455).

Upr. budowlano-drogowego  
Jednostki  
ograniczeń

**STAROSTA ZAMOJSKI**  
**Zespół Uzgadniania Dokumentacji Projektowej w Zamościu**  
 Na podstawie art. 28 ust. 1 ustawy z dnia 17 maja 1980

(pieczęć podpisu)

*mgr inż. Kazimierz Tchórz*  
PRZEWODNICZĄCY ZESPOŁU  
Uzgodnienia Dokumentacji Projektowej

TA ZAMOJSKI  
1000 Głodezyna, Kartograficzny Zamojski  
30110  
Dokument  
28 STYCZNI 2005  
156 211 - 10/2005  
służyć do celów projektowych.  
nie jest to pozwolenie na budowę  
nie jest to pozwolenie na budowę  
Y. 2005  
nie jest to pozwolenie na budowę  
nie jest to pozwolenie na budowę

Zamość, dnia 22 października 2001r.

OŚ.7643/29/01

**Za zgodność z oryginałem**  
**Zespół Usług Technicznych NOT**  
 Spółka z o.o.  
 20-026 Lublin, Chopina 8/18  
**PROJEKTANT.**  
 Inż. budowlanego drogowego  
 Jan Półtoracki  
 Upr. bud. ... ograniczeń  
 Nr ... 103/75

**Burmistrz**  
**Szczebrzeszyna**

**P O S T A N O W I E N I E**

Na podstawie art. 48 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska /Dz. U. Nr 62, poz.627/, rozporządzenia Ministra Ochrony Środowiska Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 14 lipca 1998 r. w sprawie określenia rodzajów inwestycji szczególnie szkodliwych dla środowiska i zdrowia ludzi albo mogących pogorszyć stan środowiska oraz wymagań, jakim powinny odpowiadać oceny oddziaływania na środowisko tych inwestycji /Dz. U. Nr 93, poz. 589/, oraz art. 106 k p a /tekst jednolity Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zmianami/ - po rozpatrzeniu wniosku Burmistrza Szczebrzeszyna z dnia 9.10.2001 r. w sprawie uzgodnienia projektu decyzji o ustaleniu warunków zabudowy i zagospodarowania terenu na wniosek Zespołu Usług Technicznych NOT Spółka z o.o. w Lublinie działającej z upoważnienia i na rzecz Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych – Oddział Wschodni w Lublinie dotyczącej przebudowy drogi krajowej nr 74 na odcinku Szczebrzeszyn – Klemensów od km 79+663 /skrzyżowanie z ul. Słodką/ do km 80 +720 /rejon mostu na rz. Świnka/ oraz „Raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko - modernizacja fragmentu drogi krajowej nr 74 w km 73+663 do km 80+720” wykonanego przez Prywatne Przedsiębiorstwo Projektowo-Badawcze „MarVal” Lublin - mgr inż. Waldemar Dekiel

**o r z e k a s i ę :**

Uzgodnić pozytywnie decyzję o ustaleniu warunków zabudowy i zagospodarowania terenu na działce nr 3400 oraz przyległych objętych załącznikiem rysunkowym położonych w Szczebrzeszynie oraz w Bodaczowie dla inwestycji polegającej na przebudowie drogi krajowej nr 74 na odcinku Szczebrzeszyn – Klemensów od km 79+663 /skrzyżowanie z ul. Słodką/ do km 80 +720 /rejon mostu na rz. Świnka/.

**U z a s a d n i e n i e**

Według „Raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko - modernizacja fragmentu drogi krajowej nr 74 w km 73+663 do km 80+720” polegać będzie na: wzmocnieniu istniejącej jezdni, całkowitej wymianie istniejących chodników i krawężników, budowie nowych chodników, przebudowie skrzyżowań, uporządkowaniu zjazdów na prywatne posesje oraz przebudowie mostów. Nie będzie ona powodować ponadnormatywnych oddziaływań na środowisko a nawet poprawi standard komunikacyjny i bytowy mieszkańców oraz wpłynie na zmniejszenie emisji spalin i poziomu hałasu.

W oparciu o powyższe orzeczono jak w sentencji.

Na niniejsze postanowienie służy zażalenie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Zamościu, ul. Partyzantów 3 za pośrednictwem Starosty Zamojskiego w terminie 7 dni od daty jego otrzymania.

Otrzymują:

1. Adresat
- ② Zespół Usług Technicznych NOT Sp. z o.o. w Lublinie, ul. Chopina 8/18
3. A/a.

z up. STAROSTY

mgr inż. Kuzonera Mielnicki  
CZŁONEK RZĄDU

ul. Ogrodowa 21  
20-075 Lublin

tel. 532 - 70 - 62 fax. 743 - 71 - 68

Lublin, 2002 - 03 - 20

GDDP-OW-24s/4112/061/2002

**ZESPÓŁ USŁUG TECHNICZNYCH NOT**  
**Spółka z o.o.**  
20 - 026 Lublin,  
ul. Chopina 8/18

dot.: remontu mostu przez rzekę Wieprz  
w m. Klemensów.

inż. budownictwa drogowego  
Janusz P. ...  
Nr ... 103/75

**Za zgodność z oryginałem**  
**Zespół Usług Technicznych NOT**  
**Spółka z o.o.**  
20-026 Lublin, Chopina 8/18  
**PROJEKTANT**

W odpowiedzi na pismo L.dz.87/01-M/1 z dnia 14.03.2002 r w sprawie remontu mostu przez rzekę Wieprz w m. Klemensów w ramach umowy nr GDDP-OW-25/PTD/18/2001 z 31.07.2001r - Opracowanie dokumentacji technicznej w stadium projektu budowlano-wykonawczego na przebudowę - remont drogi krajowej nr 74 Annapol - Kraśnik - Zamość - Hrubieszów - Zosin na odcinku Szczepieszyn - Klemensów od km 79 + 663 do km 80 + 720,00, Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych Oddział Wschodni w Lublinie uzgadnia :

1. Utrzymanie zasadniczej konstrukcji istniejącego mostu bez zmian.
2. Należy zaprojektować wymianę obustronnej balustrady na moście - na stalową wykonaną z płaskowników i kształtowników walcowanych z zamontowaniem taśmy bariery ochronnej wraz z profilem przekroju poprzecznego.  
Bariery wyprowadzić poza obiekt łącząc je z barierami na dojazdach w bezpośrednim sąsiedztwie mostu.
3. Zaprojektować wymianę nawierzchni na chodnikach z asfaltu lanego na cienką ( gr. 4 ÷ 6 mm ) z preparatów epoksydowo poliuretanowych, po uprzednim wykonaniu warstwy wyrównawczej.  
Nawierzchnia chodnika na odcinkach zanikających - tak jak na dalszych fragmentach chodników.
4. Po lewej stronie drogi przy przyczółku od strony Zamościa zaprojektować uzupełnienie stożków wraz z ich umocnieniem, bez wykonywania schodów roboczych.

Do wiadomości :

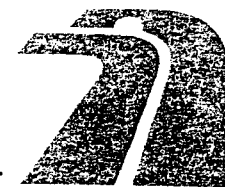
1. Wydz. 22 w/m
2. a/a.

**Za zgodność z oryginałem**  
**Biurowo Usług Projektowych**  
**"ALGRA" s.c.**  
ul. Kwiatów Polnych 7/27  
20-834 Lublin

Mgr inż. budownictwa drogowego  
Grzegorz K. ...  
Upr. bud. ...  
Spec. ...

Z-ca Dyrektora Oddziału

inż. Władysław Rawski



Oddział w Lublinie  
Laboratorium Drogowe – Gospodarstwo Pomocnicze

20-075 Lublin  
ul. Ogrodowa 21  
tel/fax (0-81) 534-92-62

Lublin, 9.03.2005

GDDKiA-O/Lu-LD-541/30/2005

**ZESPÓŁ USŁUG TECHNICZNYCH NOT  
SPÓŁKA z o.o.**

ul. Chopina 8/18  
20-026 LUBLIN

W odpowiedzi na pismo L. Dz. 2/2005 z dnia 28.02.2005 Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie Laboratorium Drogowe - Gospodarstwo Pomocnicze uzgadnia Szczegółowe Specyfikacje Techniczne robót drogowych do projektu remontu mostów na rzece Wieprz oraz Świnie w ciągu drogi kraj. nr 74 Annopol - Kraśnik na odcinku Szczecbrzeszyn - Klemensów od km 79+660.35 do km 80+738.30 (nowa kilometracja od 256+202.35 do 257+280.30) z uwagami zaznaczonymi w tekście SST.

**Za zgodność z oryginałem**  
**Zespół Usług Technicznych NOT**  
Spółka z o.o.  
20-026 Lublin, Chopina 8/18  
**PROJEKTANT**

Z-ca KIEROWNIKA

Inż. budownictwa drogowego  
Jacek [imię]  
Upr. bud. [numer]  
ograniczeń

Nr [numer]  
103/75



# GENERALNY DYREKTOR DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad  
Oddział w Lublinie  
20-075 Lublin, ul. Ogrodowa 21  
GDKA - 0127-214-409S-28/05  
-21-

Lublin, dnia 2005.04.12

Zespół Usług Technicznych NOT  
Sp. z o.o.  
ul. Chopina 8/18, 20 - 026 Lublin

## KLAUZULA ROZPATRZENIA PROJEKTU ORGANIZACJI RUCHU NR 409S- 28/05

Działając w oparciu o art. 10 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. - prawo o ruchu drogowym (tekst jedn. Dz. U. z 2003r. Nr 58, poz. 515 ze zm.) oraz § 3 ust 1 pkt. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem ( Dz. U. z 2003r. Nr 177, poz. 1729), po rozpatrzeniu projektu stałej i czasowej organizacji ruchu na przebudowę drogi krajowej nr 74 odc. Szczepieszyń - Klemensów od km 256+202,35 do km 257+280,3,

przedstawionego do zatwierdzenia przez Zespół Usług Technicznych NOT Sp. z o.o.

### Przedmiotową organizację ruchu zatwierdzam

w całości z następującymi zmianami i uwagami :

#### W zakresie stałej organizacji ruchu :

1. Wszystkie projektowane znaki drogowe pionowe wykonać w technologii folii odblaskowej II generacji, zgodnie Rozporządzeniem Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r "w sprawie znaków i sygnałów drogowych" (Dz.U. nr 170 z 2002r., poz. 1393) i Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 7 lipca 2003r "w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach" (Dz.U. nr 220 z 2003r., poz. 2181) oraz w grupie wielkości znaków średnich, tj. zgodnie z istniejącym na ww. drodze krajowej oznakowaniem stałym.
2. Oznakowanie poziome na drodze krajowej należy wykonać jako odblaskowe grubowarstwowe zgodnie z w/w rozporządzeniem oraz „Warunkami technicznymi. Poziome oznakowanie dróg. PZD-97, IBDiM, Zeszyt 55”, przy założeniu współczynnika odblasku min. 300 mcd/lx .
3. Zbędne oznakowanie poziome (w miejscach korekt oznakowania) usunąć w sposób trwały – zabrania się zamalowywania „starego” oznakowania farbami, itp.
4. W przypadku wzrostu natężenia ruchu lub pogorszenia warunków ruchu w obrębie projektowanego włączenia stacji paliw zarządzania drogi może wprowadzić zmiany w stałej organizacji ruchu.

#### W zakresie czasowej organizacji ruchu :

1. Wszystkie projektowane znaki drogowe pionowe wykonać w technologii folii odblaskowej II generacji, zgodnie Rozporządzeniem Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002r "w sprawie znaków i sygnałów drogowych" (Dz.U. nr 170 z 2002r., poz. 1393) i Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 7 lipca 2003r "w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach" (Dz.U. nr 220 z 2003r., poz. 2181) oraz o wielkości co najmniej o jedną grupę większe niż oznakowanie stałe na ww. drodze kraj., tj. w grupie wielkości znaków min. dużych.
2. Na stosowanych tablicach prowadzących U-3d i U-3c, zaporach drogowych U-20a i U-20b i tablicach kierujących U-21a i U-21b ustawić światła ostrzegawcze „barwy żółtej” pulsujące przez cały czas trwania robót.
3. Zabrania się postępu sprzętu w pasie drogowym na jezdni, poboczach oraz chodnikach poza oznakowaną strefą robót.
4. Zobowiązuje się wykonawcę do przysyłania oznakowania w czasie przerw w prowadzeniu robót oraz usunięcia tymczasowego oznakowania niezwłocznie po zakończeniu robót.

**Termin wprowadzenia zatwierdzonej organizacji ruchu - 2 lata.**

**Termin ważności zatwierdzonej czasowej organizacji ruchu - 12 miesięcy.**

Jednostka wprowadzająca zatwierdzoną organizację ruchu jest zobowiązana do zawiadomienia organu zarządzającego ruchem i zarządu drogi (tj. tutaj Oddziału) oraz Komendanta Wojewódzkiego Policji w Lublinie o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu, zgodnie § 12 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2003r. Nr 177, poz. 1729).

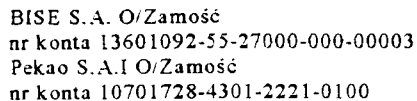
**Do wiadomości:**

1. Komenda Wojewódzka w Lublinie  
Wydział Ruchu Drogowego
2. GDDKiA Rejon w Zamościu.
3. A/a.

WZNE...  
Drog Krajowa...  
Z-CA DOKUMENTACJA...  
Inz. W...  
Z-CA DOKUMENTACJA...

**Za zgodność z oryginałem**  
Zespół Usług Technicznych NOT  
Spółka z o.o.  
20-026 Lublin, Chopina 8/18  
PROJEKTANT

Inż. budownictwa drogowego  
Upr. ...  
Nr ... 103/75



Min. budowlanego i drogowego  
Jednostka  
Upr. bud.  
Goranczyński  
Nr 103/75



**Zamojska Korporacja Energetyczna  
Spółka Akcyjna  
Rejonowy Zakład Energetyczny w Zamościu**

22-400 Zamość  
ul. Namysłowskiego 4  
NIP 922-000-56-07

tel. (0-84) 67 74 000  
fax (0-84) 63 92 941

BISE S.A. O/Zamość  
nr konta 61 1370 1141 1001 0000 0055 0001  
Pekao S.A. O/Zamość  
nr konta 79 1240 2816 1111 0000 4015 3081

Zamość, dnia 28.01.2005 r.

Znak: 494 /RZE1/TU/JŁ/05

**ZESPÓŁ USŁUG  
TECHNICZNYCH NOT**  
20-026 Lublin  
ul. Chopina 8/18

Dotyczy: aktualizacji uzgodnienia drogi

- Rejonowy Zakład Energetyczny Zamość w odpowiedzi na pismo Nr. 2/05 z dn. 12.01.05r. przedłuża ważność uzgodnienia do dn. 28-01-2007r. remontu drogi krajowej Nr 74 na odc. Od km 79+660.35 do km 80+738.30 na dotychczasowych zasadach bez uwag.

**Za zgodność z oryginałem**  
Zespół Usług Technicznych NOT  
Spółka z o.o.  
20-026 Lublin, Chopina 8/18  
**PROJEKTANT**

*[Signature]*  
Inż. budowlany i drogowy  
Jana ...  
Upr. bud. ...  
Nr ...

Z poważaniem

**DYREKTOR**  
Rejonowego Zakładu Energetycznego  
w Zamościu  
*[Signature]*  
**Stanisław Niedzwiedź**

Otrzymują:

1. adresat
2. a/a.

ZARZĄD MIEJSKI

w SZCZEBRZESZYNIE

22-460 SZCZEBRZESZYN

ul. Pl. Tadeusza Kościuszki 1

tel. 6821-095, 6821-006

woj. lubelskie

Znak: IBM.2222/4/1/3/2002

Szczebrzeszyn, dn. 08.03.2002r

**Zespół Usług Technicznych NOT**

**Spółka z o.o.**

**20-026 Lublin**

**ul. Chopina 8/18**

Zarząd Miejski w Szczebrzeszynie w odpowiedzi na pismo nr 87/2001 z dn. 12.12.2001r pozytywnie opiniuje przedłożoną dokumentację dot. remontu drogi krajowej nr 74 Annopol – Kraśnik – Zamość - Zosin na odcinku Bodaczów-Klemensów od km. 79 + 660,35 do km 80 + 738,30.

**Za zgodność z oryginałem**

Zespół Usług Technicznych NOT

Spółka z o.o.

20-026 Lublin, Chopina 8/18

PROJEKTANT

Inż. budownictwa drogowego

Upr. bud. ograniczeń

Nr 103/75

WICEPRZEWODNICZĄCY ZARZĄDU

dr inż. Marian Mazur

Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych  
ODDZIAŁ WSCHODNI D.P. ODDZIAŁ WSCHODNI  
REJON DRÓG KRAJOWYCH  
22-400 Zamość, ul. Szczepkowska 69  
RDK - 21/4200/4/2002  
2002-02-03  
MCP

Zamość 06.02.2002

24 + 21 + 32 + 25 + 25  
8.02.2002

Wyk. 24  
245 + 245  
2002.02.11

Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych  
**ODDZIAŁ WSCHODNI w Lublinie**  
20 - 075 ul. Ogrodowa 21

Rejon Dróg Krajowych w Zamościu przedkłada w załączeniu  
PROJEKT BUDOWLANY NA PRZEBUDOWĘ - REMONT DROGI  
KRAJOWEJ NR 74 odc. Szczebrzeszyn - Klemensów z prośbą o  
uzgodnienie w/ kompetencji, bez uwag ze strony RDK.

Na prośbę zawartą w piśmie UT NOT RDK podaje dane do  
sporządzenia kosztorysu inwestorskiego :

1. 4 km - m. Szczebrzeszyn
2. 8 km - m. Brody Małe
3. 10 km - m. Kol. Lipowiec
4. 4 km - m. Szczebrzeszyn

Michał Winiar  
Rejon Dróg Krajowych  
Kierownik Ośrodka

Do wiadomości :

ZUT NOT sp.z o.o.

20 - 026 Lublin, ul. Chopina 8/18

**Za zgodność z oryginałem**  
Zespół Usług Technicznych NOT  
Spółka z o.o.  
20-026 Lublin, Chopina 8/18  
PROJEKTANT

Inż. budownictwa drogowego  
Upr. bud. drogowego

Nr 100/75

WOJEWÓDZKI ZARZĄD  
DRÓG PUBLICZNYCH  
W KRAKOWIE

Kraków, dnia 28. lutego 1975 r.

Nr WZDP/22/906/upr.103/75....

### UPRAWNIENIA BUDOWLANE

Na podstawie art. 18 ustawy z dnia 31 stycznia 1961 r. prawo  
budowlane / Dz.U.nr:7 poz.46 / oraz § 14 zarządzenia nr 195  
Ministra Komunikacji z dnia 1 grudnia 1964 r. w sprawie upraw-  
nień budowlanych w budownictwie specjalnym w zakresie komunikacji  
/ Dziennik Budownictwa z 1969 r. nr.7 poz.24 / i z 1972 r. nr.9  
poz.25.

Obywatel inż. Jerzy POLAKOWSKI . syn Edwarda . . . . .

Urodzony dnia 3 marca 1938 r. - w Helenowie.pow. Lubartów .

o t r a z y m a j e

w specjalności . . . . . dróg . . . . .

uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami

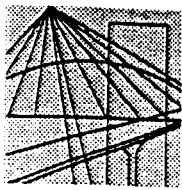
budowlanymi . łącznie . . . . .

Za zgodność z oryginałem  
Zespół Usług Technicznych NOT  
Spółka z o.o.  
20-026 Lublin, Chopina 8/18  
PROJEKTANT

Inż. budownictwa drogowego  
Jerzy Polakowski  
Upr. bud. do proj. bud. ograniczeń  
Spec. DROGI  
Nr ew. WZDP/22/906/upr 103/75



Dyrektor  
*[Signature]*  
inż. in. Stefan Marlewski



# LUBELSKA OKRĘGOWA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA W LUBLINIE

ul. M. C. Skłodowskiej 3, 20-029 Lublin  
tel./fax (081) 53-276-31, 534-78-12

Pieczęć Izby Okręgowej  
**Lubelska Okręgowa Izba  
Inżynierów Budownictwa**  
20-029 Lublin, ul. M.C. Skłodowskiej 3  
tel./fax 532-76-31

Lublin, data **2004-12-16**

## ZAŚWIADCZENIE

Pan/Pani **Polakowski Jerzy** ..... nr ewidencyjny **LUB/BD/1980/01**  
adres zamieszkania **20-485 Lublin Samsonowicza 17/45** .....

jest członkiem Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od dnia **2005-01-01** ..... do dnia **2005-12-31** .....

Kopię dołączono do akt osobowych.

**Za zgodność z oryginałem**  
Zespół Usług Technicznych NOT  
Spółka z o.o.  
20-026 Lublin, Chopina 8/18  
PROJEKTANT

Inż. budownictwa drogowego  
Jerzy Polakowski  
Upr. bud. do proj. bez ograniczeń  
Spec. DROGI  
Nr ew. WZDP/22/906/upr 103/75

Przewodniczący  
Lubelskiej Okręgowej  
Izby Inżynierów Budownictwa  
*mgr inż. Zbigniew Mitura*





WOJEWÓDZKI  
ZARZĄD DRÓG PUBLICZNYCH  
w LUBLINIE

- Kopia -  
Lublin, dnia 15 września 1966 r.

Nr. WZDP.2m/2040/200/66.

## UPRAWNIENIA BUDOWLANE

Na podstawie art. 18 ustawy z dnia 31 stycznia 1961 r. – prawo budowlane (Dz. U. Nr 7, poz. 46), oraz § 14 zarządzenia Nr 195 Ministra Komunikacji z dnia 1 grudnia 1964 r. w sprawie uprawnień budowlanych w budownictwie specjalnym w zakresie komunikacji (Dziennik Budownictwa Nr 23, poz. 73).

Obywatel mgr.inż. Zbigniew M i t u r a s. Jana

urodzony dnia 13 lutego 1941 r. kol. Dąbrowica

o t r z y m u j e

w specjalności d r ó g

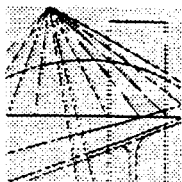
uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami  
budowlanymi zgodnie z § 6 ust. 1 pkt. 1 i 3 w/w Zarządzenia.

Za zgodność z oryginałem  
Zespół Usług Technicznych NOT  
Spółka z o.o.  
20-026 Lublin, Chopina 8/18  
PROJEKTANT



Inż. budownictwa drogowego  
Jerzy Polakowski  
Upr. bud. do proj. bez ograniczeń  
Spec. DROGI  
Nr ew. WZDP/22/9Q6/upr 103/75

DYREKTOR WZDP



# LUBELSKA OKRĘGOWA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA W LUBLINIE

ul. M. C. Skłodowskiej 3, 20-029 Lublin  
tel./fax (081) 53-276-31, 534-78-12

Pieczęć Izby Okręgowej  
**Lubelska Okręgowa Izba  
Inżynierów Budownictwa**  
20-029 Lublin, ul. M. C. Skłodowskiej 3  
tel./fax 532-76-31

Lublin, data **2004-12-07**.....

## ZAŚWIADCZENIE

Pan/Pani .....**Mitura Zbigniew**..... nr ewidencyjny .....**LUB/BD/1248/01**  
adres zamieszkania .....**20-628 Lublin.....Skrzetuskiego.4/13**.....  
jest członkiem Lubelskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wyma-  
gane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.  
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od dnia **2005-01-01**..... do dnia **2005-12-31**.....  
Kopię dołączono do akt osobowych.

**Za zgodność z oryginałem**  
Zespół Usług Technicznych NOT  
Spółka z o.o.  
20-026 Lublin, Chopina 8/18  
PROJEKTANT

Inż. budownictwa drogowego  
Jerzy Połakowski  
Upr. bud. do proj. bez ograniczeń  
Spec. DROGI  
Nr ew. WZDP/22/906/upr 10375

**WICE PRZEWODNICZĄCY**  
Lubelskiej Okręgowej Rady  
Izby Inżynierów Budownictwa  
*[Signature]*  
mgr inż. Janusz Iberszer