

# ESTAKADA Tomasz Pawłowski

15-803 Białystok, ul. Malinowa 12

NIP: 542-26-95-777

tel 0 607 428 656

---

**TEMAT:** Przebudowa dwóch przepustów w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 693 w km 2+263 w m. Klebanka i w km 31+535 w m. Kajanka

**OBIEKT:** PRZEPUST W KM 2+263 (JNI 1301099)

**INWESTOR:** Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku

**STADIUM:** PROJEKT WYKONAWCZY

**PROJEKTANT:** mgr inż. Tomasz Pawłowski  
PDL/0144/POOM/09



**SPRAWDZAJĄCY:** mgr inż. Tomasz Pietrzak  
PDL/0053/POOM/10



Białystok, 05.2013r.

## **Spis zawartości**

### **CZĘŚĆ OPISOWA**

1. Spis zawartości
2. Opis
3. Uzgodnienia

### **CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

- |                                    |                   |
|------------------------------------|-------------------|
| 1. Orientacja                      | 1: 25000,         |
| 2. Projekt zagospodarowania terenu | 1: 500,           |
| 3. Profil podłużny rzeki           | 1:50/500,         |
| 4. Profil podłużny drogi           | 1:50/100,         |
| 5. Rysunek ogólny                  | 1:100, 1:50, 1:20 |
| 6. Etapy realizacji                | 1:100,            |
| 7. Inwentaryzacja                  | 1:100             |

### **ZAŁĄCZNIKI**

1. Szkic osnowy wysokościowej, lokalizacja repera

## **OPIS**

***do projektu: Przebudowa dwóch przepustów w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 693 w km 2+263 w m. Klebanka i w km 31+535 w m. Kajanka.***

***Obiekt: Przepust w km 2+263(JNI 1301099).***

### **1 Przedmiot przedsięwzięcia**

Przedmiotem przedsięwzięcia jest rozbiórka istniejącego przepustu w km 2+263 drogi wojewódzkiej nr 693 i budowa w tym samym miejscu nowego przepustu.

### **2 Podstawa opracowania**

Umowa zawarta z Podlaskim Zarządem Dróg Wojewódzkich w Białymstoku ul. Elewatorska 6, 15-620 Białystok.

Mapa geodezyjna sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500.

Pomiary sytuacyjno-wysokościowe i inwentaryzacja w terenie.

Badania geotechniczne.

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. RP nr 43 poz. 430).

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. RP nr 63 poz. 735).

Ogólne wytyczne montażu rur spiralnie karbowanych.

Światła mostów i przepustów. Zasady obliczeń z komentarzem i przykładami. Instytut Badawczy Dróg i Mostów Wrocław - Żmigród, 2000.

Zalecenia projektowe i technologiczne dla podatnych konstrukcji inżynierskich z blach falistych GDDKiA 2004

Podstawowe obowiązujące normy:

–PN-81/B-03020      “Grunty budowlane. Posadowienia bezpośrednie budowli. Obliczenia statystyczne i projektowanie”.

–PN-85/S-10030      “Obiekty mostowe. Obciążenia”.

### **3 Podstawowe materiały**

- rury stalowe karbowane o przekroju łukowo – kołowym o wymiarach B=1,44m; H=0,97m i długości L=13,0m, grubości blachy 2,5mm, z zabezpieczeniem antykorozyjnym o grub. min. 292µm,
- złączka do rur stalowych karbowanych,
- kruszywo naturalne,
- kruszywo łamane,
- brukowiec,
- obrzeża betonowe 6x20cm,
- zaprawa cementowa marki 15 MPa,
- bariery U14-a,
- bariery ochronne – przy połówkowej realizacji obiektu – własność wykonawcy - dzierżawa,
- stalowe ścianki szczelne – przy połówkowej realizacji obiektu – własność wykonawcy – dzierżawa,
- materiał do linii krawędziowych P-7b i P-7a,
- materiał do warstw nawierzchni jezdni,
- geotkanina polipropylenowa,
- palisada drewniana  $\phi$ 10cm.

## **4 Opis istniejącego zagospodarowania**

### **4.1 Dane lokalizacyjne**

Obiekt znajduje się w gm. Kleszczele, pow. hajnowski, woj. podlaskie obręb Kleszczele na działce o numerze ewidencyjnym 1530/2. Właścicielem działki jest Województwo Podlaskie, a zarządcą Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku. Przebudowywany przepust znajduje się na rowie melioracyjnym R-I – urządzeniu melioracji wodnych szczegółowych obiektu melioracyjnego Nurzec Górny.

### **4.2 Obiekt inżynierski i parametry drogi**

Istniejący przepust z prefabrykowanych elementów żelbetowych o przekroju kołowym i średnicy  $\varnothing 1,0\text{m}$  o długości 9,1m bez murków czołowych. Obiekt jest prostopadły do osi drogi. Brak barier na obiekcie. Przepust przeprowadza wodę ze zlewni terenowej, studni zbiorczej drenażowej i rowów przydrożnych z lewej na prawą stronę drogi.

Droga w miejscu występowania przepustu o przekroju szlakurowym, nawierzchni bitumicznej szerokości 5,50m i obustronnymi poboczami gruntowymi o szerokości około 1,3m i 0,75m.

Odwodnienie jezdni odbywa się metodą powierzchniowego spływu wód opadowych po skarpach korpusu drogowego na przyległy teren. Przy obiekcie brak schodów skarpowych, umocnień.

Odcinek drogi wojewódzkiej Nr 693 w miejscu projektowanego przepustu przebiega po terenach niezabudowanych. Przy obiekcie znajduje się zatoka autobusowa.

### **4.3 Warunki gruntowo – wodne**

Na podstawie „Dokumentacji geotechnicznej” na budowę przedmiotowego przepustu opracowanej przez inż. Mirosława Sawickiego budowa geologiczna w okolicy istniejącego obiektu jest następująca:

Otwór nr 1:

- do głębokości 0,8m zalegają nasypy niekontrolowane,
  - od 0,8m do 5,0m - grunty spoiste w postaci glin, piasków gliniastych przewarstwionych piaskami drobnymi i piasków gliniastych.
- Ustabilizowane zwierciadło wody gruntowej znajduje się na rzędnej 167,77.

Otwór nr 2:

- do głębokości 1,0m zalegają nasypy niekontrolowane,
  - od 1,0m do 1,7m - grunty spoiste w postaci piasków gliniastych w stanie plastycznym,
  - od 1,7m do 2,7m – grunty niespoiste w postaci piasków średnich średniozagęszczonych,
  - poniżej do 5,0m - grunty spoiste gliny w stanie plastycznym i piaski gliniaste w stanie twardoplastycznym przewarstwione warstwą piasków drobnych,
- Ustabilizowane zwierciadło wody gruntowej znajduje się na rzędnej 167,78.

Otwór nr 3 (w korpusie drogi):

- do głębokości 0,4m konstrukcja nawierzchni – warstwy bitumiczne,
- od 0,4m do 1,2m nasypy budowlane w postaci piasku średniego,
- od 1,2m do 1,7m nasyp niekontrolowany z piasku drobnego zaglinionego i z piasku drobnego,
- od 1,7m do 2,0m piaski gliniaste w stanie plastycznym,

## **5 Opis przyjętych rozwiązań projektowych**

### **5.1 Dane wyjściowe**

Zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia istniejący przepust przeznaczono do rozbiórki.



W tym samym miejscu zaprojektowano przepust na obciążenie wg klasy "A" normy PN-85/S-10030. Zaprojektowano obiekt o konstrukcji z rur stalowych karbowanych. Przyjęto ten typ konstrukcji ze względu na krótki okres realizacji, łatwość budowy oraz możliwość wykonania ewentualnych, późniejszych wydłużeń jak również ze względów ekonomicznych.

Zaprojektowany przekrój spełnia wymagania rozporządzenia MTiGM z dnia 30.05.2000r

## **5.2 Parametry identyfikacyjne i techniczne obiektu**

Informacje identyfikacyjne:

województwo

powiat

gmina

Numer drogi

Kategoria drogi

Usytuowanie obiektu względem cieku

Lokalizacja

Najbliższa miejscowość

podlaskie;

hajnowski;

Kleszczele;

Droga woj. 693;

Z;

rów R-I;

- ok. 2+263;

Klebanka;

Dane ogólne

Długość po osi

sklepienie dolne

13,00 m;

Wymiary

B=1,44; H=0,97m;

Spadek dna przepustu

0,5%;

Materiał

stalowe blachy karbowane;

Konstrukcja

rurowa;

Liczba otworów

1;

Szerokość jezdni

7,0m;

Szerokość całkowita chodników

brak;

Jednolity numer inwentarzowy

JNI 1301099;

Szerokość skrajni pionowej

bez ograniczeń,

Dane o dokumentacji projektowej

Autor projektu

mgr inż. Tomasz Pawłowski;

Nr uprawnień

PDL/0144/POOM/10

Przedmiot opracowania

budowa przepustu;

Data zlecenia opracowania

19.03.2013;

Przeszkoda

Rodzaj przeszkody

rów R-I;

Nazwa przeszkody

bez nazwy;

Kąt skrzyżowania

90°;

Nośność

Numer normy obciążeniowej

PN-85/S-10030 ;

Klasa obciążenia według normy

klasa, A;

Nośność

500 kN;

Urządzenia obce

na obiekcie - brak.

## **5.3 Roboty rozbiórkowe**

Projektuje się rozbiórkę następujących istniejących elementów przepustu i dojazdów:

— nawierzchni na przepuscie i dojazdach,

— części przelotowej przepustu.

Prace rozbiórkowe należy prowadzić etapowo.

#### 5.3.1. Rozebranie nawierzchni

Nawierzchnię rozbierać w sposób mechaniczny. Uzyskany destruk z zagospodarować w porozumieniu z Inwestorem i Inspektorem Nadzoru.

#### 5.3.2. Rozebranie przepustu

Rozebranie przepustu wykonać w sposób mechaniczny za pomocą sprzętu zaakceptowanego przez Inspektora Nadzoru w zakresie ujętym w dokumentacji.

Materiały nie nadające się do powtórnego wbudowania należy zagospodarować zgodnie z Ustawą o Odpadach.

### **5.4 Konstrukcja przepustu**

Konstrukcję przepustu stanowią stalowe rury karbowane o grubości blachy 2,5mm i zabezpieczeniu antykorozyjnym wykonanym przez producenta. Kształt przekroju – łukowo kołowy o wymiarach B=1,44m; H=0,97.

Wykonawca sam wybiera producenta przepustu stalowego, ale musi spełnić następujące warunki:

- musi uzyskać zgodę Nadzoru Inwestorskiego na zastosowanie konstrukcji;
- płaszcz zamiennego typu musi mieć grubość minimum 2,5mm;
- zaproponowana konstrukcja musi posiadać AT IBDiM z informacją, że może być stosowana do wykonywania przepustów drogowych;
- fabryczne zabezpieczenie antykorozyjne nie może być gorsze od zaprojektowanego;
- przekrój otworu rury musi być taki sam jak w niniejszym opracowaniu,
- konstrukcja zamiennego typu musi mieć zdolność przeniesienia obciążenia klasy „A” wg PN-85/S-10030 z zachowaniem właściwego komfortu przejazdu pojazdów.

### **5.5 Wykonanie przepustu**

W miejscu rozebranego obiektu projektuje się przepust z konstrukcji z rur stalowych karbowanych. Prace będą prowadzone etapowo.

Kolejność wykonywania prac:

- roboty przygotowawcze,
- wycinka drzew i krzewów,
- montaż oznakowania i zabezpieczenia robót przed I etapem wykonywania obiektu,
- wbicie tymczasowych ścianek szczelnych w osi drogi,
- rozbiórka części istniejącego przepustu,
- wykonanie geotkaniny polipropylenowej, ławy kruszywowej i zagęszczenie gruntu,
- montaż I odcinka projektowanego przepustu,
- wykonanie zasypki, części konstrukcji jezdni,
- dopuszczenie do ruchu po części wykonanego przepustu na drodze wojewódzkiej,
- montaż oznakowania i zabezpieczenia robót przed II etapem wykonywania obiektu,
- rozbiórka pozostałej części istniejącego przepustu,
- wykonanie geotkaniny polipropylenowej, ławy kruszywowej i zagęszczenie gruntu,
- montaż II odcinka projektowanego przepustu,
- wykonanie zasypki,
- wyciągnięcie tymczasowych ścianek szczelnych z osi drogi,
- wykonanie części konstrukcji jezdni,
- dokończenie wykonania korpusu drogi wojewódzkiej, wykonanie dojazdów od obiektu,
- roboty wykończeniowe.

Konstrukcję stalową przepustu należy posadzić na ławie kruszywowej. Pod ławą kruszywową należy wykonać geotkaninę polipropylenową. Materiał na ławę musi być mrozoodporny. Ławę należy ukształtować w kierunku poprzecznym i podłużnym zgodnie z projektowanym pochyleniem przepustu. Na górze ławy ostatnie 5cm pozostawić niezagęszczone celem zagłębienia karbów konstrukcji.



Na wylocie i wlocie projektuje się rów przydrożny, który należy umocnić brukowcem na podsypce cementowo-piaskowej gr. 5cm z zalaniem spoin zaprawą marki 15MPa. W celu zabezpieczenia brukowca należy na całej szerokości dna i skarp wykonać palisadę drewnianą z kołków wbitych na głębokość 1,0m oraz wykonać obramowania z obrzeży betonowych 6x20cm.

W celu zabezpieczenia ruchu zaprojektowano ustawienie barier stalowych o parametrach A, H1, W4 z obu stron drogi.

Przepust należy wykonywać połówkowo z lokalnym poszerzeniem jezdni z płyt drogowych żelbetowych. Realizacja połówkowego wykonania obiektu z wykorzystaniem tymczasowych ścianek szczelnych, własności Wykonawcy, wbitych w osi drogi. Dopuszcza się zastosowanie innej technologii zabezpieczeń wykopu w uzgodnieniu z projektantem.

Projektowany przepust mieści się w istniejącym pasie drogowym.

## **5.6 Technologia wykonywania przepustu**

Poniższe zalecenia i wymagania stosuje się do rur stalowych karbowanych. Szczegółowe wymagania i zalecenia dotyczące wykonywania przepustów z rur stalowych karbowanych powinien dostarczyć Dostawca w/w rur.

Zaleca się wykonywanie przepustów przy niskich stanach wody.

W przypadku wystąpienia wody gruntowej w wykopie należy wykonać odwodnienie na czas budowy.

Prace rozpocząć od wykonania poszerzeń jezdni, wbicia tymczasowych ścianek szczelnych w osi drogi, robót rozbiórkowych i robót ziemnych.

Przy układaniu rur na ławach fundamentowych należy zwrócić szczególną uwagę aby nie uszkodzić warstwy ochronnej rur.

Ława z kruszywa naturalnego powinna być zagęszczona do wartości wskaźnika zagęszczenia min. 0,98 wg. Proctora.

Rury należy zamówić z wykonanym u Producenta zabezpieczeniem.

Pomimo, że karbowane rury stalowe znane są z ich wytrzymałości, to jednak należy obsługiwać się z nimi z należytą uwagą.

Wokół rur nowobudowanych przepustów należy wykonać zasypkę. Zasypka przepustu powinna być wykonana ściśle według zaleceń, gdyż praca przepustu polega głównie na przenoszeniu parcia zagęszczonego wokół niego kruszywa zasypki. Zasypka wokół konstrukcji powinna wykraczać poza obwód konstrukcji na szerokości równej jej rozpiętości po każdej ze stron, a ponad konstrukcję do 300 mm lub 1/10 średnicy, którakolwiek z wartości jest większa. Materiał zasypki powinien być materiałem ziarnistym aby zapewnić dobre właściwości konstrukcyjne. Minimalny stopień zagęszczenia w pobliżu konstrukcji stalowej około 20cm powinien wynieść 95 % wg Proctora a w pozostałej części powinien wynieść 98 % wg Proctora.

Materiał zasypki wokół konstrukcji powinien być układany warstwami o grubości 150 ÷ 300 mm obustronnie po bokach konstrukcji, a następnie dobrze zagęszczony.

## **5.7 Głowice wlotowa i wylotowa**

Wlot i wylot przepustu należy umocnić brukowcem 16÷20cm na podsypce cementowo - piaskowej z zalaniem spoin zaprawą marki 15MPa. W celu zabezpieczenia brukowca należy wykonać obrzeża betonowe 6x20cm i palisady drewniane zgodnie z rysunkiem ogólnym.

## **5.8 Wyposażenie obiektu**

W celu zabezpieczenia ruchu samochodowego projektuje się ustawienie barier U14-a o parametrach A,H1,W4 z obu stron drogi. Długość i lokalizacja wg rys. Projekt zagospodarowania terenu.

## **5.9 Odwodnienie na czas budowy**

Ewentualną wodę gromadzącą się w wykopie należy odpompować poniżej projektowanego przepustu.

# **6 Dojazdy**

## **6.1 Rozwiązania sytuacyjne**

Przebudowę dojazdów zaprojektowano w niezbędnym zakresie to jest odtworzenie na długości rozbiórki nawierzchni oraz na długości skosów wynikających ze zmiany szerokości jezdni na obiekcie do 7,0m, Zaprojektowano obustronne pobocza gruntowe o szerokości 1,5m.

## **6.2 Konstrukcja i technologia nawierzchni**

### **Niweleta.**

Zaprojektowano spadki podłużne niwelety wynikające z odtworzenia istniejącej nawierzchni. Niweleta drogi została zaprojektowana w oparciu o państwowy układ wysokościowy Kronsztadt 60.

## **6.3 Przekroje normalne**

Przekrój normalny dojazdów o następujących parametrach technicznych:

- |   |                             |
|---|-----------------------------|
| • szerokość nawierzchni bitumicznej                         | - od 5,5 do 7,0m,           |
| • spadek poprzeczny jezdni dwustronny istniejącego ok 2,0%, | - dostosowany do stanu      |
| • szerokość poboczy gruntowych                              | - stan istniejący do 1,5m,  |
| • spadek poprzeczny poboczy                                 | - 6,0 %,                    |
| • szerokość korony drogi                                    | - stan istniejący do 10,0m  |
| • pochylenie skarp  | - stan istniejący do 1:1.5. |

## **6.4 Konstrukcja i technologia nawierzchni**

Konstrukcję nawierzchni jezdni przyjęto dla KR3 na podstawie Dziennika Ustaw Nr 43 z dnia 14 maja 2000r.:

- warstwa ścieralna z BA gr. 5cm,
- warstwa wiążąca z BA gr. 6cm,
- podbudowa zasadnicza z BA gr. 7cm,
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie gr. 20cm,
- warstwa mrozoochronna gr. 20cm.

Na poboczu w I etapie realizacji projektuje się umocnienie pobocza płytami drogowymi.

Projektuje się połączenie starej jezdni z nową w postaci sfrezowania istniejącej jezdni na 75cm szerokości w celu wykonania połączenia na głębokość 10cm. Następnie na sfrezowanej jezdni należy ułożyć 5cm w-wy wyrównawczo – wzmacniającej, siatkę do zbrojenia nawierzchni (dł. 1,5m) oraz warstwę ścieralną. Zakres warstwy ścieralnej pokazany jest na rysunku „Projekt zagospodarowania terenu”

## **6.5 Roboty ziemne**

Roboty ziemne na omawianym odcinku drogi wynikają z faktu: budowy nasypów i poszerzeń drogi, wykonania wykopów pod konstrukcją, wykonania i pogłębienia rowów przydrożnych i innych robót związanych z odwodnieniem drogi.

Ziemię z wykopów zagospodarować zgodnie z Ustawą o Odpadach.

## **6.6 Odwodnienie**

Odwodnienie jezdni zaprojektowano metodą powierzchniowego spływu wód opadowych.

## **7 Urządzenia obce**

Z analizy mapy sytuacyjno-wysokościowej wynika, że w strefie projektowanych robót:

- z prawej strony drogi brak istniejącego uzbrojenia terenu,
- z lewej strony drogi zlokalizowane jest następujące uzbrojenie terenu:
  - przewody telekomunikacyjne podziemne w odległości ok. 15m od osi drogi.

Sieci te nie kolidują z projektowanym obiektem.

Nie wyklucza się występowania uzbrojenia terenu nie zaznaczonego na planie zagospodarowania terenu. W trakcie wykonywania robót ziemnych należy zachować ostrożność aby nie uszkodzić uzbrojenia terenu.

## **8 Humus**

Zdjętą ziemię urodzajną ze skarp i terenu zajętego pod budowę należy złożyć w pryzmy, a po zakończeniu robót użyć do humusowania skarp korpusu drogowego oraz do rekultywacji terenu przyległego do drogi, wykorzystanego pod plac budowy.



## **9 Zieleń**

Zieleń kolidująca z realizacją przedsięwzięcia została zainwentaryzowana. Część drzew, krzaków zostanie usunięta zgodnie decyzją na wycinkę drzew.

## **10 Warunki hydrologiczne**

Dla potrzeb projektu wykonano obliczenia światła przepustu pod drogą wojewódzką wg "Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. RP nr 63 poz. 735)". Światło przepustu określono na podstawie obliczeń.

Wszystkie roboty związane z przebudową przepustu należy wykonywać zgodnie ze "Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi".

## **11 Rozwiązanie komunikacji i transportu**

Oznakowanie robót na czas przebudowy przepustu zgodnie z projektem organizacji ruchu na czas budowy.

W trakcie prowadzenia robót należy bezwzględnie przestrzegać zasad zawartych w "Instrukcji oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym" z zachowaniem całkowitego bezpieczeństwa pracowników zatrudnionych na budowie jak i użytkownikom drogi.

Transport materiałów odbywać się będzie środkami transportu samochodowego.

## **12 Bilans terenu inwestycji**

W związku z przebudową przepustu nie zachodzi konieczność wykupu gruntów – projektowany przepust mieści się w granicach pasa drogowego.

## **13 Oznakowanie robót**

Oznakowanie robót na czas budowy zgodnie z Projektem organizacji ruchu na czas budowy.

## **14 Reper**

W osi jezdni wbito reper roboczy. Dodatkowo do dokumentacji dołączono szkic osnowy wysokościowej z lokalizacją repera.

## **15 Uzgodnienia**

Światło i rzędne posadowienia projektowanego przepustu zostało uzgodnione z WZMiUW w Białymstoku.

## **16 Uwagi**

Dokumentacja projektowa wykonana przez wykonawcę na etapie budowy:

- geodezja powykonawcza wraz z inwentaryzacją powykonawczą obiektu,
- projekt tymczasowych ścianek szczelnych i zabezpieczenia wykopów.

Niniejsze opracowanie zawiera w sobie jednocześnie projekt rozbiórki istniejącego przepustu i części drogi.

Wykonawca na etapie budowy powinien wykonać przekopy kontrolne celem inwentaryzacji nie ujętych na mapie do celów projektowych instalacji podziemnych.

Na Wykonawcy spoczywa obowiązek uzyskania wszelkich dodatkowych, wymaganych przez przepisy prawa, uzgodnień wykonywanych prac wynikających z przyjętej technologii robót.

Wykonawca ma obowiązek znać i stosować w czasie prowadzenia robót wszelkie przepisy dotyczące ochrony środowiska naturalnego. W czasie trwania budowy i wykańczania robót wykonawca będzie utrzymywał porządek na terenie budowy. W obszarze prowadzonych robót i w wykopach nie może znajdować się woda stojąca.

Wykonawca ma podejmować wszelkie uzasadnione kroki mające na celu stosowanie się do przepisów i norm dotyczących ochrony środowiska na terenie i wokół terenu budowy oraz będzie unikał uszkodzeń lub uciążliwości dla osób lub własności społecznej i innych, a wynikających ze skażenia, hałasu, lub innych przyczyn powstałych w następstwie jego sposobu działania.

*Przebudowa dwóch przepustów w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 693 w km 2+263 w m. Klebanka i w km 31+535 w m. Kajanka. Przepust w km 2+263 (JNI 1301099)*

---

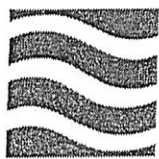
Odpady powstałe w trakcie wykonywania robót należy poddać utylizacji, recyclingowi lub wywieźć na składowisko odpadów. Niedopuszczalny jest wywóz odpadów do lasu lub pozostawienie ich na terenie budowy.

Materiały, które w sposób trwały są szkodliwe dla otoczenia, nie będą dopuszczone do użycia.

PDL/0144/POOM/09

  
mgr inż. Tomasz Pawłowski





**Wojewódzki Zarząd Melioracji  
i Urządzeń Wodnych  
w Białymstoku**

ul. Handlowa 6, 15-399 Białystok  
Sekretariat tel. (085) 74-81-200, fax. (085) 74-81-201  
NIP: 542-10-25-796, Regon 000579750,  
www.wzmiuw.wrotapodlasia.pl

Białystok dnia 2013.06.13

**„ESTAKADA”**

**Tomasz Pawłowski**

**ul. Malinowa 12**

**15-803 BIAŁYSTOK**

WZM.RI-4022.124.13

Dotyczy: uzgodnienia i warunków przebudowy przepustów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 693 w km 2+263 w m. Klebanka i km 31+535 w m. Baciki Bliższe, gm. Siemiatycze

Nawiązując do projektu przebudowy istniejących przepustów w ciągu drogi wojewódzkiej nr 693 w km 2+263 w m. Klebanka, gm. Kleszczelach, i w km 31+535 w m. Baciki Bliższe, gm. Siemiatycze, Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Białymstoku przedkłada następujące stanowisko.

Projektowany przepust w km 2+263 w m. Klebanka z rury stalowej karbowanej o parametrach  $B=1,44\text{m}$  i  $H=0,97\text{m}$  znajduje się na rowie melioracyjnym R-I – urządzeniu melioracji wodnych szczegółowych obiektu melioracyjnego Nurzec Górny, objętego działalnością Gminnej Spółki Wodnej w Kleszczelach. Po stronie wlotu przepustu znajduje się wylot melioracyjny. Rzędna dna na wlocie przepustu powinna znajdować się minimum  $0,1$  poniżej wylotu melioracyjnego. Ponieważ przebudowywany przepust znajduje się na terenach objętych działalnością ww. spółki wodnej należy uzyskać jej opinię w sprawie przebudowy przepustu.

Podstawową zasadą przy przebudowie istniejących przepustów i mostów na ciekach odwadniających tereny użytkowane rolniczo jest nie pogorszenie odpływu z gruntów położonych, powyżej, czyli dno nowych budowli na wlocie nie może być zaprojektowane wyżej niż starych budowli przewidzianych do rozbiórki. Wskazane jest nawet obniżenie dna, szczególnie przepustów, gdzie dno jest płytsze niż  $1,0\text{m}$ , mierząc od powierzchni niższego brzegu cieku przed wlotem.

Powyżej i poniżej przepustów oprócz umocnień dna i skarp cieków, przewidzieć wyprofilowanie koryta, aby był zapewniony właściwy odpływ wody.

W świetle art. 122, ust. 1, ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. - Prawo wodne (Dz.U. z 2005 r. nr 239, poz. 2019 - jednolity tekst z późniejszymi zmianami) na wykonanie urządzeń wodnych należy uzyskać pozwolenie wodnoprawne. Przepisy te stosuje się również (art. 9, ust. 1, p-kt 19, ust 2 i p-kt 2) do rowów, w tym budowli na rowach oraz do prowadzonych przez wody obiektów mostowych i innych urządzeń a także przebudowy oraz rozbiórki tych obiektów.

Zasadnicze parametry (między innymi, światła rurociągów) przepustów, powinny spełniać wymogi obowiązujących przepisów prawnych w budownictwie drogowym, między innymi Rozporządzenia 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. z 2000 r., nr 63, poz. 735 z późniejszymi zmianami).

Natomiast przepust w km 31 + 535 stanowi element drogi wojewódzkiej i nie jest powiązany z urządzeniami melioracji wodnych szczegółowych, nie wnosimy uwag do rozwiązań.

Do wiadomości:

WZMiUW O/T w Białymstoku.

Za zgodność z oryginałem

mgr inż. Tomasz Pawłowski

ZASTĘPCA DYREKTORA

mgr CZESŁAW SALAK

GMINNA SPÓŁKA WODNA  
„KLESZCZELE” w Kleszczelach  
17-250 Kleszczele, ul. 1-Maja 10  
NIP: 543-18-90-308

Kleszczele, dn 20.06.2013 rok

ESTAKADA Tomasz Pawłowski  
ul. Malinowa 12  
15-803 Białystok

Wyrażamy zgodę na przebudowę przepustu w ciągu drogi wojewódzkiej Nr 693 w km 2+263 w m. Klebanka na rowie melioracyjnym R-I i akceptujemy rozwiązania projektowe dt.przepustu o parametrach  $B=1,44$  m i  $H=0,97$  m oraz to że rzędna dna na wlocie przepustu powinna znajdować się minimum 0,1 poniżej wylotu melioracyjnego.

Przewodniczący Zarządu  
Gminnej Spółki Wodnej  
„Kleszczele” w Kleszczelach  
Łukasz Borona

*Łukasz Borona*

Za zgodność z oryginałem

*[Signature]*  
mgr inż. Tomasz Pawłowski



265.221

OPIS TOPOGRAFICZNY PUNKTU osnowy

H=165.491

265 221

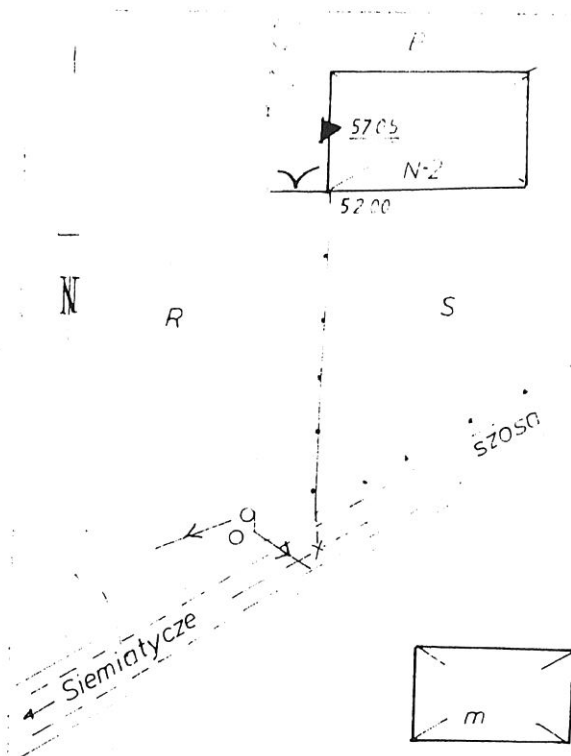
1001 AX 7118

wysokościowa

III

1001

bialostockie Kleszczele Kleszczele Dorofiejczuk Stefan Kleszczele



Linia 25

86b

bolec zeł AX 7118

1001  
AX 7118

bc

AA 4512

Instytucja OPGK w B-stoku

Sporządził W. Zurowski

Data aktualności 1991.04.03

2791.14/93

D-141 7/58 26.000

WA Kr. 994/88 3-97-G 26 OL GIX 126 900

OPIS TOPOGRAFICZNY PUNKTU osnowy wysokościowej

265, 221

Arkusz mapy

AA 4512 / 1011

Nazwa punktu

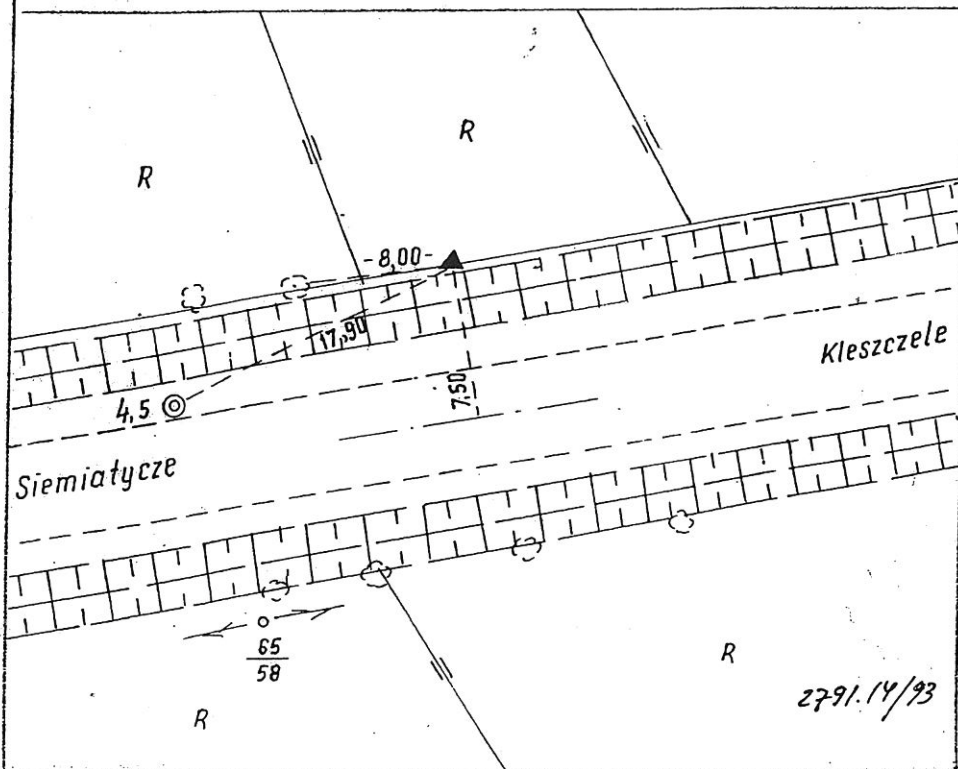
II

Klasa

2735

131-21

Nr punktu 1011

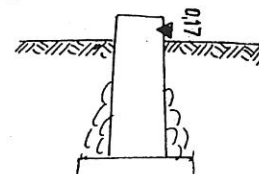
bialostockie  
WojewództwoMilejczyce  
Miasto - GminaKlebanka  
MiejscowośćRDP  
WładającySiemiatycze  
Miejsce zamieszkania

Linia 659

78

Typ znaku

H=180.3286



131-20

131-21  
AA 4512131-22  
PN

Instytucja OPGK w B-stoku

Sporządził K. Tercjak

Data aktualności 04. 1991r.

2791.14/93

WA Kr. 994/88 3-97-G 26 OL GIX 126 900