

SPÓŁKA Z O.O.



20-415 LUBLIN, ul. Zaciszna 16  
tel/fax. (0-81) 744-00-70,  
tel. (0-81) 744-13-26 – wykonawstwo

REGON 008020120

NIP 712-015-68-14

KRS 0000057033 Sąd Rejonowy w Lublinie XI Wydz. Gosp.KRS

KAPITAŁ ZAKŁADOWY 50000. zł w całości opłacony

Bank PEKAO SA

IV Oddział w Lublinie

75 1240 2500 1111 0000 3764 2888

[www.drogmost.lublin.pl](http://www.drogmost.lublin.pl)

e-mail: info@drogmost.lublin.pl

ISO 9001-2008


nr NC 1056



Rok założenia 1988

PRACOWNIA PROJEKTOWA, 20-469 Lublin ul. Wroćkowska 1b, tel./fax 0 81 743 94 70,

e-mail: projektanci@drogmost.lublin.pl

Nr umowy	<b>GDDKiA-O/LU-R2an/PTM/1/11 z dn. 29.04.2011</b>	
Nr rejestru	<b>006/11/P</b>	
Inwestor	<b>Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie</b>	
Adres	20-075 Lublin ul. Ogrodowa 21	
Tytuł opracowania	<b>Dokumentacja projektowa w stadium Projektu Budowlanego i Wykonawczego oraz Dokumentacji Przetargowej dla zadania inwestycyjnego: Przebudowa mostu na rowie bez nazwy w km 162+951 drogi krajowej nr 17 w m. Stary Zamość.</b>	
Branża	mostowa i drogowa	
Obiekt	most w km 162+951 drogi krajowej nr 17	
Adres	m. Stary Zamość, gmina Stary Zamość, powiat zamojski woj. lubelskie	
<b>PROJEKT WYKONAWCZY</b> <b>CZĘŚĆ OPISOWA</b>		
Lublin, listopad 2011 r.		

Funkcja	Imię i nazwisko/ uprawnienia	Podpis
<b>Projektant</b> branża mostowa	<b>mgr inż. Krzysztof Gnyp</b> upr LUB/0156/PWOM/08 do kierow i projekt bez ogran w specj mostowej	
<b>Projektant</b> branża drogowa	<b>mgr inż. Bernadeta Zachwieja-Gnyp</b> upr LUB/0212/POOD/08 do projekt bez ogran w specj drogowej	
Asystent branża mostowa	mgr inż. Krzysztof Śledziwski	
Asystent branża drogowa	mgr inż. Paweł Stefańczyk	
<b>Sprawdzający</b> branża mostowa	<b>inż. Stanisław Kitliński</b> upr. 2375/Lb/94 do proj. w zakresie mostów	
<b>Sprawdzający</b> branża drogowa	<b>mgr inż. Grzegorz Zieliński</b> upr. 451/Lb/2001 do proj. bez ogran. w specj. konstr.-bud.	
Prezes	inż. Andrzej Leniak	

## **ZAWARTOŚĆ PROJEKTU WYKONAWCZEGO:**

### **I. CZĘŚĆ OPISOWA.**

Strona tytułowa.....	1
Zawartość projektu.....	2
<b>Opis techniczny do projektu wykonawczego.....</b>	<b>6-15</b>
1 Podstawa opracowania i wykorzystane materiały.....	3
2 Dane ogólne.....	3
3 Opis istniejącego stanu zainwestowania terenu – działki.....	4
4 Przebudowa mostu stałego.....	6
5 Przebudowa drogi krajowej nr 17.....	10
6 Droga objazdowa na czas przebudowy mostu stałego.....	14
7 Most tymczasowy.....	14
8 Oznakowanie i urządzenia bezpieczeństwa ruchu.....	14
9 Organizacja ruchu na czas budowy.....	14
10 Projektowane zabezpieczenie sieci uzbrojenia terenu.....	15
11 Dowiązanie sytuacyjne i wysokościowe.....	15
12 Bezpieczeństwo i ochrona zdrowia.....	15
<b>Warunki, uzgodnienia i opinie do dokumentacji projektowej: .....</b>	<b>16-29</b>
- Pismo Urzędu Gminy Stary Zamość, znak: BiOŚ.6727.33.2011 z dnia 7.06.2011 r. w sprawie braku ważnego Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego.....	16
- Opinia Zespołu Uzgadniania Dokumentacji Projektowej Starostwo Powiatowe w Zamościu nr 975/2011 z dnia 18.10.2011 r. z załącznikiem .....	17-18
- Warunki techniczne TP S.A. Nr TOTTESBU/UP-p/01.09/11 z dnia 1.09.2011 r.....	19-21
- Warunki techniczne PGE Dystrybucja S.A. Oddział Zamość, znak: 3687/RZE01/TU/KS/2011 z dnia 25.08.2011 r. ....	22
- Pismo GDDKiA-O/LU-P-2-as-4112-0004/0008/11 z dnia 8.07.2011 r. ....	23-24
- Pismo GDDKiA-O/LU-P-2-as-4112-0004/0010/11 z dnia 3.08.2011 r. ....	25
- Notatka ze spotkania roboczego z dnia 4.10.2011 r. ....	26-28
- Pismo Wojewódzkiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych w Lublinie, znak: O/Z Ke.401-94/2011 z dnia 24.10.2011 r. ....	29
<b>Obliczenia statyczno – wytrzymałościowe.</b>	<b>w egz. nr 1, 2, 3 i archiwalnym</b>

**OPIS TECHNICZNY**  
**do projektu wykonawczego na przebudowę mostu na rowie bez nazwy**  
**w km 162+951 drogi krajowej nr 17 w m. Stary Zamość.**

---

## **1 Podstawa opracowania i wykorzystane materiały.**

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r - Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. Nr 243 z 2010 r., poz. 1623).
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80 poz. 717 z późniejszymi zmianami).
- Ustawa z dnia 3 października 2008 r – o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz. 1227 z późniejszymi zmianami).
- Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r - Prawo wodne (tekst jednolity Dz. U. Nr 239 poz. 2019 z 2005 z późniejszymi zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. Nr 120 poz. 1133 z późniejszymi zmianami).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 poz. 430) z późniejszymi zmianami.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63 poz. 735) z późniejszymi zmianami.
- Zarządzenie nr 17 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dn. 11-05-2009 wraz z załącznikiem Stadia i skład dokumentacji projektowej dla dróg i mostów w fazie przygotowania zadań.
- 
- Uproszczony projekt techniczno-wykonawczy remontu drogi krajowej nr 17 klasy GP odcinek Stary Zamość – Zamość od km 218+983 do km 227+700 dług. 8,717 km opracowany w 2001 roku przez Biuro Usług Projektowych DROGPROJEKT w Lublinie.
- Umowa nr GDDKiA-O/LU-R2an/PTM/1/11 z dn. 29.04.2011r. i Aneks nr 1 z dnia 2010.09.21 (Rejestr nr 006/11/P)
- Obowiązujące normy, przepisy, katalogi i instrukcje.

## **2 Dane ogólne.**

### **2.1 Przedmiot inwestycji.**

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa mostu na rowie bez nazwy w km 162+951 drogi krajowej nr 17 w m. Stary Zamość wraz z dojazdami i objazdem na czas budowy.

Inwestycja obejmuje zadania:

- a) Przebudowę istniejącego mostu na rowie bez nazwy w km 162+951 drogi krajowej nr 17.
- b) Przebudowę dojazdów do mostu na odcinku od km 162+843.55 do km 163+078,08 (długość przebudowywanego odcinka wraz z mostem wynosi 234,53 m).
- c) Rozbiórkę istniejącej kładki dla pieszych i przebudowę chodnika na odcinku długości 113,33 m.
- d) Budowę drogi objazdowej i mostu objazdowego na czas przebudowy mostu stałego wraz z zabezpieczeniem istniejących sieci podziemnych.

### 3 Opis istniejącego stanu zainwestowania terenu – działki.

#### 3.1 Charakterystyka terenu.

Droga na odcinku objętym opracowaniem przebiega przez tereny rolnicze - łąki i pola uprawne.

#### 3.2 Infrastruktura drogowa.

##### 3.2.1 Droga krajowa nr 17.

Droga krajowa nr 17 jest drogą klasy GP (główna ruchu przyspieszonego) o znaczeniu międzynarodowym i międzyregionalnym. W układzie istniejącej sieci drogowej DK Nr 17 przebiega od Warszawy (Zakręt) przez Garwolin – Ryki - Kurów - Piaski – Zamość – Tomaszów Lubelski – Hrebenne - granica państwa (kierunek Lwów). Jest to droga o znaczeniu międzyregionalnym w układzie krajowym oraz pełni funkcję drogi międzynarodowej E372. Prowadzi ruch do międzynarodowego drogowego przejścia granicznego na granicy polsko-ukraińskiej w Hrebennem.

Dla województwa lubelskiego stanowi główne połączenie ze stolicą kraju, centralnymi i zachodnimi regionami Polski.

W Miejscowym Planie Ogólnym Zagospodarowania Przestrzennego gminy Stary Zamość zatwierdzonym uchwałą Nr V/26/94 Rady Gminy z dnia 02.12.1994 ustalony jest przebieg drogi krajowej nr 17 w miejscu istniejącej drogi krajowej – MPOZP utracił ważność dnia 31.12.2003 roku.

Droga na odcinku objętym opracowaniem przebiega w nasypie o maksymalnej wysokości około 1 m, przy moście.

Nawierzchnia jezdni drogi krajowej bitumiczna, z licznymi obszarami napraw cząstkowych.

W zakresie projektowanej przebudowy droga krajowa nr 17 posiada następujące parametry:

-	droga klasy	GP
-	prędkość projektowa	70 km/h
-	liczba jezdni	1
-	pasy ruchu	2x3,50 m
-	pobocza utwardzone	po 2,00 m
-	pobocza gruntowe	0,75 - 1,25 m
-	spadek poprzeczny jezdni daszkowy	2%
-	korona drogi szerokości (zmienna)	12,50 - 13,50 m

Na przedłużeniu barieroporeczy ochronnych mostowych, na krawędzi pobocza ziemnego ustawione są bariery ochronne stalowe.

##### Istniejąca konstrukcja nawierzchni.

Istniejąca konstrukcja nawierzchni składa się z następujących warstw:

warstwy wykonane w ramach remontu w 2003 r.:

- 5 cm - warstwa ścieralna z SMA
- 7 cm - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego

warstwy wykonane w poprzednich latach:

- 19 cm - warstwy z mieszanek mineralno - bitumicznych
- 10 cm - podbudowa klinkierowa
- 15 cm - piasek gliniasty
- podłoże gruntowe - glina pylasta

##### Zatoka autobusowa.

Po prawej stronie drogi, na początku zakresu opracowania robót drogowych, zlokalizowana jest zatoka autobusowa, o następujących parametrach:

km początkowy zatoki	162+845
koniec zatoki	162+913
szerokość zatoki	3,50 m
pochylenie poprzeczne	~2% w stronę jezdni

Przy zatoce ustawiona jest wiata przystankowa o ścianach murowanych.

Dojście do peronu zatoki z centrum wsi zapewnia chodnik szerokości 1,50 m, z kostki betonowej, zlokalizowany za rowem przydrożnym po prawej stronie drogi.

Skrzyżowania.

W zakresie opracowania nie występują skrzyżowania z drogami. Najbliższe skrzyżowanie znajduje się w odległości około 125 m przed początkiem robót drogowych. Jest to skrzyżowanie czterowłotowe z drogami powiatowymi 3222L i 3221L.

Zjazdu.

W zakresie opracowania znajduje się jeden zjazd indywidualny na pole. Zjazd zlokalizowany jest po lewej stronie drogi, w km 163+024,50. Zjazd posiada nawierzchnię gruntową. Pod zjazdem w ciągu rowu wykonany jest przepust betonowy rurowy.

### 3.2.2 Ciąg pieszcy.

Po lewej stronie drogi krajowej nr 17, u podnóża nasypu, za rowem odwadniający i linią drzew, w granicach pasa drogowego zlokalizowany jest chodnik dla pieszych.

Szerokość chodnika wynosi 1,05 m.

Nawierzchnia chodnika wykonana jest z płytek betonowych 35 x 35 cm (3 rzędy), obramowanych obrzeżem betonowym 6 x 20 cm.

## 3.3 Obiekty inżynierskie.

### 3.3.1 Most stały w ciągu drogi krajowej nr 17.

Most istniejący jest obiektem stałym – o konstrukcji żelbetowej płytowej, most był obustronnie poszerzany po 1,50 m.

Ustrój niosący mostu płytowy, stara część o konstrukcji monolitycznej, poszerzenia wykonane z belek prefabrykowanych typu „GROMNIK”.

Przyczółki betonowe masywne ze skrzydełkami wiszącymi.

Parametry techniczne i użytkowe istniejącego obiektu:

- |   |            |
|---|------------|
| – klasa mostu I-sza wg normatywu z 1952 roku i obciążenie T 80. |            |
| – długość całkowita (ze skrzydełkami)                           | 12,02 m    |
| – długość przęsła płytowego                                     | 7,40 m     |
| – długość ustroju niosącego typu „Gomnik”                       | 9,00 m     |
| – światło poziome mostu   | 6,80 m     |
| – światło pionowe (do spodu istn. konstrukcji)                  | ~ 0,68 m   |
| – szerokość jezdni  | 7,00 m     |
| – obustronne pobocza utwardzone                                 | 2 x 2,00 m |
| – szerokość konstrukcyjna                                       | 13,70 m    |

Istniejący most przewidziany jest do rozbiórki.

### 3.3.2 Kładka dla pieszych.

Po lewej stronie drogi, w pasie drogowym, wybudowana jest kładka dla pieszych dla przeprowadzenia ciągu pieszego - chodnika przez rów bez nazwy.

Parametry techniczno - użytkowe kładki:

- |  |        |
|--|--------|
| – szerokość całkowita                    | 1,80 m |
| – szerokość użytkowa w świetle balustrad | 1,60 m |
| – długość                                | 7,50 m |

Konstrukcja kładki wykonana jest ze stalowych grodzic, stężonych poprzecznie ceownikami stalowymi. Balustrada ochronna na kładce wykonana jest z rur stalowych (słupki i poręcz) oraz z pasów profilowych barier ochronnych stalowych typu SP (przeciągi balustrady)

Nawierzchnia z płytek betonowych chodnikowych 35 x 35 cm (4 rzędy).

Kładka przewidziana jest do rozbiórki.

## 3.4 Urządzenia uzbrojenia terenu.

Na odcinku objętym opracowaniem w obrębie mostu i dojazdów zlokalizowane są następujące urządzenia obce:

w pasie drogowym:

- po stronie prawej
  - nieczynny kabel telefoniczny
  - linia enn oświetleniowa do zatoki autobusowej

poza pasem drogowym:

- po stronie prawej drogi;
  - kabel teletechniczny 35x4x0,5
- po stronie lewej drogi:

- wodociąg w160
- doziemna linia telefoniczna WS TP
- doziemna linia 5t HAWE
- gazociąg g80

W km 162+900 drogę przecina napowietrzna linia SN 15kV.

### 3.5 Warunki gruntowo - wodne.

Na podstawie dokumentacji geologiczno - inżynierskiej wykonanej przez Przedsiębiorstwo Projektowe „EKO-GEO” w Lublinie w październiku 2011 roku ustalono, że warunki gruntowo - wodne są mało korzystne, pozwalają na posadowienie pośrednie.

W podłożu stwierdzono, że w górnej strefie występują torfy i namuły do głębokości 7,0 - 7,20 m od poziomu terenu, pod którymi zalegają gliny pylaste plastyczne i twardoplastyczne do głębokości 21m.

Poziom wody gruntowej nawiercono w poziomie wody w cieku, tzn. 206,74 m

Dokładne przekroje geologiczne podano na rysunku ogólnym obiektu - mostu stałego. Dokumentacja geologiczna załączona do projektu wykonawczego.

### 3.6 Zieleń istniejąca.

W pasie drogowym znajdują się drzewa przydrożne, w większości jesiony. Po prawej stronie drogi drzewa rosną szpalerem przy granicy pasa drogowego, a po lewej w pasie między rowem przydrożnym i chodnikiem.

## 4 Przebudowa mostu stałego.

### 4.1 Zakres robót mostowych.

Zaprojektowano przebudowę istniejącego mostu w dostosowaniu do obciążeń dla klasy A i parametrów dla obiektów w ciągach dróg krajowych klasy GP ze sprawdzeniem pomostu kołowym pojazdem specjalnym klasy C150 według STANAG 2021.

Zaprojektowano most żelbetowy stały –zintegrowany- o ustroju niosącym z belek prefabrykowanych typu „KUJAN” połączonych z podporami w układ ramowy. Podpory żelbetowe oparte na palach wiercony.

W ramach przebudowy zostaną wykonane;

- budowa i rozebranie mostu tymczasowego
- rozebranie istniejącego mostu,
- rozebranie górnych części przyczółków do poziomu ławy.
- wykonanie nowego obiektu mostowego wraz z wyposażeniem
- wykonanie odwodnienia mostu
- wyprofilowanie i umocnienie stożków

### 4.2 Parametry techniczno użytkowe przebudowywanego obiektu mostowego.

Po przebudowie obiekt mostowy będzie posiadał następujące parametry techniczno - użytkowe:

- obciążenie **klasy A** wg PN-85/S-10030. Masa pojedynczego pojazdu **50 ton**, ze sprawdzeniem pomostu kołowym pojazdem specjalnym klasy C150 według STANAG 2021.
- długość całkowita obiektu mostowego ze skrzydłami 17,60 m
- długość całkowita obiektu mostowego z płytami przejściowymi 20,06 m
- długość obiektu mostowego ustroju niosącego (w osi ) 12,00 m
- światło poziome 10,60 m
- szerokość konstrukcyjna 14,98 m
- szerokość jezdni w krawężnikach 11,00 m
- szerokość użytkowa mostu w świetle barier 12,00 m

Elementy drogi na moście:

- jezdni w krawężnikach  $2 \times (3,50 + 2,0) = 11,00 \text{ m}$
- szerokość użytkowa w świetle barier 12,00m
- chodniki jednostronny 1,50 m
- między jezdnią a chodnikiem bariera ochronna .

### 4.3 Roboty rozbiórkowe.

Przed przystąpieniem do budowy nowego obiektu należy rozebrać ustrój niosący. Dokonać rozbiórki umocnienia stożków przyczółków i skarp. Rozebrać istniejące skrzydełka i przyczółki mostu do górnego poziomu ławy fundamentowej.

Warunki wykonania i odbioru robót rozbiórkowych podano w STWiORB:

Prace rozbiórkowe prowadzić zgodnie z przepisami BHP i planem BiOZ.

Na podstawie danych wyjściowych do kosztorysowania, materiały z rozbiórek będące własnością Inwestora wywozić we wskazane przez niego miejsce.

### 4.4 Ustrój niosący.

#### 4.4.1 Konstrukcja ustroju niosącego.

Zaprojektowano jednoprzęsłowy ustrój niosący, wykonany z 24 sztuk belek. Zastosowano typowe belki strunobetonowe typu „KUJAN (odwrócone „T”)” długości całkowitej  $L=12,00$  m, przystosowane dla obciążenia ruchomego klasy „A” wg projektu prefabrykowanych belek strunobetonowych dla przęseł wolnopodpartych (typ KUJAN - odwrócone „T”), opracowanego przez Gdańskie Biuro Projektów Dróg i Mostów „TRANSPROJEKT” Spółka z o.o. w lipcu 1988 r. wraz aktualizacją z czerwca 1993 r.

Przerwy pomiędzy stopkami belek o szerokości 2 cm zabezpieczyć przed wyciekaniem świeżego betonu przez zastosowanie wkładek gąbczastych (lub gumowych węży, listew z tworzywa sztucznego). Na powierzchnie boczne ustroju zastosować deskowanie tradycyjne. Wypełnienie przestrzeni pomiędzy belkami oraz beton płyty ustroju niosącego – nad beton - wykonać z betonu klasy C30/37 (B37). Zbrojenie ustroju ze stali A-I oraz A-IIIN. Betonowanie rozpocząć po ułożeniu wszystkich belek, rozpoczynając od środka przęsła. Spadek poprzeczny płyty i przeciw spadek o wartości 2%. Spadek podłużny dostosowany do niwelety drogi o spadku 0,75%.

Przed betonowaniem wbudować sączki odwadniających z PCV wraz z rurkami spustowymi jak pokazano na rysunku nr 8 .. Miejsce na rurkę spustową sączka stworzyć poprzez rozkucie krawędzi stopek belek na głębokość do 2 cm.

Ponadto, przed betonowaniem osadzić po obu stronach płyty po 18 szt. dolnych elementów kotwiących deski gzymsowe, w rozstawie 1,00 m, w odległości 10 cm od krawędzi płyty. Po lewej stronie 12 szt. elementów kotwiących kapę pod chodnikową, w rozstawie 1,00 m. Po prawej stronie 25 szt. elementów kotwiących kapę gzymsową, w rozstawie 0,50 m Ustrój niosący wykonać wg rys. nr 12.

Warunki wykonania i odbioru robót podano w STWiORB.

#### 4.4.2 Izolacja i odwodnienie płyty pomostu.

Na suchej i oczyszczonej, górnej powierzchni pomostu wykonać izolację z papy zgrzewalnej grubości do 10 mm, posiadającej aprobatę techniczną IBDiM. Miejsca przebicia izolacji kotwami do mocowania kap i desek gzymsowych oraz miejsca wbudowania sączków bardzo starannie uszczelnić dodatkowym arkuszem papy i kitem asfaltowym.

Na izolacji wykonać drenaż odwadniający z zastosowaniem drenu prefabrykowanego wykonanego z PVC i geowłókniny. W kierunku podłużnym ułożyć drenaż w czterech pasmach: w liniach załamania spadków i wzdłuż krawężników od strony kap gzymsowych. W kierunku poprzecznym: na końcach ustroju niosącego przed dylatacjami, w odległości 50 cm od końców krawędzi płyty na całej jej szerokości oraz w miejscach wbudowania sączków od krawędzi płyty do drugiej linii drenażu podłużnego. Końce pasków drenu wpuścić w rurki spustowe sączka tak, aby znajdowały się minimum 15 cm od najniższego poziomu izolacji.

Drenaż odwadniający płyty pomostu wykonać wg rys. nr 8.

Warunki wykonania i odbioru robót podano w STWiORB

#### 4.4.3 Kapy podchodnikowe.

Zaprojektowano po lewej stronie kapę pod chodnikową, po prawej gzymsową na długości płyty ustroju niosącego oraz na długości skrzydełek. Zamocowanie kap w ustroju niosącym za pomocą

elementu kotwiącego, którego dolną część zabetonowano w ustroju. Kapy na długości ścian bocznych i skrzydełek wykonać na podbudowie z „chudego betonu” C12/15.

Kapy wykonane z betonu C25/30, zbrojonego prętami ze stali A-III N. W kapach nad szczeliną dylatacyjną wykonać pozorną dylatację kapy. W kapach umieścić kotwy do mocowania barier ochronnych oraz zakotwić prefabrykaty gzymsowe, stanowiące jednocześnie deskowanie kapy od strony zewnętrznej. Zaprojektowano typowe prefabrykaty o wym. 990x600x80 mm (wg KDM CHO12.0). W kapach umieścić kotwy do mocowania barier ochronnych. Od strony jezdni kapę na długości ustroju i ogranicza krawężnik kamienny 20x20 cm kotwiony w kapie prętem  $\varnothing 20$  mm, co 50 cm, ustawiony na podlewce niskoskurczowej o spoiwie cementowym, a na długości skrzydełek krawężnik kamienny 20x30 cm ustawiony na ławie z oporem i podsypce cementowo-piaskowej 1:4 (wg KPED 03.11).

Na całej długości styku kap z krawężnikami, prefabrykowanymi deskami gzymsowymi oraz skrzydełkami, w górnej części wypełnienia zastosować elastyczną taśmę uszczelniającą.

Kapy gzymsowe wykonać zgodnie z rys. nr 13 i 14.

Warunki wykonania i odbioru robót podano w STWiORB.

#### 4.4.4 Zabezpieczenie powierzchni betonowych.

Powierzchnie prefabrykowanych desek gzymsowych, powierzchnie boczne ustroju oraz spody skrajnych belek (zakres podany na rys. nr 8) pokryć powłoką ochronną z podwyższoną zdolnością pokrywania zarysowań na bazie polimeru akrylowego, zapobiegającą karbonizacji betonu, nie dopuszczającą do dyfuzji  $\text{CO}_2$ , umożliwiającą dyfuzję pary wodnej, odporną na działanie soli odładowanych. Górne powierzchnie kap podchodnikowych oraz skrzydełek na całej długości i szerokości od krawężnika do deski gzymsowej zabezpieczyć poprzez ułożenie powłoki nawierzchniowo-izolacyjnej grub. do 5 mm z żywicy syntetycznych z posypką z kruszywa.

Kolory powłok zabezpieczających uzgodnić z Inwestorem.

Warunki wykonania i odbioru robót podano w STWiORB.

#### 4.5 Przyczółki.

Zaprojektowano żelbetowe korpusy przyczółków, ze skrzydełkami podwieszonymi, posadowione na palach żelbetowych wierconych.

Pale przyczółków – po 8 szt. pod każdą podporą w rozstawie 1,85 m - o średnicy  $\varnothing 60$  cm i długości 19,00 m wykonywane w gruncie w rurze osłonowej bez jej pozostawiania. Pale wykonać z betonu C25/30 (B30) zbrojonego stalą A-IIIIN.

Uwaga: ze względu na brak danych dotyczących istniejących ław przyczółków projektowane pale rozstawiono w sposób podany na rysunkach nr 7 i 9 w przypadku kolizji pali z istniejącymi ławami należy skontaktować się z projektantem w celu dokonania ewentualnych zmian rozstawu pali.

Pod korpusem przyczółka wokół pali wykonać „korek” grub. 20 cm z betonu C12/15 (B15).

Korpus przyczółka z betonu C25/30 (B30) zbrojony prętami ze stali zbrojeniowej A-I i A-IIIIN.

Projektuje się skrzydełka podwieszone o dług. 3,50 m, wykonane z betonu C25/30 (B30) zbrojone stalą A-I i A-IIIIN. Skrzydełka grub. 35 cm.

Płytę przejściową za przyczółkami zaprojektowano jako żelbetową, dwusegmentową, z dylatacją między segmentami szer. 2 cm. Segment płyty przejściowej w kształcie prostokąta o szer. 6,95 m i dług. 4,00 m, wykonać z betonu C25/30 (B30) zbrojonego stalą A-I i A-IIIIN, na podbudowie z betonu C12/15 (B15). Płyta wykonana w spadku 10%, oparta jednym końcem na wsporniku korpusu przyczółka, drugim na ławie fundamentowej z betonu C12/15 (B15) wykonanej w zasypce przyczółka. Szczelina o szer. 2 cm pomiędzy ścianką żwirową, a czołem płyty przejściowej wypełniona styropianem obustronnie obłożonym papą, pełniącym rolę deskowania traconego. Na górnej powierzchni płyty przejściowej wykonać izolację z papy termozgrzewalnej. Na izolacji płyty przejściowej pod nawierzchnią ułożyć warstwę betonu ochronnego z C12/15 (B15) o grub. zmiennej.

Powierzchnie betonowe przyczółka i skrzydełek ulegające zakryciu gruntem zabezpieczyć izolacją np. Abizol + 2  $\times$  lepik „na gorąco” przed ich zasypaniem lub innym preparatem izolacyjnym dopuszczonym do stosowania.

W związku z wykonywaniem robót w bezpośrednim sąsiedztwie nasypu korpusu drogowego zabezpieczyć miejsce prac poprzez odpowiednie ukształtowanie skarp i ich zabezpieczenie.



Korpusu przyczółka wykonać zgodnie rys. nr 9.  
Skrzydełka wykonać zgodnie z rys. nr 10.  
Płytę przejściową wykonać zgodnie z rys. nr 11.  
Warunki wykonania i odbioru robót związanych z budową z podpór podano w STWiORB.

#### **4.6 Nawierzchnia na moście.**

Nawierzchnię jezdni wykonać w krawężnikach kamiennych 20x20 cm, ustawionych na podlewce niskoskurczowej o spoiwie cementowym, na szerokości pomniejszonej o wymiar ścieków przykrawężnikowych. Zaprojektowano nawierzchnię składającą się z: warstwy wiążącej grub. 6 cm oraz warstwy ścieralnej grub. 4 cm - wykonane z mieszanki grysowo - mastyksowej (SMA). Na styku nawierzchni z elementami ścieku przykrawężnikowego wykonanego z okładzin kamiennych, zastosować elastyczną taśmę uszczelniającą.

Warunki wykonania i odbioru robót podano w STWiORB.

#### **4.7 Dylatacje.**

Zaprojektowano dylatacje w formie uciąglenia nawierzchni, którą należy wykonać łącznie z izolacją bitumiczną płyty pomostu, Przekrycie dylatacyjne wykonać zgodnie z Załącznikiem do Zarz. Nr 4 GDDKiA z 24.01.2007r.

Uciąglenie nawierzchni pokazano na rys. nr 15.

Warunki wykonania i odbioru przekrycia dylatacyjnego podano w STWiORB

#### **4.8 Bariery ochronne.**

Na moście, na długości ustroju niosącego i skrzydełek, między jezdnią a chodnikiem dla pieszych zaprojektowano barierę ochronną klasy H2/W1 z prawej strony na kapie gzymsowej barierę skrajną klasy H2/W1. Prowadnice bariery ochronnej usytuowane w odległości 0,50 m od krawędzi jezdni, na wysokości 0,75 m mierzonej od poziomu krawężnika. Bariera ochronna na moście przedłużona barierami ochronnymi przed i za mostem - odcinki przejściowe oraz początkowe i końcowe.

Długości i usytuowanie barier ochronnych przedstawiono na rys. nr 2,3, 5 i 7.

Warunki wykonania i odbioru barier ochronnych podanych oraz podano w STWiORB.

#### **4.9 Balustrady.**

Na krawędziach obiektu od strony chodnika zaprojektowano balustradę aluminiową o wys. 110 cm. Słupki balustrady mocowane do podłoża poprzez blachę podstawy za pomocą kotew wklejanych lub mechanicznych.

Długości i usytuowanie balustrad przedstawiono na rys. nr 7.

Warunki wykonania i odbioru robót podano w STWiORB

#### **4.10 Odwodnienie mostu.**

Zaprojektowano powierzchniowe odwodnienie mostu realizowane 2% spadkiem poprzecznym i spadkiem podłużnym 0,75 %. Odprowadzenie wody z mostu ściekiem przy krawężnikowy utworzonym poprzez wykonanie przeciw spadku z betonu twardolanego do projektowanych ścieków pod chodnikowych i skarpowych usytuowanych w odległości ok. 1,0 m od końcach wszystkich skrzydełek mostu. Wody spływające z powierzchni mostu zostaną odprowadzone ściekami poza korpus drogowy do rowów przydrożnych.

Schemat odwodnienia powierzchniowego przedstawiono na rys. nr 7.

Warunki wykonania ścieku przykrawężnikowego z kamienia podano w STWiORB

#### 4.11 Zakres robót wykończeniowych.

W ramach przebudowy mostu należy wykonać:

- wyprofilowanie i umocnienie istniejącego koryta rowu w granicach istniejącego pasa drogowego. Pod obiektem rów posiadał będzie parametry: dno szerokości 1,20 m, skarpy o nachyleniu 1:2,0.

##### Umocnienia.

Zaprojektowano umocnienie koryta rowu w zakresie istniejącego pasa drogowego materacem kamiennym grubości 20 cm, z wypełnieniem kamieniem łamanym gr. 10 cm.

- Stożki usypowe przy moście należy umocnić dyblami betonowymi DC-15 na podsypce cementowo-piaskowej 1:4.

### 5 Przebudowa drogi krajowej nr 17.

#### 5.1 Zakres robót drogowych.

W ramach przebudowy mostu wykonane zostaną następujące prace drogowe:

- Przebudowa drogi krajowej - na odcinku 243,53 m.
- Przebudowa zatoki autobusowej w km 162+838 długość 62 m
- Przebudowa chodnika dla pieszych po lewej stronie DK 17 na długości 113,33 m
- Przebudowa zjazdu w km 163+024,50.
- Budowa drogi objazdowej długości 265,61 m.

#### 5.2 Charakterystyka i parametry techniczno - użytkowe drogi.

Odcinek drogi krajowej nr 17 w zakresie przebudowy będzie posiadał następujące parametry:

- droga klasy	GP
- prędkość projektowa	70 km/h
- liczba jezdni	1
- pasy ruchu	2x3,50 m
- pobocza utwardzone	po 2,00 m
- spadek poprzeczny jezdni	2% daszkowy
- szerokość w świetle barier ochronnych	12,00 m
- szerokość korony drogi	13,00 – 13,50m

#### 5.3 Roboty rozbiórkowe.

Rozbiórcze polegają następujące elementy:

- konstrukcja nawierzchni w rejonie mostu w zakresie wynikającym z rozkopu pod projektowane podpory mostowe,
- konstrukcja nawierzchni zatoki - poza obrysem projektowanego krawężnika,
- frezowanie warstwy ścieralnej nawierzchni w miejscu włączenia projektowanej niwelety (na początku i końcu zakresu przebudowy,
- nawierzchnia chodnika lewostronnego z płytek betonowych 35x35x5 cm, w zakresie przebudowy chodnika,
- nawierzchnia chodnika prawostronnego w rejonie wiaty przystankowej,
- bariery ochronne stalowe na przedłużeniu barieroporeczy mostowych,
- przepust o średnicy 50 cm pod przebudowywanym zjazdem.

#### 5.4 Geometria w planie.

Układ drogi w planie pozostaje bez zmian.

Droga krajowa na przedmiotowym odcinku przebiega w linii prostej. Wierzchołki trasy

Oś projektowanej trasy opisana jest współrzędnymi prostokątnymi, współrzędne osi, w PUG „2000”, podano na planie sytuacyjnym.

#### 5.5 Profil podłużny.

Niweletę drogi krajowej nr 17 na przedmiotowym odcinku zaprojektowano w dowiązaniu do minimalnej rzędnej na moście wynikającej z obliczeń hydrologiczno - hydraulicznych. Maksymalne podniesienie niwelety w stosunku do stanu istniejącego wynosi 1,34 m.

Projektowana niweleta składa się z dwóch łuków pionowych wklęsłych o promieniach 2000 m i 4000 m, łuku pionowego wypukłego o promieniu R=3000 m oraz dwóch odcinków o jednostajnym pochyleniu i = 0,75 % oraz i=-1,00 %.

## 5.6 Przekroje normalne.

Na przedmiotowym odcinku występują dwa zasadnicze typy przekroju normalnego:

typ 1 - przekrój szlakowy, z chodnikiem lewostronnym poza koroną drogi  
(nawiązanie do przekroju istniejącego)

- szerokość jezdni 2x3,50 m
- pobocza utwardzone po 2,00 m
- szerokość w świetle barier ochronnych 12,00 m
- szerokość chodnika (poza koroną) 1,50 m
- pochylenie poprzeczne jezdni 2% daszkowe
- pochylenie poprzeczne pobocza 8%

typ 2 - przekrój krawężnikowy, z chodnikiem lewostronnym na koronie drogi  
(na styku z mostem)

- szerokość jezdni 2x3,50 m
- pobocza utwardzone po 2,00 m
- szerokość w świetle barier ochronnych 12,00 m
- szerokość chodnika (za barierą) 1,50 m
- pochylenie poprzeczne jezdni 2% daszkowe
- pochylenie poprzeczne pobocza 8%

Przekroje normalne przedstawiono na rysunku nr 4.

## 5.7 Konstrukcja projektowanej nawierzchni.

### 5.7.1 Dane ogólne.

Na odcinku przebudowy drogi krajowej od początku opracowania do początku płyty projektowanego mostu oraz od końca płyty do końca opracowania, projektuje się wykonanie nowej nawierzchni.

### 5.7.2 Ustalenie kategorii ruchu.

Istniejący ruch drogowy przyjęto z Generalnego Pomiaru Ruchu w 2010 r. na odcinku Chomęciska Duże – Zamość, w punkcie pomiarowym nr 80815. Pomierzone natężenie wynosi:

- SDR (pojazdy samochodowe na dobę ogółem) 9974  
w tym:
- samochody ciężarowe bez przyczep 354
- samochody ciężarowe z przyczepami 758
- autobusy 92

W oparciu o wskaźniki wzrostu ruchu obliczone dla lat 2010-2023, dla podregionu lubelskiego, przy średnim wzroście PKB, prognoza ruchu na rok 2023 przedstawia się jak niżej:

- samochody ciężarowe bez przyczep  $354 \times 1,247 = 441$
- samochody ciężarowe z przyczepami  $758 \times 1,979 = 1500$
- autobusy  $92 \times 1,000 = 92$

Współczynniki przeliczeniowe samochodów ciężarowych na osie obliczeniowe 100 kN przyjęto zgodnie z „Katalogiem wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych” IBDiM Warszawa 2001 t.j.:

- dla samochodów ciężarowych bez przyczep  $r1=0,109$ ,
- dla samochodów ciężarowych z przyczepami  $r2=1,950$   
(udział  $8 \div 20\%$  pojazdów 115 kN/oś),
- dla autobusów  $r3= 0,594$ ,
- wartość współczynnika obliczeniowego pasa ruchu -  $f1=0,5$   
(droga jednojezdniowa, dwupasowa).

Liczba osi obliczeniowych w połowie okresu eksploatacji (rok 2023):

$$L^{2023} = (441 \times 0,109 + 1500 \times 1,950 + 92 \times 0,594) \times 0,5 = 1514 \text{ osi obl. } 100 \text{ kN/dobę/pas}$$

Średnioroczne obciążenie ruchem w połowie okresu eksploatacji (rok 2023) wyniesie SDR = 1514 osie obliczeniowe 100 kN na dobę na pas ruchu.

Wyznaczone obciążenie nawierzchni odpowiada kategorii ruchu **KR5**.

Całkowite obciążenie nawierzchni w okresie obliczeniowym (T=20 lat) wyniesie:

$$N_{\text{całk}} = \text{SDR} \times T \times 365 = 1514 \times 20 \times 365 = \mathbf{11\ 052\ 200\ \text{osi obl.}} \Rightarrow \mathbf{KR5}$$

### 5.7.3 Określenie grupy nośności podłoża.

Podłoże projektowanej konstrukcji nawierzchni stanowi nasyp wykonany z gruntów niewysadzinowych, dlatego też przyjęto grupę nośności podłoża - **G1**.

### 5.7.4 Przyjęta konstrukcja nawierzchni.

Przyjęta konstrukcja nawierzchni drogi krajowej nr 17 w zakresie przebudowy (wg Załącznika nr 5 do Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie):

- 4 cm warstwa ścieralna z SMA,
- 9 cm warstwa wiążąca z betonu asfaltowego,
- 14 cm podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego,
- 20 cm podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie,
- warstwa odcinająca z geowłókniny,
- nasyp z gruntu niewysadzinowego.

Na odcinku początkowym i końcowym, przewidziano wykonanie frezowania pod warstwę ścieralną z SMA, grubość frezowania zmienna 0-5 cm.

## 5.8 Pobocza

W zakresie przebudowy projektuje się pobocza umocnione kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie, grubość warstwy 15 cm.

Szerokość poboczy:

- 1,25 m - na odcinku z barierami,
- 1,00 - na odcinku bez barier

Zakres zmienności szerokości poboczy pokazano na planie sytuacyjnym.

## 5.9 Skarpy

W zakresie przebudowy projektuje się skarpy nasypów i wykopów o nachyleniu 1:1,5. Skarpy należy wyplantować, pokryć warstwą ziemi urodzajnej grubości 10 cm i obsiać nasionami traw.

## 5.10 Bariery ochronne.

Na przedłużeniu barieroporęczy i bariery mostowej projektuje się bariery ochronne drogowe.

Zaprojektowano bariery o następujących parametrach:

- odcinki przejściowe H1, W6
- dalsze odcinki (poza przejściowymi) N2, W5

Zakres projektowanych barier pokazano na planie sytuacyjnym i profilu podłużnym.

## 5.11 Balustrada ochronna.

Na krawędzi nasypu po zewnętrznej stronie chodnika zaprojektowano ustawienie balustrady ochronnej stalowej, o rozstawie słupków 2,0 m, wysokość balustrady 1,10 m.

## 5.12 Przebudowa chodnika.

Zaprojektowano przebudowę chodnika po lewej stronie drogi krajowej, w związku z rozbiórką kładki dla pieszych i przeprowadzeniem ciągu pieszego po części chodnikowej na projektowanym moście.

Długość chodnika do przebudowy wynosi 113,33 m (łącznie z odcinkiem na moście).

Parametry projektowanego chodnika:

- szerokość chodnika 1,50 m
- chodnik od strony jezdni oddzielony barierą ochronną, od strony skarpy zaprojektowano ustawienie balustrady rurowej o wysokości 1,10 m.
- pod nasypem chodnika, w ciągu wewnętrznych rowów przydrożnych zaprojektowano wykonanie przepustów z prefabrykatów rurowych żelbetowych o średnicy 50 cm

Konstrukcja nawierzchni chodnika.

- warstwa ścieralna z wibroprasowanej betonowej kostki brukowej 6 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 4 cm

– grunt stabilizowany cementem $R_m=2,5\text{MPa}$	10 cm
Razem grubość konstrukcji nawierzchni	20 cm

W związku z budową drogi objazdowej, rozebrany zostanie chodnik prawostronny - dojeżdżenie do zatoki autobusowej. Zakresem przebudowy należy objąć odcinek od początku opracowania do peronu przy zatoce oraz peron.

Konstrukcja chodnika prawostronnego identyczna jak lewostronnego.

Szczegóły konstrukcyjne pokazano na rysunku nr 4 „Przekroje normalne”.

### 5.13 Przebudowa zatoki autobusowej.

W związku z podniesieniem niwelety drogi krajowej nr 17, projekt przewiduje przebudowę istniejącej zatoki autobusowej.

Zatoka prawostronna po przebudowie - początek w km 162+838, koniec w km 162+900.

Wymiary zatoki:

- szerokość zatoki - 3,50 m,
- długość krawędzi zatrzymania - 20 m,
- skos wjazdowy długości - 28 m,
- skos zjazdowy długości - 14 m.

Na istniejącej konstrukcji zatoki w początkowym odcinku zostanie wykonane frezowanie i ułożona warstwa ściernalna z SMA, a w końcowym odcinku, pod warstwą ściernalną zostanie wykonana warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego.

W celu nie dopuszczenia do tworzenia się zastoiska bezodpływowego w obrębie zatoki, zmieniono pochylenie poprzeczne na zatoce. Zaprojektowano pochylenie w stronę krawężnika. Przy krawężniku ukształtowano ściek ze zmiennym zagłębieniem 0 - 5 cm, z odprowadzeniem wody ściekiem podchodnikowym i skarpowym na teren pasa drogowego.

W ramach przebudowy zatoki zostanie wykonany nowy krawężnik betonowy 20x30 cm, na ławie betonowej z oporem oraz nowa nawierzchnia peronu na długości krawędzi zatrzymania.

Istniejąca wiata przystankowa pozostaje bez zmian.

### 5.14 Przebudowa zjazdu.

W związku z podniesieniem niwelety drogi krajowej nr 17 oraz przebudową chodnika, projekt przewiduje przebudowę istniejącego zjazdu indywidualnego po lewej stronie dk 17 w km 163+024,50.

Parametry zjazdu po przebudowie:

- szerokość nawierzchni zjazdu - 4,00 m,
- pobocza gruntowe - po 0,75 m
- wyokrąglenie krawędzi łukiem o promieniu  $R=3,00\text{ m}$
- pod nasypem zjazdu, w ciągu wewnętrznego rowu przydrożnego zaprojektowano wykonanie przepustu z prefabrykatów rurowych żelbetowych o średnicy 50 cm, długości 8,2 m (zakończenia skośne).

Konstrukcja nawierzchni zjazdu - poza chodnikiem:

- |  |       |
|--|-------|
| – kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie       | 20 cm |
| – grunt stabilizowany cementem $R_m=2,5\text{MPa}$ | 10 cm |

Konstrukcja nawierzchni zjazdu - na długości chodnika:

- |  |       |
|--|-------|
| – warstwa ściernalna z wibroprasowanej betonowej kostki brukowej | 6 cm  |
| – podsypka cementowo-piaskowa 1:4                                | 4 cm  |
| – podbudowa z kruszywa łam. 0/31,5 mm stab. mech.                | 20 cm |

### 5.15 Odwodnienie.

Zaprojektowano odwodnienie powierzchniowe.

Odwodnienie drogi realizowane jest za pomocą:

- projektowanych pochyleń podłużnych i poprzecznych nawierzchni i poboczy,
- ścieków podchodnikowych i skarpowych odprowadzających wodę ze ścieku przykrawężnikowego na długości mostu i zatoki autobusowej.

## 6 Droga objazdowa na czas przebudowy mostu stałego.

Na czas przebudowy mostu, po prawej stronie drogi krajowej nr 17 projektuje się tymczasowy objazd poza granicą pasa drogowego. Oś objazdu usytuowano w odległości około 25,5 m od osi drogi krajowej.

Przyjęto promienie łuków poziomych  $R=50$  m.

- całkowita długość objazdu	265,61 m
- szerokość nawierzchni jezdni	$2 \times 3,00 = 6,00$ m
- pobocza obustronne po	1,00 m
- korona drogi szerokości	8,00 m

Konstrukcja nawierzchni na drodze objazdowej:

- 15 cm nawierzchnia z prefabrykowanych płyt żelbetowych, typ „MON” o wym. 300x100 cm,
- 5 cm podsypka z piasku,
- 15 cm podbudowa zasadnicza z kruszywa naturalnego stabilizowanego cementem  $R_m = 5$  MPa
- 15 cm podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie.

Nasyp drogi objazdowej należy wykonać z gruntu dowiezionego, niewysadzinowego, kategorii G1. W spodzie nasypu zaprojektowano materac z warstwy piasku grub. 50 cm w osłonie z geosyntetyku.

Pod nasypem drogi objazdowej w ciągu rowy przydrożnego należy wykonać przepust z prefabrykatów rurowych żelbetowych o średnicy 50 cm.

Po zakończeniu robót cała konstrukcja drogi objazdowej i nasypu zostanie rozebrana, a teren wyplantowany, pokryty warstwą ziemi urodzajnej grubości 10 cm i obsiany nasionami traw.

## 7 Most tymczasowy.

### 7.1 Parametry techniczno użytkowe mostu objazdowego.

Zaprojektowano most objazdowy – tymczasowy o ustroju niosącym z belek stalowych dwuteowych 550, z pomostem drewnianym.

Parametry techniczno – użytkowe mostu objazdowego.

- obciążenie wg PN-85/S-10030:	klasa C
- masa pojedynczego pojazdu dopuszczonego do ruchu po obiekcie:	40 ton (400 kN)
- pojazd eksploatacyjny 1/S42:	42 tony
- długość całkowita mostu:	11,66 m
- długość ustroju niosącego:	11,30 m
- rozpiętość teoretyczna przęsła:	10,50 m
- światło poziome mostu:	7,50 m
- szerokość całkowita mostu:	7,60 m
- szerokość użytkowa mostu w świetle balustrad:	7,00 m
- szerokość jezdni (2 pasy ruchu):	$2 \times 3,00 = 6,00$ m
- opaski obustronne po	0,50 m
- wysokość balustrad na krawędzi obiektu:	1,10 m

## 8 Oznakowanie i urządzenia bezpieczeństwa ruchu.

Projekt stałej organizacji ruchu, zawierający oznakowanie pionowe i poziome oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu, stanowi oddzielne opracowanie. Projektowane oznakowanie nie wprowadza zasadniczych zmian w istniejącym oznakowaniu i obejmuje odtworzenie stanu sprzed robót.

## 9 Organizacja ruchu na czas budowy.

Wszystkie roboty na drodze będą wykonywane przy utrzymaniu ruchu dwukierunkowego i ograniczeniu prędkości do 40 km/h. Ruch będzie skierowany po trasie tymczasowego objazdu.

Projekt organizacji ruchu na czas wykonywania robót stanowi oddzielne opracowania, które podlega zatwierdzeniu przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie.

## 10 Projektowane zabezpieczenie sieci uzbrojenia terenu.

Przed budową drogi objazdowej należy wykonać zabezpieczenie następujących urządzeń uzbrojenia terenu:

- zabezpieczenie istniejącego kabla telekomunikacyjnego 35x4x0,5 - rurami dwudzielnymi typu A110PS, w dwóch miejscach:
  - na początku objazdu - rurą o długości  $L=27$  m
  - na końcu objazdu - rurą o długości  $L=21$  m.
- zabezpieczenie istniejącej linii kablowej oświetlenia ulicznego - rurą dwudzielną typu A110PS  $L=21$  m.

Miejsce wykonania zabezpieczeń pokazano na planie sytuacyjnym drogi objazdowej - rys. nr 18.

## 11 Dowiązanie sytuacyjne i wysokościowe.

Projekt został opracowany na podstawie „Mapy do celów projektowych” w skali 1:1000, według stanu na dzień 01.08.2011 roku, którą opracował geodeta uprawniony mgr inż. Karol Juściński - uprawnienia nr 19174. Przedsiębiorstwo Wielobranżowe „MAPA” 22-400 Zamość ul. Solna 7

Mapa opracowana w układzie:

- poziom odniesienia Kronsztad 60,
- układ współrzędnych : wersja analogowa - układ współrzędnych 1965 strefa 1, wersja numeryczna
- układ 2000

Mapę przyjęto do zasobu Powiatowego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Zamościu pod nr 146.423-13/2011 w dniu 04.08.2011 r.

Pikietaż trasy dowiązано do punktu referencyjnego nr H0078.00 w km 196+951.

Szczegółową lokalizację drogi w terenie określają współrzędne punktów wierzchołkowych osi drogi podane na planie sytuacyjnym w Państwowym Układzie Geodezyjnym 2000.

## 12 Bezpieczeństwo i ochrona zdrowia.

Przewidywane roboty budowlane będą trwać dłużej niż 30 dni roboczych, jednocześnie pracochłonność planowanych robót zdecydowanie przekroczy 500 osobodni. Ponadto charakter robót i miejsce ich prowadzenia (na drodze pod ruchem i prace mostowe - na wysokości, roboty mostowe stwarzające ryzyko utonięcia pracowników, demontaż i montaż elementów powyżej 1 tony) stwarza szczególnie wysokie ryzyko powstania zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.

Z powyższych względów kierownik budowy jest zobowiązany, przed rozpoczęciem budowy, sporządzić plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, uwzględniając specyfikę obiektu budowlanego i warunki prowadzenia robót budowlanych zgodnie z Rozp Ministra Infrastruktury z dnia 23-06-2003 r (Dz. U. nr 120 poz. 1126.)

Informacja do Planu BIOZ stanowi załącznik do Projektu Budowlanego.

Opracował:

Lublin, listopad 2011 r.

**WARUNKI, UZGODNIENIA I OPINIE**  
do dokumentacji projektowej

---

URZĄD GMINY  
22-417 STARY ZAMOŚĆ 6  
pow. zamojski, woj. lubelskie  
tel./fax 084 816 32 24  
P-000550225 NIP 927-12-03-054

Stary Zamość, dnia 7.06.2011 r.

**DrogMost LUBELSKI Sp. z o.o.**  
**ul. Zaciszna 15**  
**20-415 Lublin**

BiOŚ.6727.33.2011

W związku z pismem Firmy DrogMost LUBELSKI, ul. Zaciszna 16, 20-415 Lublin znak DM-006/11/P-216/11 z dnia 06.06.2011 r. w sprawie wydania wypisu i wyrysu z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Stary Zamość Urząd Gminy w Starym Zamościu informuje, że miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Gminy Stary Zamość zatwierdzony uchwałą Nr V/26/94 Rady Gminy w Starym Zamościu z dnia 2.12.1994 r., ogłoszony w Dzienniku Urzędowym Nr 28 Województwa Zamojskiego z dnia 12.12.1994 r. utracił ważność z dniem 31.12.2003 r.

Teren miejscowości Stary Zamość, gmina Stary Zamość, na którym usytuowany jest most planowany do przebudowy nie posiada aktualnego planu zagospodarowania przestrzennego.

  
URZĄD GMINY  
Waldemar Raczyński



GKN. 6630. 1. 975/2011

**OPINIA NR 975/2011**  
**z uzgodnienia dokumentacji projektowej**

Przedmiot uzgodnienia: przebudowa drogi krajowej nr 17 na odc. od km 162+834,55 do km 163+ 078,08 wraz z przebudową istniejącej zatoki autobusowej, przebudowa chodnika po lewej stronie drogi, przebudowa zjazdu w km 163+024,50 i przebudowa mostu stałego przez rów bez nazwy w km 162+953,04

Lokalizacja obiektu: Wierzba, Chomeciska Małe

Inwestor (Zlecniodawca):  
**DrogMost Lubelski Spółka z o.o.**  
**20-415 LUBLIN**  
**Zacisza 16**

data wpływu: 2011-10-05

znak pisma: DM-006/07/P-0457/11

z dnia: 2011-10-04

Nazwa jednostki projektowej lub autor opracowania: **DrogMost Lubelski Spółka z o.o.**

**20-415 LUBLIN**  
**Zacisza 16**

**Zespół Uzgadniania Dokumentacji Projektowej w Zamościu**

po rozpatrzeniu wniosku inwestora (zlecniodawcy) na posiedzeniu w dniu: **2011-10-07**,  
uzgodnił lokalizację projektowanego obiektu i 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 przed zniszczeniem znaki geodezyjne, grawimetryczne i magnetyczne. 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 realizacji w pasach drogowych).
5. Wykonać zalecenia TP SA zawarte w wydanych warunkach z dnia 18.07.2011, znak pisma : TOTTESBU/UP-z/18.7/11

Uzgodnienie w/w projektu zachowuje ważność przez okres 3 lat od dnia wydania niniejszej opinii i niepodlega 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.

*[Podpis]*  
**Jerzy Sobczuk**  
**WICESTAROSTA**

Podstawa prawna uzgodnienia:

Ustawa z dn. 17. 05. 1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne – art. 7d, 27, 28 (jednolity tekst Dz. U. Nr 193 poz. 1287 z 2010 r.),  
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).

Kwituję odbiór niniejszej opinii i 3 egz. uzgodnionego projektu

.....  
czytelny podpis







**Telekomunikacja Polska**  
Techniczna Obsługa Klienta  
Operacyjne Utrzymanie Sieci i Usług w Krakowie  
Wydział Zarządzania Zasobami Sieci  
Dział Zarządzania Zasobami Sieci w Lublinie  
ul. Chodźki 10, 20-093 Lublin  
tel.: 0 81 718 14 30  
fax: 0 81 718 14 69  
www.tp.pl

Lublin, 01 wrzesień 2011r.

**GDDKiA Oddział w Lublinie**  
**ul. Ogrodowa 21**  
**20-075 Lublin**

**Numer pisma:** TOTTESBU/UP-z/01.09/11

**Temat:** techniczne warunki na przebudowę sieci telekomunikacyjnej - korekta terminu ważności

Szanowni Państwo,

w odpowiedzi na pismo znak:GDDKiA-O/LU-P-2-as-4112-0004/0014/11 z dnia 24-08-2011 dotyczące wydania warunków technicznych na przebudowę istniejących kabli teletechnicznych zlokalizowanych w pasie drogi nr 17 w związku z opracowaniem dokumentacji projektowej na przebudowę mostu na rowie bez nazwy w km 162+951 w m. Stary Zamość informujemy, że istniejąca sieć teletechniczna jest czynna i eksploatowana przez TP S.A. W związku z tym należy, na koszt naruszającego stan istniejący, opracować projekt i wykonać przebudowę istniejących urządzeń telekomunikacyjnych wchodzących w kolizję z projektowaną inwestycją, zwracając szczególną uwagę na normatywne odległości.

Usunięcie kolizji jest uwarunkowane spełnieniem poniższych wytycznych:

1. Wykonać przebudowę poza obszar kolidujący, istniejącej infrastruktury telekomunikacyjnej. Przebudowa oraz zabezpieczenie wszystkich elementów infrastruktury telekomunikacyjnej musi być realizowane zgodnie z wymaganiami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 października 2005r.
2. W przypadku zmiany rzędnych terenu należy uwzględnić regulację poziomu istniejącej infrastruktury telekomunikacyjnej, z zachowaniem normatywnego przykrycia, w stosunku do projektowanej niwelety.
3. Realizacja powyższych prac może odbywać się na podstawie uzgodnionej i zaakceptowanej przez ZUDP dokumentacji projektowej, oraz na podstawie zatwierdzonego przez TP S.A. projektu wykonawczego i kopii projektu budowlanego w części telekomunikacyjnej, zawierającego potwierdzenie zgodności z oryginałem. Projekt wykonawczy (w 2 egzemplarzach) i budowlany (w 1 egzemplarzu) proszę składać do zatwierdzenia w Dziale Zarządzania Zasobami Sieci w Lublinie ul. Chodźki 10.
4. Dokumentacja projektowa powinna zostać sporządzona przez osobę posiadającą uprawnienia do projektowania zgodnie z wymaganiami przepisów Prawa Budowlanego;
5. Szczegółowe dane techniczne potrzebne do opracowania projektu dotyczące kanalizacji i kabli miedzianych zostaną udzielone w Dziale Zarządzania Zasobami Sieci w Lublinie przy ul. Chodźki 10.
6. W przypadku konieczności przebudowy kabli światłowodowych należy opracować stosowne projekty wykonawcze które muszą zawierać przebiegi trasowe oraz schematy: optyczne i rozprzysiężki włókien. W dokumentacji projektowej dla kabli światłowodowych należy posługiwać się nazwami węzłów używając oznaczeń słownika M1400. Dokumentację należy uzgodnić w TP S.A. Pion Sieci i Platform Usługowych, Dział Gospodarki Zasobami w Krakowie, ul. Kapelanka 4, 30-347 Kraków. Informacje dotyczące danych do projektowania przebudowy kabli światłowodowych można uzyskać

w Dziale Gospodarki Zasobami w Krakowie p. Wojciech Śledź tel. 18 447 07 78 lub p. Robert Malinowski tel. 18 447 07 77.

7. Przebudowę kabli światłowodowych można wykonać po uprzednim zgłoszeniu do TPSA kompletnego wniosku o wykonanie Prac Planowych z 30 dniowym wyprzedzeniem i po uzyskaniu stosownej zgody na ich realizację. Osobą odpowiedzialną za koordynację prac i odbiór w zakresie kabli światłowodowych z ramienia TP jest p. Wojciech Śledź tel. kontaktowy 018 447 07 78 lub p. Robert Malinowski tel. 18 447 07 77. Do odbioru przebudowanych linii optycznych należy przedstawić jako osobne opracowania dla poszczególnych kabli, dokumentację paszportyzacyjną i pomiary zgodnie z instrukcją T-01.
8. Wszystkie prace związane z infrastrukturą telekomunikacyjną należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi przepisami techniczno – budowlanymi oraz zatwierdzonym i uzgodnionym z TP S.A. projektem, pod ścisłym nadzorem przedstawicieli służb technicznych TP S.A.;
9. Na etapie opracowywania projektu wykonawczego w przypadku stwierdzenia, w trakcie wizji lokalnej, występowania w kanalizacji telekomunikacyjnej kabli należących do innych operatorów należy wystąpić do poszczególnych firm o wydanie technicznych warunków przebudowy kabli będących ich własnością;
10. Koszty projektu, przełożenia, zabezpieczenia doziemnych bądź napowietrznych urządzeń teletechnicznych wynikające z naruszenia lub konieczności zmian stanu dotychczasowego urządzeń liniowych przy zachowaniu dotychczasowych właściwości użytkowych i parametrów technicznych oraz strat wynikłych z tytułu awarii związanych z przebudową, pokrywa naruszający stan istniejący;
11. Roboty budowlano – montażowe należy zlecić wyłącznie firmie specjalizującej się w robotach teletechnicznych, która posiada udokumentowane doświadczenie – w budownictwie telekomunikacyjnym;

Jednocześnie do wykonania prac budowlanych branży telekomunikacyjnej rekomendujemy firmy:

- Firma Partnerska "ELMO - Siedlce", ( Żelków Kolonia ul. Akacyjowa 1, 08 - 110 Siedlce tel. 25 643 60 75), która kompleksowo konserwuje infrastrukturę telekomunikacyjną stanowiącą własność TP, posiada certyfikaty ISO 9001 gwarantujące wysoką jakość prac oraz duże doświadczenie w prowadzeniu prac telekomunikacyjnych.
- Firma Partnerska TP Teltech Sp. z o.o. (ul. Bartłomieja 2 02 – 683 Warszawa, tel. 22 549 01 11), która prowadzi zadania inwestycyjne na rzecz TP S.A, posiada certyfikaty ISO 9001 gwarantujące wysoką jakość prac oraz duże doświadczenie w prowadzeniu prac telekomunikacyjnych.
- Relacom sp z o.o (ul. Lwowska 220, 33-300 Nowy Sącz, tel. 18 441 01 72), która prowadzi zadania inwestycyjne na rzecz TP S.A, posiada certyfikaty ISO 9001 gwarantujące wysoką jakość prac oraz duże doświadczenie w prowadzeniu prac telekomunikacyjnych.

12. Dla prac polegających na przebudowie obiektów budowlanych linii telekomunikacyjnych należy powołać Inspektora Nadzoru zgodnie rozporządzeniem Ministra Infrastruktury Dz. U. Nr 138 poz. 1554, § 2.1 punkt 12 z dnia 04 grudnia 2001r. oraz z wymogami ustawy Prawo Budowlane art. 18 punkt 1-5;
13. Przed rozpoczęciem prac przy i na urządzeniach telekomunikacyjnych Inwestor ma obowiązek pisemnie wystąpić, przynajmniej z 30 dniowym wyprzedzeniem, o wyznaczenie upoważnionego przedstawiciela TP S.A. celem sprawowania nadzoru nad prowadzonymi robotami i ochroną sieci teletechnicznej. Pismo należy kierować na poniższy adres:

Telekomunikacja Polska  
Region Operacyjnego Utrzymania Sieci i Usług w Krakowie  
Dział Utrzymania Sieci  
ul. Chodźki 10  
tel. 081 7181132, fax. 081 7402449



Zgłoszenie powinno zawierać m.in.:

- informacje o wykonawcy robót
- referencje wydane przez TP S.A. lub innych operatorów telekomunikacyjnych, w zakresie wykonywania prac o zbliżonym charakterze i zakresie rzeczowym,
- wpis w rejestrze lub ewidencji Wykonawcy o przedmiocie działalności obejmującym "roboty związane z budową linii telekomunikacyjnych i elektroenergetycznych" (42.22.Z wg PKD 2007),
- wykaz robót związanych z budową lub przebudową sieci, realizowanych przez wnioskującego Wykonawcę w okresie ostatnich 24 miesięcy.
- uprawnienia kierownika budowy oraz aktualny wpis do Izby Inżynierów,
- harmonogram robót,
- jeden komplet dokumentacji projektowej (wraz z kopią zatwierdzenia projektu przez TP S.A. oraz kopią pozwolenia na budowę),
- inne dokumenty określone na etapie projektowania,

TP S.A. zastrzega sobie prawo do odmowy wydania zgody na prowadzenie prac, gdy w przypadku robót związanych z budową lub przebudową sieci, realizowanych na zlecenie TP S.A. przez wnioskującego wykonawcę w okresie 24 miesięcy, jakość wykonywanych prac została zakwestionowana przez zlecającego;

14. Zakończone prace związane z przebudową infrastruktury TP S.A. należy zgłosić do odbioru zgodnie z ustawą Prawo Budowlane z dnia 07.07.1994r. art. 3 pkt 14, co najmniej 14 dni przed planowanym odbiorem;
15. Niniejsze warunki techniczne ważne są przez okres 12 miesięcy od dnia ich wydania.

Z poważaniem

Z up. Dyrektora Operacyjnego  
Utrzymania Sieci i Usług w Krakowie

  
Grzegorz Solis  
Kierownik  
Działu Zarządzania Zasobami Sieci

**Do wiadomości:**

DROGMOST LUBELSKI Sp. z o.o.  
Ul. Zacisza 16  
20-415 Lublin





PGE Dystrybucja S.A.  
Oddział Zamość  
Rejonowy Zakład Energetyczny w Zamościu  
22-400 Zamość, ul. Namysłowskiego 4  
tel. (84) 539 31 04, fax (84) 539 31 05

Zamość, 25.08.2011 r.  
Znak: 3687/RZE01/TU/KS/2011

Generalna Dyrekcja  
Dróg Krajowych i Autostrad  
Oddział w Lublinie  
ul. Ogrodowa 21  
20-075 Lublin

W odpowiedzi na pismo z dnia 28.07.2011 r. Rejonowy Zakład Energetyczny w Zamościu informuje, że w miejscu krzyżowania się linii kablowej oświetlenia ulicznego z projektowaną drogą objazdową należy na kabel nałożyć rurę osłonową dwudzielną. Wykonać profil skrzyżowania linii napowietrznej 15kV z projektowanym objazdem. Profil uzgodnić w RZE w Zamościu. Przekrój rury dobrać wg. Standardów budowy systemów elektroenergetycznych rekomendowanych w PGE Dystrybucja S.A. Oddział Zamość. Prace wykonać na koszt własny. Jednocześnie informujemy, że prace ziemne należy prowadzić w sposób ręczny i pod nadzorem pracownika RZE w Zamościu. O terminie rozpoczęcia prac należy powiadomić RZE w Zamościu.

Z poważaniem

PGE Dystrybucja S.A.  
Oddział Zamość  
Rejonowy Zakład Energetyczny w Zamościu  
Dyrektor  
Tadeusz Snopek

PGE Dystrybucja SA z siedzibą w Lublinie, 20-340 Lublin, ul. Garbarska 21A, wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy Lublin-Wschód w Lublinie z siedzibą w Świdniku, VI Wydział Gospodarczy pod nr KRS: 0000343124, NIP: 948-25-93-855, REGON: 060552840, kapitał zakładowy: 9 730 742 890 zł w pełni opłacony. [www.pgedystrybucja.pl](http://www.pgedystrybucja.pl)



Zbigniew Szepletowski  
Z-ca Dyrektora Oddziału

Lublin, dnia .....-07-2011

GDDKiA-O/LU-P-2-as-4112-0004/0008/11

**DROGMOST LUBELSKI Sp. z o.o.**  
**ul. Zaciszna 16**  
**20-415 Lublin**

W nawiązaniu do spotkania roboczego, które odbyło się w dniu 7.07.2011r. w siedzibie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie w sprawie opracowywanej kompleksowej dokumentacji projektowej na przebudowę mostu na rowie bez nazwy w km 162+951 drogi krajowej Nr 17 w m. Stary Zamość w związku z przekazaniem do tut. Oddziału analizy hydrologiczno - hydraulicznej, tut. Oddział poleca:

- 1) kontynuować prace projektowe wstrzymane pismem znak: GDDKiA-O/LU-P-2-as-4112-0004/0006/11 z dnia 30.06.2011r.,
- 2) dokonać weryfikacji sporządzonej analizy hydrologiczno - hydraulicznej,
- 3) zaprojektować obiekt mostowy o wzniesieniu spodu konstrukcji ponad poziom wysokiej wody spiętrzonej 0,5m,
- 4) przeanalizować i przesłać do tut. Oddziału propozycję sposobu prowadzenia ruchu drogowego podczas realizacji robót budowlanych, związanych z przebudową obiektu.

Jednocześnie, nawiązując do pisma znak: DM-06/11/P-0240/11 z dnia 24.06.2011r., dotyczącego programu badań geotechnicznych, tut. Oddział informuje, iż zakres niezbędnych do wykonania prac geologicznych winien być zgodny z Instrukcją badań podłoża gruntowego budowli drogowych i mostowych, Część 1 i 2 GDDP Warszawa 1998.

Załączniki:

- 1) Lista obecności z w/w spotkania roboczego.

Do wiadomości:

- 1) Wydż. Z-4 w/m
- 2) a/a

Sprawę prowadzi:

Agnieszka Siudym

tel.: 81 749 00 18, e-mail: [asiudym@gddkia.gov.pl](mailto:asiudym@gddkia.gov.pl)

Z-ca Dyrektora Oddziału  
*[Podpis]*  
mgr inż. Zbigniew Szepletowski

Generalna Dyrekcja  
Dróg Krajowych i Autostrad  
Oddział w Lublinie

ul. Ogrodowa 21  
20-075 Lublin  
tel.: (081) 532 70 63  
fax: (081) 743 71 68

e-mail: [sekretariat@gddkia.gov.pl](mailto:sekretariat@gddkia.gov.pl)  
[www.gddkia.gov.pl](http://www.gddkia.gov.pl)

WPLYNĘŁO  
DrogMost Lubelski

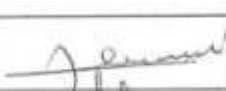

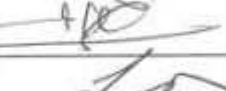

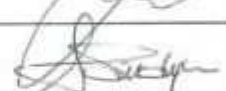
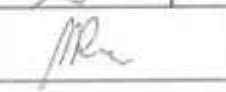

dn. 2011-07-12

L.dz. 285 ..... podpis *[Podpis]*

## LISTA OBECNOŚCI

ze spotkania roboczego, które odbyło się w dniu 07.07.2011r., w siedzibie Generalnej  
Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie w sprawie  
**opracowywanej kompleksowej dokumentacji projektowej na przebudowę mostu  
na rowie bez nazwy w km 162+951 drogi krajowej Nr 17 w m. Stary Zamość  
w związku z przekazaniem do tut. Oddziału analizy hydrologiczno - hydraulicznej**

1. Obecni – wg załączonej „Listy obecności”.

Lp.	Imię i Nazwisko	Jednostka	Podpis
1	Zbigniew Rępietowski	GDDKiA O/Lublin	
2	Stanisław Kulwicki	Prognost Lubelski	
3	Audrey Lemiat	— " —	
4	Audrey Garbowski	GDDKiA - O/LU	
5	Jacek Kukułowski	GDDKiA - O/LU P2	
6	Krzysztof Szuch	— " —	
7	Pawłana Roczni	Z-4 GDDKiA OK	
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			





**Zbigniew Szepietowski**  
**Z-ca Dyrektora Oddziału**

Lublin, dnia 03-08-2011

GDDKiA-O/LU-P-2-as-4112-0004/0010/11

**DROGMOST LUBELSKI Sp. z o.o.**  
**ul. Zacisza 16**  
**20-415 Lublin**

W nawiązaniu do pisma znak: DM-06/11/P-0302/11 z dnia 19.07.2011r., dotyczącego dokumentacji technicznej dla przebudowy mostu na rowie bez nazwy w km 162+951 drogi krajowej Nr 17 w m. Stary Zamość, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie akceptuje zaproponowaną koncepcję przebudowy w/w obiektu.

Jednocześnie w odniesieniu do przedłożonej, zweryfikowanej analizy hydrologiczno - hydraulicznej informujemy, że minimalną rzędną spodu konstrukcji mostu należy wyznaczyć w miejscu najniższego punktu ustroju niosącego od strony napływu, przy założeniu wyniesienia spodu konstrukcji min. 0,50m ponad poziom wysokiej wody spiętrzonej. Ponadto, należy wyjaśnić czy długość zaproponowanego objazdu została tak przyjęta, aby istniała możliwość realizacji podniesienia i dowiązania projektowanej niwelety drogi krajowej Nr 17 do niwelety istniejącej.

Z uwagi, że wytrasowany objazd uniemożliwiłby pojazdom komunikacji publicznej zatrzymywanie się na istniejącej zatoce autobusowej, należy przewidzieć w omawianym opracowaniu budowę tymczasowej zatoki autobusowej o wymaganych warunkami technicznymi parametrach, w lokalizacji umożliwiającej korzystanie pasażerom z istniejącego chodnika.

Jednocześnie w nawiązaniu do pisma znak: DM-06/11/P-0299/11 z dnia 16.07.2011r. tut. Oddział akceptuje zaktualizowany harmonogram prac projektowych.

Do wiadomości:

- 1) Wydz. Z-4 w/m
- 2) a/a

Sprawę prowadził:

Agnieszka Słudym

tel.: 81 749 00 18, e-mail: [asludym@gddkia.gov.pl](mailto:asludym@gddkia.gov.pl)

Z-ca Dyrektora Oddziału

*[Podpis]*  
mgr inż. Zbigniew Szepietowski

Generalna Dyrekcja  
Dróg Krajowych i Autostrad  
Oddział w Lublinie

ul. Ogrodowa 21  
20-075 Lublin  
tel.: (081) 532 70 61  
fax: (081) 743 71 66

e-mail: [sekretariat@gddkia.gov.pl](mailto:sekretariat@gddkia.gov.pl)  
[www.gddkia.gov.pl](http://www.gddkia.gov.pl)

W P Ł Y N Ę Ł O	
DrogMost Lubelski	
dn.	2011 -08- 03
L.dz.	302
podpis <i>[Podpis]</i>	

## **Notatka ze spotkania roboczego**

które odbyło się w dniu 4.10.2011r., w siedzibie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie.

Spotkanie robocze dotyczyło omówienia:

- rozwiązań technicznych, w zakresie drogi objazdowej na czas realizacji robót budowlanych, związanych z przebudową omawianego mostu,
- lokalizacji tymczasowej zatoki autobusowej,
- zapisów w Karcie Informacyjnej,
- przedłożonego przy piśmie znak: DM-06/11/P-0411/11 z dnia 14.09.2011r. kosztorysu wykonania prac projektowych, określonych przez tamt. Jednostkę Projektującą jako „dodatkowe i zamienne”.

Przedstawiciel Jednostki Projektującej poinformował, iż skonsultował z Kierownikiem Rejonu GDDKiA w Zamościu i Wójtem Gminy Zamość kwestię zmiany lokalizacji istniejącej (w pobliżu omawianego mostu) zatoki autobusowej na czas realizacji robót. Uzgodniono, że nie zachodzi konieczność budowy tymczasowej zatoki autobusowej w pobliżu istniejącej. Podczas realizacji robót budowlanych środki transportu komunikacji publicznej będą zatrzymywać się na innej zatoce autobusowej.

Ponadto poinformowano, iż z Rejonu Dróg w Zamościu zostanie pozyskana dokumentacja archiwalna, celem dokonania rozpoznania konstrukcji istniejącej nawierzchni jezdni.

### **Ustalenia:**

- 1) Z uwagi na uwarunkowania terenowe, akceptuje się zaproponowaną budowę mostu tymczasowego w ciągu drogi objazdowej zamiast budowy przepustu.
- 2) W opracowywanej dokumentacji technicznej należy zamieścić rozwiązania projektowe, dotyczące mostu objazdowego.
- 3) Tut. Oddział akceptuje przedłożony na spotkaniu roboczym materiał projektowy, przeznaczony do złożenia na ZUDP.
- 4) W opracowywanej dokumentacji technicznej należy bezwzględnie przewidzieć budowę schodów skarpowych w obrębie obiektu mostowego.
- 5) Należy zaprojektować umocnienie skarpy między stożkami, a ściekami skarpowymi.
- 6) Ścieki skarpowe należy zaprojektować bliżej stożków.
- 7) Zamawiający potwierdza potrzebę uzyskania zgód właścicieli działek na czasowe zajęcie nieruchomości (pod lokalizację drogi objazdowej).
- 8) Kolidujące drzewa z projektowaną inwestycją należy przeznaczyć do wycinki.
- 9) Kartę Informacyjną należy uzupełnić o informację w zakresie wycinki drzew.
- 10) Z uwagi na poczynione uzgodnienia, dotyczące braku konieczności budowy tymczasowej zatoki autobusowej, z Karty Informacyjnej należy usunąć zapisy w tym zakresie.
- 11) Należy przekazać Kartę Informacyjną, uwzględniającą zgłoszone uwagi, w ilości egz., odpowiadającej przedmiotowi zamówienia.
- 12) Należy przekazać 1 egz. operatu wodno prawnego do zaopiniowania.
- 13) Obecni przedstawiciele GDDKiA O/LU zgodnie stwierdzili, że brak jest podstaw do uznania wnioskowanego przez Jednostkę Projektującą w piśmie znak: DM-06/11/P-0411/11 z dnia 14.09.2011r. zwiększenia kosztu opracowania dokumentacji projektowej.

Jako uzasadnienie został przytoczony przepis Umowy Nr GDDKiA-O/LU-R2-an/PTM/1/11 z dnia 29.04.2011r. na opracowanie omawianej dokumentacji technicznej, tj. §2 ust. 2:

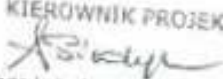
„Wynagrodzenie ustalone w §2 ust. 1 lit. a) będzie wynagrodzeniem ryczałtowym (określone w art. 632 § 1 KC) i nie ulegnie zmianie, za wyjątkiem pozycji w Kosztorysie ofertowym prac projektowych, dla których określone zostały ceny jednostkowe. Wykonawca nie może żądać jego podwyższenia, nawet jeśli w momencie zawarcia umowy nie można było przewidzieć rozmiarów lub kosztów prac.”

Stanowisko DrogMost Lubelski:

Na podstawie pisma GDDKiA-O/LU-P-2-as-4112-0004/0006/11 z dnia 30.06.2011 roku, zgodnie z prośbą GDDKiA O/LU wyrażoną w/w piśmie „sporządzenie szacunkowego kosztorysu opracowania dokumentacji technicznej”, Jednostka Projektująca w piśmie DM-06/11P-0274/11 określiła zakres prac projektowych oraz podała informację, że „szacunkowy koszt opracowań projektowych zostanie podany po przyjęciu wariantu rozwiązania i uzyskaniu warunków na przebudowę urządzeń obcych”. W dniu 7.07.2011r. na spotkaniu w GDDKiA O/LU ustalono sposób rozwiązania, natomiast przy piśmie nr DM-06/11/P-0411/11 z dnia 14.09.2011 Jednostka Projektująca podała koszty dodatkowych prac projektowych.

Ostatecznie, porozumienie w zakresie zwiększenia wynagrodzenia za prace projektowe nie zostało osiągnięte.

Notatkę sporządził:

KIEROWNIK PROJEKTU  
  
mgr inż. Agnieszka Siudym

Akceptuję:

  
Z-ca DYPKtora ODDZIAŁU  
Inż. Władysław Rąski





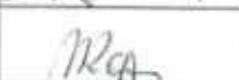

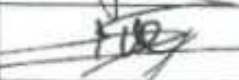

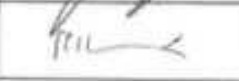
## LISTA OBECNOŚCI

ze spotkania roboczego, które odbyło się w dniu 4.10.2011r., w siedzibie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie, dotyczącego omówienia:

- rozwiązań technicznych, w zakresie drogi objazdowej na czas realizacji robót budowlanych, związanych z przebudową omawianego mostu,
- projektu organizacji ruchu na czas prowadzenia w/w robót,
- lokalizacji tymczasowej zatoki autobusowej,
- zapisów w Karcie Informacyjnej,
- przedłożonego przy piśmie znak: DM-06/11/P-0411/11 z dnia 14.09.2011r. kosztorysu wykonania prac projektowych, określonych przez tamt. Jednostkę Projektującą jako „dodatkowe i zamienne”.

**w związku z opracowywaniem kompleksowej dokumentacji projektowej na przebudowę mostu na rowie bez nazwy w km 162+951 drogi krajowej Nr 17 w m. Stary Zamość.**

1. Obecni – wg załączonej „Listy obecności”.

Lp.	Imię i Nazwisko	Jednostka	Podpis
1	Jacek Wilkopolski	GDDKiA O/LU P.2	
2	Przemysław Sierak	-11-	
3	Barbara Kocur	- 11- Z-4	
4	Anna Leński-Tomczyk	Drogiast Lubelski	
5	Andrzej Lewiś	<del>_____</del>	<del></del>
6	Andrzej Srofiński	GDDKiA - O/LU	
7	Filip Rikociński	GDDKiA O/LU	
8			
9			
10			
11			
12			
13			



**WOJEWÓDZKI ZARZĄD  
MELIORACJI i URZĄDZEŃ WODNYCH w LUBLINIE**

ul. Karłowicza 4, 20-027 LUBLIN,

tel. 81 531 03 00, fax. 81 531 03 01, e-mail: sekretariat@wzmiuw.lublin.pl

WOJEWÓDZKI ZARZĄD  
MELIORACJI i URZĄDZEŃ  
WODNYCH w LUBLINIE  
Oddział w Lublinie  
ul. Barański 17, 20-150 Lublin  
tel. 81 740 37 32  
fax. 81 740 31 24  
e-mail: lublin@wzmiuw.lublin.pl

WOJEWÓDZKI ZARZĄD  
MELIORACJI i URZĄDZEŃ  
WODNYCH w LUBLINIE  
Oddział w Białej Podlaskiej  
ul. Żmłowska 2, 21-500 Biała Podlaska  
tel. 83 243 41 58  
fax. 83 243 40 87  
e-mail: biala@wzmiuw.lublin.pl

WOJEWÓDZKI ZARZĄD  
MELIORACJI i URZĄDZEŃ  
WODNYCH w LUBLINIE  
Oddział w Chełmie  
ul. Jędrusi 6, 22-100 Chełm  
tel. 82 505 04 06  
fax. 82 505 04 06  
e-mail: chelm@wzmiuw.lublin.pl

WOJEWÓDZKI ZARZĄD  
MELIORACJI i URZĄDZEŃ  
WODNYCH w LUBLINIE  
Oddział w Zamościu  
ul. Partyzantów 94, 22-400 Zamość  
tel. 84 677 55 70  
fax. 84 678 55 97  
e-mail: zamosc@wzmiuw.lublin.pl

WOJEWÓDZKI ZARZĄD  
MELIORACJI i URZĄDZEŃ WODNYCH  
w Lublinie  
ODDZIAŁ w ZAMOŚCIU  
ul. Partyzantów 94, 22-400 Zamość  
tel. 84 677 55 70, fax 84 638 55 97

**Drog Most Lubelski**  
**20-415 Lublin, ul. Zaciszna 16**

O/Z Ke. 401-94/2011

Data: 2011-10-24

Dotyczy: mostu w m. Stary Zamość

Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Lublinie Oddział w Zamościu w odpowiedzi na pismo nr DM-006/07-0465/11 z dnia 04.10.2011 r. w sprawie podania informacji odnośnie własności dz. nr ewid. 192 obr Chomęciska Małe i parametrów odtworzenia rowu melioracyjnego „A” w granicach pasa drogowego informuje, że akceptuje zaproponowany sposób umocnienia rowu.

Ponadto informujemy, że Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Lublinie nie jest zarządcą rowów szczegółowych, a jedynie prowadzi ewidencję i uzgodnienia w zakresie melioracji szczegółowych.

Do wiadomości:

1. WZMiUW Inspektorat Zamość
2. a/a.

Dyrektor  
Oddziału WZMiUW w Zamościu  
Waldemar Gorczyca

