

PROJEKT KONCEPCYJNY WARIANTU I

Inwestycja	Opracowanie koncepcji projektowej budowy tunelu pieszo-jezdnego w rejonie skrzyżowania ul. Kościuszki i magistrali kolejowej E65 w Mławie									
Zamawiający	Urząd Miasta Mława ul. Stary Rynek 19 06-500 Mława									
Umowa	WI.272.30.2018									
Obiekt	Obiekt mostowy									
Kategoria obiektów bud.	IV, XXV, XXVI, XXVIII,									
Lokalizacja	gm. Mława, pow. mławski, woj. mazowieckie; OBRĘB 0010 Mława: dz. nr: 1413, 1414, 1576/165, 1576/154, 1576/155, 1576/156, 1576/23, 1/7									
Główny Projektant br. mostowa	dr inż. Marcin Dudek specjalność: mostowa b/o nr uprawnień: POM/0283/POOM/09									
Projektant br. mostowa	mgr inż. Łukasz Lachowicz specjalność: mostowa b/o nr uprawnień: POM/0398/PBM/17									
Data	Luty 2019 r.									
Załącznik	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	.1	.2	.3	.4	.5	.6	.7	.8	.9	10
Egzemplarz	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

SPIS ZAWARTOŚCI

CZĘŚĆ OPISOWA

- 1.0** Kserokopie uprawnień zespołu projektowego oraz kserokopie zaświadczeń z izby inżynierów budownictwa
- 2.0** Pisma, opinie, uzgodnienia
- 3.0** Uproszczone wypisy z rejestru gruntów
- 4.0** Opis techniczny

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- RYS. 1.0** Plan sytuacyjny, skala 1:500
 - RYS. 1.1** Widok z góry, skala 1:200
 - RYS. 1.2** Przekroje poprzeczne, skala 1:20/1:50
-

1.0

CZĘŚĆ OPISOWA

KSEROKOPIE UPRAWNIEŃ ZESPOŁU PROJEKTOWEGO ORAZ KSEROKOPIE ZAŚWIADCZEŃ Z IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

POMORSKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
80-840 Gdańsk, ul. Świętojańska 43/44
(*) Tel. (0-58) 324-89-77
Fax (0-58) 301-44-98

Gdańsk, dnia 7 grudnia 2009 r.

syg. akt 285/POM/OKK/09

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust.1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów /Dz.U. z 2001 r. Nr 5 poz. 42, ze zm./, art. 12 ust. 3, art.13 ust.1 pkt 1, art. 14 ust. 1 pkt 2b ustawy z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo budowlane /tekst jednolity Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 ze zm./, § 6 pkt 1 i 2, § 11 ust. 1 pkt 1, § 15, § 19 ust. 1 pkt 1 i 2 oraz ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie /Dz. U. z 2006 r. Nr 83 poz. 578, ze zm./ oraz art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego /t.j. Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz.1071 ze zm./

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
stwierdza, że:

Pan MARCIN KRZYSZTOF DUDEK
doktor inżynier
urodzony dnia 26.12.1978 r. w Gdańsku

uzyskał
UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny: POM/0283/POOM/09

do projektowania bez ograniczeń
w specjalności mostowej

UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 K.p.a. odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Sąd orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:



PRZEWODNICZĄCY
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Ryszard Kolasa

WICEPRZEWODNICZĄCY
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Leszek Niedostatkiwicz

CZŁONEK
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Ziemowit Suligowski

Otrzymują:

1. Pan Marcin Krzysztof Dudek
80-180 Gdańsk, ul. K. Porębskiego 35/15
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/a

Pan Marcin Krzysztof Dudek upoważniony jest do:

- I. Na podstawie art. 12 ust.1 pkt 1, art. 13 ust. 4 ustawy Prawo budowlane, w specjalności mostowej, bez ograniczeń do:
- a) projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
 - b) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.
- II. Na podstawie § 19 ust. 1 pkt 1 i 2 oraz ust. 2 powołanego na wstępie rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie /Dz. U. z 2006 r. Nr 83 poz. 578, ze zm./, uprawnienia niniejsze uprawniają do:
- projektowania obiektu budowlanego, takiego jak:
 - 1) drogowy obiekt inżynierski, w rozumieniu przepisów dróg publicznych;
 - 2) kolejowy obiekt inżynierski: most, wiadukt, przepust, konstrukcja oporowa oraz nadziemne i podziemne przejście dla pieszych, w rozumieniu przepisów o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe.
 - uprawnienia budowlane w specjalności mostowej do projektowania bez ograniczeń uprawniają również do obliczania światła mostów i przepustów.
- III. Na podstawie § 15 w/w rozporządzenia, niniejsze uprawnienia do projektowania w specjalności mostowej uprawniają do sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie tej specjalności.

Gdańsk, dnia 7 grudnia 2009 r.

POMORSKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
80-840 Gdańsk, ul. Świętojańska 43/44
(*) Tel. (0-58) 324-89-77
Fax (0-58) 301-44-98



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

POM-MQ4-ZIG-4LK *

Pan Marcin Krzysztof Dudek o numerze ewidencyjnym POM/BM/0086/10

adres zamieszkania ul. Miłosza 17, 80-126 Gdańsk

jest członkiem Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2019-02-01 do 2020-01-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2018-12-20 roku przez:

Franciszek Rogowicz, Przewodniczący Rady Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Gdańsk, dnia 29 grudnia 2017 r.

sygn. akt. 381/POM/OKK/17

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust.1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa (t. j. Dz. U. z 2016 r. poz. 1725 ze zm.) i **art. 12 ust. 2, ust. 3 i ust. 4c pkt 1, art. 14 ust. 1 pkt 3a** ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t. j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1332 ze zm.) oraz **§ 10 i § 13 ust. 1 i ust. 2** rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (t. j. Dz. U. z 2014 r. poz. 1278) i art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1257 ze zm.), po ustaleniu, że spełnione zostały warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym,

**Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa**
stwierdza, że:

Pan Łukasz Adrian Lachowicz
magister inżynier budownictwa
urodzony dnia 19.12.1988 r. w Braniewie

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny: POM/0398/PBM/17

**do projektowania bez ograniczeń
w specjalności inżynierskiej mostowej**

UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 K.p.a. odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

Pan Łukasz Adrian Lachowicz upoważniony jest:

- I. Na podstawie art. 12 ust.1 pkt 1 i art. 13 ust. 4 ustawy Prawo budowlane (t. j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1332 ze zm.), w specjalności inżynierskiej mostowej, bez ograniczeń do:
- a) projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
 - b) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.
- II. Na podstawie § 10 i § 13 ust. 1 i ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. z 2014 r. poz. 1278) uprawnienia niniejsze uprawniają do :
- sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie specjalności niniejszych uprawnień,
 - projektowania obiektu budowlanego związanego z obiektem budowlanym, takim jak:
 - 1) drogowy obiekt inżynierski w rozumieniu przepisów o drogach publicznych;
 - 2) kolejowy obiekt inżynierski: most, wiadukt, przepust, ściany oporowe, tunele liniowe, nadziemne i podziemne przejścia dla pieszych, w rozumieniu przepisów w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie.
 - do obliczania światła mostów i przepustów.

Pouczenie

Od decyzji niniejszej służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Gdańsku, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Zgodnie z treścią art.127a ustawy Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257):

§ 1. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję.

§ 2. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

W przypadku złożenia przez stronę oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do odwołania od decyzji (określonego w § 2) stronie nie przysługuje prawo do odwołania się ani skargi do sądu administracyjnego.

Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO

Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej


dr inż. Marek Wesolowski

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO

Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej


mgr inż. Maciej Malinowski

CZŁONEK

Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej


prof. dr/hab. inż. Ziemowit Suligowski



Otrzymują:

- 1. Pan Łukasz Adrian Lachowicz
80-283 Gdańsk ul. Myśliwska 33i/174
- 2. Okręgowa Rada Izby
- 3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
- 4. a/a



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

POM-7WN-NR3-S6R *

Pan Łukasz Adrian Lachowicz o numerze ewidencyjnym POM/BM/0230/18
adres zamieszkania ul. Myśliwska 33 i/174, 80-283 Gdańsk
jest członkiem Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2018-08-01 do 2019-07-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2018-08-01 roku przez:

Franciszek Rogowicz, Przewodniczący Rady Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

2.0

CZĘŚĆ OPISOWA

PISMA, OPINIE I UZGODNIENIA

SPIS OPINII, PISM I UZGODNIEŃ

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji - pismo nr IREPI2eg-505-123/18 z dnia 26.04.2018 r. – określenie warunków technicznych budowy tunelu
2. PKP ENERGETYKA - pismo nr ERD3d-2203-107/2018 z dnia 22.05.2018 r. – uzgodnienie koncepcji projektowej budowy tunelu
3. PKP S.A Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie - pismo nr KNWa4.6141.614.2018.BŁ/2 z dnia 30.05.2018 r. – uzgodnienie koncepcji projektowej budowy tunelu
4. PKP TELKOL - pismo nr RU408-504-33-2018 z dnia 22.06.2018 r. – uzgodnienie koncepcji projektowej budowy tunelu
5. Burmistrz Miasta Mława – pismo nr WI.271.30.2018.DN z dnia 28.09.2018 r. – Wybór docelowego wariantu
6. PKP TELEKOM - pismo nr LBPSse-508-0997/18 z dnia 28.11.2018 r. – uzgodnienie koncepcji projektowej budowy tunelu
7. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie - pismo nr IZIWa-505-186d/2018 z dnia 04.12.2018 r. – uzgodnienie koncepcji projektowej budowy tunelu

IREPI2eg-505-123/18
Dot. warunków technicznych

Gdańsk, dnia 26.04.2018 r.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie
ul. Lubelska 5
10-404 Olsztyn

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Północny w Gdańsku przesyła **według właściwości** pismo Pracowni Projektowej MiD Sp. z o.o. w Gdańsku nr 3/TMŁ/AG/2018 z dnia 23.04.2018 r. w sprawie określenia warunków technicznych budowy tunelu pod torami, który będzie zlokalizowany w miejscu dawnego przejazdu kolejowego w km ~ 128,400, linii kol. Nr 9 Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny (działka nr 1576/70 obr. 0010 Miasto Mława) do dokumentacji projektowej pn.: "Koncepcja projektowa budowy tunelu pieszko-jezdnego w rejonie skrzyżowania ul. Kościuszki i magistrali kolejowej E65 w Mławie". Odpisem niniejszego pisma informujemy Pracownię Projektową MiP sp. z o.o. w Gdańsku, że jednostką kompetentną w zakresie wydawania warunków technicznych jest właściwy terytorialnie zakład linii kolejowych, w tym przypadku Zakład Linii Kolejowych Olsztyn.


DYREKTOR REGIONU PÓLNOCNego
Andrzej Czapów

Załączniki:

- pismo nr 3/TMŁ/AG/2018 z dnia 23.04.2018 r.

Do wiadomości:

Pracownia Projektowa MiD Sp. z o.o.
ul. Czesława Miłosza 17
80-126 Gdańsk

Opracował/a: Ewa Gibert,
Tel. +48 58 721 50 71

ERD3d-2203-107/2018
ława, 22 maj 2018

Pracownia Projektowa MiD Sp. z o.o.
ul. Czesława Miłosza 17
80-126 Gdańsk

Dotyczy: Wstępnego uzgodnienia koncepcji projektowej budowy tunelu pieszo-jezdnego w km 128,400 linii E-65, w rejonie przejazdu kolejowego skrzyżowania ul. Kościuszki z magistralą kolejową w Mławie.

Północny Rejon Dystrybucji uzgadnia wstępnie ww. projekt pod następującymi warunkami:

- 1- W oznaczonym rejonie projektowanej budowy tunelu występują dwie czynne energetyczne linie kablowe 3x e SN – 15 kV (linia LPN i linia zasilająca ST), oraz linie kablowe enN zasilania i sterowania urządzeń infrastruktury kolejowej, wrysowane i opisane na załączonej mapie kolorem czerwonym.
- 2- W związku z powyższym należy założyć konieczność zabezpieczenia linii energetycznych w rurach ochronnych podwieszonych nad projektowanym tunelem, na czas jego budowy.
- 3- Po ustaleniu wariantu budowy tunelu należy przesłać do tut. Rejonu Dystrybucji projekt przebudowy energetyki, celem wydania na powyższe warunków technicznych. Dokumentację do uzgodnienia należy przesłać w skali 1:500.
- 4- **Po uzgodnieniu ww. projektu, należy na min. 21 dni przed planowanym terminem robót, wystąpić do PKP Energetyka S.A. Oddział w Warszawie – Usługi Zakład Północny (81-859 Sopot ul. Jana z Kolna 29),** celem ustalenia harmonogramu robót w zakresie przebudowy naszych linii energetycznych, ustalenia płatnego nadzoru nad ich przebudową i zabezpieczeniem, oraz wyłączeń napięcia w sieci PKP Energetyka S.A. Wszelkie koszty wyłączeń napięcia w linii LPN ponosi Wykonawca robót.
- 5- Na czas wyłączeń linii energetycznych nadzór PKP Energetyka S.A. zapewni ciągłość zasilania energetycznego odbiorców zasilanych z sieci energetycznej PKP Energetyka S.A. w tym rejonie.
- 6- W przypadku kolizji podczas robót ziemnych z liniami kablowymi PKP naniesionymi, lub nie naniesionymi na załączonej mapie z powodu ich braku w dokumentacji inwentaryzacyjnej tut. Rejonu Dystrybucji, linie te należy traktować jako pod napięciem i zachować szczególne środki ostrożności. Ponadto należy je zabezpieczyć w rurach ochronnych, a o kolizji powiadomić nadzór, lub właściciela terenu. W przypadku uszkodzenia linii energetycznej PKP, Wykonawca robót ponosi wszelkie koszty jej naprawy i przywrócenia do eksploatacji. Po wykonaniu robót ziemnych linie kablowe PKP należy ułożyć w dodatkowych rurach osłonowych nad konstrukcją wiaduktu.
- 7- Ponadto dla dwóch linii kablowych eSN LPN-15 kV nad projektowanym tunelem należy ułożyć dodatkowe przepusty o średnicy 160 mm², dla każdej linii eSN osobno.
- 8- Wykonawca robót podczas budowy tunelu, oraz w okresie gwarancji i rękojmi ponosi odpowiedzialność prawną i finansową za ewentualne wypadki i szkody, jakie z realizacji inwestycji w rejonie nieruchomości PKP, a następnie eksploatacji, mogłyby powstać dla PKP Energetyka S.A., oraz osób trzecich.
- 9- Projekt **należy uzgodnić** z PKP S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Olsztynie (właścicielem sieci trakcyjnej), który będzie **koordynatorem opracowania regulaminu prowadzenia ruchu pociągów** w czasie budowy tunelu, z PKP S.A. Oddziałem Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku (80-852 Gdańsk ul. Dyrekcyjna 2-4), oraz danymi terytorialnie TK Telekom Sp. z o.o. i PKP TELKOM Spółka z o.o.



PKP Energetyka S.A.
Oddział w Warszawie

Dystrybucja Energii Elektrycznej
Północny Rejon Dystrybucji
14-200 ława ul. Dworcowa 5
tel. +48 89 674 84 10 wew. 13
fax +48 89 677 32 52
s.kopaczynski@pkpenergetyka.pl
energetyka@pkpenergetyka.pl
www.pkpenergetyka.pl

Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy
XII Wydział Gospodarczy Krajowego
Rejestru Sądowego
numer KRS 0000322634
NIP: 526-25-42-704
REGON: 017301607-00232

kapitał zakładowy 884.885.320,00 zł
(wplacony w całości)

- 10- Z tytułu wydania uzgodnienia pobiera się opłatę na podstawie wystawionej faktury pro forma, płatnej przelewem.
- 11- Podpisane uzgodnienie i fakturę VAT prześlemy po opłaceniu należności.

Sprawę prowadzi Stanisław Kopaczyński – nr telefonu jak w stopce pisma

Do wiadomości:

PKP Energetyka S.A. Usługi Zakład Północny (81-859 Sopot ul. Jana z Kolna 29)

Kierownik
Północnego Rejonu Dystrybucji



Ryszard Kwiatkowski



PKP Energetyka S.A.
Oddział w Warszawie

Dystrybucja Energii Elektrycznej
Północny Rejon Dystrybucji
14-200 Ława ul. Dworcowa 5
tel. +48 89 674 84 10 wew. 13
fax +48 89 677 32 52
s.kopaczynski@pkpenergetyka.pl
energetyka@pkpenergetyka.pl
www.pkpenergetyka.pl

Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy
XII Wydział Gospodarczy Krajowego
Rejestru Sądowego
numer KRS 0000322634
NIP: 526-25-42-704
REGON: 017301607-00232

kapitał zakładowy 884.885.320,00 zł
(wpłacony w całości)

Polskie Koleje Państwowe S.A.
Centrala
Aleje Jerozolimskie 142 A, 02-305 Warszawa

PKP S.A. Oddział Gospodarowania
Nieruchomościami w Warszawie
Wydział Ewidencji Nieruchomości
ul. Armatnia 14
01-246 Warszawa
tel. +48 22 474 55 60
fax. +48 22 474 51 17
e-mail: sekretariat.knwa@pkp.pl

Warszawa, 30.05.2018r.
KNWa4.6141.614.2018.BŁ/2
UNP: 2018-0246884

Pracownia Projektowa MID Sp z o.o.
ul. Czesława Miłosza 17
80-126 Gdańsk

Dotyczy: *Koncepcja projektowa budowy tunelu pieszego – jezdni w rejonie skrzyżowania ul. Kościuszki i magistrali kolejowej E65 w Mławie.*

PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie, działając w imieniu i na rzecz spółki pod firmą **Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna** z siedzibą w Warszawie, Al. Jerozolimskie 142A (02-305 Warszawa), użytkownika wieczystego nieruchomości oznaczonej jako działka ewidencyjna nr **1576/165** (przed podziałem 1576/70) z obrębu 10 Miasto Mława w gminie Mława, powiecie mławskim, województwie mazowieckim stanowiącej obszar kolejowy w myśl art. 4 pkt. 8) ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym **informuje**, że o warunki techniczne należy wystąpić do spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z uwagi na fakt, iż przedmiotowa nieruchomość jest przedmiotem Umowy nr D50-KN-1L/01 z dnia 27.09.2001. r. zawartej pomiędzy Spółkami PKP S.A. i PKP PLK S.A., która jest zarządcą infrastruktury kolejowej na niej zlokalizowanej. Wystąpienie należy kierować na PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w ~~Ostrołęce~~, ul. Lubelska 5, 10-404 Olsztyn. *Olsztynie*

NACZELNIK
Wydział Ewidencji Nieruchomości (3)

Katarzyna Jarzyńska

DYREKTOR ODDZIAŁU


Paweł Koźnik
-16-

Otrzymują:

1. Adresat
2. A/a

Sprawę prowadzi: Bartłomiej Łubik – Specjalista, e-mail: bartlomiej.lubik@pkp.pl, tel. kontaktowy +48 22 474 53 66

Gdańsk, 22.06.2018 r.

RU4O8 Gdańsk
Zespół Paszportyzacji i
Uzgodnień Dokumentacji
Waldemar Cielecy
e-mail: waldemar.cielecy@telkol.pl
tel.: 697 049 349
Nr pisma: RU4O8-504-339-2018

Pracownia Projektowa MiD Sp.z o.o.
ul. Czesława Miłosza 17
80-126 Gdańsk

Dotyczy: Wydanie warunków technicznych na usunięcie kolizji sieci teletechnicznych oraz do opracowania projektów branżowych na etapie projektu budowlanego i wykonawczego budowy tunelu pieszo-jezdnego w rejonie skrzyżowania ul. Kościuszki i magistrali kolejowej E 65 w Mławie.

PKP Telkol Spółka z o.o. w odpowiedzi na pismo nr 1/TMŁ/AG/2018 z dnia 23.04.2018 r. informuje iż należy uwzględnić następujące warunki techniczne:

Osobą do kontaktu ze strony właściciela urządzeń teletechnicznych zostaje wyznaczony Pan Wiesław Kańczewski tel. 697 045 560 e-mail wieslaw.kanczewski@telkol.pl

W obrębie planowanej budowy tunelu pieszo-jezdnego przebiega trasa kabla TKD 93x2 który jest własnością PKP Telkol.

Dopuszczamy możliwość ułożenia kabla TKD 93x2 w rurze osłonowej dwudzielnej typu AROT A 110 PS pod warunkiem iż będzie on ułożony co najmniej na głębokości 60 cm.

W przypadku wystąpienia kolizji przy wykonywaniu inwestycji należy wykonać projekt uwzględniający przełożenie wraz z przełączeniem infrastruktury PKP Telkol.

Wszelkie prace związane z przełączeniem kabli należy wykonać metodą złączy równoległych.

Po zakończeniu prac należy wykonać komplet pomiarów i protokoły pomiarów dostarczyć do PKP Telkol Region Północny w Gdańsku.

Prace muszą być zaplanowane i zorganizowane w taki sposób, by zapewnić bezprzerwową pracę urządzeń telekomunikacyjnych w trakcie prowadzonych robót.

Projekt techniczny opracowany dla w/w prac i przełączenia kabli teletechnicznych naszej Spółki podlega uzgodnieniu w PKP Telkol

Za wszelkie ewentualne straty Spółki PKP Telkol wynikające ze spowodowania awarii linii telekomunikacyjnych podczas robót (zerwanie, uszkodzenie, lub kradzież) obciążony finansowo będzie wykonawca robót; dotyczy to zarówno kosztów usunięcia awarii kabla jak też i kosztów odszkodowań na rzecz klientów Spółki PKP Telkol za przerwy w łączności i świadczeniu innych usług telekomunikacyjnych.

Powyższe dotyczy wyłącznie urządzeń branży telekomunikacyjnej PKP Telkol Sp. z o.o.

Ważność w/w warunków technicznych wygasa z upływem dwóch lat od chwili ich wydania, jeżeli w tym okresie nie zostanie rozpoczęta realizacja zadania.

Z poważaniem

DYREKTOR REGIONU

Mirosław Richert

UL. KOŚCIUSZ

UL. GRANICZNA

PLANOWANY TUNEL

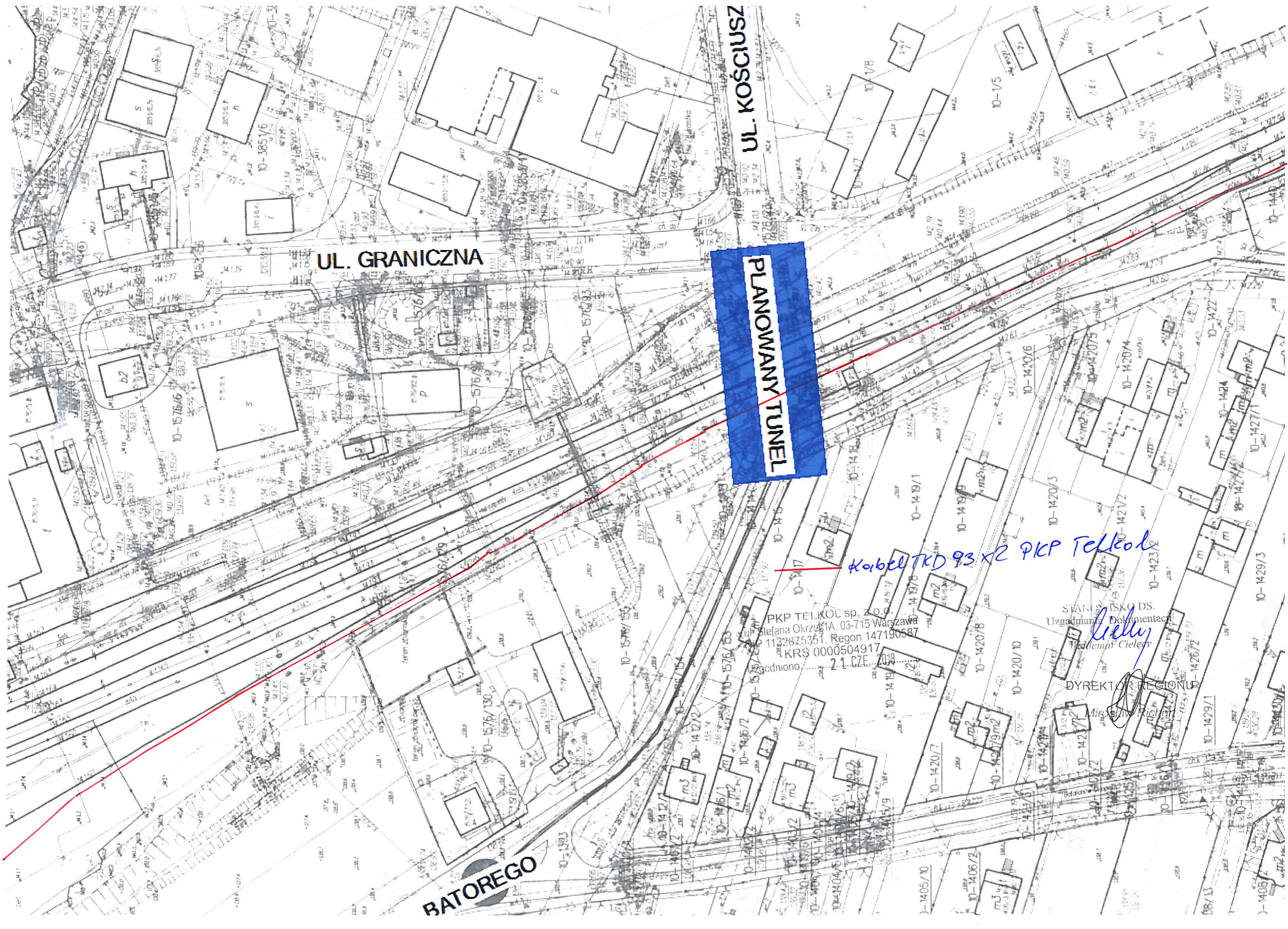
Kabel TKD 93 x 2 PKP Telkol

PKP TELKOL sp. z o.o.
ul. Stefana Okrzei 1A, 03-715 Warszawa
KRS 1132875351, Regon 147190587
KRS 0000504917
Zgodniono 21. CZE. 2018

STANISŁAW TSKO DS.
Uzgodniono i Dokumentacja
Stanisław TSKO DS.

DYREKTOR REGIONU
Miroslaw...

BATOREGO





URZĄD MIASTA MŁAWA

06-500 Mława, Stary Rynek 19
tel. 23 654 33 82, fax. 23 654 36 52
sekretariat@mlawa.pl, www.mlawa.pl

MIASTO MŁAWA
REGON 130377830
NIP 5691760034
06-500 Mława, ul. Stary Rynek 19

Mława, dnia 28.09.2018r.

Pracownia Projektowa MiD Sp. z o.o.
ul. Czesława Miłosza 17
80-126 Gdańsk

WI.271.30.2018.DN

W nawiązaniu do pisma znak 7/TMŁ/AG/2018 z dnia 06.06.2018 r. w sprawie wyboru docelowego wariantu budowy tunelu pieszo-jezdnego w rejonie skrzyżowania ul. Kościuszki i magistrali kolejowej E65 w Mławie informujemy, że opracowane warianty były przedstawiane na wszystkich komisjach Rady Miasta Mława w dniach od 17.09-20.09.2018r. Temat poddano dyskusji na sesji Rady Miasta Mława w dn. 25.09.2018r., na której Radni większością głosów podjęli decyzję, że docelowym wariantem do kontynuowania prac projektowych jest wariant Nr I dla pieszych i rowerzystów. Jednocześnie informujemy, że termin planowanej budowy przedmiotowego tunelu przewiduje się na 2020r. W związku z powyższym uprzejmie prosimy o kontynuację prac projektowych, przeprowadzenie badań geologicznych oraz pozyskanie map do celów projektowych dla ww. wariantu.

BURMISTRZ MIASTA
Sławomir Kowalewski

Warszawa, 28/11/2018

Waldemar Błaszke
Specjalista ds. dokumentacji technicznej
Zespół ds. Uzgodnień Branżowych
i Dokumentacji Technicznej Sieci
e-mail: w.blaszke@tktelekom.pl
tel. + 48 58 7211356

Pracownia Projektowa MiD sp. z o.o.
ul. Czesława Miłosza 17
80-126 Gdańsk

Nr ref.: LBPS-e-508-0997/18

Dotyczy: Uzgodnienie koncepcji projektowej budowy tunelu pieszo-jezdnego w rejonie skrzyżowania ul. Kościuszki i magistrali kolejowej E65 linia kolejowa nr 009 Warszawa Wschodnia - Gdańsk główny w km 128,4, działka nr 1576/142 obręb 0010 Miasto Mława.

Odpowiadając na wniosek 14/TMŁ/LL/2018 z dnia 19.11.2018 r. TK Telekom sp. z o. o. uzgadnia koncepcję projektowej budowy tunelu pieszo-jezdnego w rejonie skrzyżowania ul. Kościuszki i magistrali kolejowej E65 linia kolejowa nr 009 Warszawa Wschodnia - Gdańsk główny w km 128,4, działka nr 1576/142 obręb 0010 Miasto Mława z zaleceniami na etapie wykonawstwa.

1. W zakresie projektu budowy tunelu pieszo-jezdnego w rejonie skrzyżowania ul. Kościuszki i magistrali kolejowej E65 linia kolejowa nr 009 Warszawa Wschodnia - Gdańsk główny w km 128,4, działka nr 1576/142 obręb 0010 Miasto Mława na planie sytuacyjnym zaznaczono orientacyjnie kolorem pomarańczowym przebieg kabla Z-XOTKtsd 24J naszej Spółki w rurociągu RHDPE.
2. W miejscu skrzyżowania kablem Z-XOTKtsd 24J przed rozpoczęciem robót ziemnych należy dokonać dokładnej lokalizacji położenia uzbrojenia telekomunikacyjnego w gruncie.
3. Prace ziemne w miejscu kolizyjnym, należy wykonywać z zachowaniem maksymalnej ostrożności, zgodnie z normami i przepisami techniczno - budowlanymi pod nadzorem i ściśle według wskazówek pracownika spółki TK Telekom. Nowobudowane urządzenia doziemne należy ułożyć poniżej istniejącego uzbrojenia naszej Spółki.
4. Prace inwestycyjne muszą być zaplanowane i zorganizowane w taki sposób, by zapewnić bezprzerwową pracę urządzeń telekomunikacyjnych w trakcie prowadzonych robót.

5. Odkryty kabel należy zabezpieczyć dwudzielnymi rurami ochronnymi typu AROT 110 PS przed uszkodzeniem oraz dostępem osób postronnych.
6. Przed przystąpieniem do robót ziemnych w miejscu kolizyjnym należy z wyprzedzeniem 14 dni (**termin dotyczy potwierdzonej daty wpływu!**) wystąpić na piśmie do TK Telekom Wschodni Zespół Utrzymania Sieci (e-maila: Andrzej.Lankiewicz@netia.pl, tel. 697045146) w celu wyznaczenia odpłatnego nadzoru ze strony właściciela urządzeń telekomunikacyjnych.
7. Za wszelkie ewentualne straty naszej Spółki wynikłe ze spowodowania awarii linii telekomunikacyjnych podczas robót (zerwanie, uszkodzenie lub kradzież) obciążony finansowo będzie wykonawca robót. Dotyczy to zarówno kosztów usunięcia awarii kabla, jak też i kosztów odszkodowań na rzecz klientów TK Telekom sp. z o.o. za przerwy w łączności i w świadczeniu innych usług telekomunikacyjnych

Powyższe uzgodnienie dotyczy wyłącznie branży telekomunikacyjnej należącej lub na utrzymaniu TK Telekom sp. z o.o. Ważność uzgodnienia wygasa z upływem dwóch lat od chwili jego wydania, jeśli w tym okresie nie zostanie rozpoczęta realizacja zadania.

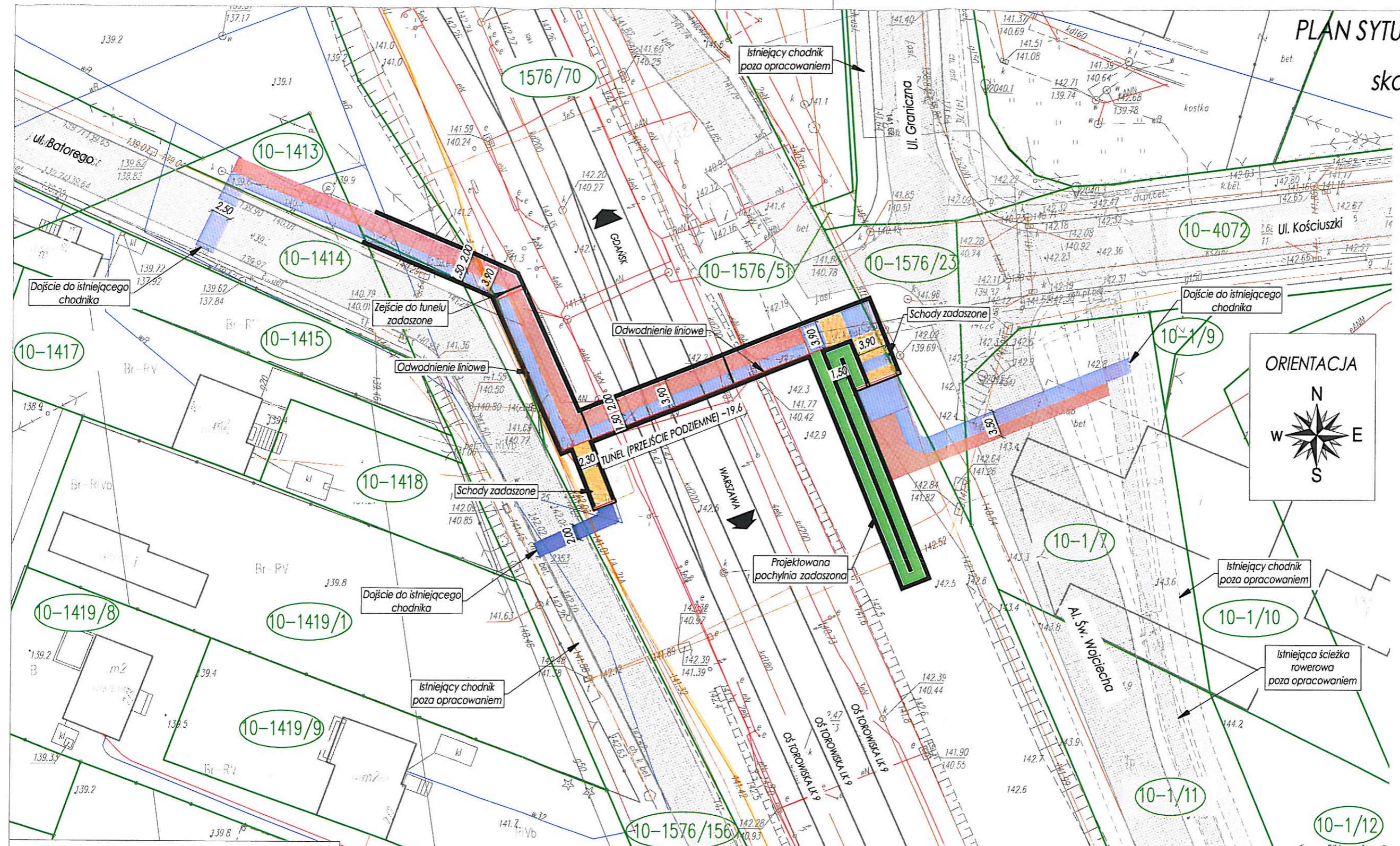
Z poważaniem

Specjalista ds. dokumentacji

technicznej

Blaszke
Waldemar Blaszke

PLAN SYTUACYJNY
skala 1:500



LEGENDA:

- ścieżka rowerowa
- chodnik dla pieszych
- schody
- projektowana pochylnia
- istniejący układ drogowy
- mury oporowe
- 10-1/10 nr. działki

z-XTktsd 247 w RHDP
LBPse 508-0997/18

UZGODNIONO

Telekom spółka z o.o.
ul. Saska 10/12A, 03-743 Warszawa
tel: 22 625 48-753, Regon 017322058
KRS: 0000024788

28.11.2018
dnia Specjalista ds. dokumentacji technicznej

Waldemar Blaszkę

PRACOWNIA PROJEKTOWA MID SP Z O.O. ul. Czesława Miłosa 17, 80-126 Gdańsk tel. 609227943, biuro@mld.gda.pl, NIP: 5833212622, Regon: 365198829				
Nazwa projektu: Koncepcja projektowa budowy tunelu pieszo-jezdnego w rejonie skrzyżowania ul. Kościuszki i magistrali kolejowej E65 w Mławie				
Nazwa rysunku:		PLAN SYTUACYJNY		Nrys.
		Data: XI 2018		Skala: 1:500
Główny Projektant:		Imię i nazwisko: dr inż. Marcin Dudek		Podpis:
Projektant:		mgr inż. Lukasz Lachowicz		Podpis:
Opracował:		inż. Karol Zaniewski		Podpis:
Plik:		Rys.1.0_Wariant 1 - PS_v01.dwg		2018-11-16

Nr IZiWa-505-186d/2018

Olsztyn, 04.12.2018

Dot.: lokalizacji budowy tunelu w Mławie
w km 129,050 l. E65 Warszawa-Gdynia.

Pracownia Projektowa

MiD Sp. z o.o.

80-126 Gdańsk, ul. Czesława Miłosza 17

W odpowiedzi na pismo 13/TMŁ/LL/2018 z dnia 16.11.2018r. w sprawie koncepcji projektowanej budowy tunelu pieszo – jezdnego w rejonie skrzyżowania ul. Kościuszki (w miejscu dawnego przejazdu kolejowego) pod torami linii kolejowej E65 Warszawa – Gdynia w km 129,050 w Mławie (pozytywna opinia Centrum Realizacji Inwestycji Region Północny IREPI2eg-505-200/18) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie

opiniuje pozytywnie

i podaje następujące warunki dla realizacji ww. inwestycji:

1. Projekt należy wykonać na mapach do celów projektowych zarejestrowanych w PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie, Wydział Geodezji i Regulowania Stanów Prawnych Nieruchomości, 01-246 Warszawa, ul. Armatnia 14 (linia E65 Warszawa - Gdynia według lokalizacji).
2. Inwestor uzyska odstępstwo od warunków usytuowania budowli i budynków określonych w Art. 53 Ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017r., poz.2117) jak i wykonywania robót ziemnych określonych w przepisach wydanych na podstawie Art. 54 ww. Ustawy, tj. w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie budowli, drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzenia i utrzymywania zastłon odśnieżnych i pasów przeciwpożarowych (Dz.U. z 2014r., poz.1227 j.t.).O opinie do wniosku o odstępstwo należy wystąpić do Zakładu Linii Kolejowych w Olsztynie jako Zarządcy (w załączeniu 2 egz. mapek do celów projektowych) z zaznaczeniem całej przebudowywanej infrastruktury.
3. Na etapie projektu budowlanego uwzględnić taką głębokość posadowienia nowego obiektu, aby roboty budowlane nie ingerowały w nowo wybudowaną infrastrukturę oraz obiekt nie wymagał wykonania stref przejściowych pod nawierzchnią torową.
4. Nowy obiekt należy tak zaprojektować, aby nie naruszał nowo wybudowanej infrastruktury kolejowej linii E65.
5. Uregulowanie z PKP S.A. reprezentowanym przez PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie spraw gruntowych wynikających z usytuowaniem projektowanej kładki na działkach PKP S.A..

6. Sporządzić projekty branżowe na przebudowę istniejącej infrastruktury, kolidującej z budową tunelu. Przedstawić do zaopiniowania do tut. Zakładu, PKP Energetyka S.A. Zakład Północny - Sopot, TK Telekom Sp. z o.o. Region Robót Telekomunikacyjnych w Gdańsku, PKP Telkol Sp.z o.o., PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie.
7. Projekt budowlano – wykonawczy należy uzgodnić z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Olsztynie (3 kpl. dokumentacji) oraz innymi zainteresowanymi Spółkami Grupy PKP S.A..
8. Opracowanie i przedstawienie do uzgodnienia w tut. Zakładzie projektu technologicznego budowy tunelu uwzględniającego ewentualne usunięcie kolizji w granicach i w sąsiedztwie obszaru kolejowego oraz organizację ruchu kolejowego w trakcie realizacji robót budowlano – montażowych.
9. Inwestor podpisze Porozumienie z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Olsztynie, a Wykonawca Umowę na realizację ww. robót na obszarze kolejowym.
10. Utrzymanie odwodnienia tunelu i całego obiektu po stornie Inwestora.
11. Wszelkie koszty realizacji inwestycji ponosi Inwestor.

ZASTĘPCA DYREKTORA

Andrzej Puzewicz

Załączniki:

- projekt koncepcji 1 egz.

Otrzymują:

- Sekcja Eksploatacji Działowo
- Urząd Miasta w Mławie
- CRI Region Północny
(wersja elektroniczna)
- a/a

Opracował:
Bogdan Pietryszyn,
tel. +48 89 677 16 78

3.0

CZĘŚĆ OPISOWA

Uproszczone wypisy z rejestru gruntów

.....
(nazwa organu wydającego dokument)

Nr kancelaryjny : G.6621.1.1922.2018

UPROSZCZONY WYPIS Z REJESTRU GRUNTÓW

z dnia: 2018-11-15

Jednostka rejestrowa : G.5231

Lp	Podmiot ewidencyjny	Charakter własności / władania	Udział
1	MIASTO MŁAWA STARY RYNEK 19; 06-500 MŁAWA;	Własność	1/1

Nr działki	Ark.	Położenie działki	Opis użytku	Oznaczenie użytków i konturów klasyfikac.	Pow. użytku [ha]	Pow. działki [ha]	Nr KW lub inny dokument własności
1/7	5	MŁAWA	inne tereny zabudowane	Bi	0.1034	0.1034	DECYZJA NR 2/2016 PL1M/00068117/9
Id działki: 141301_1.0010.1/7 Wartość gruntów:							
1414	5	MŁAWA	tereny kolejowe	Tk	0.0400	0.0400	DECYZJA NR 258/C/2015 PL1M/00064633/4
Id działki: 141301_1.0010.1414 Wartość gruntów:							
1576/154	20,10	MŁAWA	drogi	dr	0.0707	0.0707	DECYZJA NR 542/C/2017 PL1M/00064633/4
Id działki: 141301_1.0010.1576/Wartość gruntów:							
1576/156	20,10	MŁAWA	drogi	dr	0.1832	0.1832	DECYZJA NR 543/C/2017 PL1M/00064633/4
Id działki: 141301_1.0010.1576/Wartość gruntów:							

Razem powierzchnia działek :

0.3973 ha

Słownie : trzy tysiące dziewięćset siedemdziesiąt trzy m. kwadr.

Wypis zawiera dane według stanu na dzień : 2018-11-15

Sporządził : Natalia Kosek



2018-11-15

..... Stanisław Mielnik
(imię i nazwisko osoby reprezentującej organ)

GEODETA POWIATOWY
(Signature)

(nazwa organu wydającego dokument)

Nr kancelaryjny : G.6621.1.1922.2018

UPROSZCZONY WYPIS Z REJESTRU GRUNTÓW

z dnia: 2018-11-15

Jednostka rejestrowa : G.4949

Lp	Podmiot ewidencyjny	Charakter własności / władania	Udział
1	SKARB PAŃSTWA	Władanie samoistne	1/1
2	PAŃSTWOWY ZASÓB GRUNTÓW	Gospodarowanie zasobem nieruchomości Skarbu Państwa oraz gminnymi, powiatowymi i wojewódzkimi	1/1

Nr działki	Ark.	Położenie działki	Opis użytku	Oznaczenie użytków i konturów klasyfikac.	Pow. użytku [ha]	Pow. działki [ha]	Nr KW lub inny dokument własności
1413	5	MŁAWA	tereny kolejowe	Tk	0.0160	0.0160	

Id działki: 141301_1.0010.1413 Wartość gruntów:

Razem powierzchnia działek :

Słownie : sto sześćdziesiąt m. kwadr.

0.0160 ha

Wypis zawiera dane według stanu na dzień : 2018-11-15

Sporządził : Natalia Kosek



2018-11-15
(imię i nazwisko osoby reprezentującej organ)

LEONETA POWIATOWY
Starosta Mławski

UPROSZCZONY WYPIS Z REJESTRU GRUNTÓW

z dnia: 2018-11-15

Jednostka rejestrowa : G.4882

Lp	Podmiot ewidencyjny	Charakter własności / władania	Udział
1	SKARB PAŃSTWA	Własność	1/1
2	POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE SPÓŁKA AKCYJNA W WARSZAWIE AL.JEROZOLIMSKIE 142A,02-305 WARSZAWA;	Zarząd	1/1

Nr działki	Ark.	Położenie działki	Opis użytku	Oznaczenie użytków i konturów klasyfikac.	Pow. użytku [ha]	Pow. działki [ha]	Nr KW lub inny dokument własności
1576/155	20,10	MŁAWA	tereny kolejowe	Tk	0.2362	0.2362	PL1M / 00042012 / 5

Id działki: 141301_1.0010.1576/Wartość gruntów:

Razem powierzchnia działek :

0.2362 ha

Słownie : dwa tysiące trzysta sześćdziesiąt dwa m. kwadr.

Wypis zawiera dane według stanu na dzień : 2018-11-15

Sporządził : Natalia Kosek



2018-11-15

(imię i nazwisko osoby reprezentującej organ

GEODETA POWIATOWY

Stanisław Winczałuk

.....
(nazwa organu wydającego dokument)

Nr kancelaryjny : G.6621.1.1922.2018

UPROSZCZONY WYPIS Z REJESTRU GRUNTÓW

z dnia: 2018-11-15

Jednostka rejestrowa : G.2095

Lp	Podmiot ewidencyjny	Charakter własności / władania	Udział
1	SKARB PAŃSTWA	Własność	1/1

Nr działki	Ark.	Położenie działki	Opis użytku	Oznaczenie użytków i konturów klasyfikac.	Pow. użytku [ha]	Pow. działki [ha]	Nr KW lub inny dokument własności
1576/23	20,10	MŁAWA	tereny kolejowe	Tk	0.0335	0.0335	PL1M / 00042012 / 5

Id działki: 141301_1.0010.1576/Wartość gruntów:

Razem powierzchnia działek :

0.0335 ha

Słownie : trzysta trzydzieści pięć m. kwadr.

Wypis zawiera dane według stanu na dzień : 2018-11-15

Sporządził : Natalia Kosek



2018-11-15

(imię i nazwisko osoby reprezentującej organ

BEDETA POWIATOWY
Natalia Kosek

(nazwa organu wydającego dokument)

Nr kancelaryjny : G6621.1.1922.2018

Województwo : mazowieckie

Powiat : mławski

Jednostka ewidencyjna : 141301_1 MŁAWA

Obręb : 0010 MIASTO MŁAWA

UPROSZCZONY WYPIS Z REJESTRU GRUNTÓW

z dnia: 2018-12-04

Jednostka rejestrowa : G.4706

Lp	Podmiot ewidencyjny	Charakter własności / władania	Udział
1	SKARB PAŃSTWA	Własność	1/1
2	POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE SPÓŁKA AKCYJNA W WARSZAWIE AL..JEROZOLIMSKIE 142A,02-305 WARSZAWA;	Użytkowanie wieczyste	1/1

Nr działki	Ark.	Położenie działki	Opis użytku	Oznaczenie użytków i konturów klasyfikac.	Pow. użytku [ha]	Pow. działki [ha]	Nr KW lub inny dokument własności
1576/165	24		tereny kolejowe	Tk	30.3252	30.3252	DEC.1774/2006 PL1M/00061894/0

Id działki: 141301_1.0010.1576/Wartość gruntów:

Razem powierzchnia działek :

30.3252 ha

Słownie : trzydzieści ha. trzy tysiące dwieście pięćdziesiąt dwa m. kwadr.

Wypis zawiera dane według stanu na dzień : 2018-12-04

Sporządził : Natalia Kosek



2018-12-04

(imię i nazwisko osoby reprezentującej organ

GEODETA POWIATOWY
Stanisław Michalik

4.0

CZĘŚĆ OPISOWA

OPIS TECHNICZNY

Opis techniczny

Stadium:	Projekt koncepcyjny wariantu I
Branża:	Mostowa
Nazwa zadania:	Opracowanie koncepcji projektowej budowy tunelu pieszo- jezdnego w rejonie skrzyżowania ul. Kościuszki i magistrali kolejowej E65 w Mławie
Inwestor/Zamawiający:	Miasto Mława ul. Stary Rynek 19 06-500 Mława

1. INWESTOR

Miasto Mława
ul. Stary Rynek 19
06-500 Mława

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- 1) umowa na prace projektowe nr WI.272.30.2018 z dn. 26.03.2018 r.,
- 2) mapa do celów projektowych,
- 3) kopia mapy zasadniczej skala 1:500,
- 4) wizja lokalna dokonana w maju 2018 r.,
- 5) Geotechniczne warunki posadowienia obiektów budowlanych, opinia geotechniczna, dokumentacja badań podłoża gruntowego, projekt geotechniczny. „MS GEOLOGIA - Usługi Geologiczne Michał Sulikowski”, Kraków, Listopad 2018 r.
- 6) norma PN-85/S-10030: "Obiekty mostowe. Obciążenia",
- 7) norma PN-91/S-10052: "Obiekty mostowe. Konstrukcje stalowe. Projektowanie",
- 8) norma PN-89/S-10050: "Obiekty mostowe. Konstrukcje stalowe. Wymagania i badania",
- 9) PN-91/S-10042 - "Obiekty mostowe. Konstrukcje betonowe, żelbetowe i sprężone. Projektowanie",
- 10) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10. 09. 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie - Dz. U. 1998 nr 151 poz. 987,
- 11) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30.05.2000 r, w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.
- 12) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. Ustaw nr 463 z dnia 27 kwietnia 2012 r.).
- 13) Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych ID-1,
- 14) Warunki techniczne dla kolejowych obiektów inżynierskich ID-2,
- 15) Warunki techniczne utrzymania podtorza kolejowego ID-3 (D-4),
- 16) Instrukcja o utrzymaniu kolejowych obiektów inżynierskich ID-16,
- 17) Instrukcja utrzymania sieci trakcyjnej LET-2.

18) Uzgodnienia, opinie, warunki techniczne uzyskane na etapie opracowywania dokumentacji projektowej.

3. PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt koncepcyjny bezkolizyjnego przejścia podziemnego - tunelu w pobliżu ul. Kościuszki i magistrali kolejowej E65 w Mławie.

Projektowany obiekt zlokalizowany będzie w rejonie ul. Kościuszki i Batorego oraz magistrali kolejowej E65.

Budowa tunelu pieszo – rowerowego pod istniejącą magistralą kolejową E65 w miejscu dawnego przejazdu kolejowego w km ~128,400 linii kolejowej nr 9 Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny poprawi dostępność komunikacyjną dla pieszych oraz rowerzystów pomiędzy wschodnią i zachodnią częścią miasta oraz bezpośrednio wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

4. WARUNKI GRUNTOWE

W ramach wstępnego rozpoznania warunków gruntowych wykonano 4 otwory badawcze, po dwa z każdej strony torów. W trakcie wykonywania robót wiertniczych nie stwierdzono występowania wód gruntowych.

Warunki gruntowe określono jako proste. Na podstawie przeprowadzanych badań geotechnicznych przyjęto, iż przedmiotową inwestycję należy zaliczyć do II kategorii geotechnicznej, która wg § 4.3 pkt. 2. Rozporządzenia [11] - obejmuje obiekty budowlane posadowione w prostych i złożonych warunkach gruntowych.

Z uwagi na proste warunki gruntowo-wodne oraz II kategorię geotechniczną obiektu na etapie projektu budowlanego oraz wykonawczego należy sporządzić dokumentację badań podłoża gruntowego oraz projekt geotechniczny, a w razie konieczności dokumentację geologiczno – inżynierską.

Zakres badań winien być tak dobrany, aby wykonana na ich podstawie dokumentacja zapewniała prawidłowe sporządzenie dokumentacji projektowej oraz wykonanie robót budowlanych.

Charakterystyka wydzielonych warstw geotechnicznych :

- Warstwa nr I – antropogeniczne nasypy budowlane i niebudowlane.
W obrębie tej warstwy wyróżniono:
- Warstwa IA – tworzą ją nasypy niebudowlane złożone przeważnie z piasków, humusu, okruszków cegieł i betonu. Są to grunty nienormatywne, nienośne, które nie mogą stanowić podłoża projektowanej inwestycji. Należy je w całości z podłoża gruntowego usunąć i zastąpić materiałem klastycznym o odpowiedniej granulacji.
- Warstwa IB – złożona z piaszczysto-kamienistych nasypów budowlanych. Na podstawie przeprowadzonych badań stwierdzono, że budowlane nasypy antropogeniczne występują w stanie średniozagęszczonym.
- Warstwa nr II – osady piaszczyste (Qpfg) – stanowią je grunty litologicznie wykształcone w postaci piasków drobnych oraz piasków średnich. Grunty warstwy II należą do niewysadzinowych - zaliczono je do grupy nośności podłoża nawierzchni G1 w każdych warunkach wodnych. W obrębie tej serii wyróżniono:
- Warstwa nr IIA – piaski drobne, wilgotne, średniozagęszczone o obliczonej charakterystycznej wartości stopnia zagęszczenia $ID(n) = 0,48$.
- Warstwa nr IIB – piaski średnie, wilgotne, średniozagęszczone o obliczonej charakterystycznej wartości stopnia zagęszczenia $ID(n) = 0,56$.

Ponadto w sąsiedztwie inwestycji, wzdłuż torów po stronie wschodniej) zlokalizowana jest rampa, służąca do załadunku pojazdów ciężkich.

W obrębie inwestycji znajdują się obszary zabudowane, gdzie dominuje zabudowa jednorodzinna oraz tereny zielone. Ponadto w jej sąsiedztwie zlokalizowano urządzenia infrastruktury kolejowej oraz elementy oświetlenia dróg.



Rys. 2. Widok na były przejazd kolejowy (stan na 10.2017r.)



Rys. 3. Widok na Al. Św. Wojciecha (stan na 10.2017r.)



Rys. 4. Widok na ul. Kościuszki (stan na 10.2017r.)



Rys. 5. Widok na ul. Batoiego od strony byłego przejazdu kolejowego.
(stan na 10.2017r.)

7. CHARAKTERYSTYKA PROJEKTOWANEGO OBIEKTU

Projektowany obiekt (tunel – przejście podziemne) będzie łączył ul. Batorego z układem dróg ul. Kolejowej i ul. Kościuszki, a także Al. Św. Wojciecha w miejscu zlikwidowanego przejazdu kolejowego.

Głównym założeniem projektowym, z uwagi na aspekty ekonomiczne i techniczne było ograniczenia zajęcia działek sąsiadujących z pasem drogowym, przy jednoczesnym zapewnieniu bezkolizyjnego dostępu komunikacyjnego do nieruchomości.

Na etapie koncepcji założono, iż roboty budowlane prowadzone bezpośrednio pod linią kolejową będą wykonywane metodami bezwykopowymi, a na pozostałym obszarze - w wykopach otwartych z wykorzystaniem obudowy ze ścianek szczelnych. W razie konieczności przewiduje się możliwość ograniczenia prędkości pociągów w czasie prowadzenia robót.

Ze względu na konieczność obniżenia niwelety chodników dla pieszych i ścieżek rowerowych na dojazdach do obiektu przewiduje się budowę murów oporowych zlokalizowanych wzdłuż projektowanych pochylni, chodników dla pieszych i ścieżek rowerowych oraz istniejących dróg.

W ramach dojścia do tunelu od strony Al. Św. Wojciecha przewiduje się wykonanie pochylni dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się oraz schody dla pieszych i rowerzystów. Projektowane wyjścia będą łączyć się z istniejącymi ścieżkami dla pieszych i rowerzystów przy Al. Św. Wojciecha.

Od strony ul. Batorego przewidziano dojście do projektowanego tunelu dla pieszych i rowerzystów w murach oporowych, a także schody łączące się z istniejącym chodnikiem przy ul. Batorego.

W ramach inwestycji przewiduje się również budowę przejść dla pieszych oraz przejazdów dla rowerzystów.

Przejście na odcinku podtorowym zaprojektowano w formie ramy zamkniętej o wymiarach w świetle poziomym 3,90 m oraz świetle pionowym min. 2,50 m (światło minimalne). Projektuje się wykonanie tunelu z monolitycznych prefabrykowanych elementów skrzynkowych, które zostaną wsunięte pod torowisko za pomocą siłowników hydraulicznych. Elementy posadowione zostaną w sposób bezpośredni na istniejącym podłożu. Wymiary w świetle konstrukcji dostosowano do obowiązujących norm i przepisów.

8. HARMONOGRAM REALIZACJI INWESTYCJI

Zakłada się, iż zadanie będzie realizowane w następujących etapach:

Etap I – prace projektowe, uzyskanie niezbędnych decyzji administracyjnych, uzgodnień oraz pozwoleń (w tym pozwolenie na budowę lub decyzja ZRID).

Etap II – roboty przygotowawcze:

- przygotowanie Regulaminu Tymczasowego Prowadzenia ruchu pociągów,
- usunięcie kolizji i zabezpieczenie sieci uzbrojenia terenu,
- wykonanie obudowy wykopu ze ścianek szczelnych.

Etap III – roboty ziemne i przygotowanie podłoża:

- wykonanie wykopów z montażem rozpór pomiędzy ściankami szczelnymi,
- wykonanie korka betonowego,

Etap IV – wykonanie konstrukcji tunelu:

- montaż zbrojenia konstrukcji tunelu,
- roboty szalunkowe i betoniarskie na dościach do tunelu,
- roboty szalunkowe i betoniarskie segmentów tunelu,
- wsuwanie wykonanych elementów z jednoczesnym wybieraniem urobku,
- ułożenie drenaży oraz wykonanie izolacji,
- częściowe wykonanie zasypek przy ścianach konstrukcji,
- stopniowy demontaż rozpór ścianek szczelnych,

Etap V – roboty wykończeniowe

- docięcie lub demontaż ścianek szczelnych,
- wykonanie nawierzchni wewnątrz przejścia oraz na dośściu do tunelu,
- montaż elementów wyposażenia,
- uporządkowanie terenu budowy,
- wznowienie ruchu kolejowego.

Etap VI – czynności formalno – prawne

- sporządzenie dokumentacji powykonawczej,
- uzyskanie zgody na użytkowanie.

8.1. Uwarunkowania ogólne

Niniejsza koncepcja nie stanowi projektu budowlanego. Jest to jedynie opis celów i zasad rozwiązań projektowych i technologicznych wraz z rekomendacjami dla Zamawiającego.

W ramach projektu budowlanego i wykonawczego przewiduje się konieczność uszczegółowienia proponowanych rozwiązań technicznych. Możliwe będzie także przyjęcie innych rozwiązań, jeśli w ten sposób uzyskane mogą być korzyści dla jakości, obniżenia kosztów budowy, eksploatacji lub poprawy walorów użytkowych wznoszonego obiektu.

8.2. Podstawowe parametry

- | | |
|---|-----------------------|
| • Konstrukcja: | żelbetowa |
| • Posadowienie: | bezpośrednie |
| • Usytuowanie tunelu w planie: | na prostej |
| • Kąt skrzyżowania z przeszkodą: | ~90° |
| • Długość tunelu: | ~19,60 m |
| • Światło poziome | ~ 3,90 m |
| • Światło pionowe: | min. 2,50 m |
| • szerokość chodnika: | ~1,50 m |
| • szerokość ścieżki rowerowej: | ~2,00 m |
| • spadek poprzeczny chodnika/ścieżki rower: | 2% |
| • klasa obciążenia ruchomego: | k+2 wg PN-85/S-10030; |

8.3. Podstawowe materiały

- beton konstrukcyjny klasy min. C30/37;
- beton podkładowy klasy min. C12/15
- stal konstrukcyjna – S235
- stal zbrojeniowa klasy A-IIIIN gatunku BSt 500S.

8.4. Przekrój ruchowy

Skrajnię pionową tunelu chodnika dla pieszych oraz ścieżki rowerowej przyjęto o wysokości $H = \min. 2,50\text{m}$. Skrajnię poziomą wewnątrz tunelu przyjęto równą $3,5\text{ m}$. Nawierzchnię chodnika i ścieżki rowerowej zaprojektowano z płyt granitowych płomieniowanych na podbudowie z betonu klasy $\min C20/25$ i warstwie gruntu zagęszczonego.

Wbudowanie zasypki wewnątrz obiektu powinno odbywać się z zachowaniem reżimów technologicznych. Zasypkę wykonywać z kruszywa mrozoodpornego o nierównomiernym uziarnieniu. Zasypkę wykonywać warstwami i zagęszczać do $\min I_s = 0,98$. Każdorazowo po wykonaniu danej warstwy zasypki należy potwierdzić, że zostały osiągnięte parametry stopnia zagęszczenia.

8.5. Dostępność obiektu dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się

Dla potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się od strony Al. Św. Wojciecha zaprojektowano zadaszoną pochylnię w żelbetowych murach oporowych o skrajni poziomej równej $1,50\text{ m}$. Przyjęto spadki podłużne o nachyleniu nie większym niż 8% , a odcinki w tym spadku są nie dłuższe niż 9 m . Między odcinkami pochylni zaprojektowano spoczniki pośrednie o długości $\min. 1,5\text{ m}$, w spadku 2% .

Pochylnie zostaną wyposażone w balustrady. Ciąg komunikacyjny dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się będzie wyposażony dodatkowo w poręcze usytuowane na wysokości $0,75\text{ m}$ oraz $0,9\text{ m}$ od poziomu nawierzchni o szerokości w świetle $1,10\text{m}$.

9. WYPOSAŻENIE PRZEJŚCIA PODZIEMNEGO

9.1. Odwodnienie

Odwodnienie obiektu będzie realizowane powierzchniowo – za pomocą odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych do systemowego rozwiązania korytkowego, przykrytego w formie rusztu, zlokalizowanego wzdłuż ścian przejścia. Woda z korytek zostanie odprowadzona do przepompowni, a następnie do miejskiej sieci kanalizacji deszczowej.

9.2. Izolacje

Od strony gruntu konstrukcja zostanie zabezpieczona termozgrzewalną izolacją przeciwwodną zapewniającą szczelność. Izolację zabezpieczyć przed uszkodzeniem warstwa ochronną.

Odstonięte powierzchnie wewnętrzne przejścia powinny zostać zabezpieczone odpowiednio dobranymi powłokami. Zaleca się zastosowanie powłok typu „antygraffiti”.

9.3. Dylatacje

Szczeliny dylatacyjne powinny zostać uszczelnione systemowymi taśmami dylatacyjnymi (powierzchniową oraz wewnętrzną) oraz wypełnione uszczelniającą masą trwaleplastyczną. Przerwy robocze wymagają zabezpieczenia szczelną taśmą dylatacyjną.

9.4. Wyposażenie

Przejście podziemne pod torami zostanie wyposażone w punkty oświetleniowe oraz ewentualnie monitoring z podłączeniem do miejskiej sieci. Decyzja w sprawie wbudowania kamer monitoringu podjęta zostanie na etapie projektu budowlanego.

9.5. Klatka schodowa

Zaprojektowano ciąg komunikacyjny w postaci schodów o szerokości 3,9m od strony al. Św. Wojciecha oraz 2,3m od strony ul. Batorego. Pierwszy oraz ostatni stopień danego biegu będzie oznaczony żółtym paskiem. Klatka schodowa zostanie wykonana w schemacie ramy otwartej w kształcie litery U. Wejście do przejścia podziemnego będzie zadaszone. Na końcu zadaszzenia zgodnie ze spadkiem należy wykonać rynnę zbierającą wodę.

9.6. Sieci uzbrojenia terenu

W obrębie planowanej inwestycji znajdują się sieci uzbrojenia terenu zgodnie z podkładem mapowym. Wszystkie prace należy prowadzić w taki sposób, aby nie uszkodzić sieci uzbrojenia terenu. Instalacje, które wchodzą w kolizję z planowaną inwestycją przesunąć lub przeprojektować zgodnie z odrębnymi opracowaniami branżowymi opracowanymi na etapie projektu budowlanego.

9.7. Ochrona antykorozyjna

Elementy stalowe konstrukcji należy zabezpieczyć substancjami antykorozyjnymi o kategorii korozyjności wg PN-EN ISO 12944-2 budynków znajdujących się na zewnątrz: C4. Proponuje się następujący zestaw malarski: cynkowanie ogniowe o min. gr. warstwy cynku wynoszącej 80 μm , 2 lub 3 warstwy zestawu malarskiego na bazie epoksydowo-poliuretanowym o łącznej grubości 160 μm .

Powierzchnie betonowe niezabezpieczone papą termozgrzewalną, do poziomu 0,5m powyżej linii gruntu należy zabezpieczyć środkami do powierzchniowej ochrony betonu na bazie bitumów. Należy wykonać min. 2 warstwy ochronne na powierzchni betonowej.

Pozostałe powierzchnie betonowe (na styku z powietrzem powyżej ~0,5m od linii terenu) należy zabezpieczyć powłokami antykorozyjnymi wydłużające żywotność betonu na bazie inhibitorów węgłnych.

Ściany konstrukcji przejścia podziemnego narażone na dewastację oraz bezpośredni kontakt z użytkownikami należy zabezpieczyć powłokami antygraffiti.

9.8. Uszynienie obiektu

Obiekt wyposażony zostanie w system ochrony od porażenia od napięcia z sieci trakcyjnej (uszynienie). Przewidziano montaż zwiernika tyrystorowego wielokrotnego działania, który w przypadku pojawienia się napięcia z sieci trakcyjnej na elementach stalowych (stan awaryjny) spowoduje zwarcie i szybkie wyłączenie obwodu zasilania. Wszystkie roboty powinny być przeprowadzone z zachowaniem przepisów i zasad zawartych w „Instrukcji bezpieczeństwa pracy przy sieci trakcyjnej i w jej pobliżu” EBH-1a, pod nadzorem PKP PLK S.A. - Zakład Linii Kolejowych.

Powyższe rozwiązanie stanowi jedynie propozycją Projektanta. Na etapie projektu budowlanego należy wykonać i uzgodnić szczegółowy projekt ochrony przeciwporażeniowej obiektu.

9.9. Roboty przygotowawcze

Przed przystąpieniem do robót należy wykonać przekopy kontrolne dla określenia lokalizacji poszczególnych sieci i urządzeń obcych. Prace budowlane prowadzone w pobliżu sieci i urządzeń obcych należy prowadzić ze szczególną ostrożnością i zachowaniem przepisów BHP.

Usunięcie kolizji oraz zabezpieczenie istniejących sieci uzbrojenia terenu wykonać w oparciu o projekty branżowe sporządzone na etapie projektu budowlanego i wykonawczego.

9.10. Branża elektryczna

W ramach koncepcji przewidują się oświetlenie wewnątrz tunelu oraz na dojściach. Oprawy oświetleniowe należy lokować w narożach konstrukcji tunelu. Przewiduje się również oświetlenie pochylni i klatek schodowych, w których należy zaprojektować oprawy oświetleniowe LED.

Dokumentację branży elektrycznej wykonać tak, aby planowana inwestycja odpowiadała aktualnym potrzebom Zamawiającego i spełniała wymogi Zarządcy sieci.

9.11. Inwentaryzacja zieleni

Wykonawca prac projektowych, jeżeli będzie to wymagane, na etapie projektu budowlanego opracuje dokumentację inwentaryzacji zieleni, określającą drzewa do usunięcia, uzgodni z Zamawiającym i wystąpi w imieniu Zamawiającego w celu uzyskania zezwolenia na wycinkę drzew.

Wykonawca opracuje i uzgodni projekt nasadzeń kompensacyjnych (zastępczych) o ile będzie to wymagane.

9.12. Oznakowanie dotykowe dla osób niewidomych i niedowidzących

Oznakowanie dotykowe zostało zaprojektowane na posadzce w postaci naklejanych taśm ostrzegawczych wykonanych z żywicy metakrylowej z wypełniaczami mineralnymi lub z elementów prefabrykowanych.

W odległości 50cm od pierwszych i ostatnich stopni należy wykonać pasy uwagi o szerokości ~60cm. Ścieżkę dotykową między klatkami schodowymi należy wykonać w osi przejścia o szerokości ~40cm. W miejscach załamania linii ścieżki należy wykonać pole uwagi o wymiarach 60cm x 60cm.

Ponadto pierwszy i ostatni stopień należy pomalować żółtą powłoką w płaszczyźnie pionowej i poziomej o wysokości 3 cm na całej długości stopnia.

9.13. Elementy dodatkowe

W ramach planowanej inwestycji występuje konieczność montażu minimum 4 znaków wysokościowych w postaci reperów. Należy je zamontować na gzymsach żelbetowych.

8. PRÓBNE OBCIĄŻENIA

Wybudowany obiekt inżynierski powinien zostać poddany próbnym obciążeniom. Na dalszym etapie sporządzania dokumentacji, należy opracować projekt próbnego obciążenia. Projekt należy opracować w oparciu o obowiązujące przepisy oraz uzgodnić z Zarządcą linii kolejowej, NA oraz NI.

9. TECHNOLOGIA PROWADZENIA ROBÓT

9.1. Ogólne zasady prowadzenia robót

Przed przystąpieniem do robót Wykonawca opracuje, uzgodni i uzyska zatwierdzenie projektu tymczasowej organizacji ruchu na czas robót oraz projektu stałej organizacji ruchu.

Przed przystąpieniem do robót budowlanych wzdłuż linii kolejowej wykonawca powinien uzgodnić z właściwymi jednostkami PKP m.in.:

- projekt technologii prowadzenia robót rozbiórkowych oraz budowlanych uwzględniający m.in. gospodarkę materiałami z rozbiórek, sposób zabezpieczenia ruchu pieszego, ewentualne tymczasowe podpory, rusztowania, ostony, zabezpieczenia wykopów itd.
- projekt technologii zabezpieczenia torów na czas prowadzenia robót.
- projekt technologiczny tymczasowego uziemienia i uszynienia konstrukcji tymczasowych – rusztowań, ekranów, podestów roboczych itp.
- projekt zabezpieczenia przed zanieczyszczeniem terenów kolejowych oraz terenów bezpośrednio przyległych,
- pozostałą dokumentację umożliwiającą prawidłowe prowadzenia robót budowlanych wyżej nie wymienioną.

Prace należy wykonywać etapami. W przypadku prowadzenia robót przy odbywającym się ruchu do Wykonawcy należy właściwe zabezpieczenie terenu na którym te roboty się odbywają oraz opracowania niezbędnej dokumentacji technicznej.

Wykonawca zobowiązany jest do prowadzenia robót w taki sposób, aby nie dopuścić do zanieczyszczenia środowiska. W związku z tym, Wykonawca jest zobowiązany do wykonania, utrzymania oraz demontażu ekranów ochronnych, które zabezpieczą środowisko przed zanieczyszczeniem.

Wszystkie wymiary należy sprawdzić i zweryfikować na budowie.

Roboty należy wykonywać zgodnie z właściwymi przepisami dotyczącymi prowadzenia robót na kolei, ochrony środowiska, prawa pracy, BHP, wymagań technicznych i zgodnie z warunkami umowy

9.2. Zestawienie podstawowych robót (obiekty inżynierskie)

- roboty ziemne wynikające z projektowanej geometrii fundamentu,
- usunięcie kolizji i zabezpieczenia sieci uzbrojenia terenu,
- wykonanie ścianek szczelnych,
- betonowanie fundamentu,
- wykonanie części tunelu pod torami metodą przecisku (przedstawiona metoda stanowi jedynie propozycje projektanta, jednakże technologia wykonywania musi być tak dobrana, aby nie było ingerencji w istniejącą magistralę kolejową),
- wykonanie klatek schodowych oraz montaż zadaszenia,

- wykonanie nawierzchni chodnika i ścieżki rowerowej wraz z systemem odwodnienia,
- montaż elementów wyposażenia.

9.3. Proponowana technologia wykonania

Projektuje się wykonanie tunelu metodą przecisku hydraulicznego z zabezpieczeniem stateczności nasypu kolejowego poprzez wykonanie obudowy z wykorzystaniem ścianek szczelnych oraz wykonanie konstrukcji odciążającej z wiązek szyn kolejowych zabezpieczających torowisko. Prace budowlane powinny być prowadzone przez wykonawcę mającego doświadczenie w tego typu realizacjach.

Proponowana technologia budowy tunelu składa się z kilku etapów:

- montaż konstrukcji odciążających z wiązek szyn kolejowych zabezpieczających torowisko,
- wprowadzenie zabezpieczających ścianek szczelnych po obu stronach nasypu. Wymiary ścianek dostosować do wymiarów przepychanych elementów, głębokości na jakiej będą przepychane elementy, wymiarów zespołów urządzeń do przepychania, które zostaną zainstalowane w miejscu wydzielonym przez ścianki – siłowniki, blok oporowy, płyta denna z torowiskiem,
- usunięcie gruntu stanowiącego nasyp kolejowy do głębokości posadowienia przejścia. Grunt należy składować w pobliżu placu budowy, gdyż zostanie on ponownie wykorzystany do odbudowy nasypu,
- wykonanie płyty dennej z torowiskiem, spadek podłużny płyty dostosować do spadku podłużnego przejścia,
- wykonanie bloku oporowego (zaparcie bloku o konstrukcję ścianek szczelnych). Montaż siłowników hydraulicznych,
- umieszczenie pierwszego segmentu na płycie z torowiskiem oraz montaż stalowej ramy pełniącej funkcję noża przed pierwszym segmentem,
- wycięcie otworu w ściance szczelnej o wymiarach umożliwiających wsuwanie kolejnych segmentów,
- wpychanie segmentów tunelu:
 - przepchnięcie stalowej ramy z nożem oraz pierwszego segmentu wraz z wydobywaniem urobku od czoła (należy pozostawić ok. 0,5m segmentu poza obrysem ścianki szczelnej przed dołączeniem następnego elementu);
 - weryfikacja geodezyjna położenia segmentu;
 - dołączenie i wpychanie kolejnych segmentów. Po każdym etapie przeciskania należy sprawdzić spadek oraz położenie ostatniego elementu;
 - wycięcie otworu w ściance szczelnej po drugiej stronie nasypu (otwór należy wykonać, gdy przepychana rama z nożem znajduje się ok. 1m przed ścianką);
 - przecięnięcie całej konstrukcji przejścia pod torowiskiem;
 - demontaż stalowej ramy z nożem, hydraulicznego urządzenia przepychającego oraz rozbiórka bloku oporowego;
 - wykonanie części wlotowej i wylotowej, betonowych murów oporowych wraz z płytą denną w technologii „na mokro” po obu stronach torów;
 - uzupełnienie nasypu oraz zabezpieczenie powierzchni terenu poprzez humusowanie, darniowanie i obsianie trawą;

- wyciągnięcie tymczasowych ścianek szczelnych;
- wykonanie robót wykończeniowych;
- demontaż pakietów szyn odciążających nasyp kolejowy;
- wykonanie pomiaru powykonawczego.

Powyższa technologia stanowi jedynie propozycję projektanta. Wykonawca własnym kosztem oraz staraniem zobowiązany jest do opracowania projektu technologicznego oraz uzgodnienia do z projektantem, Inspektorem nadzoru oraz Zamawiającym.

10. Zestawienie kosztów

Wariant 1			
Koszt prac na terenie:			Łączny koszt inwestycji
	PKP	Miasto Mława	
Zł	1 802 104.10 zł	4 420 631.04 zł	
Podział kosztów 50/50 na terenie PKP*:			
Zł	901 052.05 zł	5 321 683.09 zł	6 222 735.14 zł
%	14.5	85.5	-

*teren PKP rozumiany jest jako obszar pomiędzy główkami skrajnych szyn skrajnych torów

Wariant 1			
Koszt prac wykonania:			Łączny koszt inwestycji
	Konstrukcji tunelu	Infrastruktury tunelu	
	1 677 027.12 zł	125 076.98 zł	4 420 631.04 zł
Łączny koszt inwestycji:	6 222 735.14 zł		

*Zestawienie kosztów na dzień 01.02.2019r.

Dla wariantu I podano szacunkowe koszty oddzielnie dla:

- konstrukcji tunelu wraz z pracami na terenach kolejowych,
- infrastruktury tunelu (tj. oświetlenie, nawierzchnie chodników/dróg rowerowych, roboty wykończeniowe)
- dla pozostałych robót (roboty ziemne, mury oporowe, infrastruktura drogowa, oświetlenie, roboty wykończeniowe).

Wartości podane w tabeli zostały obliczone w oparciu o założenia koncepcyjne dla wariantu I. Podane wartości uwzględniają koszty wykonawcze oraz koszty związane z pracami na terenach kolejowych. W zestawieniu nie uwzględniono kosztów związanych z rozbiórkami oraz wykupem działek.

11. WPŁYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO

W oparciu o rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r, w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397) inwestycję nie zalicza się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Uciążliwości akustyczne fazy budowy będą miały ograniczony zasięg oraz czas trwania. Należy wprowadzić zakaz prowadzenia głośnych prac w czasie godzin nocnych. Zaleca się stosowanie w miarę możliwości cichego sprzętu budowlanego z napędem elektrycznym i obudową dźwiękochłonną.

Gospodarka odpadami powstającymi w czasie robót budowlanych i eksploatacji zadania inwestycyjnego powinna odbywać się zgodnie z aktualnymi przepisami w zakresie gospodarowania odpadami. W szczególności należy przestrzegać zasady zapobieganiu powstawaniu odpadów i minimalizacji ich ilości, a także wykorzystywania i unieszkodliwiania tych odpadów w sposób zapewniający ochronę życia i zdrowia ludzi oraz ochronę środowiska.

Wszystkie inne odpady powstające w czasie budowy będą ewidencjonowane przez wytwarzającego i odbiorcę. Przewiduje się, że odpady będą przejściowo deponowane na placu budowy, a następnie częściowo przekazywane do powtórnego wykorzystania lub wywożone na podstawie stosownej umowy z odbiorcą odpadów na najbliższe wysypisko lub utylizowane.

Realizacja inwestycji nie spowoduje dodatkowego zapotrzebowania na wodę, poza koniecznością czasowego zabezpieczenia potrzeb wykonywanych prac budowlanych oraz socjalno-bytowych załóg budowlanych. W okresie realizacji wykorzystywana będzie woda, a jej zużycie uzależnione będzie od potrzeb oraz panujących warunków atmosferycznych.

Podczas realizacji inwestycji nie będą używane substancje szkodliwe mogące stanowić zagrożenie dla środowiska.

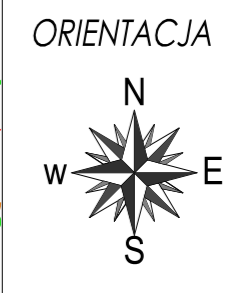
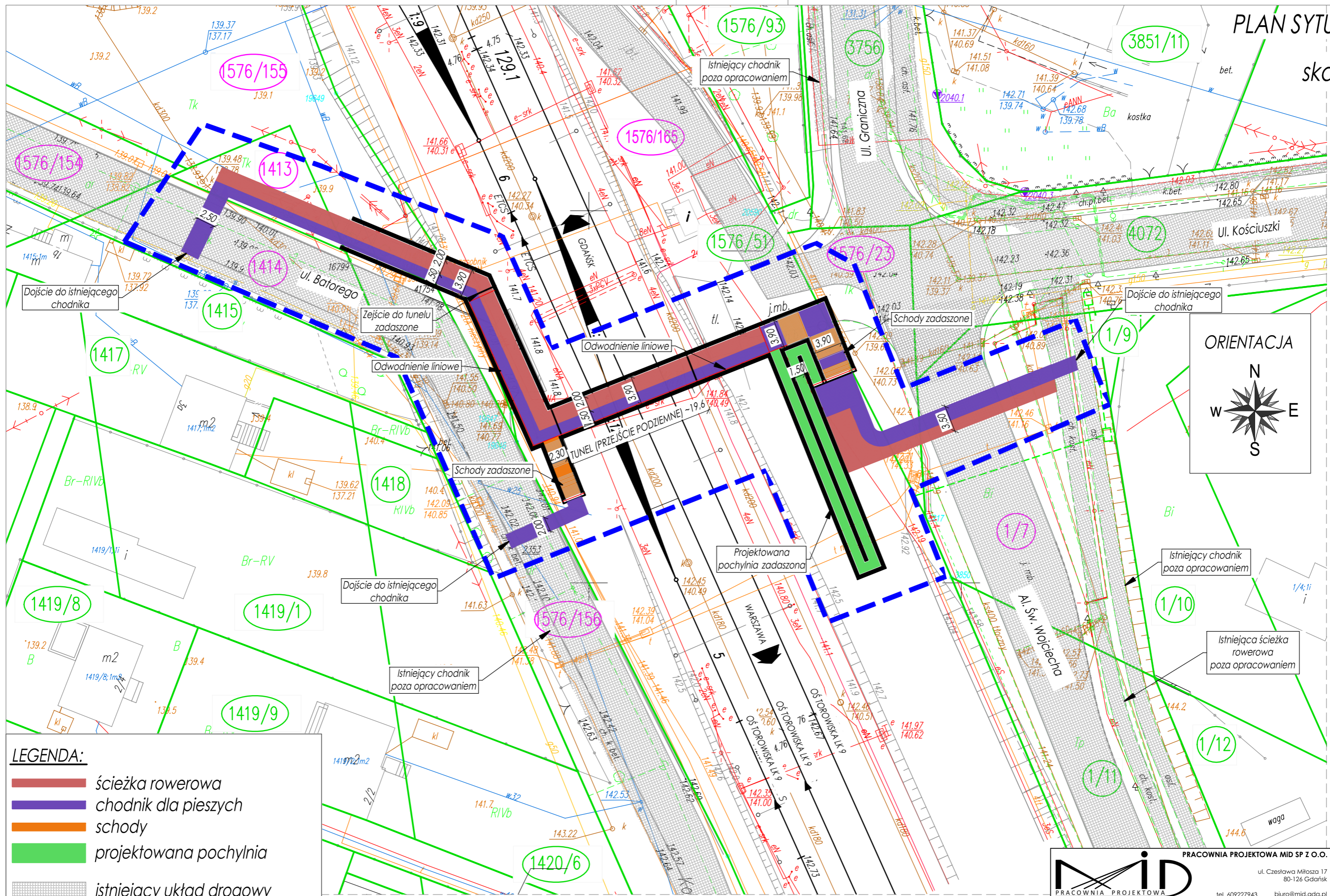
Do potencjalnych źródeł wibracji mogących stanowić zagrożenie dla środowiska i ludzi w przypadku omawianej inwestycji należy zaliczyć: ruch drogowy, kolejowy oraz pracę ciężkiego sprzętu budowlanego. Jednak nie przewiduje się negatywnych oddziaływań drgań na ludzi oraz budynki.

Budowa tunelu doprowadzi przede wszystkim na zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników ruchu drogowego i kolejowego oraz umożliwi przejście pod torami dla pieszych i rowerzystów przez tereny kolejowe.

dr inż. Marcin Dudek
numer uprawnień:
POM/0283/POOM/09

RYSUNKI

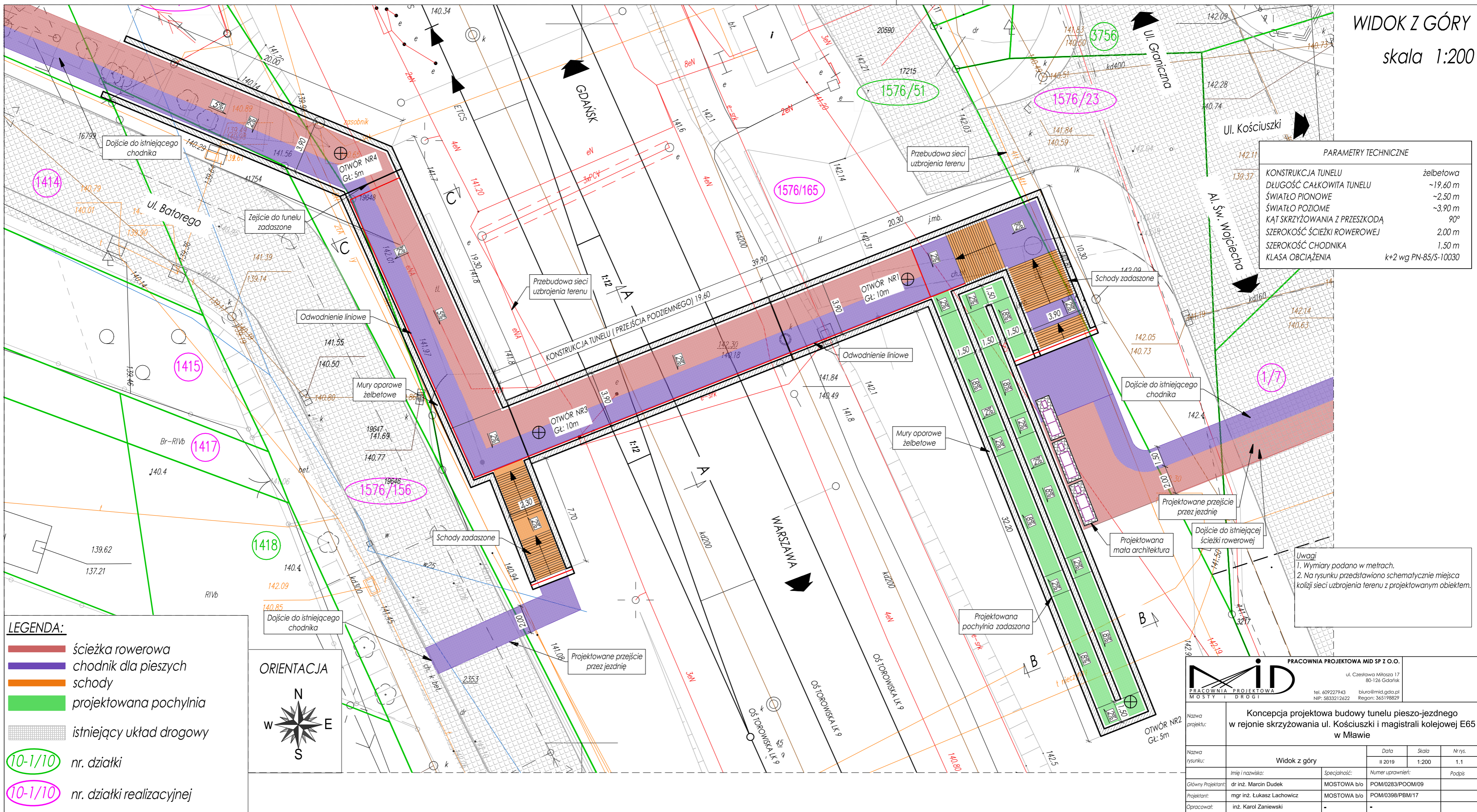
CZĘŚĆ RYSUNKOWA



LEGENDA:

- ścieżka rowerowa
- chodnik dla pieszych
- schody
- projektowana pochylnia
- istniejący układ drogowy
- mury oporowe
- przewidywany zakres inwestycji
- 1419/1 nr. działki
- 1413 nr. działki realizacyjnej

 <p>PRACOWNIA PROJEKTOWA MID SP. Z O.O.</p>		ul. Czesława Miłosa 17 80-126 Gdańsk tel. 609227943 biuro@mid.gda.pl NIP: 5833212622 Regon: 365198829		
		Nazwa projektu: Koncepcja projektowa budowy tunelu pieszo-jezdnego w rejonie skrzyżowania ul. Kościuszki i magistrali kolejowej E65 w Mławie		
Nazwa rysunku:	Plan Sytuacyjny	Data:	Skala:	Nr rys.:
		II 2019	1:500	1.0
Główny Projektant:	imię i nazwisko: dr inż. Marcin Dudek	Specjalność: MOSTOWA b/o	Numery uprawnień: POM/0283/POOM/09	Podpis:
Projektant:	mgr inż. Łukasz Lachowicz	MOSTOWA b/o	POM/0398/PBM/17	
Opracował:	inż. Karol Zaniewski	-	-	



PARAMETRY TECHNICZNE

KONSTRUKCJA TUNELU	żelbetowa
DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA TUNELU	~19,60 m
ŚWIATŁO PIONOWE	~2,50 m
ŚWIATŁO POZIOME	~3,90 m
KĄT SKRZYŻOWANIA Z PRZESKODĄ	90°
SZEROKOŚĆ ŚCIEŻKI ROWEROWEJ	2,00 m
SZEROKOŚĆ CHODNIKA	1,50 m
KLASA OBCIĄŻENIA	k+2 wg PN-85/S-10030

LEGENDA:

- ścieżka rowerowa
- chodnik dla pieszych
- schody
- projektowana pochylnia
- istniejący układ drogowy
- 10-1/10 nr. działki
- 10-1/10 nr. działki realizacyjnej

ORIENTACJA

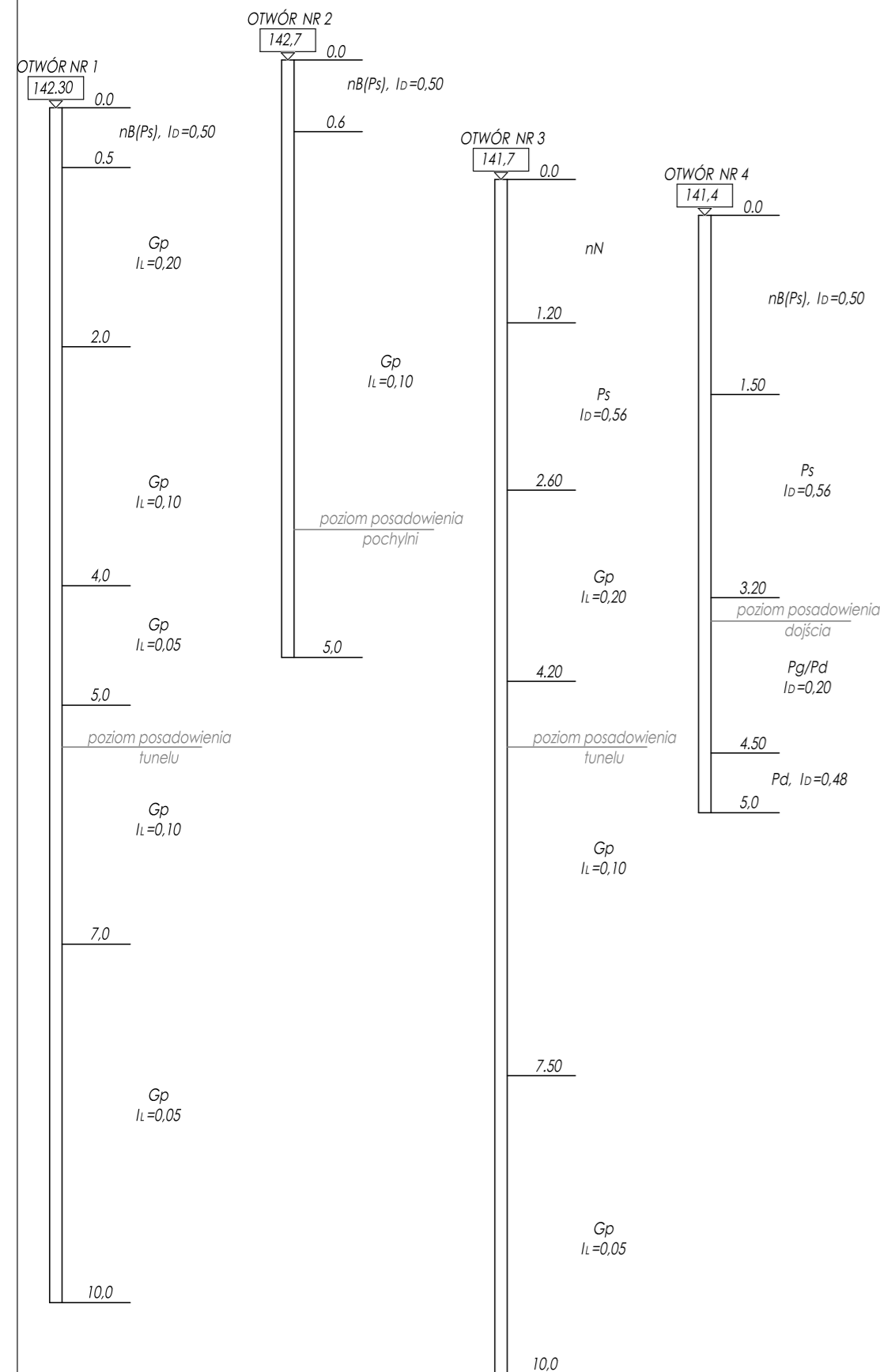


Uwagi
 1. Wymiary podano w metrach.
 2. Na rysunku przedstawiono schematycznie miejsca kolizji sieci uzbrojenia terenu z projektowanym obiektem.

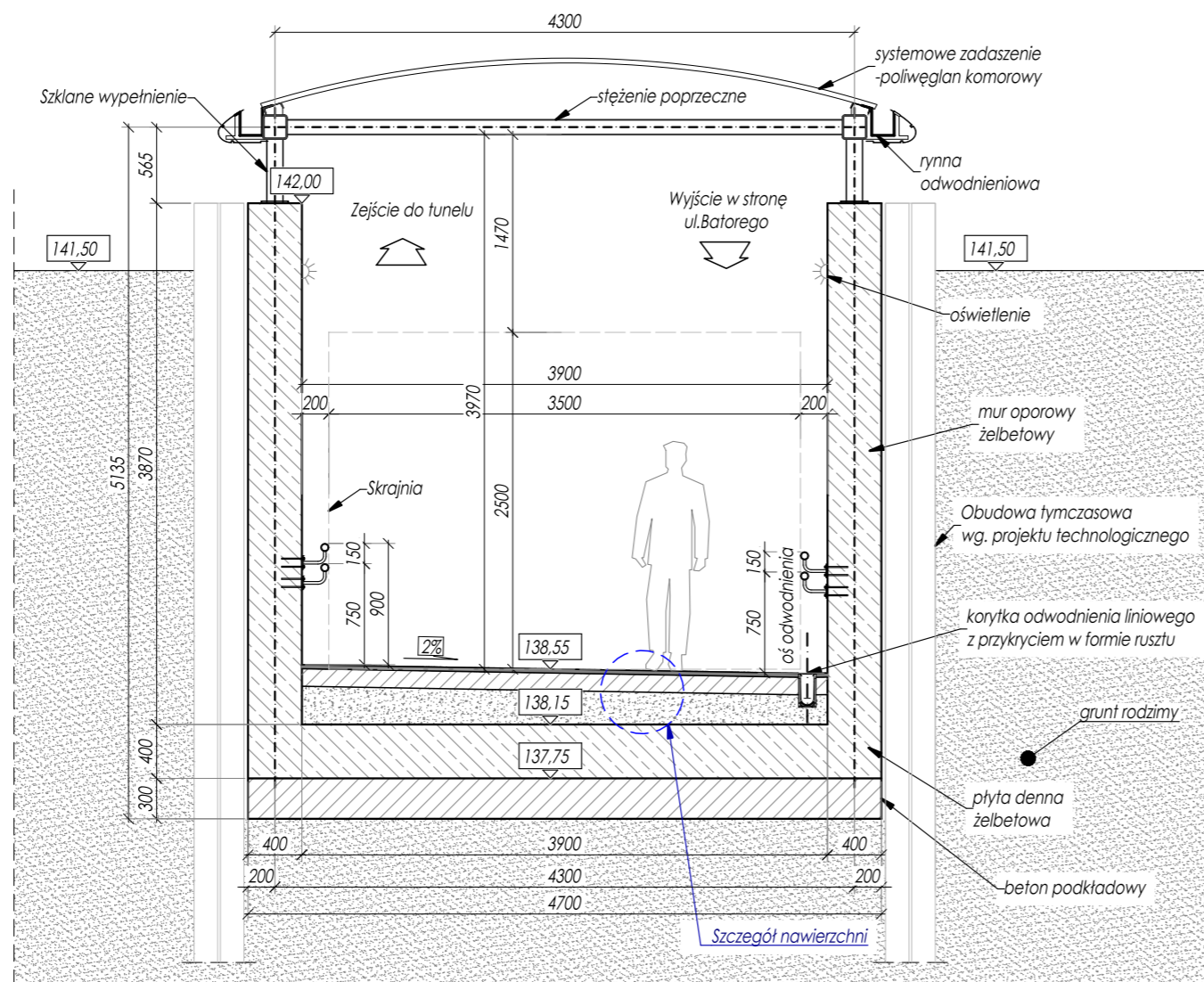
MID PRACOWNIA PROJEKTOWA MID SP Z O.O.
 ul. Czesława Miłostka 17
 80-126 Gdańsk
 tel. 609227943 biuro@mid.gda.pl
 NIP: 5833212622 Regon: 365198829

Nazwa projektu: Koncepcja projektowa budowy tunelu pieszo-jezdnego w rejonie skrzyżowania ul. Kościuski i magistrali kolejowej E65 w Mławie		Data: II 2019	Skala: 1:200	Nr rys.: 1.1
Nazwa rysunku: Widok z góry				
Główny Projektant: dr inż. Marcin Dudek	Specjalność: MOSTOWA b/o	Numer uprawnień: POM/0283/POOM/09	Podpis	
Projektant: mgr inż. Łukasz Lachowicz	Specjalność: MOSTOWA b/o	Numer uprawnień: POM/0398/PBM/17		
Opracował: inż. Karol Zaniewski	Specjalność: -	Numer uprawnień: -		

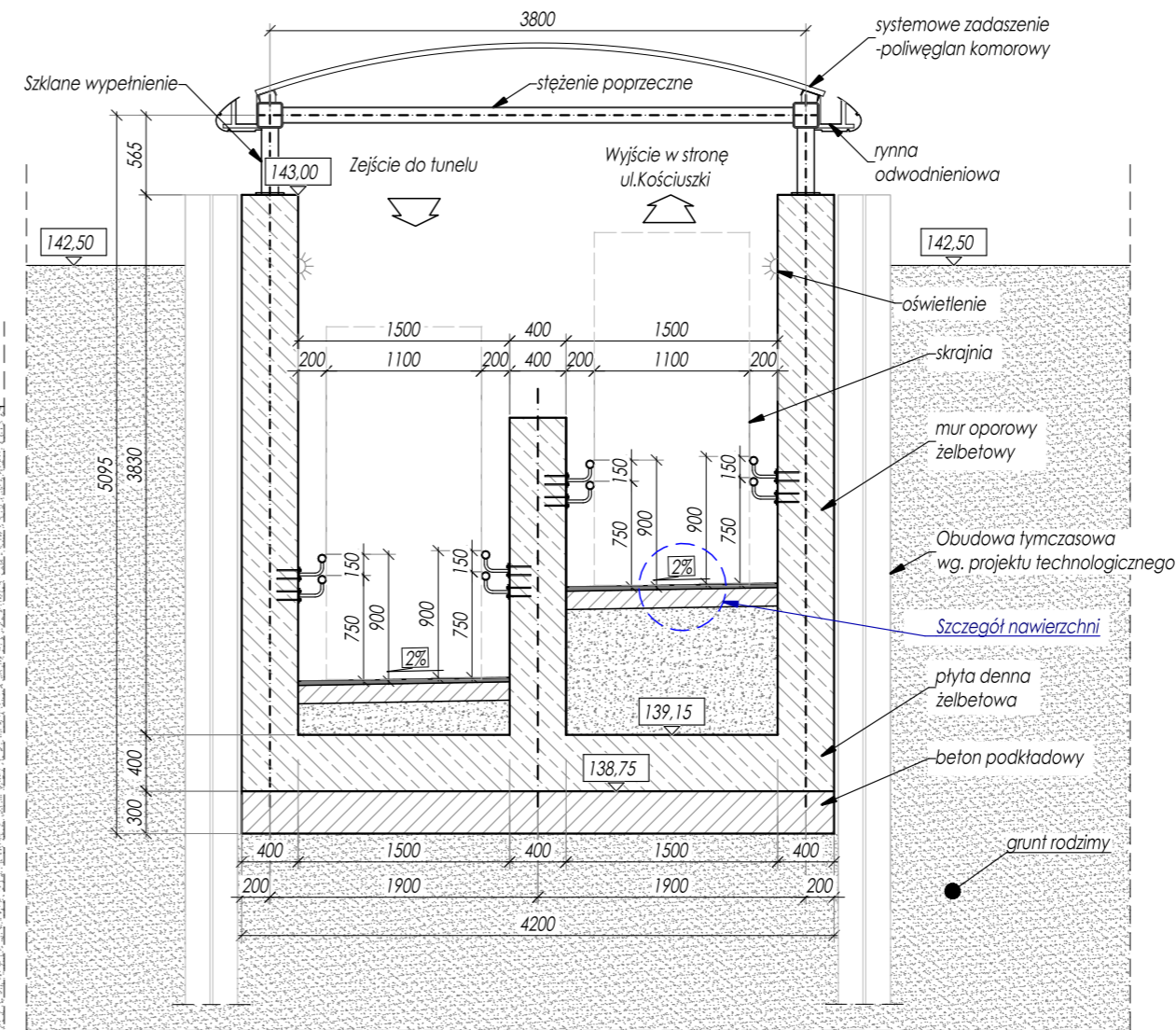
ODWIERTY GEOTECHNICZNE Skala 1:50



PRZEKRÓJ POPRZECZNY C-C Skala 1:50

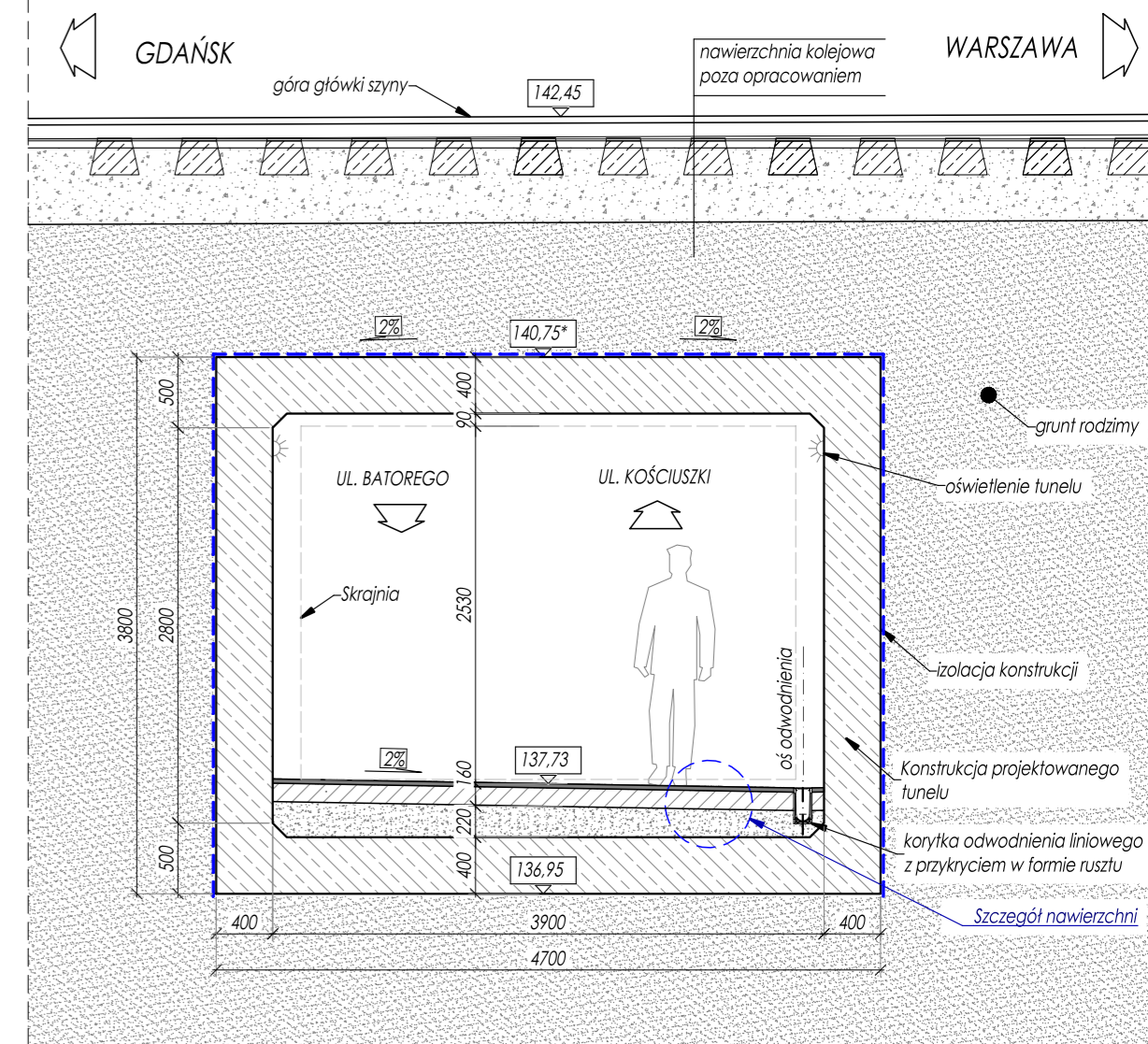


PRZEKRÓJ POPRZECZNY PRZEZ POCHYLIŃĄ B-B Skala 1:50

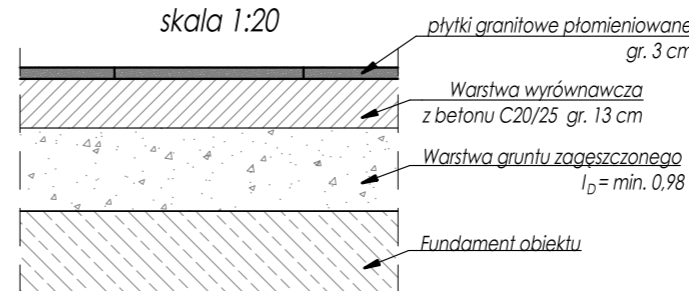


PRZEKROJE POPRZECZNE skala 1:20/1:50

PRZEKRÓJ POPRZECZNY POD TORAMI A-A Skala 1:50



SZCZEGÓŁ NAWIERZCHNI skala 1:20



PARAMETRY TECHNICZNE

KONSTRUKCJA TUNELU	żelbetowa
DŁUGOŚĆ CAŁKOWITA TUNELU	~19,60 m
ŚWIATŁO PIONOWE TUNELU	~2,50 m
ŚWIATŁO POZIOME TUNELU	~3,90 m
KĄT SKRZYŻOWANIA Z PRZESZKODĄ	90°
SZEROKOŚĆ ŚCIEŻKI ROWEROWEJ	2,00 m
SZEROKOŚĆ CHODNIKA	1,50 m
KLASA OBCIĄŻENIA	k+2 wg PN-85/S-10030

Uwagi

1. Wymiary podano w mm.
2. * Ostateczna rzędna stropu konstrukcji zostanie uzgodniona na etapie Projektu Budowlanego oraz zgodnie z warunkami technicznymi.
3. Wszystkie ostre krawędzie elementów żelbetonowych szlifować listwą min. 20x20mm.

PRACOWNIA PROJEKTOWA MID SP Z O.O. ul. Czesława Miłosza 17 80-126 Gdańsk tel. 609227943 biuro@mid.gda.pl NIP: 5833212622 Regon: 365198829			
Nazwa projektu: Koncepcja projektowa budowy tunelu pieszo-jezdnego w rejonie skrzyżowania ul. Kościuszki i magistrali kolejowej E65 w Mławie			
Nazwa rysunku:	Przekroje poprzeczne	Data:	Skala:
		II 2019	1:20/1:50
Główny Projektant:	dr inż. Marcin Dudek	Specjalność:	NUMER UPRAWNIENI:
Projektant:	mgr inż. Łukasz Lachowicz	MOSTOWA bto	POM/0283/POOM/09
Opracował:	inż. Karol Zaniewski	MOSTOWA bto	POM/0398/PBM/17
			Podpis