

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 31+535 (JNI 1301123)

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 drogi | 1:50/500 |
| 4. Rysunek ogólny | 1:100, 1:50, 1:20 |
| 5. Etapy realizacji | 1:100, |
| 6. 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 31+535 w m. Kajanka (JNI 1301123).

1 Przedmiot przedsięwzięcia

Przedmiotem przedsięwzięcia jest rozbiórka istniejącego przepustu w km 31+535 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 kołowym średnicy 0,80m i długości L=16,0m, grubości blachy 2,0mm, 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 linowe,
- 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,
- materiał do warstw nawierzchni jezdni.

4 Opis istniejącego zagospodarowania

4.1 Dane lokalizacyjne

Obiekt znajduje się w gm. Siemiatycze, pow. siemiatycki, woj. podlaskie obręb Baciki Bliższe na działce o numerze ewidencyjnym 337 obręb 0002. Właścicielem działki jest Województwo Podlaskie, a zarządcą Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku. Przebudowywany przepust nie jest powiązany z urządzeniami melioracji wodnych szczegółowych i nie jest w ewidencji WZMiUW w Białymstoku.

4.2 Obiekt inżynierski i parametry drogi

Istniejący przepust z prefabrykowanych elementów żelbetowych o przekroju kołowym i średnicy $\varnothing 0,8\text{m}$ o długości 10,2m w murkach czołowych. Obiekt jest prostopadły do osi drogi. Brak barier na obiekcie. Przepust przeprowadza okresowo wodę ze zlewni terenowej i rowów przydrożnych z prawej na lewą stronę drogi łącząc jedynie teren po obu stronach. Obiekt niedrożny zamulony w około 70%.

Droga w miejscu występowania przepustu o przekroju szlakowym, nawierzchni bitumicznej szerokości 5,70m i obustronnymi poboczeniami gruntowymi o szerokości około 1,5m i 0,9m.

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.

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 4,6m - grunty niespoiste w postaci piasków drobnych, piasków grubych, piasków średnich i pospółek w stanie luźnym, średniozagęszczonym i zagęszczonym,
- od 4,6m do 5,0m – grunty spoiste - w postaci glin piaszczystych w stanie twardoplastycznym.

Nie nawiercono wody gruntowej.

Otwór nr 2:

- do głębokości 0,6m zalegają nasypy niekontrolowane,
- od 0,6m do 2,1m - grunty niespoiste w postaci piasków drobnych i w stanie luźnym i średniozagęszczonym,
- od 2,1m do 2,8m – pospółki zaglinione w stanie twardoplastycznym,
- od 2,8m do 3,9m - grunty niespoiste w postaci pospółek i piasków drobnych średniozagęszczonych,
- od 3,9m do 5,0m – grunty spoiste - w postaci glin piaszczystych w stanie twardoplastycznym.

Nie nawiercono wody gruntowej.

Otwór nr 3 (w korpusie drogi):

- do głębokości 0,2m konstrukcja nawierzchni – warstwy bitumiczne,
- od 0,2m do 1,1m nasypy budowlane w postaci piasku średniego i drobnego,
- od 1,1m do 1,5m nasyp niekontrolowany z piasku drobnego,
- od 1,5m do 2,0m piaski drobne,

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	podlaskie;
powiat	siemiatycki;
gmina	Siemiatycze;
Numer drogi	Droga woj. 693;
Kategoria drogi	Z;
Usytuowanie obiektu względem ciekłu	rów przydrożny;
Lokalizacja	- ok. 31+535;
Najbliższa miejscowość	Baciki Bliższe;

Dane ogólne

Długość po osi	sklepienie dolne	16,00 m;
Średnica		0,80m;
Spadek dna przepustu		1,5%;
Materiał		stalowe blachy karbowane;
Konstrukcja		rurowa;
Liczba otworów		1;
Szerokość jezdni		7,0m;
Szerokość całkowita chodników		brak;
Jednolity numer inwentarzowy		JNI 1301123;
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 przydrożny;
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,
- murków czołowych,
- części przelotowej przepustu.

Prace rozbiórkowe należy prowadzić etapowo.

5.3.1. Rozebranie nawierzchni

Nawierzchnię rozbierać w sposób mechaniczny. Uzyskany destrukta 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 2mm i zabezpieczeniu antykorozyjnym wykonanym przez producenta. Kształt przekroju - kołowy średnicy 0,8m.

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 2mm;
- 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 ławy kruszywowej i zagęszczenie gruntu rodzimego,
- 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 ławy kruszywowej wraz z zagęszczeniem gruntu rodzimego i materiału na ławę,
- 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 po wymianie gruntów nienośnych. Grunt pod ławą powinien być dogęszczony do wartości $I_s=0,98$. 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 z zalaniem spoin zaprawą marki 15MPa. W celu zabezpieczenia brukowca należy wykonać obramowania z obrzeży betonowych 6x20cm.

W celu zabezpieczenia ruchu zaprojektowano ustawienie barier linowych o parametrach A, N2, 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.

5.8 Wyposażenie obiektu

W celu zabezpieczenia ruchu samochodowego projektuje się ustawienie barier linowych o parametrach A,N2,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 5,75 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. 9,1m i 11,0m od osi drogi.

Sieci te nie kolidują z projektowanym obiektem. Przed przystąpieniem do prac należy zlokalizować poszczególne sieci i określić ich poziom posadowienia.

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 przyzmy, 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 i karp 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 zostanie wykonane 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 pracownikom zatrudnionym 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.

Dokumentację uzgodniono z Telekomunikacją Polską S.A w zakresie istniejących linii telekomunikacyjnych. Zgodnie z uzgodnieniem nr RC/206/2013 z dnia 08.05.2013r. Inwestor jest zobowiązany zgłosić do TP S.A. prace min na 14 dni przed przystąpieniem do robót.

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.

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 31+535 (JNI 1301123)

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.

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. Kleszczewo, 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 Kleszczewie. 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 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:

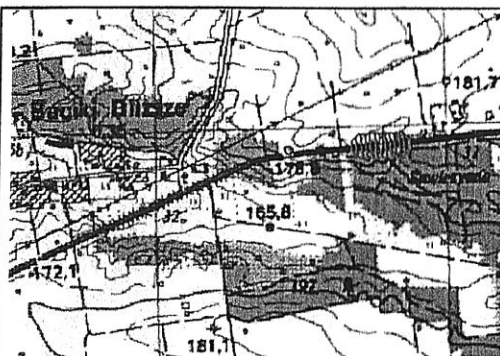
WZMiUW O/T w Białymstoku.

Za zgodność z oryginałem

mgr inż. Tomasz Pawłowski

ZASTĘPCA DYREKTORA

mgr CZESŁAW SALAK



SZKIC ORIENTACYJNY

MAPA DO CELÓW PROJEKTOWYCH

Oznaczenie kancelaryjne zgłoszenia pracy geodezyjnej		2900-35/2013
Miejscowość		Baciki Bliższe
Jednostka ewidencyjna	identyfikator	201009_2
	nazwa	Siemiatycze
Obręb ewidencyjny	identyfikator	0002
	nazwa	Baciki Bliższe
Skala mapy		1:500
Nazwa układu współrzędnych	prostokątnych płaskich	1965/2
	wysokości	Kronsztadt 60
Oznaczenie granic obszaru, który był przedmiotem aktualizacji		_____
Oznaczenie i informacje o służebnościach gruntowych mających wpływ na zagospodarowanie gruntów, zlokalizowanych w granicach projektowanej inwestycji		nie badano
Oznaczenie i symbol konturu użytku gruntowego, który nie jest ujawniony w bazie danych ewidencji gruntów i budynków		_____

USŁUGI GEODEZYJNE

MGP (Kupit) Nr 1031
Krzysztof Dymochowski
18-400 Łomża ul. Mazowiecka 2/20
tel. 218 60 78 NIP: 714-103-92-36

Nazwa/ imię i nazwisko wykonawcy
oraz data i podpis osoby reprezentującej
wykonawcę

GEODETA

Krzysztof Dymochowski
Nr upraw. 14011

imię i nazwisko, nr uprawnień oraz data
i podpis geodety uprawnionego
który opracował mapę

Punkty osnowy geodezyjnej III klasy w zakresie opracowania – 1004

Uzgodniono sposób zabezpieczenia istniejących urządzeń telekomunikacyjnych na skrzyżowaniu z projektowanym przebiegiem (w) lin. 31+535 na drodze woj. NV. 693

wg. załączonych rysunków nr 3

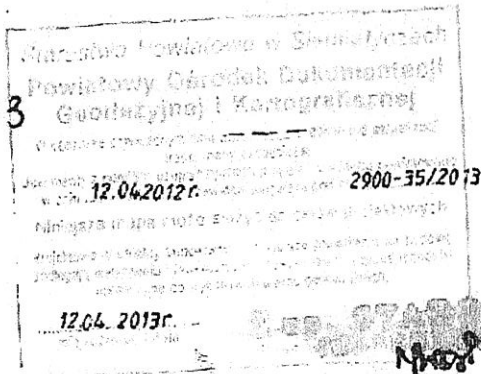
Prace ziemne w pobliżu istniejących urządzeń telekomunikacyjnych wykonać ręcznie.

Wszelkie konsekwencje finansowe i prawne w przypadku uszkodzenia naszych urządzeń poniesie inwestor inwestycji podstawowej.

Uzgodnienie LC/206/2013

z dnia 08.05.2013r

Jan Stepaniuk



Za zgodność z oryginałem:

Tomasz Pawłowski

Oświadczam o nie dokonaniu modyfikacji w treści geodezyjnego

Tomasz Pawłowski

Inwestor jest zobowiązany zgłosić do TP prace min. na 14 dni przed przystąpieniem do robót. Tryb i zasady zgłoszenia dostępne na stronie www.orange.pl/wntorekonadzor. Wykonywanie prac na terenie TP bez zgłoszenia jest naruszeniem własności TP i będzie zgłaszane organom ścigania.

Za zgodność z oryginałem

mgr inż. Tomasz Pawłowski



Oznaczenie sek. H
N-34-130
II-5725-4680-B-1

— klasa 2 B VI AA-4717

Nr katalogowy
65914
1002

Nazwa punktu: triangulacyjnego
poligonowego, wysokościowego

Oznaczenie słupa

bielostockie Siemiatycze Kajanka Zygmunt Ryżko Kajanka
Woj. Powiat Gm. Miejscowość Użytkownik Miejsce zamieszkania

Typ zabudowy: Wysokość stołka Wysokość heliostropu Wys. szczytu dachka Wysokość krzyżaka Stan

Linia 659: Siemiatycze - Nieszczele

Wysokość punktu: 170.189

WYKONAWCA
PPG-K-Warszawa
Instytucja
K. Dapiński
Sporządził
Data: 17.12.1977

GUGIK-4-I-23a — Zam. Nr. 1942/PWHL/CWD
1530—TDA—2.6.71—322.600—kalka kreśl. 5 kl. A1/1

265.142

Oznaczenie sek. H
N-34-130
II-5725-4680-B-1

— klasa 2 B VI AA-4124

Nr katalogowy
65913
1001

Nazwa punktu: triangulacyjnego
poligonowego, wysokościowego

Oznaczenie słupa

bielostockie Siemiatycze Kajanka Pelagia Szymonowicz Kajanka
Woj. Powiat Gm. Miejscowość Użytkownik Miejsce zamieszkania

Typ zabudowy: Wysokość stołka Wysokość heliostropu Wys. szczytu dachka Wysokość krzyżaka Stan

Linia 659: Siemiatycze - Nieszczele

Wysokość punktu: 170.340

WYKONAWCA
PPG-K-Warszawa
Instytucja
K. Dapiński
Sporządził
Data: 17.12.1977

GUGIK-4-I-23a — Zam. Nr. 1942/PWHL/CWD
1530—TDA—2.6.71—322.600—kalka kreśl. 5 kl. A1/1