



Pracownia Projektowa PROMAR
mgr inż. Mariusz Szyszkowski
83-130 Pelplin, Rożental ul. Bielawska 8
Tel./fax. 58 562 35 45, kom. 531 406 567
e-mail: promar@interia.eu
NIP 739-202-07-73

PROJEKT BUDOWLANY

INWESTYCJA:	Budowa drogi wojewódzkiej nr 655 w jej docelowym przebiegu na terenie miasta Suwałki Zadanie 2 - budowa ulicy klasy G w ciągu nowego przebiegu DW 655 na terenie m. Suwałki od ul. Utrata do ul. Gen. K. Pułaskiego	
OBIEKT:	Odcinek 3 - od ul. Sejneńskiej do ul. Utrata	
ADRES INWESTYCJI:	Woj. Podlaskie, m. Suwałki	
BRANŻA:	MOSTOWA – TUNEL T3	
INWESTOR:	Gmina Miasto Suwałki 16-400 Suwałki, ul. Mickiewicza 1	
UMOWA Nr:		Egz. nr 1

ZESPÓŁ PROJEKTOWY

FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIENÍ	DATA	PODPIS
Projektant:	mgr inż. Andrzej Łukaszewicz	POM/0188/POOM/06	Lipiec 2015	
Sprawdzający:	mgr inż. Mariusz Łucki	POM/0053/POOK/03		

SPIS TREŚCI

I.	OPIS TECHNICZNY	8
1.	DANE OGÓLNE	8
1.1.	Zamawiający	8
1.3.	Podstawa opracowania	8
1.4.	Cel i zakres opracowania	10
2.	PRZEZNACZENIE I CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY TECHNICZNE OBIEKTU	10
3.	FORMA ARCHITEKTONICZNA I FUNKCJA OBIEKTU BUDOWLANEGO	10
3.1.	Opis terenu istniejącego	10
3.2.	Dane informujące o terenie ochronnym	10
3.3.	Projektowany obiekt	10
4.	ROZWIĄZANIA PROJEKTOWANE	11
4.1.	Założenia projektowe	11
4.2.	Warunki geotechniczne i sposób posadowienia obiektu	12
4.3.	Budowa tunelu	13
4.4.	Mury oporowe	15
5.	ZABEZPIECZENIE ANTYKOROZYJNE	15
6.	KOLORYSTYKA OBIEKTU	15
7.	NAWIĄZANIA WYSOKOŚCIOWE	16
8.	WYCIĄG Z OBLICZEŃ STATYCZNO – WYTRZYMAŁOŚCIOWYCH	16
8.1.	Normy i normatywy projektowania	16
8.2.	Zastosowane materiały konstrukcyjne	16
8.3.	Schemat statyczny	16
8.4.	Obciążenia	16
9.	ZNAKI POMIAROWE	17
10.	UWAGI KOŃCOWE	18
II.	INFORMACJA W SPRAWIE BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA	19
	ZAKRES ROBÓT	21
1.	WSKAZANIE OBIEKTÓW ZAGOSPODAROWANIA TERENU MOGĄCYCH STWARZAĆ ZAGROŻENIE DLA ŻYCIA I ZDROWIA LUDZI	21
2.	WSKAZANIE DOTYCZĄCE PRZEWIDYWANYCH ZAGROŻEŃ WYSTĘPUJĄCYCH PODCZAS REALIZACJI OBIEKTU ...	21
3.	WSKAZANIE DOTYCZĄCE SPOSOBU INSTRUKTAŻU PRACOWNIKÓW PRZED PRZYSTĄPIENIEM DO ROBÓT SZCZEGÓLNIE NIEBEZPIECZNYCH	22
4.	WSKAZANIE ŚRODKÓW TECHNICZNYCH I ORGANIZACYJNYCH ZAPOBIEGAJĄCYM NIEBEZPIECZEŃSTWOM	22
III.	UZGODNIENIA	23
IV.	CZĘŚĆ RYSUNKOWA	38

OŚWIADCZENIE

Oświadczamy, że dokumentacja techniczna pn.:

PROJEKT BUDOWLANY:

Tunelu pod linią kolejową nr 39 i 40 w ramach projektu:

**"BUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 655 W JEJ DOCELOWYM PRZEBIEGU
NA TERENIE MIASTA SUWAŁKI - ZADANIE 2 BUDOWA ULICY KLASY G W
CIĄGU NOWEGO PRZEBIEGU DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 655 OD UL.
UTRATA DO UL. GEN. K. PUŁASKIEGO W SUWAŁKACH"
Odcinek 3 od ul. Sejneńskiej do ul. Utrata"**

Został wykonany zgodnie z obowiązującymi polskimi normami, warunkami technicznymi (z wyłączeniem przepisów, dla których konieczne jest uzyskanie odstępstwa) zasadami wiedzy technicznej i jest kompletny z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

Projektant

Sprawdzający

mgr inż. Andrzej Łukaszewicz

mgr inż. Mariusz Łucki

POMORSKA OKRĘGOWA
RA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
(0-840 Gdańsk, ul. Świętojańska 40, 44
(3) Tel. (0-58) 324-89-77
Fax (0-58) 301-44-98

Gdańsk, dnia 21 grudnia 2006 r.

syg. akt 261/POM/OKK/06

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/, § 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/ 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 ANDRZEJ ŁUKASZEWICZ
magister inżynier
urodzony dnia 20.09.1975 r w Nowym Dworze Gdańskim

uzyskał
UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny: POM/0188/POOM/06

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.

Skład 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 Andrzej Łukaszewicz
80-034 Gdańsk, ul. Nieborowska 12 a/9
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/a



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

POM-7F8-NEH-1CS *

Pan Andrzej Łukaszewicz o numerze ewidencyjnym POM/BM/0053/07

adres zamieszkania ul. Nieborowska 12 a/9, 80-034 Gdańsk

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

Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2016-02-29.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2015-03-25 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.)

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

syg. akt 30/POM/OKK/03

Gdańsk, dnia 24 września 2003 r.

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, z późn. zm.) i art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1 i art. 14 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2000 r. nr 106 poz. 1126 z późn. zm.) oraz § 4 ust. 2 i § 9 ust. 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. z 1995 r. Nr 8 poz. 38, z późn. zm.) oraz art. 104 ust. 1 i 2 Kodeksu postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.)

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
stwierdza, że:

Pan MARIUSZ ŁUCKI
magister inżynier
urodzony dnia 01.11.1974 r. w Tczewie

uzyskał
UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny: POM/0053/POOK/03

do projektowania bez ograniczeń
w specjalności konstrukcyjno-budowlanej

UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Gdańsku, na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu, uchwałą nr 2/OKK/03 z dnia 23 września 2003 r. stwierdziła, posiadanie wymaganego prawem przygotowania zawodowego koniecznego do uzyskania wymienionych wyżej uprawnień budowlanych.

Wobec powyższego, orzeczono jak na wstępie.

Pouczenie

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 w/w ustawy Prawo budowlane – podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis do centralnego rejestru Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego.
2. Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Gdańsku w terminie 14 dni od daty doręczenia.

Otrzymują:

1. Pan Mariusz Łucki
al. Zwycięstwa 15 G/13, 83-100 Tczew
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/a



PRZEWODNICZĄCY
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Ryszard Kołasa

PRZEWODNICZĄCY RADY

Ryszard Trybicki

POMORSKA OKRĘGOWA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

Z A Ś W I A D C Z E N I E

Pan(I) **Mariusz Łucki**

83-110 Tczew Knybawa ul.Spacerowa 74

jest członkiem

Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

o numerze ewidencyjnym POM/BO/0956/03

i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne

od dnia 2014-11-01 do 2015-10-31

Gdańsk 2014-10-07 r.

POMORSKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
80-369 Gdańsk, al. Rzeczypospolitej 4, 80-001
tel. 58-324-89-77, fax 58-301-44-98
- 3 -

PRZEWODNICZĄCY RADY

mgr inż. Franciszek Rogowicz

I. CZĘŚĆ OPISOWA

I. Opis techniczny

1. Dane ogólne

1.1. Zamawiający

MIASTO SUWAŁKI

ul. Mickiewicza 1s

16-400 Suwałki

1.2. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest wykonanie Projektu Budowlanego tunelu pod linią kolejową nr 39 i 40 w zadaniu: **"BUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 655 W JEJ DOCELOWYM PRZEBIEGU NA TERENIE MIASTA SUWAŁKI - ZADANIE 2 BUDOWA ULICY KLASY G W CIĄGU NOWEGO PRZEBIEGU DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 655 OD UL. UTRATA DO UL. GEN. K. PUŁASKIEGO W SUWAŁKACH"**. Odcinek 3 od ul. Sejneńskiej do ul. Utrata, zgodnie z umową nr 210/2014 zawartą pomiędzy Gminą Miasto Suwałki, a Pracownią Projektową „PROMAR”.

1.3. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania projektu budowlanego jest:

- Umowa nr 210/2014 zawartą pomiędzy Gminą Miasto Suwałki, a Pracownią Projektową „PROMAR”.

Przy opracowaniu niniejszej dokumentacji korzystano z następujących przepisów obowiązującego prawa, opracowań, piśmiennictwa technicznego, norm oraz instrukcji:

- [1]. Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2010 r., Nr 243, poz. 1623),
- [2]. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno – użytkowego (Dz. U. z 2004r. nr 202 poz.2072 ze zm.),
- [3]. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2003r. Nr 120, poz. 1133 ze zm.)
- [4]. Rozporządzenie 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 ze zm.),
- [5]. Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2007r. nr 19, poz. 115),
- [6]. Rozporządzenia 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. z 1999 r. nr 43 poz. 430 ze zm.),
- [7]. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określenia metod i sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno – użytkowym (Dz. U. z 2004 r. nr 130 poz. 1389),

- [8]. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych oraz znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2003 r. nr 220 poz. 2181 ze zm.),
- [9]. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drodze oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzenia (Dz. U. z 2003 r. nr 177 poz. 1729),
- [10]. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31. lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2002r. nr 170, poz. 1393 ze zm.),
- [11]. Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo Ochrony Środowiska (t.j. Dz. U. z 2008 r. nr 25, poz. 150 ze zm.),
- [12]. Rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 21 lutego 1995 r. w sprawie rodzaju i zakresu opracowań geodezyjno – kartograficznych oraz czynności geodezyjnych obowiązujących w budownictwie (Dz. U. z 1995 r. nr 25 poz. 133).
- [13]. Madaj A. i Wołowicki W. „Mosty betonowe wymiarowanie i konstruowanie” WKŁ Warszawa 1998.
- [14]. Jarominiak A., „Podpory mostów. Wybrane zagadnienia”, WKŁ Warszawa 1981
- [15]. Ryżyński A., „Mosty Stalowe”, PWN Warszawa – Poznań 1984 r.
- [16]. Furtak K., „Mosty Zespalone”, PWN Warszawa Kraków 1999 r.
- [17]. Katalog Detali Mostowych. GDDP. Warszawa 2002 r.
- [18]. Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych. „Transprojekt” Warszawa 1979.
- [19]. PB „Opracowanie dokumentacji infrastruktury drogowej wschodniej strefy przemysłowej w Suwałkach – opracowany przez biuro projektowe ILF
- [20]. „Dokumentacja Badań Podłoża Gruntowego” opracowana przez firmę Uni-Geo.
- [21]. PN-85/S-10030. Obiekty mostowe. Obciążenia.
- [22]. PN-91/S-10042. Obiekty mostowe. Konstrukcje betonowe, żelbetowe i sprężone. Projektowanie.
- [23]. PN-83/B-03010. Ściany oporowe. Obliczenia statyczne i projektowanie.
- [24]. PN-83/B-02482. Fundamenty budowlane. Nośność pali i fundamentów palowych.
- [25]. PN-82/S-10052. Obiekty mostowe. Konstrukcje stalowe. Projektowanie.
- [26]. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43/99, poz. 430).
- [27]. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63/00, poz. 735).
- [28]. Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 września 1998r w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych.
- [29]. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 29 listopada 2002r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska. (Dz. U. 02.212.1799 z dnia 16 grudnia 2002 r.)

[30]. Mapa do celów projektowych aktualna na dzień 10.02.2015r.

1.4. Cel i zakres opracowania

Celem opracowania jest projekt budowlany tunelu pod linią kolejową nr 39 i 40 w ciągu drogi wojewódzkiej nr 655 w zakresie niezbędnym do uzyskania wymaganej decyzji administracyjnej.

2. Przeznaczenie i charakterystyczne parametry techniczne obiektu

Budowany obiekt zlokalizowany jest w ciągu drogi wojewódzkiej nr 655 i służy do przeprowadzenia ruchu kołowego i pieszego pod linią kolejową nr 40 w km.96,749 oraz linią nr 39 w km 40,900.

W wyniku realizacji zadania przewiduje się:

- przygotowanie terenu budowy;
- wykonanie niezbędnych zabezpieczeń
- rozebranie torowiska,
- wykonanie konstrukcji odciążających,
- budowę obiektu pod konstrukcją odciążającą;
- wykonanie murów oporowych,
- odtworzenie torowiska

Obiekt będzie posiadał następujące charakterystyczne parametry techniczne:

Klasa obciążenia wg normy PN-85/S-10030:	„K+2”;
Rozpiętości teoretyczne przęsła	14,5m
Długość ustroju nośnego:	15,50m;
Szerokość obiektu	25,54m;
Całkowita powierzchnia:	393,55m ²
Najwyższy punkt niwelety jezdni w tunelu:	160,14 m n.p.m. w km 1+367,30;

3. Forma architektoniczna i funkcja obiektu budowlanego

3.1. Opis terenu istniejącego

Projektowany tunel znajdują się w terenie niezabudowanym miasta Suwałki w ciągu drogi wojewódzkiej nr 655. Teren w okolicy obiektu jest płaski w pobliżu zlokalizowane są tereny zabudowy mieszkaniowej oraz upraw rolnych.

3.2. Dane informujące o terenie ochronnym

W rejonie tunelu nie występują obszary specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000.

3.3. Projektowany obiekt

Projektowany tunel jest budowlą o charakterze komunikacyjnym przeprowadzającym ruch samochodowy, rowerowy i pod linią kolejową.

Obiekt zaprojektowano, jako wykonany z elementów prefabrykowanych, żelbetowych. Konstrukcja z elementów prefabrykowanych zapewni najkrótszy czas realizacji obiektu a co za tym idzie najmniejszą uciążliwość związaną z ruchem pociągów.

4. Rozwiązania projektowane

4.1. Założenia projektowe

Główne założenia projektowe przyjęto na podstawie opisu przedmiotu zamówienia, zaakceptowanego wariantu drogowego oraz zaakceptowanych przez Inwestora rozwiązań konstrukcji nośnej. Projekt sporządzono w oparciu o obecnie obowiązujące normy i rozporządzenia dotyczące projektowania konstrukcji mostowych.

Przyjęto następujące szczegółowe założenia do projektowania:

- klasa obciążenia, i podstawowe wielkości geometryczne – wg punktu 2;
- schemat statyczny – rama;
- płyta pomostu – żelbetowa o grubości 57cm do 80cm;
- ściany pionowe – żelbetowe grubości 50cm;
- ukształtowanie obiektu w planie – prosta;
- kąt skrzyżowania z linią kolejową – 77,0°;
- szerokości użytkowe: chodnik +ścieżka rowerowa 5,0m, jezdnia 2 × 3,5m, opaski bezpieczeństwa 2×0,50m, skrajnia pionowa dla pojazdów samochodowych – zachowana;
- skrajnia pionowa dla chodników – zachowana;
- skrajnia ścieżki rowerowej w tunelu H=2,50m – zachowana;
- spadki poprzeczne: na jezdni 2% jednostronny, na chodniku i ścieżce rowerowej 3% w kierunku jezdni;
- odprowadzenie wód opadowych i roztopowych – ciekim do wpustów drogowych do kanalizacji drogowej wg odrębnego opracowania;
- posadowienie – bezpośrednie;
- urządzenia bezpieczeństwa ruchu – bariery energochłonne,
- urządzenia obce – oświetlenie jezdni, chodnika i ścieżki rowerowej;
- charakter obiektu – trwały, trwałość zgodnie z Dz. U. nr 63 z dnia 3.07.2000 r. [27].

Rodzaj zastosowanych materiałów konstrukcyjnych w obiektach:

- prefabrykaty: beton C40/50 - wytrzyma. obl. na ścisk. $f_{cd} = 33,3$ MPa;
- stal konstrukcyjna: S355J2 - wytrzyma. obliczeniowa $f_{yd} = 300$ MPa;
- stal zbrojeniowa: klasy AIIIIN gat. BSt500S - wytrzyma. obliczeniowa $f_{yd} = 375$ MPa.

W związku z planowaną budową tunelu przewiduje się następujące prace ziemne: rozbiórka istniejącego nasypu kolejowego w miejscu projektowanego obiektu, budowa grobli ziemnej, korekta rowów odwadniających

Istniejące przewody SRK na międzytorzu należy odkopać i zabezpieczyć dwudzielną rurą stalową na czas wykonywania prac budowlanych. Sieć SRK kolidującą z obiektem należy odkopać, przełożyć na górę nasypu i zabezpieczyć dwudzielną rurą stalową na czas wykonywania prac budowlanych.

Podstawowe projektowane roboty związane z budową obiektu:

- pogrążenie ścianek szczelnych,
- rozbiórka torowiska linii nr 40,
- wykonanie i montaż konstrukcji odciążającej,
- pogrążenie ścianek szczelnych,
- rozbiórka torowiska linii nr 39,
- wykonanie obiektu z elementów prefabrykowanych;
- wykonanie murów oporowych,
- obsypanie i murów zasypką,
- wykonanie elementów wyposażenia tunelu,
- wykonanie sieci technicznych,
- wykonanie dojazdów i dojeżdż do tunelu,
- wykonanie próbnego obciążenia,
- oznakowanie i otwarcie obiektu dla ruchu.

4.2. Warunki geotechniczne i sposób posadowienia obiektu

Kategoria geotechniczna

Projektowaną inwestycję drogową wg wytycznych „Instrukcji badań podłoża gruntowego budowli drogowych i mostowych. Część 1 i 2.” [GDDP, 1998] oraz wg Rozporządzenia MSWiA z dnia 24.09.1998 r. (Dz. U. Nr 126, poz. 839), należy zaliczyć do drugiej kategorii geotechnicznej.

Budowa geologiczna i warunki hydrogeologiczne

Obszar objęty niniejszym opracowaniem zlokalizowany jest we wschodniej części miasta Suwałki (województwo podlaskie) w odległości od około 1,1 do 1,5 km od jego centrum. Na potrzeby niniejszego opracowania dokonano rozpoznania warunków gruntowo - wodnych w przebiegu nowo projektowanej drogi DW655 w ulicach: Sianożęć, Staniszewskiego i Utrata oraz na odcinkach pomiędzy tymi ulicami. Omawiany fragment projektowanej inwestycji ma długość około 1,65 km i przecina rzekę Czarna Hańcza w km 3+921,18.

Charakterystyka podłoża

Zgodnie z założeniami podziału fizyczno - geograficznego Polski wg J. Kondrackiego obszar miasta Suwałki znajduje się w obrębie jednostki geomorfologicznej zwanej Równiną Augustowską (842.74) gdzie dominują utwory wirowe i piaszczyste sandru suwalsko – augustowskiego, lokalnie zaś utwory holocenu. Równina Augustowska wchodzi w skład makroregionu Pojezierza Litewskiego i graniczy z mezoregionami: Pojezierze Wschodniosuwalskie, Pojezierze Zachodniosuwalskie, Kotlina Biebrzańska, Pojezierze Łękie. Omawiany obszar badań zbudowany jest z osadów fluwioglacjalnych niemal wszystkich zlodowaceń. Obecna, charakterystyczna dla omawianego terenu, równinna, nachylona od północy rzeźba terenu ukształtowana została zaś w okresie zlodowacenia Wisły.

W budowie obszaru badań dominują grunty sypkie wykształcone głównie w postaci średnio zagęszczonych i zagęszczonych wirów, pospółek, piasków grubych, średnich i drobnych (nawiercone grunty sypkie występują także z domieszkami piasków drobnych, średnich, grubych, kamieni, gliny lub humusu). Lokalnie, w/w wydzielenia pokryte są warstwami gruntów organicznych (humus oraz nawiercony jedynie archiwalnym otworem badawczym 74A namuł) oraz gruntami antropogenicznymi. Grunty te występują w postaci średnio zagęszczonych i zagęszczonych nasypów budowlanych (żwir, pospółka, kamienie, tłuczeń) oraz nasypów niebudowlanych (pospółka, piasek gruby, piasek średni, humus).

Otworami badawczymi nr 23A, 74A, 43s, 44s, 59A, 47A, 67s oraz 66s stwierdzono przejawy występowania wód podziemnych. Nawiercony, czwartorzędowy poziom wodonośny występuje w wydzieleniach piasków drobnych, piasków średnich, żwirów, pospółek oraz nasypów niebudowlanych (nasypy - jedynie w bezpośredniej bliskości rzeki Czarna Hańcza).

Zwierciadło wody o charakterze swobodnym stabilizuje się na głębokościach od około 0,5 do 8,0 m p.p.t. Omawiany obszar badań drenowany jest w kierunku rzeki Czarna Hańcza.

Okres, w którym prowadzono prace terenowe był czasem średnich stanów wód gruntowych. W okresach mokrych i roztopowych zwierciadło wód gruntowych może stabilizować się nawet około 0,8 m ponad stan pomierzony w dniu badań.

Parametry filtracyjne nawierconych gruntów sypkich są dobre i bardzo dobre. Parametry filtracyjne nawierconych gruntów organicznych są słabe, praktycznie są one gruntami nieprzepuszczalnymi.

Wnioski i zalecenia techniczne

Warunki gruntowe terenu badań poniżej poziomu nasypów niebudowlanych oraz humusu (lokalnie namułu) określone zostały, jako proste.

Prace ziemne związane z budową projektowanych obiektów inżynierskich odbywać się mogą przy stałym, silnym napływie wód podziemnych. W związku z tym należy przewidzieć odpowiednie działania zabezpieczające zakładające odwodnienie wykopów budowlanych.

4.3. Budowa tunelu

5.3.1 Ściany pionowe ustroju nośnego

Zaprojektowano ściany pionowe o grubość ściany 0,5m z betonu C50/60,W8,F150, posadowione na ławie betonowej o wysokości 0,2m klasy min C20/25. Pod ławą należy wykonać warstwę betonu wyrównawczego 10cm. Całość należy zabezpieczyć izolacją ciężką, przeciwwodną aż do wysokości nawierzchni chodnika.

Ze względu na poziom wód gruntowych wykopy w razie konieczności należy wykonywać w osłonie ścianek szczelnych lub zastosować igłofiltry w celu obniżenia zwierciadła poziomu wody.

Ze względu na nasyp kolejowy ścianki szczelne należy zagłębiać metodą bezwstrząsową monitorując stan torowiska.

5.3.2 Przęsło

Obiekt został zaprojektowany jako rama żelbetowa, złożona z prefabrykowanych elementów. Segmenty składające się z elementów dolnych i górnych połączonych przegubowo zostaną uciągłone poprzez zamki wylewane na mokro. Dodatkowo należy wykonać uciągającą płytę na zewnątrz prefabrykatów na całej długości na poziomie posadowienia. Mury oporowe stanowiące przedłużenie tunelu zaprojektowano jako wylewane na mokro, posadowione na tej samej rzędnej co tunel. Wymiary i ukształtowanie w planie dobrano do projektowanego terenu.

5.3.3 Wyposażenie

4.3.5.1. Izolacje

Na żelbetowej płycie pomostu wykonana zostanie izolacja ciężka przeznaczona pod tłuczeń kolejowy. Wszystkie powierzchnie betonowe na styku z gruntem należy zabezpieczyć materiałami bitumicznymi nakładanymi na zimno. Należy wykonać min. 3-krotne zabezpieczenie (min. 1-krotne gruntowanie i min. 2-krotne nakładanie powłoki izolacji właściwej).

4.3.5.2. Nawierzchnia jezdni i chodników

Nawierzchnia jezdni i chodnika wg projektu drogowego.

4.3.5.3. Krawężniki

Krawężniki kamienne wg projektu drogowego.

4.3.5.4. Balustrady, bariery ochronne,

Chodnik i ścieżka rowerowa od jezdni zostanie oddzielona stalową barierą energochłonną H2/W2. Na krawężniach obiektu na chodnikach dla obsługi wykonana zostanie stalowa balustrada wysokości 1,1m. Balustrad powinna posiadać zabezpieczenie (na dole pomiędzy słupkami) z blachy wysokości 15cm w celu zabezpieczenia przed tłuczniem. Na murach oporowych usytuowanych na dojazdach do tunelu zaprojektowano balustrady stalowe wysokości 1,1m bez dodatkowej osłony.

4.3.5.5. Oświetlenie

W tunelu przewidziano lampy podwieszane do konstrukcji oświetlające jezdnię i ciąg pieszo – rowerowy.

4.3.5.6. Pozostałe sieci

W tunelu pod linią nr 39 i 40 zaprojektowano kanalizację deszczową oraz przewody oświetlenia ulicznego. Sieci teletechniczne kolidujące z tunelem należy przebudować według opracowań branżowych. W związku z wymienionymi pracami zaprojektowano przebudowę istniejącego kanału sanitarnego przebiegającego w

pobliżu przejazdu kolejowego w ulicy Staniszewskiego. Przejęcie kanalizacji sanitarnej przez korpus torowiska projektuje się przewiertem sterowanym.

4.3.5.7. Torowisko na obiekcie

Po zakończeniu prac związanych z budową tunelu należy zdemontować konstrukcje odciążające i odtworzyć torowisko.

4.4. Mury oporowe

Na dojazdach do tunelu zaprojektowano ściany oporowe w postaci murów żelbetowych. Ściany pionowe o grubości 50cm zaprojektowano o stałej grubości oraz o zmiennej wysokości. Ściany oparte na ławie fundamentowej grubości od 45cm na krawędziach do 70cm w miejscu połączenia z pionową ścianą.

Mury zaprojektowano z betonu C30/37 W8 F150 i zazbrojono stalą BSt500S o średnicy 32mm i 20mm w rozstawie 15cm. W celu uzyskania tych samych rzędnych posadowienia jak w tunelu mury posadowiono na ławie betonowej 20cm i warstwie wyrównawczej 10cm.

Na stopie, na styku ze ścianą zaprojektowano drenaż poziomy z perforowanej rurki zabezpieczonej geowłókniną separacyjną na ławie betonowej.

Powierzchnie betonowe zasypywane gruntem zabezpieczyć izolacją bitumiczną nakładaną na zimno. Należy wykonać min. 3-krotne zabezpieczenie (min. 1-krotne gruntowanie i min. 2-krotne nakładanie powłoki izolacji właściwej).

Powierzchnie odsłonięte zabezpieczyć środkiem do powierzchniowej ochrony betonu ze zdolnością pokrywania rys do 0,1mm.

Na górnej krawędzi murów (w osi ściany) zaprojektowano balustrady stalowe zabezpieczające przed upadkiem o wysokości 1,10m. Wszystkie elementy stalowe zabezpieczyć antykorozyjnie poprzez ocynkowane i dwukrotne malowanie farbami.

5. Zabezpieczenie antykorozyjne

Wszystkie powierzchnie betonowe na styku z gruntem należy zabezpieczyć materiałami bitumicznymi nakładanymi na zimno. Należy wykonać min. 3-krotne zabezpieczenie (min. 1-krotne gruntowanie i min. 2-krotne nakładanie powłoki izolacji właściwej).

Na zewnętrznych powierzchniach murów należy wykonać zabezpieczenie powierzchniowe, chroniące beton przed szkodliwym działaniem atmosfery i czynników agresywnych z otaczającego środowiska bez zdolności pokrywania zarysowań.

Cienkowarstwowe powłoki bez zdolności pokrywania rys, do grubości 0,3mm, wykonywać dyspersjami polimerowymi, kopolimerami, poliuretanami, żywicami akrylowymi lub wodnymi emulsjami żywic epoksydowych.

6. Kolorystyka obiektu

Proponuje się następującą kolorystykę obiektu:

Prefabrykaty

RAL 7045

Mury oporowe RAL 7045

Balustrady RAL 9002

Kolorystykę obiektu należy uzgodnić z Zamawiającym na dalszym etapie opracowania projektu.

7. Nawiązania wysokościowe

Wszystkie rzędne w projekcie podano w państwowym układzie Kronsztad 60.

8. Wyciąg z obliczeń statyczno – wytrzymałościowych

8.1. Normy i normatywy projektowania

Normy dotyczące projektowania wymieniono w punkcie 1 niniejszego opisu technicznego

8.2. Zastosowane materiały konstrukcyjne

beton prefabrykatów	C50/60 W8 F150	$R_B=28,6$ MPa
beton gzymsów	C30/37 W8 F150	$R_B=21,1$ MPa
beton murów	C30/37 W8 F150	$R_B=21,1$ MPa
stal zbrojeniowa	AIIIIN	$R_a=375,0$ MPa

8.3. Schemat statyczny

- Ustrój niosący zaprojektowano, jako ramę o rozpiętości 14,5m w świetle
- Schemat uproszczony do obliczeń – rama statycznie wyznaczalna.

Ściany boczne murów oddylatowane od tunelu, posadowione na wspólnej ławie.

8.4. Obciążenia

Ciężary własne konstrukcji oraz obciążenia użytkowe przyjęto na podstawie normy:

PN-85/S-10030 Obiekty mostowe. Obciążenia.

Obciążenia ustroju niosącego:

- Ciężar własny konstrukcji
- Ciężar tłucznia
- Obciążenie użytkowe taboru klasy k+2
- Ciężar wyposażenia
- Parcie gruntu na ścianę
- Parcie na ścianę od obciążenia naziomu
- Siła hamowania taboru na naziomie
- Ciężar gruntu na ławie fundamentowej

Zestawienie obciążeń:

Do obliczeń przyjęto 2 schematy obciążenia. Do wyznaczenia max wartości sił wewnętrznych obciążenie stropu taborem kolejowym, ciężarem tłucznia oraz parciem gruntu rodzimego.

Do wyznaczenia maksymalnych sił wewnętrznych w ścianach pionowych przyjęto obciążenia: spoczynkowe parcie gruntu, hamowanie taboru na klinie odłamu oraz tabór na klinie odłamu.

We wszystkich schematach uwzględniono ciężar własny konstrukcji.

Szerokość współpracująca 4.8m.

Wszystkie obciążenia od obliczeń zwiększono o wymagane współczynniki γ .

Obciążenie schemat 1:

Obciążenie taborem	4x225kN + 120kN/m
Obciążenie tłuczniem	160kN/m
Parcie gruntu	60 kN/m – 300 kN/m

Obciążenie schemat 2:

Obciążenie klina odłamu taborem kolejowym	156kN/m
Parcie gruntu	120 kN/m – 600 kN/m
Hamowanie taboru na klinie odłamu	45kN/m
Parcie od taboru na klinie odłamu	24kN/m

Współczynnik dynamiczny

Współczynnik dynamiczny $\varphi = 1,0$

Podstawowe wyniki obliczeń dla wymiarowania:

Ekstremalne momenty zginające [kNm]

Max momenty przęsłowe (obliczeniowe)

M max = 5892,2 kNm w środku rozpiętości

M max = 4574 kNm w narożu ramy

M max = 1645,4 kNm w ścianie pionowej

9. Znaki pomiarowe

Zgodnie z §298 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. NR 63 poz. 735) na obiekcie należy umieścić znaki wysokościowe (repery). Układ znaków pokazano na rysunku ogólnym obiektu Projektu Wykonawczego wraz z ich zestawieniem ilościowym.

10. Uwagi końcowe

1. Zgodnie z obowiązującym prawem budowlanym, wszelkie odstępstwa od rozwiązań konstrukcyjnych, technologicznych i materiałowych, przedstawionych w niniejszym projekcie, wymagają pisemnej zgody Projektanta Projektu Budowlanego..
2. Budowa obiektu powinna odbywać się pod nadzorem autorskim. Przed rozpoczęciem prac Inwestor powinien wystąpić do Biura Projektowego o sprawowanie nadzoru.
3. Prace w pobliżu sieci powinny odbywać się pod nadzorem i w obecności właściwego gestora.
4. W przypadku natrafienia w czasie robót na niezainwentaryzowane urządzenia uzbrojenia terenu należy bezwzględnie przerwać roboty, wezwać inspektora nadzoru, projektanta i właściciela urządzenia w celu uzgodnienia dalszego toku postępowania.

Opracował:

mgr inż. Andrzej Łukaszewicz

II. INFORMACJA W SPRAWIE BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

INFORMACJA W SPRAWIE BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

Nazwa inwestycji:

"BUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 655 W JEJ DOCELOWYM PRZEBIEGU NA TERENIE MIASTA SUWAŁKI - ZADANIE 2 BUDOWA ULICY KLASY G W CIĄGU NOWEGO PRZEBIEGU DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 655 OD UL. UTRATA DO UL. GEN. K. PUŁASKIEGO W SUWAŁKACH".

ODCINEK 3 OD UL. SEJNEŃSKIEJ DO UL. UTRATA

Obiekt: **Tunel T3 pod linią kolejową.**

Inwestor:

MIASTO SUWAŁKI

ul. Mickiewicza 1s

16-400 Suwałki

Jednostka projektująca:

Pracownia Projektowa „PROMAR”

83-130 Pelplin

Rożental ul. Bielawska 8

Projektant:

mgr inż. Andrzej Łukaszewicz

POM/0188/POOM/06

Zakres robót

Zakres robót zgodny jest z projektem budowy tunelu pod torami realizowany w związku z inwestycją:

"BUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 655 W JEJ DOCELOWYM PRZEBIEGU NA TERENIE MIASTA SUWAŁKI - ZADANIE 2 BUDOWA ULICY KLASY G W CIĄGU NOWEGO PRZEBIEGU DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 655 OD UL. UTRATA DO UL. GEN. K. PUŁASKIEGO W SUWAŁKACH".

ODCINEK 3 OD UL. SEJNEŃSKIEJ DO UL. UTRATA

Podstawowe projektowane roboty związane z budową obiektu:

- pogrążenie ścianek szczelnych,
- rozbiórka torowiska linii nr 40,
- wykonanie i montaż konstrukcji odciążającej,
- pogrążenie ścianek szczelnych,
- rozbiórka torowiska linii nr 39,
- wykonanie obiektu z elementów prefabrykowanych pod konstrukcją odciążającą
- wykonanie murów oporowych,
- obsypanie przyczółków i murów zasypką,
- wykonanie elementów wyposażenia tunelu,
- wykonanie próbnego obciążenia,
- oznakowanie i otwarcie obiektu dla ruchu.

1. Wskazanie obiektów zagospodarowania terenu mogących stwarzać zagrożenie dla życia i zdrowia ludzi.

Linia kolejowa nr 39 i 40 ponad obiektem.

2. Wskazanie dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji obiektu

Podczas realizacji obiektu mogą wystąpić zagrożenia dla pracowników związane z wykonywaniem robót:

- ziemnych;
- związanych z obsługą narzędzi i urządzeń zasilanych energią elektryczną;
- przy rozładunku materiałów budowlanych dostarczanych na plac budowy;
- przy przemieszczaniu ciężkich elementów (np. konstrukcji stalowej);
- na wysokości;
- przy preparatach mogących działać alergicznie, powodować poparzenia lub pożar;
- z ruchomym sprzętem budowlanym.

Dodatkowo robotnicy będą narażeni na hałas od pracującego sprzętu budowlanego używanego w trakcie budowy. Należy pamiętać, aby przed przystąpieniem do robót zapoznać się z projektami branżowymi. Szczegółowe zagrożenia mogą być określone dopiero po przyjęciu konkretnej technologii realizacji robót.

3. Wskazanie dotyczące sposobu instruktażu pracowników przed przystąpieniem do robót szczególnie niebezpiecznych

Niektóre z planowanych do wykonania robót mają charakter szczególnie niebezpieczny, w nawiązaniu do art. 21a ust. 2 ustawy z dnia 07.07.1994r. Prawo Budowlane. W związku z powyższym pracownicy przy wykonywaniu tych prac muszą posiadać świadectwo dopuszczenia do pracy na swoich stanowiskach wydane przez lekarza medycyny pracy. Muszą również posiadać aktualne świadectwa ukończonych szkoleń podstawowych BHP oraz przechodzić instruktaż na stanowisku pracy przed wykonaniem poszczególnych zakresów robót z przedstawieniem zagrożeń mogących wystąpić podczas robót.

Dodatkowo operatorzy sprzętu budowlanego powinni posiadać odpowiednie świadectwa kwalifikacji i uprawnienia do obsługi sprzętu, na którym pracują.

4. Wskazanie środków technicznych i organizacyjnych zapobiegającym niebezpieczeństwom

W celu zapewnienia bezpieczeństwa dla pracowników wykonujących roboty należy zapewnić:

- stosowanie odzieży ochronnej przez pracowników;
- stosowania odzieży ostrzegawczej;
- stosowania środków ochrony osobistej przez pracowników w trakcie wykonywania robót wymagających ich używania;
- prowadzącemu roboty urządzenia łączności do komunikowania się;
- zabezpieczenie placu budowy przed wstępem osób niepożądanych;
- wykonanie przekopów kontrolnych;
- stosowanie się do wymagań BHP określonych w projektach branżowych;

III. UZGODNIENIA

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku
Dział Nawierzchni, Obiektów Inżynierskich,
Budynków i Budowli
ul. Kopernika 58, 15-397 Białystok
T: + 48 85 673 33 45
F: + 48 85 673 33 43
irena.kubis@plk-sa.pl
www.plk-sa.pl



Nr IZDK5e-505-27/1/2015
dot. uzgodnienia projektu

Białystok, 19.05.2015

Pracownia Projektowa
„PROMAR”
ul. Bielawska 8
83 – 130 Pelplin, Rożental

Po rozpatrzeniu wniosku o uzgodnienie projektu budowlanego budowy kanalizacji deszczowej i kanalizacji sanitarnej tunelu pod torami kolejowymi w km 40,905 linii Olecko – Suwałki oraz pod torami kolejowymi w km 96,754 linii Sokółka – Suwałki w związku z przebudową drogi wojewódzkiej nr 655 w Suwałkach, PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku w uzgodnieniu z Biurem Studium Wykonawczości w Warszawie

UZGADNIA

projekt na następujących warunkach:

1. Prace na terenie PKP winny być wykonane pod nadzorem Zakładu Linii Kolejowych w Białymstoku.
2. Wszystkie kolizje, również ujawnione w trakcie wykonywania robót zostaną usunięte na koszt i staraniem Inwestora.
3. Za ewentualne uszkodzenie urządzeń służb kolejowych oraz za bezpieczeństwo pracowników zatrudnionych na terenie PKP odpowiedzialność ponosi wykonawca.
4. Wszelkie roboty w pobliżu torów należy prowadzić z zachowaniem parametrów skrajni budowlanej, którą regulują postanowienia Polskiej Normy PN-69 K-02057 (Mon. Pol. Nr 6 poz.61 z 1970 r.).
5. Przejście pod torami wykonać metodą przecisku.
6. Przed przystąpieniem do robót Inwestor lub Wykonawca wystąpi do Zakładu Linii Kolejowych o wyrażenie zgody na wykonywanie robót na terenie PKP.
7. Niniejsze uzgodnienie nie zwalnia jednostki projektowej od odpowiedzialności za sporządzony projekt.
8. Projekt należy uzgodnić z PKP Energetyka S.A. Wschodni Rejon Dystrybucji w Siedlcach, ul. Składowa 59; TK Telekom Sp. z o.o. ul. Kijowska 10/12A w Warszawie; PKP Utrzymanie Sp. z o.o. ul. Targowa 74 w Warszawie, oraz PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie ul. Armatnia 14.

Uzgodnienie traci ważność z dniem 18.05.2017.r.

Za wydanie niniejszej decyzji zostanie pobrana opłata zgodnie z Załącznikiem Nr 1 do Decyzji Nr 8 z dnia 27.02.2014 r. Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych w Białymstoku.

Uzgodnienie zostanie przekazane po opłaceniu faktury.

Opracowała:

Ala Zasim

tel. +48 85 673 1240

ala.zasim@plk-sa.pl

DYREKTOR
wz. 21
Wojciech Jurczyk
Zastępca ds. technicznych

Spółka wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie
XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 000037568, NIP 113-23-16-427,
REGON 017319027. Wysokość kapitału zakładowego w całości wpłaconego: 15 869 322 000,00 zł

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku
Dział Nawierzchni, Obiektów Inżynierskich,
Budynków i Budowli
ul. Kopernika 58, 15-397 Białystok
T: + 48 85 673 33 45
F: + 48 85 673 33 43
irena.kubis@plk-sa.pl
www.plk-sa.pl



Nr IZDK5e-505-27/2015
dot. uzgodnienia projektu

Białystok, 18.05.2015

**Pracownia Projektowa
„PROMAR”
ul. Bielawska 8
83 – 130 Pelplin, Rożental**

Po rozpatrzeniu wniosku o uzgodnienie projektu budowlanego budowy tunelu pod torami kolejowymi w km 40,900 linii Olecko – Suwałki oraz pod torami kolejowymi w km 96,749 linii Sokółka – Suwałki w związku z przebudową drogi wojewódzkiej nr 655 w Suwałkach, PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku w uzgodnieniu z Biurem Studium Wykonalności w Warszawie

UZGADNIA

projekt na następujących warunkach:

1. Prace na terenie PKP winny być wykonane pod nadzorem Zakładu Linii Kolejowych w Białymstoku.
2. Wszystkie kolizje, również ujawnione w trakcie wykonywania robót zostaną usunięte na koszt i staraniem Inwestora.
3. Za ewentualne uszkodzenie urządzeń służb kolejowych oraz za bezpieczeństwo pracowników zatrudnionych na terenie PKP odpowiedzialność ponosi wykonawca.
4. Wszelkie roboty w pobliżu torów należy prowadzić z zachowaniem parametrów skrajni budowlanej, którą regulują postanowienia Polskiej Normy PN-69 K-02057 (Mon. Pol. Nr 6 poz.61 z 1970 r.).
5. Przed przystąpieniem do robót Inwestor lub Wykonawca wystąpi do Zakładu Linii Kolejowych o wyrażenie zgody na wykonywanie robót na terenie PKP.
6. Niniejsze uzgodnienie nie zwalnia jednostki projektowej od odpowiedzialności za sporządzony projekt.
7. Projekt należy uzgodnić z PKP Energetyka S.A. Wschodni Rejon Dystrybucji w Siedlcach, ul. Składowa 59; TK Telekom Sp. z o.o. ul. Kijowska 10/12A w Warszawie; PKP Utrzymanie Sp. z o.o. ul. Targowa 74 w Warszawie, oraz PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie ul. Armatnia 14.

Spółka wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie
XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000037568, NIP 113-23-16-427,
REGON 017319027. Wysokość kapitału zakładowego w całości wpłaconego: 15 869 322 000,00 zł

1

Ponadto informujemy, że projektowana lokalizacja i orientacja obiektów drogowych prawdopodobnie nie będzie kolidować z przewidywanymi przebiegami linii E 75, jednak ostateczna decyzja co do kształtu układu torowego oraz infrastruktury towarzyszącej zostanie zaakceptowana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w I kwartale 2016 roku po wyborze wariantu do realizacji

Uzgodnienie traci ważność z dniem 18.05.2017.r.

Za wydanie niniejszej decyzji zostanie pobrana opłata zgodnie z Załącznikiem Nr 1 do Decyzji Nr 8 z dnia 27.02.2014 r. Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych w Białymstoku.

Uzgodnienie zostanie przekazane po opłaceniu faktury.

DYREKTOR
Wz.
Wojciech Jurczyk
Zastępca ds. technicznych

Opracowała:
Ala Zasim
tel. +48 85 673 1240
ala.zasim@plk-sa.pl



Siedlce, dn. 02.07.2015 r
ERD3c-5501/169/15

Pracownia Projektowa „PROMAR”
Mgr inż. Mariusz Szyszkowski
Rożental ul. Bielawska 8
83-130 Pelplin

Dotyczy: opracowania dokumentacji technicznej drogi wojewódzkiej nr 655 w jej docelowym przebiegu na terenie miasta Suwałki-Zadanie 2 budowa ulicy klasy G, w ciągu nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 655, od ul. Utrata do Gen. K. Pułaskiego w Suwałkach, część 3- odc. od ul. Sejneńskiej do ul. Utrata.

W związku z Państwa wystąpieniem, nr pisma 122/8/06/2015 z dnia 17.06.2015 r dotyczącym uzgodnienia projektu budowlanego przejścia sieci kanalizacyjnej deszczowej i sanitarnej pod torami kolejowymi (metodą przewiertu sterowanego) w st. Suwałki, woj. podlaskie, w rejonie przejazdu kolejowego ul. Stanisławskiego w km 40,716 linii nr 39 Olecko-Suwałki i w km 96,563 linii nr 40 Suwałki – Sokółka (zgodnie z załączoną mapą do projektu i zaznaczonym terenem do uzgodnienia), PKP Energetyka S.A. Wschodni Rejon Dystrybucji Siedlce **uzgadnia bez uwag**.

W zaznaczonym obszarze na mapie projektu, przedstawionym do uzgodnienia, PKP Energetyka S.A. nie posiada urządzeń energetycznych.

Z poważaniem

Kierownik Regionu

Daniel Wielnórski

W załączeniu: projekt budowlany -1 egz. oraz faktura VAT za uzgodnienie.



PKP Energetyka S.A.
ul. Hoża 63/67 00-681 Warszawa
Oddział w Warszawie-Dystrybucja
Energii Elektrycznej
ul. Sławomska 7/9, 01-218 Warszawa
Wschodni Rejon Dystrybucji
ul. Skłodowska 59, 08-110 Siedlce
tel. +48 25 746 33 72
fax +48 25 746 33 72
ed.rd3@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
kapitał zakładowy: 844 885 320,00 zł
(wpłacony w całości)



Siedlce, dn.12.02.2015 r
ERD3c-5501/32/15

Pracownia Projektowa „PROMAR”
Rożental ul. Bielawska 8
83-130 Pelplin

Dot. opracowania dokumentacji technicznej drogi wojewódzkiej nr 655 w jej docelowym przebiegu na terenie miasta Suwałki – Zadanie 2

W związku z Państwa wystąpieniem , nr pisma 24/S/01/2015 z dnia 29.01.2015 r dotyczącym uzgodnienia projektu budowlanego (obiekt -Droga kl. G odcinek od ul. Pułaskiego do ul. Utrata) **tunelu T3 pod liniami kolejowymi nr 39 i nr 40 w Suwałkach** (zgodnie z załączoną mapą), PKP Energetyka S.A. Wschodni Rejon Dystrybucji Siedlce **uzgadnia bez uwag.** Projektowany tunel drogowy na skrzyżowaniach z liniami kolejowymi nr 39 oraz 40 nie koliduje z urządzeniami energetycznymi spółki PKP Energetyka S.A.

W sprawie warunków technicznych dla prowadzenia robót budowlanych na terenie kolejowym prosimy zwrócić się do właściciela nieruchomości.

Z poważaniem

Kierownik Rejonu

Daniel Wielecórski

W załączeniu : uzgodniona mapa (koncepcja – widok z góry) oraz faktura VAT za uzgodnienie.



PKP Energetyka S.A.
ul. Hoża 63/67 00-681 Warszawa
Oddział w Warszawie-Dystrybucja
Energii Elektrycznej
ul. Sławińska 7/9, 01-219 Warszawa
Wschodni Rejon Dystrybucji
ul. Składowa 59, 08-110 Siedlce
tel. +48 25 746 33 72
fax +48 25 746 33 72
ed.rd3@pkpenergetyka.pl
www.pkpenergetyka.pl

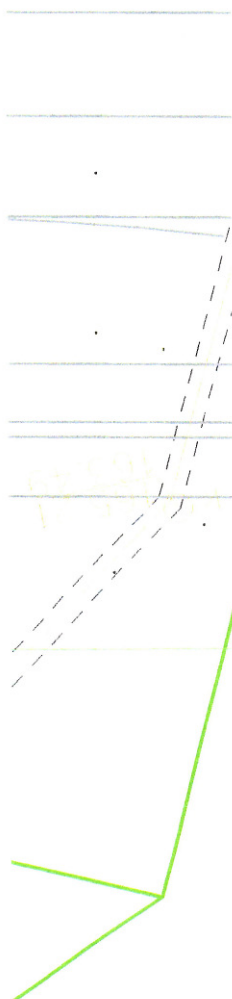
Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy
XII Wydział Gospodarczy
Krajowego Rejestru Sądowego
numer KRS 0000322634
NIP: 526-25-42-704
REGON: 017301607
kapitał zakładowy: 844 885 320,00 zł
(wpłacony w całości)

PKP Energetyka S.A.
 Oddział w Warszawie – Usługi
 Zakres Wschodni
 Główna Złotonia Elektrosieciowego
 ul. Siłowskiego 23, 00-600 Elk
 Tel. 226-25-44-704

Projektowany tunel drogowy
 na skrzyżowaniu z liniami kolej-
 jowym nr 39 oraz 40 nie loli-
 duje z urządzeniami zlokaliz.
 PKP Energetyka S.A.

Elk dn. 09.02.2015

NACZELNIK
 WZ
 Sławomir Mitek
 zastępca



Pracownia Projektowa PROMAR 83-130 Pelplin Rozental ul. Bielawska 8			
KONCEPCJA			
Zadanie: BUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 655 W JEJ DOCELOWYM PRZEBIEGU NA TERENIE MIASTA SUWAŁKI – ZADANIE 2 BUDOWA ULICY KLASY G W CIĄGU NOWEGO PRZEBIEGU DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 655 OD UL. UTRATA DO UL. GEN. K. PUŁASKIEGO W SUWAŁKACH			
Obiekt: Droga kl.G odcinek od ul. Pułaskiego do ul. Utrata			
Inwestor :		MIASTO SUWAŁKI ul. MICKIEWICZA 1 16-400 SUWAŁKI	
 PROGRAM REGIONALNY NARODOWA STRATEGIA ODRZUTU  FUNDUSZE EUROPEJSKIE – DLA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO  UNIA EUROPEJSKA FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO			
Tytuł rys.: TUNEL T3 – WIDOK Z GÓRY			Skala: 1:200
Projektował :	mgr inż. Mariusz Szyszkowski	181/Gd/2002	
Sprawdził :	mgr inż. Jarosław Grabowski	POM/0028/PWOD/05	
			Rys. nr 2.0 Data: 01.2015

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych
w Białymstoku
Samodzielne Wieloosobowe Stanowisko
ds. Automatyki i telekomunikacji
ul. Kopernika 58, 15-397 Białystok
tel. + 48 85 673 33 12
tel. kom. + 48 660 792 761
fax + 48 85 673 33 43
dariusz.kondras@plk-sa.pl
www.plk-sa.pl



Nr pisma IZAT-5430-113/2015
Dot. : uzgodnienie projektu budowlano-wykonawczego

Białystok, 19.06.2015

Pracownia Projektowa „PROMAR”
ul. Bielawska 8
83 – 130 Pelplin

PKP PLK S. A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku, w związku z pismem Nr 114/S/06/2015 z dnia 11 czerwca br. informuje, iż uzgadnia projekt budowlano-wykonawczy w sprawie: „Budowy ulicy klasy G w ciągu nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 655 od ul. Utrata do ul. Gen. K. Pułaskiego w Suwałkach”. Odcinek 3 od ul. Sejneńskiej do ul. Utrata.

Opracował:
Dariusz Kondras
tel. +48 85 673 33 12

DYREKTOR
wz. Wojciech Jurczyk
Zastępca ds. technicznych

PROJEKT ARCHITEKTONICZNO - BUDOWLANY – CZĘŚĆ MOSTOWA
TUNEL T3



PKP UTRZYMANIE

Warszawa, 2015.03.09

Ref: Konik Radosław
Stanowisko ds.
Uzgadniania Dokumentacji
e-mail: Radoslaw.Konik@telkol.eu
tel.: 697 045 241

Pracownia Projektowa PROMAR
mgr inż. Mariusz Szyszkowski
Ul. Bielawska 8
83-130 Pelplin, Rożental

UTD1-504-081/2015/A

Dot.: Opracowania dokumentacji technicznej drogi wojewódzkiej nr. 655 w jej docelowym przebiegu na terenie miasta Suwałki - Zadanie 2 budowa ulicy klasy G w ciągu nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 655, od ul. Utrata do Gen.K. Pułaskiego w Suwałkach-część 2 odcinek od ul. Północnej do ul. Sejneńskiej.

PKP Utrzymanie Sp. z o. o. w odpowiedzi na pismo nr 26/S/01/2015 z dnia 29.01.2015 dotyczące uzgodnienia projektu budowlanego tunelu T-3 pod liniami kolejowymi nr 39 i 40, **uzgadnia przedłożony projekt z następującą uwagą:**

W zakresie objętym opracowaniem znajduje się infrastruktura kablowa własności PKP Utrzymanie w tunelu T-3, którego lokalizacja została naniesiona kolorem pomarańczowym.

Ze względu na występującą kolizję elementów projektowanego tunelu z istniejącymi kablami TKM i TKD, **występuje konieczność opracowania projektu przebudowy istniejącego układu, który podlega osobnemu uzgodnieniu.** Należy wybudować kanalizację teletechniczną składającą się z trzech rur HDPE 110 zakończoną studzienkami SK2 z pokrywami typu ciężkiego oraz zabezpieczeniami antywłamaniowymi. Kanalizacja ta powinna zostać zaprojektowana na działkach własności PKP. Na etapie przygotowania ww. dokumentacji w razie potrzeby należy w trybie roboczym kontaktować się z Panem:

- Pan Mieczysław Malinowski, tel. 697 045 129,
e-mail: Mieczyslaw.Malinowski@telkol.eu

Ponadto w informujemy, że w zakresie opracowania przedmiotowej inwestycji znajduje się kabel światłowodowy własności TK Telekom Sp. z o.o., który podlega odrębnemu uzgodnieniu w spółce TK Telekom – w sprawach technicznych proszę się kontaktować z Panem Andrzejem Lankiewiczem, tel. 697 045 146, Ul. Kijowska 10/12A, 03-743 Warszawa.

PKP Utrzymanie sp. z o. o., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa, NIP 113-28-75-351, REGON 147190587, Nr KRS 0000504917 –
Sąd Rejonowy dla miasta Warszawa, XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, kapitał zakładowy 85 811 000,00 PLN.

Jednocześnie podajemy następujące warunki dotyczące wykonawstwa robót:

1. Prace ziemne w rejonie przebiegu i zbliżeń z infrastrukturą będącą własnością PKP Utrzymanie należy prowadzić pod nadzorem (odpłatnym) pracowników spółki PKP Utrzymanie po uprzednim pisemnym powiadomieniu z wyprzedzeniem 14 dni.

Powiadomienie należy przesłać na podane poniżej adresy mailowe:

- Pan Mieczysław Malinowski, tel. 697 045 129,
e-mail: Mieczyslaw.Malinowski@telkol.eu

- Pani Natalia Bogun, tel. 697 045 072
e-mail: Natalia.Bogun@telkol.eu

2. W komisjach przekazania placu budowy konieczne jest uczestnictwo (odpłatne) przedstawicieli PKP Utrzymanie.
3. Przelączenie kabli miedzianych TKD i TKM na nowe odcinki wstawkowe musi być wykonane bez wyłączania kabli z eksploatacji - z zastosowaniem technologii złączy równoległych. W związku z tym montaż złączy na przebudowywanych kablach TKD i TKM Inwestor lub Generalny Wykonawca zobowiązany jest zlecić do wykonania na zasadach odpłatnych do spółki PKP Utrzymanie Sp. z o.o. z wyprzedzeniem co najmniej 14 dniowym liczonym od dnia wpłynięcia zlecenia do Spółki.
4. Po zakończeniu przebudowy kablowej infrastruktury podziemnej, Inwestor lub Generalny Wykonawca obowiązany jest spowodować naniesienie zmian tras tej infrastruktury na mapy terenów kolejowych znajdujące się w PKP S.A. Oddziale Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie – Wydział Geodezji, jeszcze przed ostatecznym odbiorem robót.
5. Zaleca się ustalenie miejsca dróg technologicznych dla pracującego sprzętu poza trasami podziemnej infrastruktury telekomunikacyjnej w celu uniknięcia uszkodzenia czynnej infrastruktury. Istnieje możliwość utwardzenia czasowego płytami betonowymi na tych odcinkach, gdzie wystąpi brak możliwości terenowych (uzgodnienie z PKP Utrzymanie Sp. z o.o.), które zostaną zdemontowane po zakończeniu inwestycji.
6. Wszelkie niezidentyfikowane kable lub inne urządzenia telekomunikacyjne odkryte podczas prac należy traktować jako czynne i zgłosić niezwłocznie pracownikowi spółki PKP Utrzymanie.
7. Roboty ziemne w miejscu zbliżenia się do podziemnej miedzianej infrastruktury kablowej własności PKP Utrzymanie na odległość mniejszą niż 2m, należy wykonywać wyłącznie sposobem ręcznym po uprzednim jej zlokalizowaniu i odkryciu z zachowaniem ostrożności. Nowobudowaną infrastrukturę podziemną w miejscach skrzyżowań z czynną kablową infrastrukturą telekomunikacyjną, należy posadzić poniżej istniejącej infrastruktury kablowej, dodatkowo stosując rury osłonowe jako zabezpieczenia ochronne.
8. Pracownicy spółki PKP Utrzymanie wyznaczeni do nadzoru robót ziemnych, określają i wytyczają (odpłatnie) na gruncie przebieg trasy miedzianej telekomunikacyjnej infrastruktury kablowej w sytuacji stwierdzenia, że jest on inny, niż naniesiony na załączonych do niniejszego pisma mapach sytuacyjno-wysokościowych.

9. Podczas prowadzenia robót ziemnych, po odkryciu infrastruktury podziemnej będącej własnością PKP Utrzymanie, należy ją zabezpieczyć przed uszkodzeniem lub kradzieżą. Za wszelkie ewentualne straty Spółki PKP Utrzymanie Sp. z o.o. wynikłe z powodu awarii infrastruktury kablowej (zerwania lub uszkodzenia) podczas prowadzenia robót bez nadzoru pracownika PKP Utrzymanie Sp. z o.o. lub niezgodnie z zaleceniami, obciążony finansowo będzie Inwestor.

Powyższe warunki techniczne są ważne do dnia 09.03.2017.

W załączeniu zwracamy 1 kpl dokumentacji.

Z poważaniem

Z up. DYREKTORA BIURA TECHNIKI

Marcin Patoleta



PKP UTRZYMANIE

Warszawa, 30.06.2015 r.

Ref: Mieczysław Malinowski
Region Utrzymania w Warszawie
e-mail: mieczyslaw.malinowski@telkol.eu
tel.: 697 045 129
Nr pisma: UTD1-504-399/2015

Pracownia Projektowa „PROMAR”

mgr inż. Mariusz Szydłowski
ul. Bielawska 8
83-130 Pelplin, Rożental

Dotyczy: „Budowa ulicy klasy G w ciągu nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 655 od ul. Utrata do ul. Gen. K. Pułaskiego w Suwałkach.”

PKP Utrzymanie Sp. z o. o. w odpowiedzi na pismo nr 113/S/06/2015 z dnia 11.06.2015 r. dotyczące uzgodnienia projektu budowlanego wykonawczego przebudowy urządzeń Spółki PKP Utrzymanie kolidujących z inwestycją, uzgadnia przedłożony projekt bez uwag:

Jednocześnie podajemy warunki wykonawstwa robót dotyczących infrastruktury PKP Utrzymanie

1. Prace ziemne w rejonie przebiegu i zbliżeń z infrastrukturą będącą własnością Spółki PKP Utrzymanie prowadzić po uprzednim pisemnym powiadomieniu z wyprzedzeniem 14 dni. Wykonanie przełączenia kabli miedzianych na nowobudowane odcinki, ze względu na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, należy zlecić spółce PKP Utrzymanie

Powiadomienie należy przesłać na podane poniżej adresy mailowe:

- Mieczysław Malinowski, tel. 697 045 129,
e-mail: mieczyslaw.malinowski@telkol.eu
 - Jan Giedź, tel. 697 045 057
e-mail: jan.giedz@telkol.eu
2. W komisjach przekazania placu budowy konieczne jest uczestnictwo przedstawicieli naszej Spółki.
 3. Wszelkie niezidentyfikowane kable lub inne urządzenia telekomunikacyjne odkryte podczas prac należy traktować jako czynne i zgłosić niezwłocznie pracownikowi Spółki PKP Utrzymanie.
 4. Podczas prowadzenia robót ziemnych, po odkryciu infrastruktury podziemnej będącej własnością Spółki PKP Utrzymanie, należy ją zabezpieczyć przed uszkodzeniem lub kradzieżą. Za wszelkie ewentualne straty PKP Utrzymanie Sp. z o.o. wynikłe z powodu awarii infrastruktury kablowej (zerwania lub uszkodzenia) podczas prowadzenia robót bez nadzoru pracownika naszej Spółki lub niezgodnie z zaleceniami, obciążony finansowo będzie Inwestor.

Powyższe warunki techniczne są ważne do dnia 29.06.2017 r.
W załączeniu 1 kpl uzgodnionej dokumentacji.

DYREKTOR BIURA

Artur Romanowski

Polskie Koleje Państwowe S.A.
Centrala
ul. Szczęśliwicka 62, 00-973 Warszawa



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

Warszawa, dnia 14.07.2015r
NWA9.6141.174.2015.PR/15
UNP: 2015-0386108

Gmina Miasto Suwałki
ul. Mickiewicza 1
16-400 Suwałki

PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie **pozytywnie** opiniuje lokalizację przebudowy kabli telekomunikacyjnych i sygnalizacyjnych PKP, budowy kanalizacji deszczowej i sanitarnej oraz budowę tunelu pod linią kolejową w km 40,900 linii Olecko – Suwałki oraz w km 96,749 linii Sokółka – Suwałki realizowanych w ramach projektu pn. „Budowa drogi wojewódzkiej nr 655 w jej docelowym przebiegu na terenie miasta Suwałki. Zadanie 2 – budowa ulicy klasy G w ciągu nowego przebiegu DW 655 na terenie m. Suwałki od ul. Utrata do ul. Gen. K. Pułaskiego” w zakresie obejmującym dz. ew. nr 33775 i 33806 z obręb 9 w m. Suwałki **wyraża zgodę na dysponowanie terenem na cele budowlane.**

Uwagi i zalecenia:

1. Niniejsza zgoda dotyczy wyłącznie lokalizacji inwestycji i nie dotyczy rozwiązań technicznych.
2. Mapy stanowią integralną część niniejszego uzgodnienia i tylko w jej zakresie została uzgodniona lokalizacja inwestycji.
3. Inwestor i Wykonawca zobowiązani są działać zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.
4. Konieczne jest uwzględnienie opinii Spółek Grupy PKP:
 - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku (pisma znak: IZDK5e-505-27/1/2015 z dnia 18.05.2015r., IZDK5e-505-27/2015 z dnia 18.05.2015 r., IZAT-5430-113/2015 z dnia 19.06.2015 r.);
 - PKP Energetyka S.A. (pisma znak: ERD3c-5501/32/15 z dnia 12.02.2015 r., ERD3c-5501/169/15 z dnia 02.07.2015 r.);
 - TK Telekom Sp. z o.o. (pisma znak: LBPSa-508-0157/15 z dnia 01.07.2015 r., LBPSa-508-0182/15 z dnia 01.07.2015 r.);
 - PKP Utrzymanie Sp. z o.o. (pisma znak: UTD1-504-399/2015 z dnia 30.06.2015 r., UTD1-504-408/2015 z dnia 03.07.2015 r.)
5. Przed rozpoczęciem robót konieczne jest uzyskanie opinii Kolejowego Zespołu Uzgadniania Dokumentacji Projektowej (ul. Kijowska 14, 03-743 Warszawa) z uwagi na fakt, iż planowaną inwestycję zlokalizowano na działkach ewidencyjnych stanowiących teren zamknięty.
6. Niniejsza zgoda wydawana jest celem przedłożenia jej we właściwych organach administracji.
7. Wejście w teren w celu wykonania robót będzie możliwe po dostarczeniu decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej oraz zawarciu umowy z PKP S.A. Oddziału Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie, określającej warunki pozostawienia urządzeń w gruncie.
8. Z tytułu trwałego zajęcia gruntu, czasowego zajęcia gruntu, przekazania oraz odbioru terenu zostaną naliczone opłaty zgodnie z obowiązującym cennikiem.
9. Niniejsza zgoda nie uprawnia do rozpoczęcia prac budowlanych oraz wejścia na teren PKP S.A.
10. Zgoda jest ważna do dnia 13.07.2018r.
11. Za uzgodnienie zostanie wystawiona faktura VAT w wysokości 404,28 zł (w tym VAT) na Pracownia Projektowa PROMAR Mariusz Szyszkowski ul. Bielawska 8, 83-130 Pelplin, Rożental

NACZELNIK
Wydziału Zarządzania Mieniem
(4)
Michał Krecisz

DYREKTOR REGIONALNY
ds. Ewidencji Nieruchomości
Paweł Kośnik

Otrzymują:

1. Adresat (za pośrednictwem: Pracownia Projektowa PROMAR Mariusz Szyszkowski)

2. Aa.

Do wiadomości:

1. Rejon Administrowania i Utrzymania Nieruchomości w Białymstoku

2. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku ul. Kopernika 58, 15-397 Białystok)

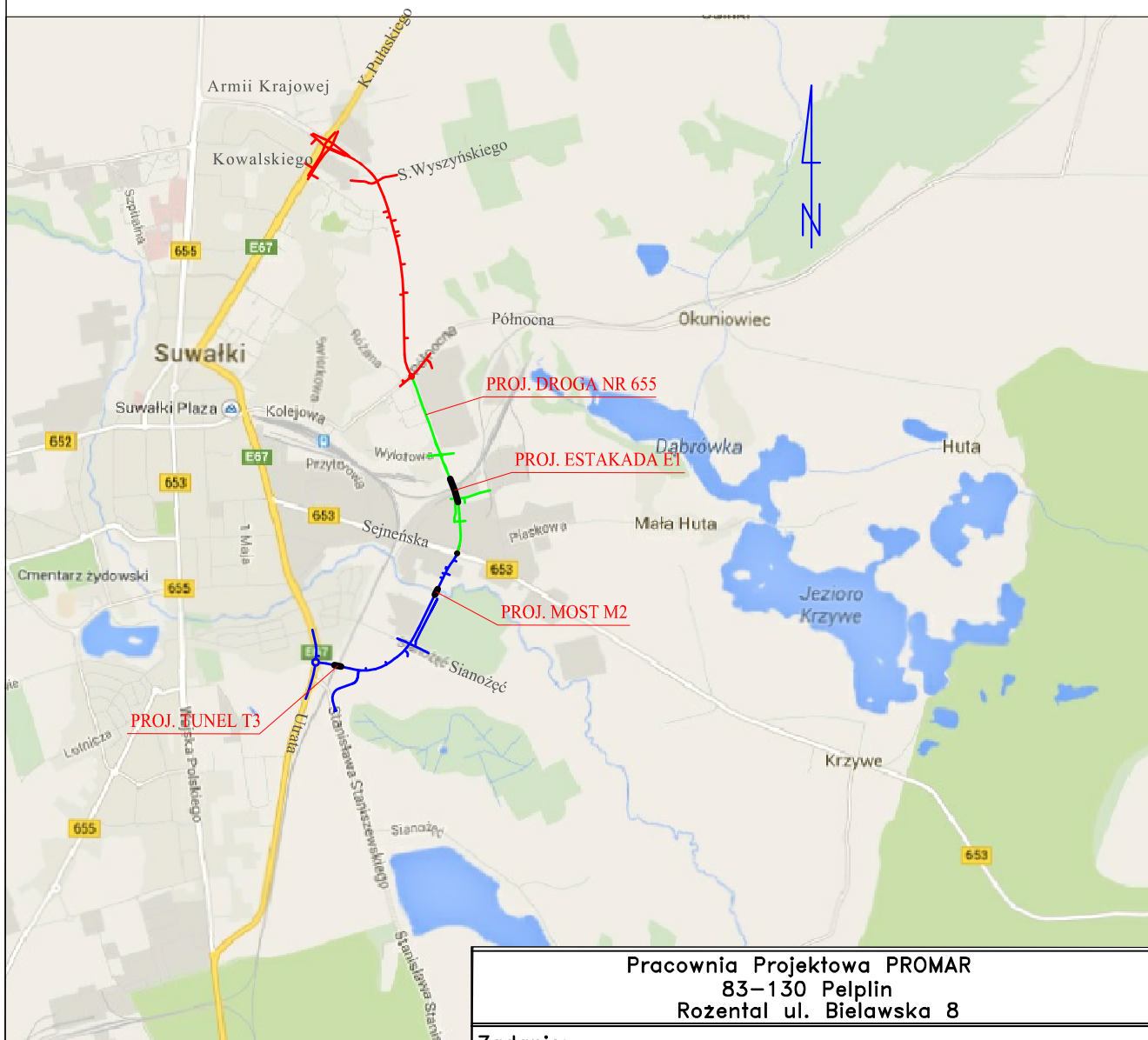
Sprawę prowadzi: Paweł Reszczyński
e-mail: pawel.reszczyński@pkp.pl
tel. kontaktowy +48 22 474 55 70

IV. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Spis rysunków

1.0	Plan orientacyjny
2.0	Plan zagospodarowania terenu
3.0	Widok z góry
4.0	Widok A-A
5.0	Widok B-B
6.0	Przekrój C-C
7.0	Przekrój D-D
8.0	Przekrój E-E
9.0	Przekrój F-F
10.0	Etapowane prac

PLAN ORIENTACYJNY



LEGENDA:

- odcinek 1
- odcinek 2
- odcinek 3

Pracownia Projektowa PROMAR
83-130 Pelplin
Rożental ul. Bielawska 8

Zadanie:

BUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 655 W JEJ DOCELOWYM PRZEBIEGU
NA TERENIE MIASTA SUWAŁKI – ZADANIE 2 BUDOWA ULICY KLASY G
W CIĄGU NOWEGO PRZEBIEGU DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 655
OD UL. UTRATA DO UL. GEN. K. PUŁASKIEGO W SUWAŁKACH

Obiekt:

DW 655 od ul. Północnej do ul. Utrata

Inwestor :

GMINA MIASTO SUWAŁKI
ul. MICKIEWICZA 1
16-400 SUWAŁKI



PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



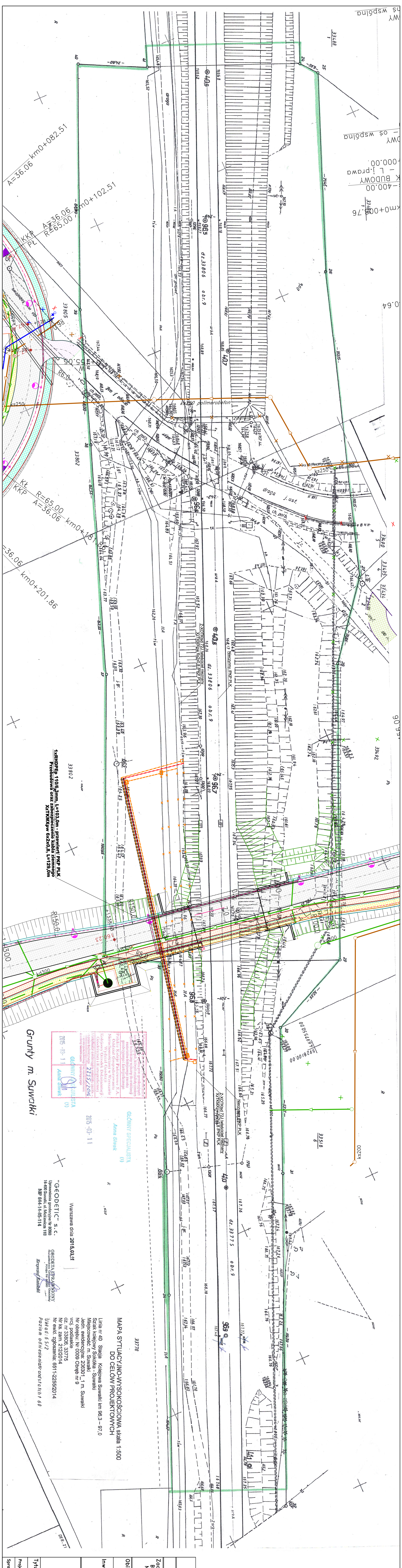
FUNDUSZE EUROPEJSKIE - DLA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO

Tytuł rys.:

PLAN ORIENTACYJNY

Skala:
1:50 000

Rys. nr 1



- # ZNAACZENIA:
- PROJEKTOWANA KANALIZACJA TECHNOLOGICZNA K-110
 - PROJEKTOWANA STUDIA BABLOWA SK1
 - PROJEKTOWANE SIECI TELETECHNICZNE
 - PROJEKTOWANE KABELE OSWIETLENOWE
 - PROJEKTOWANY SKUP OSWIETLENIOWY
 - PROJEKTOWANE RUINY OSLOWNE
 - PROJEKTOWANA KANALIZACJA DESZCZOWA
 - PROJEKTOWANA KANALIZACJA SANITARNA
 - PROJEKTOWANE WPUSZCZAKOWE
 - PROJEKTOWANIE PRZEPOMPOWNIE
 - PROJEKTOWANY KABEL SSK

acownia Projektowa PROMAR
83-130 Pełplin
Rozental ul. Białawska 8
PROJEKT BUDOWLANY

WOJEWÓDZKIEJ NR 655 W JEJ DOCELOWYM PRZEBI
OSTA SUWAŃKI – ZADANIE 2 BUDOWA ULICY KLAS
GO PRZEBIEGU DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 655
DO UL. GEN. K. PUŁASKIEGO W SUWAŃKACH

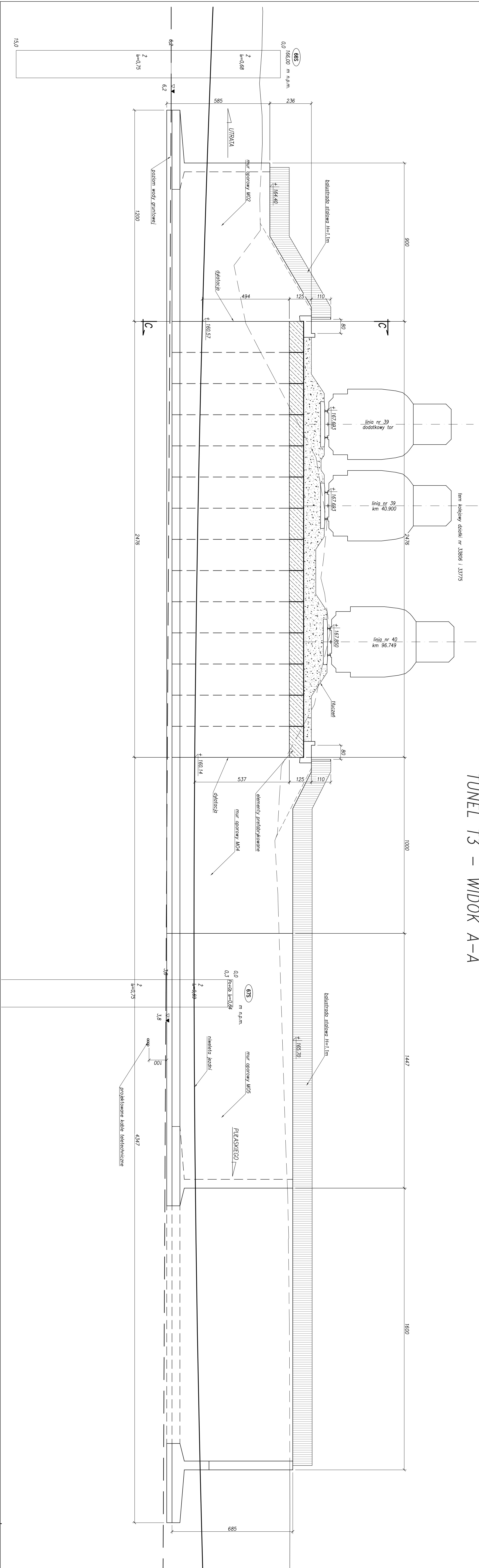


GINA MIASTO SUWAŁKI
ul. MICKIEWICZA 1
16-400 SUWAŁKI



TUNEL T3		Sk
PLAN SYTUACYJNY		1:2
12. Andrzej Łukaszewicz	PMU/0188/P004/06	Ry-2
12. Mariusz Łucki	PMU/0053/P004/03	Da-06

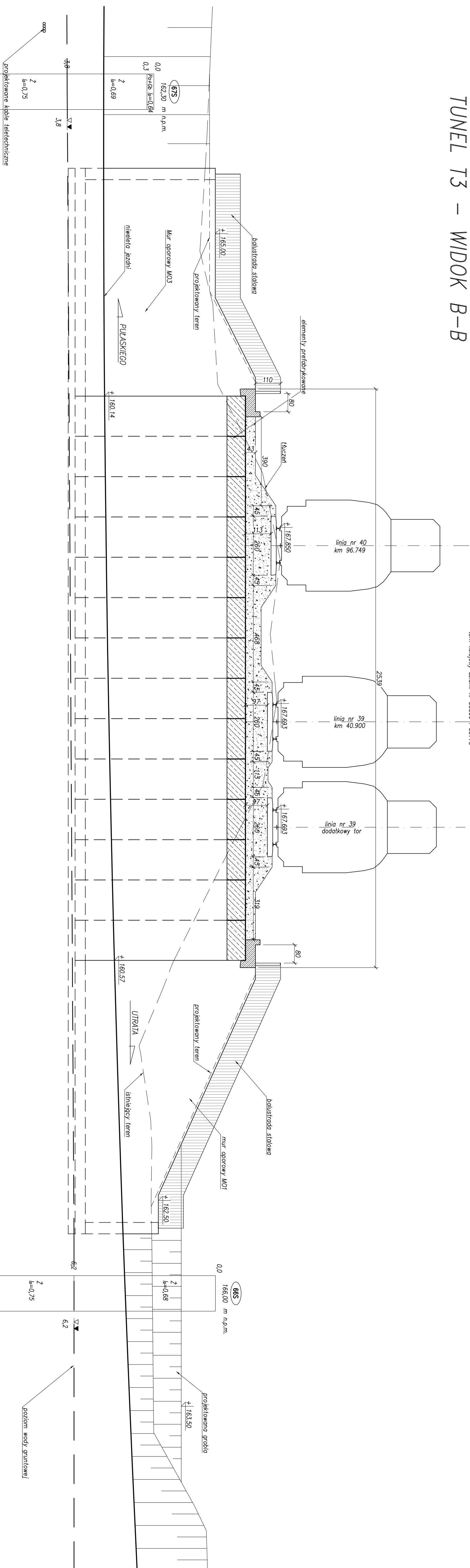
TUNEL T3 – WIDOK A-A



Pracownia Projektowa PROMAR 83-130 Pielpin Rozental ul. Bielewska 8 PROJEKT BUDOWLANY			
Zadanie: BUDOWA DRÓGI WOJEWÓDZKIEJ NR 655 W JEJ DOCELOWYM PRZEBIEGU NA TERENIE MIASTA SUWAŁKI – ZADANIE 2. BUDOWA ULICY KLASY G W CIĄGU NOWEGO PRZEBIEGU DRÓGI WOJEWÓDZKIEJ NR 655 OD UL. UTRATA DO UL. GEN. K. PUŁASKIEGO W SUWAŁKACH			
Obiekt: Odcinek 3 od ul. Sejnenskiej do ul. Utrata			
Inwestor : GMINA MIASTO SUWAŁKI ul. MICKIEWICZA 1 16-400 SUWAŁKI			
			
 PROGRAM REGIONALNY Kierownik Wykonawcy:  FINANSUJE EUROPEJSKIE DLA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO			
Tytuł rys.: TUNEL T3 WIDOK A-A		Skala: 1:100	
Projektował : mgr inż. Andrzej Łukaszewicz		Rys. nr 4.0	
Sprawdził : mgr inż. Mariusz Łucki		Data: 06.07.2014	

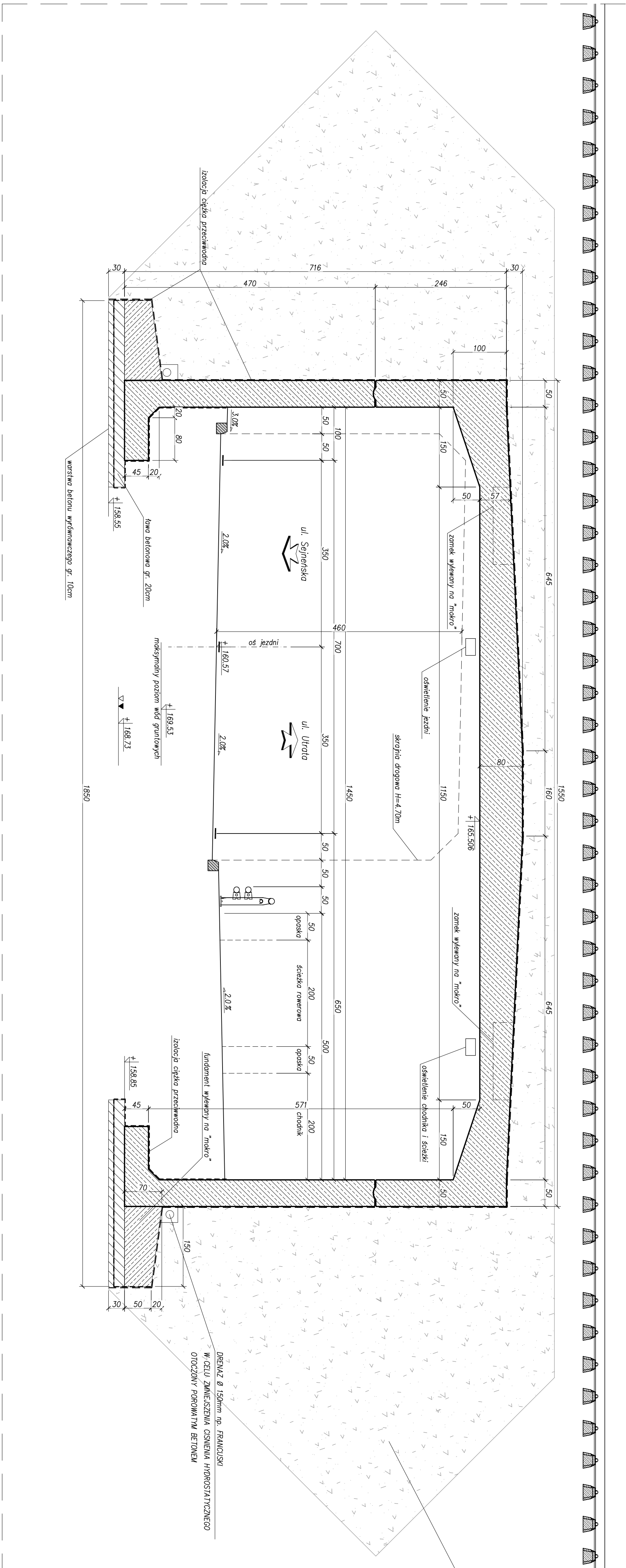
TUNEL T3 – WIDOK B-B

tern kolejowy działki nr 33806 i 33775



Pracownia Projektowa PROMAR 83-130 Pelplin Rozenalt ul. Bielawska 8	
PROJEKT BUDOWLANY	
Zadanie: BUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 655 W JEJ DOCELOWYM PRZEBIEGU NA TERENIE MIASTA SUWAŁKI – ZADANIE 2. BUDOWA ULICY KLASY G W CIĄGU NOWEGO PRZEBIEGU DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 655 OD UL. UTRATA DO UL. GEN. K. PUŁASKIEGO W SUWAŁKACH	
Obiekt: Odcinek 3 od ul. Sejpińskiej do ul. Utrata	
Investor : GMINA MIASTO SUWAŁKI ul. MICKIEWICZA 1 16-400 SUWAŁKI	
 PROGRAM REGIONALNY POKROJENIE WYKONANIE PRAC FUNDUSZE EUROPEJSKIE - DLA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO 	
Tytuł rys.:	TUNEL T3 WIDOK B-B
Projektował :	mgr inż. Andrzej Łukaszewicz
Sprowadził :	mgr inż. Marcin Łucki
	POU/0188/P004/06 POU/0053/P000/03 Data: 06.07.2014
	Skala: 1:100 Rys. nr 5.0

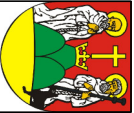
TUNEL T3 - PRZEKRÓJ C-C



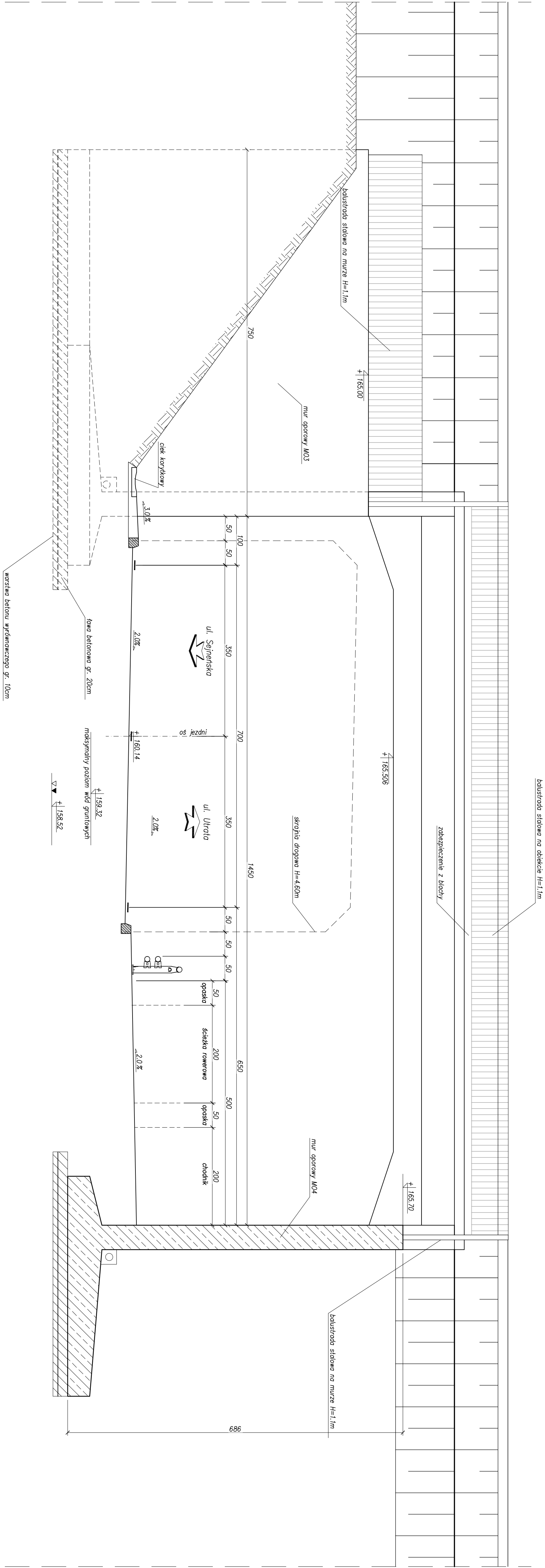
Do jej wykonania powinien być stosowany niespoisty materiał

naturalny lub sztuczny o następujących właściwościach:

1. dobrej zgodności o wskaźniku u5-1
2. dobrej wodopruszczalności o współczynniku k-8
3. ~~z~~sięga objętości materii <19m/m³.
4. kąt tarcia wewnętrzznego uzyskanej zospiki > 32
5. wskaźnik zagęszczenia zospiki > 1,0

Pracownia Projektowa PROMAR 83-130 Pielpin Rozental ul. Bielawska 8	
PROJEKT BUDOWLANY	
Zadanie: BUDOWA DROGI WOJEWODZKIEJ NR 655 W JEJ DOCELOWYM PRZEBIEGU NA TERENIE MIASTA SUWAŁKI – ZADANIE 2 BUDOWA ULICY KLASY G W CIĄGU NOWEGO PRZEBIEGU DROGI WOJEWODZKIEJ NR 655 OD UL. UTRATA DO UL. GEN. K. PUŁASKIEGO W SUWAŁKACH	
Obiekt: Odcinek 3 od ul. Sejneńskiej do ul. Utrata	
Inwestor : GMINA MIASTO SUWAŁKI ul. MICKIEWICZA 1 16-400 SUWAŁKI	
 PROGRAM REGIONALNY POKROJENIE WSI I MIAŁOŚCI  PRAWO WSI FUNDUSZE EUROPEJSKIE - DLA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO 	
Tytuł rys.: TUNEJ T3 PRZĘKROJ C-C	Skala: 1:50
Projektował : mgr inż. Andrzej Łukaszczyk	Rys. nr 6.0
Sprawdził : mgr inż. Mariusz Łucki	PDM/0053/PROJ/03
Data: 06.07.2014	

TUNEL T3 – PRZEKRÓJ D-D

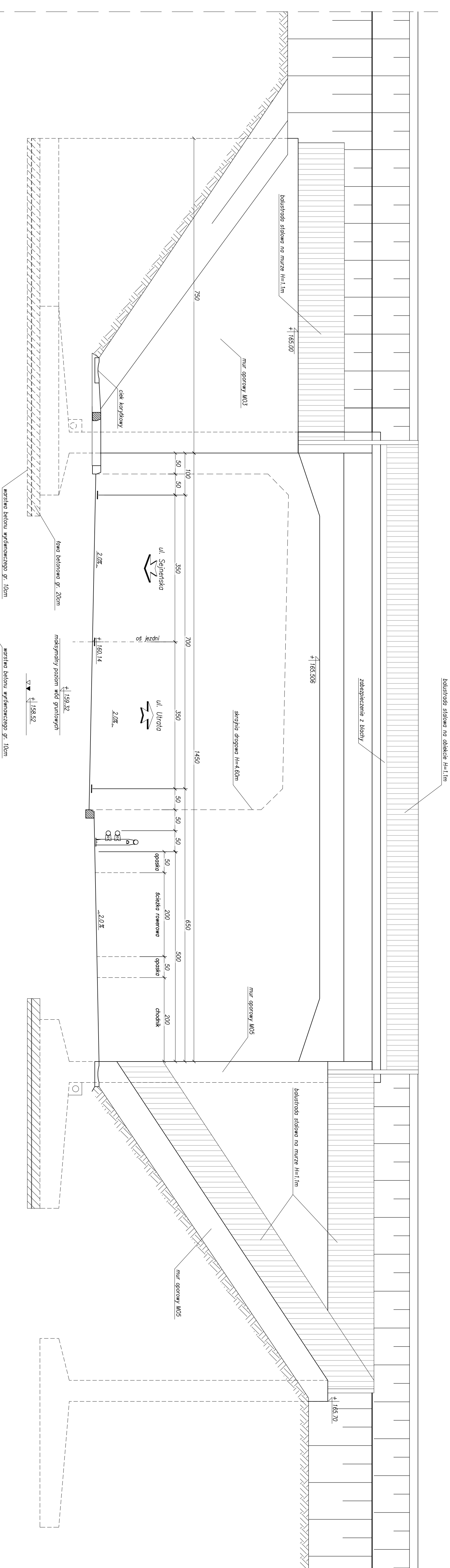


SUWAŁKI

Pracownia Projektowa PROMAR 83-130 Pelplin Rożental ul. Bielewska 8			
PROJEKT BUDOWLANY			
Zadanie: BUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 655 W JEDY DOCELOWYM PRZEBIEGU NA TERENIE MIASTA SUWAŁKI – ZADANIE 2 BUDOWA ULICY KLASZARNEJ W CIĄGU NOWEGO PRZEBIEGU DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 655 OD UL. UTRATA DO UL. GEN. K. PUŁASKIEGO W SUWAŁKACH			
Obiekt: Odcinek 3 od ul. Sejenskiej do ul. Utrata			
Inwestor : GMINA MIASTO SUWAŁKI ul. MICKIEWICZA 1 16-400 SUWAŁKI			
			
 PROGRAM REGIONALNY FUNDUSZE EUROPEJSKIE - DLA REGIONU WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO  URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO 			
Tytuł rys.: TUNEL T3 PRZEKRÓJ D-D		Skala: 1:50	
Projektował : mgr inż. Andrzej Łukaszewicz	POM/0188/POM/06	Rys. nr 7.0	
Sprawił : mgr inż. Mariusz Łucki	POM/0053/POM/03	Data: 06.07.2014	

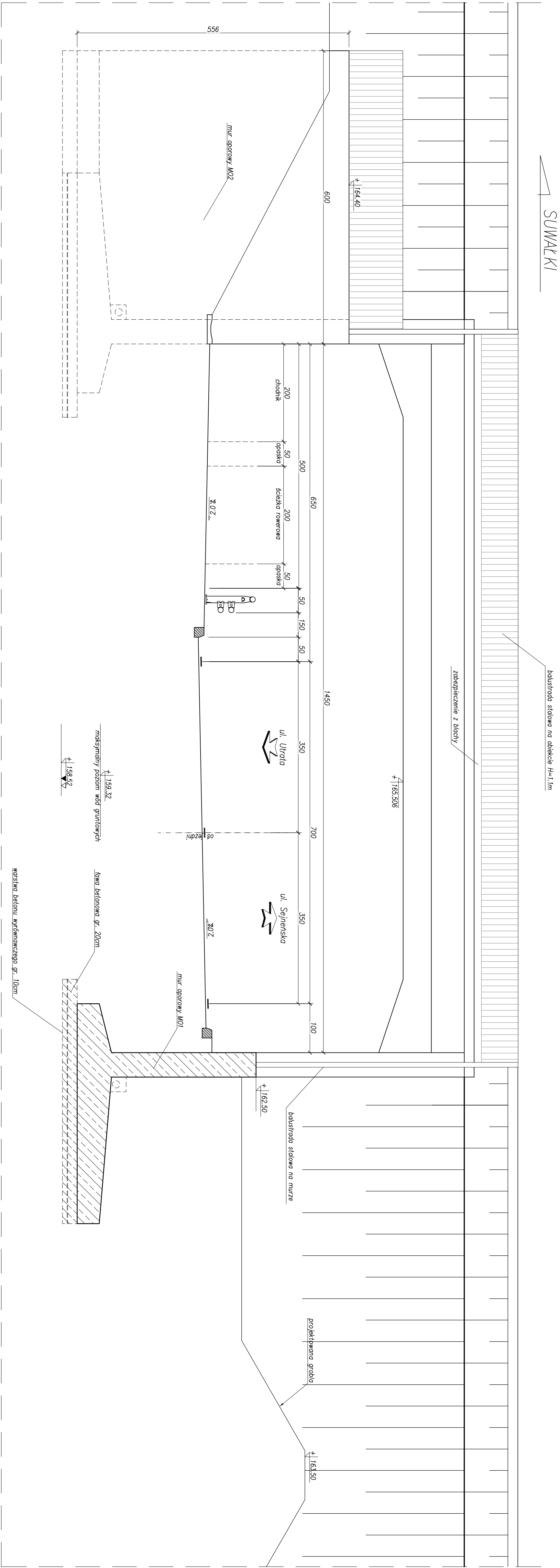
TUNEL T3 - PRZEKRÓJ E-E

SUWALKI



Pracownia Projektowa PROMAR 83-130 Pielpin Rozenalt ul. Bielawska 8	
PROJEKT BUDOWLANY	
Zadanie: BUDOWA DROGI WOJEWODZKIEJ NR 655 W JEJ DOCELOWYM PRZEBIEGU NA TERENIE MIASTA SUWAŁKI – ZADANIE 2 BUDOWA ULICY KLASY G W CIĄGU NOWEGO PRZEBIEGU DROGI WOJEWODZKIEJ NR 655 OD UL. UTRATA DO UL. GEN. K. PIŁASKIEGO W SUWAŁKACH	
Obiekt: Odcinek 3 od ul. Sejnenskiej do ul. Utrata	
Investor :	 GINIA MIASTO SUWAŁKI ul. MICKIEWICZA 1 16-400 SUWAŁKI
 URZĄD MIASTA SUWAŁKI ul. Mickiewicza 1 16-400 SUWAŁKI	
 URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO ul. Wolności 1 16-003 Białystok	
 URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO ul. Wolności 1 16-003 Białystok	
Tytuł rys.:	TUNEL T3 PRZEKROJ E-E
Projektował :	mgr inż. Andrzej Łukaszewicz
Sprowadził :	mgr inż. Mariusz Łucki
	 URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO ul. Wolności 1 16-003 Białystok
	 URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO ul. Wolności 1 16-003 Białystok
	 URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO ul. Wolności 1 16-003 Białystok
	 URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO ul. Wolności 1 16-003 Białystok
	 URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO ul. Wolności 1 16-003 Białystok
	 URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO ul. Wolności 1 16-003 Białystok
	 URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO ul. Wolności 1 16-003 Białystok
	 URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO ul. Wolności 1 16-003 Białystok
	 URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO ul. Wolności 1 16-003 Białystok
	 URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO ul. Wolności 1 16-003 Białystok
	 URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO ul. Wolności 1 16-003 Białystok
	 URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO ul. Wolności 1 16-003 Białystok
	 URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO ul. Wolności 1 16-003 Białystok
	 URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO ul. Wolności 1 16-003 Białystok
	 URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO ul. Wolności 1 16-003 Białystok
	 URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO ul. Wolności 1 16-003 Białystok
	 URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO ul. Wolności 1 16-003 Białystok
	 URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO ul. Wolności 1 16-003 Białystok
	 URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO ul. Wolności 1 16-003 Białystok
	 URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO ul. Wolności 1 16-003 Białystok
	 URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO ul. Wolności 1 16-003 Białystok
	 URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO ul. Wolności 1 16-003 Białystok
	 URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO ul. Wolności 1 16-003 Białystok
	 URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO ul. Wolności 1 16-003 Białystok
	 URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO ul. Wolności 1 16-003 Białystok

TUNEL T3 – PRZEKRÓJ F-F



Pracownia Projektowa PROMAR 83-130 Pelplin Rozental ul. Bielawska 8			
PROJEKT BUDOWLANY			
Zadanie: BUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 655 W JEJ DOCELOWYM PRZEBIEGU NA TERENIE MIASTA SUWAŁKI – ZADANIE 2 BUDOWA ULICY KLASY 6 W CIĄGU NOWEGO PRZEBIEGU DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 655 OD UL. UTRATA DO UL. GEN. K. PUŁASKIEGO W SUWAŁKACH			
Obiekt: Odcinek 3 od ul. Sejneńskiej do ul. Utrata			
Inwestor : GMINA MIASTO SUWAŁKI ul. MICKIEWICZA 1 16-400 SUWAŁKI			
			
     			
Tytuł rys.: TUNEL T3 PRZEKRÓJ F-F		Skala: 1:50	
Projektował : mgr inż. Andrzej Łukaszewicz	POW/0188/POW/06	Rys. nr 9.0	
Sprawdził : mgr inż. Mariusz Łucki	POW/0053/POW/05	Data: 06.07.2014	