

LUBLIN 26. 11. 2024 r

TT.224. 56 .2024

**ZARZĄD DRÓG I TRANSPORTU
MIEJSKIEGO W LUBLINIE
20-401 Lublin
Ul. Krochmalna 13j**

W odpowiedzi na pismo IP-PI.630.8.2024 z dnia 25.11.2024 r, które wpłynęło do nas drogą mailową 26.11.2024 r przedstawiamy:

WARUNKI TECHNICZNE DLA PRZEBUDOWY KOLIDUJĄCYCH ELEMENTÓW TRAKCJI TROLEJBUSOWEJ W REJONIE PRZYSTANKÓW : GĘSIA II 02 PRZY UL. JANA PAWŁA II (NOWY PRZYSTANEK), AL. PIŁSUDSKIEGO – MPWIK 01 I 02, AL. SPÓŁDZIELCZOŚCI PRACY – UNICKA 01, UL. GOSPODARCZA – DWORZEC PÓŁNOCNY 01 I 02, UL. DIAMENTOWA – MEDALIONÓW 01 I 02, AL. GEN. WŁADYSŁAWA ANDERSA – KALINOWSZCZYŻNA 03, UL. WILEŃSKA – OS. SŁOWACKIEGO 02 (NOWY PRZYSTANEK), DLA ZADANIA PN. „OPRACOWANIE DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ MODERNIZACJI INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ NA TERENIE MIASTA LUBLIN POLEGAJĄCEJ NA BUDOWIE/PRZEBUDOWIE ZATOK PRZYSTANKOWYCH WRAZ Z DOSTOSOWANIEM PERONÓW DO POTRZEB OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI ORAZ DOPOSAŻENIE PRZYSTANKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W INFRASTRUKTURĘ PRZYSTANKOWĄ.”

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 oraz ewentualnie kable zasilające trakcję trolejbusową, które należy ułożyć w miejscu wolnym od kolizji.
3. Zmiana lokalizacji fundamentów pociągnie za sobą zmianę zawiesznień trakcji trolejbusowej i wymianę osprzętu sieciowego w zakresie przebudowy.

4. Projekt należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami z zastosowaniem nowoczesnego osprzętu oraz rozwiązań technicznych.
5. Dopuszcza się zastosowanie wyłącznie nowego 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.
8. Organizacja ruchu i oznakowanie 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, 18-sto i 25 metrowym.
2. Wjazd i wyjazd z zatoki nie może kolidować z ruchem komunikacyjnym w ciągu ulicy.

Geometria torów trolejbusowych

1. Na łukach tory trolejbusowe nie mogą wykraczać poza pas ruchu.
2. 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.
4. Dodatkowe elementy takie jak biletomaty czy słupki informacji elektronicznej należy zlokalizować w odległości minimum 1-go metra od fundamentów słupów trakcji trolejbusowej.

Zawieszenia poprzeczne

1. Do zawieszeń 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.

Przewody zasilające i wyrównawcze

1. Przewody wyrównawcze stosować o przekroju minimum 95mm², typu LgYd 95mm² 750V.
2. W zakresie przebudowy należy zaprojektować typowy przewód trakcyjny Djp 100.

Program ruchu

1. Jako minimum przyjąć należy utrzymanie stanu obecnego.
2. Szczegółowy plan ruchu, ewentualną komunikację zastępczą, określa ZDiTM Lublin.

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


PREZES ZARZĄDU
Dyrektor Naczelny
Bogdan Kotciuk



Rok założenia - 1929

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

LUBLIN 4. 02. 2025 r

TT.224. 4 .2025

ZARZĄD DRÓG I TRANSPORTU MIEJSKIEGO W LUBLINIE 20-401 Lublin Ul. Krochmalna 13j

W odpowiedzi na pismo IP-PI.630.8.2024 z dnia 28.01.2025 r,

przedstawiamy:

WARUNKI TECHNICZNE DLA PRZEBUDOWY KOLIDUJĄCYCH ELEMENTÓW TRAKCJI TROLEJBUSOWEJ W REJONIE PRZYSTANKÓW : UL. NADBYSTRZYCKA – ROMANTYCZNA 01, DLA ZADANIA PN. „OPRACOWANIE DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ MODERNIZACJI INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ NA TERENIE MIASTA LUBLIN POLEGAJĄCEJ NA BUDOWIE/PRZEBUDOWIE ZATOK PRZYSTANKOWYCH WRAZ Z DOSTOSOWANIEM PERONÓW DO POTRZEB OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIAMI ORAZ DOPOSAŻENIE PRZYSTANKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W INFRASTRUKTURĘ PRZYSTANKOWĄ.

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 oraz ewentualnie kable zasilające trakcję trolejbusową, które należy ułożyć w miejscu wolnym od kolizji.
3. Zmiana lokalizacji fundamentów pociągnie za sobą zmianę zawiesznień trakcji trolejbusowej i wymianę osprzętu sieciowego w zakresie przebudowy.
4. Projekt należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami z zastosowaniem nowoczesnego osprzętu oraz rozwiązań technicznych.
5. Dopuszcza się zastosowanie wyłącznie nowego 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.



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

BGKO/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

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.
8. Organizacja ruchu i oznakowanie 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, 18-sto i 25 metrowym.
2. Wjazd i wyjazd z zatoki nie może kolidować z ruchem komunikacyjnym w ciągu ulicy.

Geometria torów trolejbusowych

1. Na łukach tory trolejbusowe nie mogą wykraczać poza pas ruchu.
2. 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.
4. Dodatkowe elementy takie jak biletomaty czy słupki informacji elektronicznej należy zlokalizować w odległości minimum 1-go metra od fundamentów słupów trakcji trolejbusowej.

Zawieszenia poprzeczne

1. Do zawiesznień należy zastosować linkę stalową nierdzewną.
2. Wysięgniki ze szkłolaminatu 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.

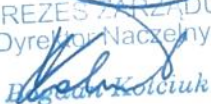
Przewody zasilające i wyrównawcze

1. Przewody wyrównawcze stosować o przekroju minimum 95mm², typu LgYd 95mm² 750V.
2. W zakresie przebudowy należy zaprojektować typowy przewód trakcyjny Djp 100.

Program ruchu

1. Jako minimum przyjąć należy utrzymanie stanu obecnego.
2. Szczegółowy plan ruchu, ewentualną komunikację zastępczą, określa ZDiTM Lublin.

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

PREZES ZARZĄDU
Dyrektor Naczelny

Cezarym Gnieciak