

IZ21IN.2161.282.2022.2

Siedlce, dnia 11.08.2022 r.

Gmina Brańszczyk
ul. Jana Pawła II 45
07-221 Brańszczyk

Po rozpatrzeniu wniosku **AQUA INŻYNIERIA OBSŁUGA INWESTYCJI M. Macierakowski**, ul. Agrestowa 8, 07-410 Ostrołęka, z dnia 03.08.2022 r. w sprawie uzgodnienia trasy projektowanej kanału tłoczego sieci kanalizacji sanitarnej z rur PE o średnicy 200mm w rurze ochronnej w m. Dalekie-Tartak pod torami linii kolejowej nr 29 Tłuszcz – Ostrołęka w km 30,040 na działce ew. nr 117/8; obręb Dalekie - Tartak, gm. Brańszczyk, pow. wyszkowski, woj. mazowieckie, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach wstępnie uzgadnia trasę kanału tłoczego kanalizacji sanitarnej z zachowaniem następujących warunków:

1. Powyższe uzgodnienie nie stanowi uzgodnienia dokumentacji technicznej, która powinna być opracowana w myśl Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego. Dokumentację techniczną należy przedłożyć celem uzgodnienia w Zakładzie Linii Kolejowych w Siedlcach – uzgodnienie dokumentacji technicznej wydawane jest w formie pisma i jest odpłatne.
2. W związku z realizacją inwestycji zewnętrznej na obszarze kolejowym, Wnioskodawca uzyska wymagane uzgodnienia, opinie, odstępstwa wynikające z niżej wymienionych aktów prawnych:
 - Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. prawo budowlane.
 - Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym: Rozdział 9: art. 53.1 i 2.
 - Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie: Rozdział 7: § 122, § 125.
 - Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych i pasów przeciwpożarowych: § 4.1 i 2.
3. Inwestycje należy zrealizować zgodnie z obowiązującym prawem, normami i przepisami branżowymi:
 - BN-80/8939-17 „Prowadzenie rurociągów i kabli pod torami kolejowymi”.
 - BN-75/8846-01 „Roboty ziemne w podtorzu kolejowym”.
 - BN-72/8932-01 i PN-68/B-06050 „Budowle drogowe i kolejowe”, „Roboty ziemne budowlane”.
 - PN-85/S-10030. Obiekty mostowe. Obciążenia.

4. Kąt skrzyżowania rurociągów i kabli powinien zawierać się w granicach od 60° do 120° z zaleceniem stosowania kąta zbliżonego do 90° .
5. W przypadku zaprojektowania obiektu niezgodnie z warunkami technicznymi oraz koniecznością uzyskania odstępstwa od warunków technicznych na wniosek Projektanta / Inwestora, Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach wdroży procedurę SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą” dla zmiany technicznej, w zakresie wyceny i oceny ryzyka, występujących zagrożeń w odniesieniu do systemu kolejowego zarządzanego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Sprawozdanie należy opracować zgodnie z wymogami Rozporządzenia Komisji (UE) 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 03.05.2013 r.).
6. Przecisk pod torami kolejowymi należy wykonać z zastosowaniem rury ochronnej w technologii tworzywowej wykluczającej ochronę antykorozyjną. Na liniach kolejowych zelektryfikowanych nie dopuszczamy stosowania rur przeciskowych stalowych.
7. Należy zastosować ochronę przed korozją w przypadku zastosowania stalowej rury przeciskowej metodą katodową lub inną zgodnie z normą BN-90/E-05030-01 lub normami związanymi: PN-81/E-05024, PN-77/E-05030-01 (zastosowanie rury przeciskowej innej niż stalowa wyklucza ochronę antykorozyjną).
8. Rura ochronna powinna być zabudowana poza występującymi kolizjami, minimalna głębokość posadowienia rurociągu mierzona od górnej powierzchni rury ochronnej powinna wynosić co najmniej 2,50 m poniżej główki szyny i 0,5 m poniżej dna rowu odwadniającego tory kolejowe (jako najniższą rzędną projektowanego rowu na przedmiotowym odcinku wynosi 171,15). Rura ochronna powinna być wyprowadzona poza obszar kolejowy i zakończona studzienkami kontrolnymi umieszczonymi po obu stronach torów poza terenem kolejowym, w studzienkach powinny być umieszczone zawory odcinające.
9. Rura ochronna powinny być wyprowadzone poza obris skarpy nasypu/wykopu na odległość co najmniej 2 m. Nie dopuszcza się wykonywania wykopów w nasypie kolejowym.
10. Rurociągi należy trwale oznakować w gruncie zgodnie z Polską Normą PN-EN 12613-2010P z dnia 05.08.2010 r. „Oznakowanie wizualnie ostrzegające z tworzyw sztucznych stosowane podczas układania kabli i rurociągów podziemnych, określa wymagania materiałowe, fizyczne i funkcjonalne oraz metody badań dwóch typów wyrobów ostrzegających, w postaci taśm (typu 1) i siatek (typu 2), przeznaczonych do wskazywania obecności kabli i rurociągów zakopanych w ziemi”.
11. Zaleca się zachowanie minimalnych odległości od obiektów i urządzeń:
 - 15 m od obiektu inżynierskiego (wiadukt, most, przepust).
 - 10 m od skraju przejazdu kolejowo – drogowego, rozjazdu.
 - 5 m od słupów trakcyjnych.
12. Przejście pod drogą należy zaprojektować metodą bez wykopową z zastosowaniem rury ochronnej.
13. Projekt należy opracować na mapie sytuacyjno-wysokościowej do celów projektowych w skali 1:500 zgodnej z zasobami PKP S.A. – Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie, Wydział Geodezji, ul. Kijowska 14, 03-743 Warszawa.
14. Projekt powinien zawierać:
 - a) Część opisową – należy w niej ująć: podstawę opracowania, przedmiot opracowania, zakres i cel opracowania, opis stanu istniejącego, opis stanu projektowanego, opis warunków gruntowo-wodnych (w rejonie przecisku), zalecenia i wytyczne dla Wykonawcy robót dotyczące warunków BHP, technologii wykonania robót, sposobu zabezpieczenia urządzeń kolejowych, organizację robót na obszarze kolejowym oraz informację dotyczącą przestrzegania rozwiązań związanych z ochroną środowiska, wykaz obowiązujących przepisów i norm przy projektowaniu i realizacji inwestycji. Z uwagi na lokalizację kanału tłoczego kanalizacji sanitarnej w sąsiedztwie przejazdu kolejowo –

- drogowego, należy zawrzeć informację, że urobek ziemny nie może utrudniać użytkownikom przejazdu widoczności nadjeżdżających pociągów przy zachowaniu wymogów widoczności z wysokości powyżej 1,2m nad poziomem nawierzchni drogi. Opis stanu projektowanego winien być dokładny i podawać wszystkie parametry i wielkości związane z lokalizacją kanału tłoczego kanalizacji sanitarnej na obszarze kolejowym.
- b) Część rysunkowa – składać się winna z planu orientacyjnego, planu sytuacyjno-wysokościowego oraz profilu podłużnego skrzyżowania z zaznaczeniem granic obszaru kolejowego. Na planie sytuacyjno-wysokościowym należy wrysować oprócz przebiegu trasy kanału tłoczego kanalizacji sanitarnej również komory robocze (przeciskowe), miejsce składowania odwału ziemnego. Na profilu podłużnym należy zaznaczyć wszystkie urządzenia podziemne (miejsca kolizji – sposób rozwiązania) wraz z podaniem rzędnych.
- c) W projekcie należy zamieścić uprawnienia projektowe osób biorących udział w opracowaniu oraz zaświadczenie o zrzeszeniu w OIIB.
15. W projekcie należy określić lokalizację kanału tłoczego kanalizacji sanitarnej w odniesieniu do kilometracji linii kolejowej.
16. W przypadku występowania na terenie planowanej inwestycji drzew nie ujętych na załączonej mapie, wycięcie ich może nastąpić po uzyskaniu przez Inwestora pozwolenia zgodnie z Ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.
17. Z uwagi na przewidzianą modernizację linii kolejowej nr 29 Tłuszcz – Ostrołęka, projekt wymaga pozytywnej opinii PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Centralny w Warszawie, ul. Chodakowska 50, 03-806 Warszawa.
18. W przypadku wystąpienia konieczności przebudowy lub likwidacji pobudowanego obiektu spowodowanej ważnymi potrzebami PKP PLK S.A., Inwestor: Gmina Brańszczyk, ul. Jana Pawła II 45, 07-221 Brańszczyk, zobowiązany będzie do przebudowy lub likwidacji pobudowanego rurociągu. Inwestor Gmina Brańszczyk dokona przebudowy lub likwidacji kolidującego obiektu na własny koszt i nie będzie wnosił roszczeń w stosunku do PKP PLK za poniesione straty.
19. Z uwagi na fakt, iż teren, na którym prowadzona będzie inwestycja jest terenem geodezyjnie zamkniętym lokalizacja kanalizacji sanitarnej wymaga uzgodnienia ZUD w PKP S.A. Oddziale Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie, Wydział Geodezji, ul. Kijowska 14, 03-743 Warszawa.
20. W ramach uzgodnienia ZUD należy uzyskać opinię:
- PKP Energetyka S.A. Oddział w Warszawie – Dystrybucja Energii Elektrycznej, Mazowiecki Rejon Dystrybucji, ul. Sławińska 7/9, 01-218 Warszawa.
 - TK Telekom Sp. z o. o., ul. Kijowska 10/12A, 03-743 Warszawa,
 - PKP Telkoł Sp. z o. o., Aleje Jerozolimskie 142B, 02-305 Warszawa
21. Zgodę na dysponowanie nieruchomością na cele budowlane należy uzyskać w PKP S.A. Oddziale Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie, ul. Armatnia 14, 01-246 Warszawa.
22. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach zastrzega sobie prawo do wniesienia dodatkowych uwag na etapie uzgadniania dokumentacji technicznej.

Opracował:
Marek Lewczuk
tel. +48 25 746 33 25


ZASTĘPCA DYREKTORA
Bogdan Dębowski

