



Rok założenia - 1929

Załącznik nr 13 do Opisu Przedmiotu Zamówienia

MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACYJNE LUBLIN

SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ

"MPK Lublin" Sp. z o.o., 20-260 Lublin, ul. Antoniny Grygowej 56, www.mpk.lublin.pl

Zarząd Dróg i Mostów w Lubli
ul. Krochmalna 13J 20-401 Lu

5335.2020.DG
Wpłynęło dn. 02-03-2020

Przyjęto przez:
Ewa Drozd



071001HK9R

LUBLIN 25. 02. 2020 r

TT/224. 11 .2020

ZARZĄD DRÓG I MOSTÓW
w LUBLINIE

2020 -03- 02

Nr rejestru
L. dz.
Zal.

Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie
20-401 Lublin

Ul. Krochmalna 13j

Fax 81-466-57-01

e-mail: drogi@zdm.lublin.eu

W odpowiedzi na pismo IP-PI.530.8.2020, z dnia 19.02.2020 r, które
wpłynęło do nas 24.02.2020 r. przedstawiamy:

**WARUNKI TECHNICZNE DLA PROJEKTÓW BUDOWLANO-WYKONAWCZYCH NA:
„PRZEBUDOWĘ AI. UNII LUBELSKIEJ NA ODC. OD RONDA LUBELSKIEGO LIPCA 80
DO WJAZDU DO TARASÓW ZAMKOWYCH WRAZ Z PRZEBUDOWĄ OBIEKTÓW
MOSTOWYCH NA RZECE BYSTRZYCY” .**

Ogólne

1. W przedstawionym zakresie prac znajdują się elementy nadziemne trakcji trolejbusowej. Jako elementy niewidoczne w tym samym zakresie należy uznać fundamenty słupów trakcji trolejbusowej i oświetlenia ulicznego oraz inne elementy infrastruktury trakcji trolejbusowej.
2. W kolizji z proponowanym projektem mogą znajdować się fundamenty słupów trakcji trolejbusowej, które należy zlokalizować w nowych miejscach wolnych od kolizji z zachowaniem wymaganej skrajni.
3. Zmiana lokalizacji fundamentów pociągnie za sobą zmianę zawieszonych trakcji trolejbusowej w zakresie przebudowy.
4. Projekty należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami z zastosowaniem nowoczesnego osprzętu oraz rozwiązań technicznych.
5. Dopuszcza się zastosowanie wyłącznie osprzętu i rozwiązań technicznych takich jak obecnie stosowane przy budowie trakcji trolejbusowej w Lublinie.
6. W przypadku projektowania sygnalizacji ulicznej, odległość mocowania komór sygnalizacyjnych i innych elementów sygnalizacji nie może być mniejsza niż 1 mb od przewodów jezdnych.
7. Z uwagi na planowaną budowę na czynnych ulicach, projekt musi zawierać rozwiązania pośrednie i tymczasowe dla poszczególnych etapów robót, w tym także komunikację zastępczą.



Sekretariat:

tel.: (81) 71-00-301

fax: (81) 533-71-52

Kancelaria:

tel.: (81) 71-00-300

fax: (81) 525-42-26

NIP: 712-015-79-66

REGON: 430901523

Kapitał zakładowy: 60 846 600 zł

Konta Bankowe:

mBank S.A. O/Lublin Nr konta: 88 1140 1094 0000 3207 9300 1001

Santander Bank Polska S.A. Nr konta: 35 1090 2428 0000 0001 3047 4702

BGK O/Lublin Nr konta: 09 1130 1206 0020 0826 9320 0001

KRS 0000013941 Sąd Rejonowy Lublin-Wschód w Lublinie z siedzibą w Świdniku,
VI Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego

8. Organizacja ruchu i oznakowanie na skrzyżowaniach musi uwzględniać specyfikę poruszania się pojazdów komunikacji miejskiej i eliminować ryzyko łamania przepisów o ruchu drogowym.
9. Gotową dokumentację należy przedłożyć do uzgodnienia w MPK Lublin Sp. z o.o.
10. Uzgodnieniu podlega zarówno projekt techniczny jak i wykonawczy. Dokumentacja jest uzgodniona gdy oba projekty uzyskają uzgodnienie.
11. Przebudowany odcinek trakcji trolejbusowej i inne składniki majątkowe podlegające przebudowie a obecnie należące do MPK Lublin sp. z o.o. zostaną nieodpłatnie przekazane po przebudowie przez inwestora zadania na stan majątkowy MPK Lublin sp. z o.o. na podstawie protokołu zdawczo odbiorczego, w trybie art.32 ust.5 Ustawy o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r.

Geometria jezdni

1. Łuki skrętów wjazdów i wyjazdów oraz długość zatok należy zaprojektować tak aby umożliwić bezpieczne manewry pojazdom 12-sto i 18-sto metrowym.
2. Wjazd i wyjazd z zatoki nie może kolidować z ruchem komunikacyjnym w ciągu ulicy.

Geometria torów trolejbusowych

1. Na jezdniach o dwóch pasach ruchu dla jednego kierunku ruchu, tory trolejbusowe prowadzić skrajnym pasem z usytuowaniem sieci jezdnej przy linii rozdzielającej pasy ruchu.
2. Na jezdniach o jednym pasie ruchu dla jednego kierunku ruchu, tory trolejbusowe prowadzić środkiem pasa ruchu.
3. Na łukach i skrzyżowaniach ulic tory trolejbusowe nie mogą wykraczać poza pas ruchu.
4. W zatokach przystankowych tory trolejbusowe prowadzić przy linii rozdzielającej zatokę przystankową od strony krawężnika.

Słupy i fundamenty

1. Słupy kolidujące zaprojektować w miejscu wolnym od kolizji, zastosować typowe słupy stalowe, ocynkowane i malowane, przykręcane do konstrukcji fundamentowej.
2. Fundamenty w przypadku słupów stalowych powinny mieć konstrukcję umożliwiającą przykręcenie i wymianę słupów oraz parametry uwzględniające właściwości geotechniczne gruntu.
3. Na przystankach słupy lokalizować poza strefą obsługi pasażerskiej.

Zawieszenia poprzeczne

1. Do zawiesznień należy zastosować linkę stalową nierdzewną.
2. Wysięgniki ze szklolaminatu pojedyncze lub podwójne dostosowane do obciążeń.
3. Na odcinkach prostych projektować zawieszenia typu DELTA.
4. Na łukach stosować prowadnice dobrane do kątów załomu z wyjątkiem załomów do 2 stopni włącznie, gdzie należy stosować zawieszenia jak na prostą.

Urządzenia specjalne

1. Zwrotnice automatyczne 10 stopniowe sterowane bezprzewodowo, zasilane z sieci trakcyjnej.
2. Zjazdy mechaniczne 10 stopniowe (ew. 20 stopniowe).
3. Skrzyżowania dwutorowe o kącie nie mniejszym niż 30 stopni. Część izolowana skrzyżowania na kierunku szybszej jazdy trolejbusu.
4. Izolatory sekcyjne zwierane przewodami o przekroju 120mm²

Przewody zasilające i wyrównawcze

1. Przewody wyrównawcze stosować o przekroju 95mm², typu LgYd 95mm² 750V.
2. Zasilanie trakcji trolejbusowej na odcinkach projektowanych zrealizować przez zaprojektowanie odpowiedniej ilości kabli zasilających i podstacji.

Program ruchu

1. Jako minimum przyjąć należy utrzymanie stanu obecnego.
2. Szczegółowy plan ruchu, układ przystanków wraz z infrastrukturą przystankową należy uzgodnić z ZTM Lublin.

We wszelkich dodatkowych sprawach prosimy o kontakt z Głównym Specjalistą mgr inż. Cezarym Gnieciakiem tel. 81-75-04-118.

WICEPREZES ZARZĄDU
Dyrektor ds. Technicznych

Bogdan Kołciuk

Do wiadomości:

Zarząd Transportu Miejskiego.