

ZAKŁAD USŁUG TECHNICZNYCH  
**„KOLTECH”**  
 93-356 Łódź ul. Kenizanki 33

NAZWA OPRACOWANIA :

**PROJEKT BUDOWLANY**  
**BUDOWA TERMINALU INTERMODALNEGO**  
**PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU**  
**BUDOWA UKŁADU TOROWEGO,**  
**BUDOWA BUDOWLI: MURU OPOROWEGO, KOMORY KABLA**  
**ZASILAJĄCEGO SUWNICE, FUNDAMENTU SUWNIICY**  
**ORAZ INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ:**  
**INSTALACJI DRENAŻOWEJ I KANALIZACJI DESZCZOWEJ**

na terenie Bazy Przeładunkowej „Barter”  
 przy ul. Osiedle Buchwałowo 2 w Sokółce

na działkach : nr ew. 1930; 1932; 1934; 1935; 1937/11  
 obręb 0034 Sokółka, gmina Sokółka, powiat sokólski, województwo podlaskie  
 – tereny „Barter” S.A. –

Kategoria obiektu budowlanego: XXV

Inwestor :

**„Barter” – S.A.**  
**15-281 Białystok ul. Legionowa 28**

BRANŻA – KOLEJOWA

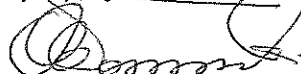
**Opracował :**

mgr inż. Jan Matysiak  
 upr. proj. nr ONB-907/80/73



**Sprawdził :**

Andrzej Kłosiński  
 upr. proj. nr OIK1-K-1/99



BRANŻA – KONSTRUKCYJNA

**Opracował :**

mgr inż. arch. Tomasz Kalinowski  
 upr. proj. nr PDL/0003/PWOK/12



**Sprawdził :**

mgr inż. Marek Kolasa  
 upr. proj. nr LOD/1503/POOK/10



Łódź, dn. 14 listopad 2018 r.

Załącznik Nr 1..... do decyzji Nr 3/2/2019

z dnia 17.01.2019 r. 1

AB-1.7840.5.96.2018.WB

PODLASKI URZĄD WOJEWÓDZKI  
 w Białymstoku  
 15-213 Białystok, ul. Mickiewicza 3

# SPIS ZAWARTOŚCI OPRACOWANIA

## I. CZĘŚĆ OGÓLNA – OŚWIADCZENIA I KOPIE DOKUMENTÓW

1. Oświadczenie projektantów i sprawdzającego	str. 6
2. Uprawnienia projektantów – 3 kopie	zał. 1
3. Uprawnienia sprawdzającego – 1 kopia	zał. 2
4. Zaświadczenie z Izby Inżynierów Budownictwa projektantów – 3 kopie	zał. 3
5. Zaświadczenie z Izby Inżynierów Budownictwa sprawdzającego – 1 kopia	zał. 4
6. Kopia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach	zał. 5
7. Kopia decyzji nr 500/D/NN/12 Dyrektora RZGW w Warszawie	zał. 6

## II. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

1. Część opisowa	str. 8
1.1 Przedmiot inwestycji	
1.2 Lokalizacja	
2. Istniejący stan zagospodarowania terenu	str. 8
2.1. Warunki geotechniczne	
2.2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych	
2.3. Wykaz istniejących obiektów podlegających adaptacji	
3. Zagospodarowanie terenu	str. 9
3.1. Uwarunkowania planistyczne	
3.2. Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność realizacji poszczególnych obiektów	
3.3. Obsługa komunikacyjna	
3.4. Projektowane ukształtowanie terenu	
3.5. Gospodarka odpadami	
3.6. Projektowane sieci i uzbrojenia terenu	
3.7. Dostępność dla osób niepełnosprawnych	
4. Bilans terenu	str. 12
5. Informacja o wpisie działek do rejestru	str. 12
6. Działki nie znajdujące się w granicach terenu górniczego	str. 12
7. Odwodnienie projektowanego układu torowego	
8. Informacja o obszarze oddziaływania obiektu	str. 13
8.1. Analiza obszaru oddziaływania obiektu	
9. Oddziaływania w trakcie budowy	str. 14
10. Plan zagospodarowania terenu - układ torowy z zabudową drogową i odwodnieniem rys.nr 1	

### III. PROJEKT BUDOWLANY

#### OPIS TECHNICZNY

1. Zakres opracowania projektowego.....	str. 16
2. Materiały i dane wyjściowe .....	str. 16
3. Warunki geotechniczne .....	str. 17
4. Wprowadzone zmiany w układzie torowym grupy południowej .....	str. 17
4.1. Tory suwnicy .....	str. 18
4.2. Układ torów normalnych .....	str. 18
4.3. Splot toru normalnego i szerokiego .....	str. 19
4.4. Układ torów szerokich .....	str. 19
5. Ściana oporowa .....	str. 20
6. Komora złącza kablowego zasilania suwnicy .....	str. 21
7. Projektowany zakres układu torowego w grupie północnej .....	str. 21
7.1. Tor normalny nr 506 .....	str. 21
7.2. Tor szeroki nr 607 .....	str. 22
8. Zabudowa drogowa w obszarze torów w grupie północnej .....	str. 22
8.1. Zabudowa w torach .....	str. 23
8.2. Zabudowa na międzytorzu .....	str. 23
9. Odwodnienie projektowanego układu .....	str. 24
10. Uwagi ogólne .....	str. 25

#### IV. B I O Z

1. Dane ogólne .....	str. 27
1.1. Obiekt	
1.2. Lokalizacja	
1.3. Inwestor	
2. Część opisowa .....	str. 27
2.1. Zakres robót dla całego zamierzenia oraz kolejność realizacji	
2.2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych	
2.3. Wykaz istniejących obiektów podlegających adaptacji lub rozbiórce	
2.4. Elementy zagospodarowania które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi	
2.5. Przewidywane zagrożenia, występujące podczas realizacji robót budowlanych, określające skalę i rodzaje zagrożeń oraz miejsce i czas wystąpienia	
2.6. Sposób prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych	
2.7. Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie, w tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii lub innych zagrożeń.	

#### V. TABELE

1. Współrzędne punktów głównych układu torowego – tabele 1 ÷ 5 .....	str. 32 - 36
2. Zestawienie projektowanych rozjazdów .....	str. 36
3. Zestawienie długości torów .....	str. 36
4. Zestawienie projektowanego odwodnienia .....	str. 37
5. Zestawienie ilości płyt drogowych .....	str. 37 - 38

## VI. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1.Schemat układu zagospodarowania pod suwnicą	rys nr 2
2.Ława fundamentowa podtorza suwnicy	rys nr 3
3.Przekrój norm. torów i zabudowy drogowej w rejonie przeładunku kontenerów	rys nr 4
4.Przekrój normalny torów i zabudowy drogowej w rejonie torów północnych	rys nr 5
5.Przekroje normalne toru normalnego nr 506	rys nr 6
6.Przekroje normalne toru szerokiego nr 607	rys nr 7
7.Widok i lokalizacja ściany oporowej	rys nr 8
8.Komora złącza kablowego zasilania suwnicy	rys nr 9
9.Płyta drogowa P1	rys nr 10
10.Płyta drogowa P2	rys nr 11
11.Płyta drogowa P3	rys nr 12

I

**CZĘŚĆ OGÓLNA**

**OŚWIADCZENIA I KOPIE DOKUMENTÓW**

## 1. Oświadczenie projektanta i sprawdzającego

Oświadczamy, że praca projektowa dla zadania pod nazwą :

**Projekt budowlany terminalu intermodalnego  
budowa układu torowego  
na terenie Bazy Przeładunkowej „Barter”  
przy ul. Osiedle Buchwałowo 2 w Sokółce**

której inwestorem jest :

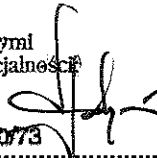
**„Barter” – S.A. 15-281 Białystok ul. Legionowa 28**

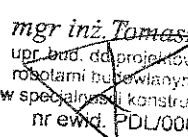
zlokalizowanej w miejscowości :

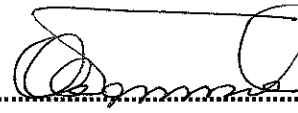
**16-100 Sokółka ul. Osiedle Buchwałowo 2**


został wykonany zgodnie z ustaleniami, obowiązującymi przepisami i normami  
oraz zasadami wiedzy technicznej (art. 20 ust. 4 Prawa Budowlanego)

### Branża kolejowa

Projektant	pieczęć i podpis
<b>mgr inż. Jan Matysiak</b> upr bud nr ONB-907/80/73 w specjalności linie kolejowe, węzły i stacje bez ograniczeń	mgr inż. JAN MATYSIAK Uprawnienia budowlane do kierowania robotami budowlanymi i projektowania bez ograniczeń w specjalności "linie kolejowe, węzły i stacje" Nr ewid. DUKP Warszawa ONB-907/80/73  ..... listopad 2018 r.

Projektant	pieczęć i podpis
<b>mgr inż. Tomasz Kalinowski</b> upr bud nr PDJ/0003/PWOK/12 w specjalności konstrukcje budowlane bez ograniczeń	mgr inż. Tomasz Kalinowski upr bud. do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno-budowlanej nr ewid. PDL/0003/PWOK/12  ..... listopad 2018 r.

Sprawdzający	pieczęć i podpis
<b>mgr inż. Andrzej Kłosiński</b> upr bud nr OIK1-K-1/99 w specjalności linie kolejowe, węzły i stacje bez ograniczeń	mgr inż. Andrzej Kłosiński UPRAWNIENIA BUDOWLANE bez ograniczeń do kierowania robotami budowlanymi i projektowania w specjalności linie, stacje i węzły kolejowe Nr ewid. OIK1-K-1/99  ..... listopad 2018 r.

Sprawdzający	pieczęć i podpis
<b>mgr inż. Marek Kolasa</b> upr bud nr LOD/1503/POOK/10 w specjalności konstrukcje budowlane bez ograniczeń	mgr inż. MAREK KOLASA uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno-budowlanej nr ewid. LOD/1503/POOK/10  ..... listopad 2018 r.

DYREKCJA OKRĘGOWA KOLEI PAŃSTWOWYCH  
ul. Targowa Nr 74  
.....03-734 Warszawa.....  
(pieczęć podłużna organu państwowego nadzoru budowlanego)

Nr ONB-907/80/73  
(numer ewidencyjny uprawnień)

Za zgodność z oryginałem

### Uprawnienia budowlane

Na podstawie art. 18 ustawy z dnia 31 stycznia 1961 r. — prawo budowlane (Dz. U. nr 7, poz. 46) oraz § 14 zarządzenia nr 195 Ministra Komunikacji z dnia 1 grudnia 1964 r. w sprawie uprawnień budowlanych w budownictwie specjalnym w zakresie komunikacji (Dziennik Budownictwa nr 23, poz. 23) z 1969 r. nr 7, poz. 24 i z 1972 r. nr 9, poz. 26/.

Obywatel mgr inż. Jan MATYSIAK, syn Marceliego.....  
urodzony dnia 22 sierpnia 1941 roku w Radzicach Małych pow. Opatów

otrzymuje

w specjalności linie kolejowe, węzły i stacje.....

uprawnienia budowlane do: projektowania.-.....

Warszawa, dnia

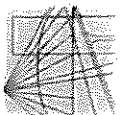
28 XI

1963 r.



NACZELNIK DYREKTORA.....

*[Signature]*  
(mgr inż. Edziszaw Cwikła)  
Zastępca



POIIB.KK.7131-7132/001/12

Białystok, dnia 11 czerwca 2012 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 późniejszymi zmianami), art. 12 ust. 1 pkt 1 i 2, art. 14 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity; Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623, z późniejszymi zmianami) oraz § 11 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. Nr 83, poz. 578, z późniejszymi zmianami), Komisja Kwalifikacyjna Podlaskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa stwierdza, że:

**Pan TOMASZ KALINOWSKI**

magister inżynier  
o kierunku: budownictwo  
urodzony dnia 18 marca 1982 r. w Wysokiem Mazowieckiem  
otrzymuje

## UPRAWNIENIA BUDOWLANE numer ewidencyjny PDL/0003/PWOK/12

do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń  
w specjalności konstrukcyjno-budowlanej

Szczegółowy zakres nadanych uprawnień budowlanych:

- I. Zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 1 i 2 oraz art. 13 ust. 3 i 4 ww. ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane, w wyżej wymienionej specjalności, niniejsze uprawnienia uprawniają do:
  - projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
  - kierowania budową lub innymi robotami budowlanymi,
  - kierowania wytworzeniem konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz nadzoru i kontroli technicznej wytworzenia tych elementów,
  - wykonywania nadzoru inwestorskiego,
  - sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanychbez ograniczeń.
- II. Zgodnie z § 17 ust. 1 pkt 1 i 2 oraz § 15 ww. Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, niniejsze uprawnienia budowlane uprawniają do:
  - projektowania obiektu budowlanego i kierowania robotami budowlanymi związanymi z obiektem budowlanym w zakresie:
    - sporządzenia projektu architektoniczno-budowlanego w odniesieniu do konstrukcji obiektu,
    - kierowania robotami budowlanymi w odniesieniu do konstrukcji oraz architektury obiektu;
  - sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie specjalności konstrukcyjno-budowlanej.

ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM

*mgr inż. Tomasz Kalinowski*  
upr. bud. do projektowania i kierowania  
robotami budowlanymi bez ograniczeń  
w specjalności konstrukcyjno-budowlanej  
nr ewid. PDL/0003/PWOK/12

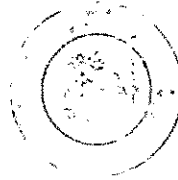
## UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity; Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późniejszymi zmianami), odstępuje się od uzasadnienia decyzji.

## PODLENIE

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

1. Przewodniczący Komisji Kwalifikacyjnej POIIB  
dr inż. Mikołaj Małesza
2. Wiceprzewodniczący Komisji Kwalifikacyjnej POIIB  
inż. inż. Jakub Grzegorzczak
3. Wiceprzewodniczący Komisji Kwalifikacyjnej POIIB  
mgr inż. Bogdan Jan Siudło
4. Sekretarz Komisji Kwalifikacyjnej POIIB  
mgr inż. Jerzy Tadeusz Drapa
5. Członek Komisji Kwalifikacyjnej POIIB  
mgr inż. Bogdan Jan Bański
6. Członek Komisji Kwalifikacyjnej POIIB  
mgr inż. Wiktor Osasiewicz
7. Członek Komisji Kwalifikacyjnej POIIB  
mgr inż. Mirosław Jerzy Szumski



Urząd: \_\_\_\_\_

1. Pan Tomasz Kalinowski  
ul. Karł. St. Wyszyńskiego 9 m 83  
15-888 Białystok
2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
3. Rada Podlaskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa
4. aa.





OKRĘGOWY INSPEKTOR  
KOLEJNICTWA  
w WARSZAWIE  
Nr OIK1-9301/114/98 /99

Warszawa, dnia 15 października 1999r.

## DECYZJA

Nr ewidencyjny OIK1-K-1/99

Na podstawie art. 12 ust. 1 i 3, art. 13 ust. 1 pkt 1 i 2 oraz ust. 2, 3 i 4, art. 14 ust. 3 pkt 4 oraz ust. 4 w związku z art. 16 ust. 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. - Prawo budowlane (Dz.U. Nr 89, poz. 414, z 1996r. Nr 100, poz. 465, Nr 106, poz. 496 i Nr 146, poz. 680, z 1997r. Nr 88, poz. 554 i Nr 111, poz. 726, z 1998r. Nr 22, poz. 118 i Nr 106, poz. 668 oraz z 1999r. Nr 41, poz. 412, Nr 49, poz. 483 i Nr 62, poz. 682)) oraz § 2 pkt 1, § 10 i § 12 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 20 grudnia 1996r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie w dziedzinie transportu kolejowego (Dz.U. z 1997r. Nr 4, poz. 23 i z 1999r. Nr 16, poz. 153) i art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 1980r. Nr 9, poz. 26 z późniejszymi zmianami), po rozpatrzeniu wniosku i złożeniu egzaminu

nadaję Panu

**mgr inż. Andrzejowi Kłosińskiemu**  
**s. Ryszarda, ur. 21 stycznia 1952r. w Gdańsku**

**UPRAWNIENIA BUDOWLANE  
BEZ OGRANICZEŃ  
DO KIEROWANIA ROBOTAMI BUDOWLANYMI I PROJEKTOWANIA  
W SPECJALNOŚCI  
LINIE, WĘZŁY I STACJE KOLEJOWE**

mgr inż. Andrzej Kłosiński  
UPRAWNIENIA BUDOWLANE  
bez ograniczeń  
do kierowania robotami budowlanymi  
i projektowania w specjalności  
linie, stacje i węzły kolejowe  
Nr ewid. OIK1-K-1/99

w zakresie określonym w § 3 pkt 1 wymienionego rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 20 grudnia 1996r.

### UZASADNIENIE

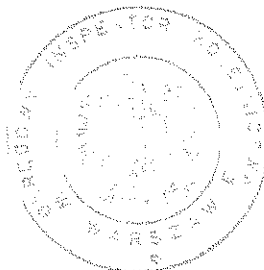
Na podstawie dokumentów złożonych przez Wnioskodawcę ustalono, że spełnione zostały warunki w zakresie przygotowania zawodowego niezbędnego do uzyskania uprawnień budowlanych. W dniach 21 i 22 września 1999r. Wnioskodawca złożył egzamin na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym ze znajomości przepisów prawnych, dotyczących procesu budowlanego oraz umiejętności praktycznego zastosowania wiedzy technicznej przed Komisją Egzaminacyjną powołaną przez Okręgowego Inspektora Kolejnictwa w Warszawie zarządzeniem Nr 4 z dnia 17 czerwca 1999r.

W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji.

Od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Głównego Inspektora Kolejnictwa w Warszawie za pośrednictwem Okręgowego Inspektora Kolejnictwa w Warszawie, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

#### Otrzymują:

1. Pan Andrzej Kłosiński  
92-511 Łódź, ul. Czajkowskiego 2 m 79
2. Główny Inspektor Kolejnictwa  
00-928 Warszawa, ul. Chałubińskiego 4/6
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego  
00-512 Warszawa, ul. Krucza 38/42
4. OIK Warszawa a/a



OKRĘGOWY INSPEKTOR  
KOLEJNICTWA

inż. Barbara Zielińska

OKK/7236/1990/10  
sygn. akt. KK/D/7131/1503/10

## D E C Y Z J A

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. 1 pkt 1 i 5, art. 13 ust. 1 pkt 1 i ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 2 i ust. 3 pkt 1 Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (*tekst jedn. Dz. U. z 2006 r., Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.*), oraz § 11 ust. 1 pkt 1 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 Ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (*tekst jedn. Dz. U. z 2000 r., Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.*),

### Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa n a d a j e

Panu Markowi Pawłowi Kolasie

magistrowi inżynierowi  
kierunek budownictwo

urodzonemu dnia 12 maja 1980 r. w Łodzi

**UPRAWNIENIA BUDOWLANE**

numer ewidencyjny **LOD/1503/POOK/10**

**do projektowania bez ograniczeń  
w specjalności konstrukcyjno-budowlanej**

szczegółowy zakres uprawnień jest określony na odwrocie niniejszej decyzji

**ZA ZGODNOŚĆ  
Z ORYGINAŁEM**

mgr inż. **MAREK KOLASA**  
uprawnienia budowlane  
do projektowania bez ograniczeń  
w specjalności konstrukcyjno-budowlanej  
nr ewid. LOD/1503/POOK/10

## U Z A S A D N I E N I E

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Łodzi po ustaleniu na podstawie dokumentów złożonych w dniu 19 sierpnia 2010 r. stwierdziła, że spełnione zostały warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu stwierdziła, że Pan Marek Kolasa posiada wymagane prawem wykształcenie i praktykę zawodową konieczną do uzyskania uprawnień budowlanych w ww. specjalności i uzyskał pozytywny wynik egzaminu na uprawnienia budowlane.

Mając powyższe na uwadze, Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Łodzi orzekła jak w sentencji.

### Pouczenie

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

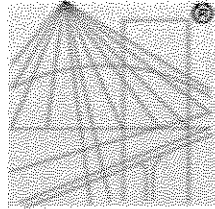
Skład Orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej  
Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa:

Przewodniczący Składu Orzekającego OKK ŁOIIB  
mgr inż. Zbigniew Cichoński

Członek Składu Orzekającego OKK ŁOIIB  
mgr inż. Jan Gałązka

Członek Składu Orzekającego OKK ŁOIIB  
mgr inż. Tomasz Kluska





P O L S K A  
I Z B A  
I N Ż Y N I E R Ó W  
B U D O W N I C T W A

## Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

**ŁOD-3NT-5XF-25B \***

**Pan Jan MATYSIAK o numerze ewidencyjnym ŁOD/BO/5219/03**

**adres zamieszkania ul. Keniżanki 33, 93-346 Łódź**

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

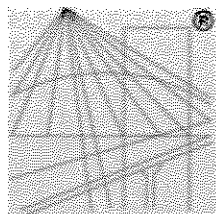
**Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2018-01-01 do 2018-12-31.**

**Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2017-12-29 roku przez:**

**Barbara Malec, Przewodniczący Rady Łódzkiej 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](http://www.piib.org.pl) lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.**



P O L S K A  
I Z B A  
I N Ż Y N I E R Ó W  
B U D O W N I C T W A

## Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

**PDL-ZXC-18Z-GLI \***

**Pan Tomasz Kalinowski o numerze ewidencyjnym PDL/BO/0110/12**

**adres zamieszkania ul. Pogodna 3, 16-001 Ignatki**

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

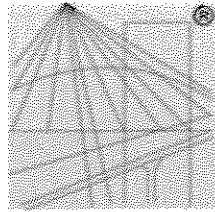
**Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2018-08-01 do 2019-07-31.**

**Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2018-07-16 roku przez:**

**Wojciech Kamiński, Przewodniczący Rady Podlaskiej 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](http://www.piib.org.pl) lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.**



P O L S K A  
I Z B A  
I N Ż Y N I E R Ó W  
B U D O W N I C T W A

## **Zaświadczenie**

o numerze weryfikacyjnym:

**ŁOD-UKU-DAR-W18 \***

**Pan Andrzej KŁOSIŃSKI o numerze ewidencyjnym ŁOD/BK/6466/04**

**adres zamieszkania Bukowiec ul. Kalinowa 8, 95-006 Brójce**

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

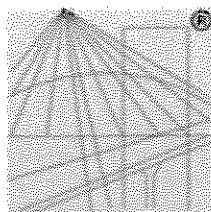
**Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2018-09-01 do 2019-08-31.**

**Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2018-08-23 roku przez:**

**Barbara Malec, Przewodniczący Rady Łódzkiej 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](http://www.piib.org.pl) lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.**



P O L S K A  
I Z B A  
I N Ż Y N I E R Ó W  
B U D O W N I C T W A

## Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

**ŁOD-VDM-WDD-8GA \***

Pan Marek KOLASA o numerze ewidencyjnym ŁOD/BO/9340/11

adres zamieszkania ul. Wodnika 9 m. 5, 91-498 Łódź

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

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2018-07-01 do 2019-06-30.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2018-07-05 roku przez:

Barbara Malec, Przewodniczący Rady Łódzkiej 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](http://www.piib.org.pl) lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

BURMISTRZ SOKÓŁKI  
16-100 Sokółka  
Plac Kościuszki 1

Decyzja niniejsza  
stała się ostateczna  
w dniu 15.09.2017r.

Janusz Sawicki  
Inspektor

W PŁY N E Ł O  
15.09.2017

Sokółka 15.09.2017r.

GR. 6220.22.2017.JS

### Decyzja

Na podstawie art. 71 ust. 1 ust. 2 pkt. 2, art. 75 ust. 1 pkt. 4, art. 84 i art. 85 ust. 2 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2017r., poz. 1405), § 3 ust. 1 pkt. 52, 58 i 79 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2016r., poz. 71 ze zm.) oraz art. 104 Kpa, po rozpatrzeniu wniosku Firmy BARTER S.A., ul. Legionowa 28, 15 – 281 Białystok – reprezentowany przez Prezesa Zarządu Pana Bogdana Rogaskiego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko polegającego na: „Budowie terminalu intermodalnego planowanego do realizacji w obszarze nieruchomości przy ul. Os. Buchwałowo 2 w Sokółce działki nr ew. 1930; 1932; 1934; 1935; 1937/1; 1937/2; 1937/8; 1937/9; 1937/11 obręb 0034 Sokółka, gmina Sokółka, powiat sokólski, woj. podlaskie” - i po zasięgnięciu opinii Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku – opinia z dnia 21 lipca 2017 roku (wpływ 21.07.2017r.), znak: WOOS.4240.202.2017.PL; Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sokółce – opinia z dnia 26 lipca 2017 roku (data wpływu 28.07.2017r.), nr 40/NZ/2017;

#### Orzekam

1. Realizację przedmiotowego przedsięwzięcia i stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko
2. Określam warunki realizacji przedsięwzięcia biorąc pod uwagę informacje art. 63 ust. 1 ustawy.
3. Charakterystyka i karta informacyjna przedsięwzięcia stanowią załączniki do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

#### Uzasadnienie

Dnia 08 czerwca 2017 roku /uzupełniony 21.06.2017r., 22.06.2017r., 29.06.2017r./ roku do Burmistrza Sokółki wpłynął wniosek Firmy BARTER S.A., ul. Legionowa 28, 15 – 281 Białystok – reprezentowany przez Prezesa Zarządu Pana Bogdana Rogaskiego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na „Budowie terminalu intermodalnego planowanego do realizacji w obszarze nieruchomości przy ul. Os. Buchwałowo 2 w Sokółce działki nr ew. 1930; 1932; 1934; 1935; 1937/1; 1937/2; 1937/8; 1937/9; 1937/11 obręb 0034 Sokółka, gmina Sokółka, powiat sokólski, woj. podlaskie”.

Na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia Wnioskodawca będzie ubiegać się o dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej.

Organ zgodnie z art. 64 ust. 1, pkt. 2 i ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2017r., poz. 1405) zwrócił się do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Białymstoku oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sokółce o opinię co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku opinią znak: WOOS.4240.202.2017.PL z dnia 21 lipca 2017 roku (wpływ 21.07.2017r.) stwierdził, iż nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a tym samym konieczność sporządzenia raportu oddziaływania na środowisko w/w przedsięwzięcia. Identyczne stanowisko zajął Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Sokółce w opinii z dnia 26 lipca 2017 roku (data wpływu 28.07.2017r.), nr 40/NZ/2017.

W dniu 11 sierpnia 2017 roku Burmistrz Sokółki wydał postanowienie znak: GR.6220.22.2017.JS stwierdzające brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a tym samym konieczności sporządzenia raportu oddziaływania na

środowisko w/w przedsięwzięcia oraz stosownie do art. 10§ 1 Kpa zawiadomił strony, iż zebrał dowody i materiały do wydania decyzji. Postępowanie administracyjne w przedmiotowej sprawie na każdym jego etapie było prowadzone poprzez podanie do publicznej wiadomości tj. obwieszczenia o realizacji przedsięwzięcia umieszczane w biuletynie informacji publicznej pod adresem <http://bip.um.sokolka.wrotapodlasia.pl>; na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Sokółce, w miejscu realizacji przedsięwzięcia.

Analizując wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z Kartą informacyjną przedsięwzięcia pod kątem uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko stwierdzono, że przedmiotowe przedsięwzięcie kwalifikuje się do przedsięwzięć wymienionych § 3 ust. 1 pkt. 52, 58 i 79 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016r., poz. 71 ze zm.).

Teren planowanej inwestycji objęty jest obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego miasta Sokółka w granicach administracyjnych i części obszaru gminy Sokółka zatwierdzonym uchwałą XLII/319/06 Rady Miejskiej w Sokółce z dnia 31 marca 2006r. Działki nr 1932, 1934, 1935, 1937/1, 1937/2, 1937/8, 1937/9 i 1937/11 zgodnie z zapisami ww. planu zagospodarowania przestrzennego przeznaczone są pod tereny przemysłu i składów, natomiast działka nr 1930 w części przeznaczona jest pod tereny przemysłu i składów oraz w części pod tereny linii kolejowej.

Analizując wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z Kartą informacyjną przedsięwzięcia pod kątem uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko stwierdzono, że budowa terminalu intermodalnego, swoim zasięgiem obejmować będzie:

- przebudowę istniejącego układu szeroko i normalnotorowego poprzez zmianę osi torów w sposób umożliwiający na wprowadzenie, na międzycytorze samojedznej suwnicy kołowej przeznaczonej do prowadzenia przeładunku kontenerów pomiędzy platformami wagonowymi szeroko i normalnotorowymi, przeładunku na plac składowy oraz załadunku z placu kontenerów na platformy wagonowe lub samochodowe;
- budowę splotu torów układu szeroko i normalnotorowego w miejscu istniejącego toru szerokiego nr 611, na długości ok. 360m. W tym celu należy wbudować rozjazd w torze normalnym i ułożyć na wspólnych podkładach oba tory, szeroki o prześwicie 1520 mm i normalny o prześwicie 1435 mm;
- budowę dodatkowego toru szerokiego, równoległe do istniejących torów grupy południowej, od strony istniejącego placu składowego o długości ok. 370m;
- budowę grupy północnej torów, szerokiego o nr 607 i normalnego o nr 506, zgodnie z uzyskanym pozwoleniem na budowę;
- budowę płyty kontenerowej z betonu lanego o powierzchni ok. 47 000m<sup>2</sup>;
- budowę kanalizacji deszczowej, odwadniającej powierzchnię płyty kontenerowej, układ torowy boczny oraz odprowadzającą wody opadowe z dachów projektowanych hal;
- budowę hali magazynowej w północnej części terminalu o wymiarach 275m x 58m i wys. 15m wraz z zadaszoną rampą z przeznaczeniem do magazynowania towarów drobnicowych za i wyladowywanych z kontenerów oraz dokonywania rewizji i odpraw celnych kontenerów. Projektowana hala wykonana zostanie w konstrukcji stalowo-żelbetowej, ze ścianami i poszyciem dachu płytą warstwową;
- budowę hali magazynowej o pow. 4100m<sup>2</sup> wraz z rampą boczną, na budowę której została złożona dokumentacja budowlana oraz wniosek o wydanie pozwolenia na budowę;
- budowę myjni samochodowej dla aut ciężarowych wraz z zapleczem technicznym, na budowę której uzyskano prawomocne pozwolenie.

Przebudowa terminalu i wzrost obrotu towarów dostarczanych kontenerami skutkować będzie ograniczeniem obrotu węglem tj. jego przeładunku i sortowania do całkowitej likwidacji. Planowane przedsięwzięcie spowoduje rezygnację z maszyn i urządzeń, eksploatowanych podczas prowadzonych procesów przeładunku i sortowania węgla.

Jak wynika z uzupełnienia karty informacyjnej, wnioskodawca zrezygnował z planów posadowienia zbiorników magazynowych na nawozy płynne pod planowaną halą magazynową oraz poinformował, że planowane przedsięwzięcie będzie realizowane w ramach dofinansowania ze środków Unii Europejskiej..



Na etapie realizacji przedsięwzięcia mogą wystąpić negatywne oddziaływania związane z prowadzeniem prac budowlanych. Oddziaływania te będą miały jednak charakter krótkotrwały i odwracalny i ustaną wraz z zakończeniem robót.

Na etapie eksploatacji terminalu w miejsce ładowarek i koparek kołowych oraz przesiewaczy używanych w związku z istniejącą linią obrotu węglem kamiennym, wprowadzone zostaną do eksploatacji urządzenia służące do prowadzenia procesów przeładunku kontenerów (np. reachstacker, wózki widłowe, ciągnik terminalowy itp.).

Ścieki opadowo – roztopowe z powierzchni uszczelnionej, kierowane będą do wewnętrznej kanalizacji deszczowej istniejącej i planowanej, a następnie do istniejącego rowu po uprzednim ich podczyszczeniu w separatorach substancji ropopochodnych.

Powstające podczas eksploatacji odpady będą selektywnie zbierane i przekazywane podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami.

W ramach funkcjonowania terminalu wyróżnić obecnie można charakterystyczne linie produkcyjne: obrót gazem płynnym LPG (propan i propan – butan), obrót węglem kamiennym, obrót nawozami mineralnymi, przeładunek surowców masowych. Po przebudowie zakładu bez zmian pozostanie obrót gazem płynnym i nawozami sztucznymi. Przeładunek surowców masowych odbywać się będzie w planowanym terminalu intermodalnym, a obrót węglem kamiennym będzie zmniejszany aż do całkowitego zaprzestania jego przerobu. Dotychczas źródłami emisji substancji do powietrza z terenu terminalu są procesy technologiczne przetaczania gazu z cystern kolejowych toru szerokiego do cystern kolejowych toru normalnego, z cystern kolejowych toru szerokiego do zbiorników magazynowych, przeładunek gazu z cystern kolejowych lub zbiorników magazynowych do autocystern przy pomocy sprężarek par gazu płynnego oraz napełnianie butli przemysłowych i domowych w hali napełniania. Mimo, że zastosowany jest szczelny, ciśnieniowy system rurociągów w układach przetaczania i urządzeniach obrotu gazem to procesy są niewielkim źródłem emisji pyłu: ubytków gazu podczas przetaczania, napełniania i magazynowania w zbiornikach, wycieków gazu spowodowanych sytuacjami awaryjnymi. Dystrybucja nawozów mineralnych polega na przeładunku nawozów ze składu wagonów szerokotorowych do budynku magazynowego (zsypanie dołem do kosza zasypowego) i ewentualnym ich konfekcjonowaniu w worki BIG-BAG. Do emisji pyłu dochodzi tylko w czasie procesu workowania z wentylacji mechanicznej pomieszczenia, które znajduje się w istniejącej części magazynu. Operacje wykonywane podczas transportu i dystrybucji węgla kamiennego są źródłem emisji pyłu (pylenia) ujmowanego w aspekcie jakości powietrza jako pył ogółem oraz pył zawieszony. Przeładunek jest prowadzony w porze dziennej. Obecnie wszystkie procesy operacji węglem odbywają się w południowej i wschodniej części terenu należącego do Barter S.A., gdzie teren jest znacznie pochylony i w kierunku południowym spada w dół, a różnica poziomów stanowi naturalną barierę rozprzestrzeniania się pyłu w kierunku północnym gdzie zlokalizowana jest zabudowa mieszkalna. Realizacja projektowanego przedsięwzięcia ma na celu ograniczenie w znacznym stopniu zanieczyszczeń pyłowych wynikających z bieżącej działalności zakładu. Woda na potrzeby p.poż terminalu jest i będzie pobierana z sieci wodociągowej miejskiej oraz z własnej studni głębinowej (wewnętrzna sieć wodociągowa). Z wodociągu miejskiego woda pobierana jest głównie na potrzeby spożycia przez ludzi oraz stanowi zasilanie hydrantów zewnętrznych w wodę pitną. Własna sieć wodociągowa zapewnia dostawę wody dla hydrantów nadziemnych p.poż. Teren przedsięwzięcia wyposażony jest w system kanalizacyjny, który zbiera wody opadowe z dachów budynków, instalacji zraszającej i instalacji służącej do schładzania cystern kolejowych w okresie letnim. Wody opadowe po oczyszczeniu w trzech separatorach węglowodorów ropopochodnych i zbiorniku wyrównawczym odprowadzane są do rowu melioracyjnego. Ścieki społeczno-bytowe gromadzone są w dwóch zbiornikach bezodpływowych i okresowo wywożone do miejskiej oczyszczalni ścieków. Źródła hałasu na terenie zakładu są związane z formami przeładunku materiałów i surowców, magazynowania i pracy urządzeń technologicznych z nimi związanych.

Jak deklaruje Inwestor w karcie informacyjnej, zakład dysponuje kompleksowym opracowaniem pod nazwą „Przegląd ekologiczny”, na podstawie którego można stwierdzić, że brak jest obecnie oraz po zrealizowaniu przedsięwzięcia, przekroczeń dopuszczalnych wartości hałasu zarówno w porze dziennej i nocnej na granicy terenu zakładu. W stosunku do obiektów chronionych akustycznie (zabudowa mieszkaniowa) położonych po północnej stronie ul. Kresowej w Sokółce obliczenia emisji hałasu od Oddziału Barter nie wykazały żadnych przekroczeń wartości dopuszczalnych. W stosunku do budynków wykorzystywanych jako mieszkaniowe od strony ulicy

Kresowej, nie stwierdzono żadnych przekroczeń hałasu przy przyjętym poziomie dopuszczalnym 55dB. Najwyższa obliczona wartość 50,1 – 50,2 dB jest następstwem hałasu komunikacyjnego ul. Kresowej.

Ustosunkowując się do zapisów zawartych w art. 63 ust. 1 pkt. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2017r., poz. 1405) ustalono, co następuje:

1. planowane przedsięwzięcie jest powiązane z istniejącym zakładem i przyczyni się do kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie lecz oddziaływania zamkną się w granicach działek inwestora,
2. na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia będzie wykorzystywana woda, energia elektryczna, kruszywo,
3. istniejące przedsiębiorstwo przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 roku w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz.U. z 2016r., poz. 138). Stosownie do art. 251 i 252 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2017r., poz. 519 tj.), prowadzący zakład o zwiększonym ryzyku wystąpienia awarii przemysłowej, sporządza i wdraża system zarządzania bezpieczeństwem, stanowiące element ogólnego systemu zarządzania zakładem.

Analiza materiału dowodowego pod kątem dalszych wymagań zawartych w art. 63 ust. 1 pkt. 2 ww. ustawy wykazała, że realizacja wnioskowanego przedsięwzięcia nie stanowi zagrożenia dla środowiska, w tym również przy: istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych. Wnioskowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach przylegających do jezior i obszarach wybrzeży, na obszarach górskich i leśnych ani w strefie ochronnej ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych.

Planowane przedsięwzięcie położone jest poza obszarami Natura 2000. Najbliższy obszar – Puszcza Knyszyńska i Ostoja Knyszyńska znajduje się w odległości około 8,8 km od miejsca realizacji inwestycji.

Przedsięwzięcie nie będzie również realizowane na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, na obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne oraz na obszarach ochrony uzdrowiskowej.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w obrębie jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) Sokołda od źródeł do Jałówki, z Jałówką o kodzie PLRW20002326162369 której stan oceniono jako zły, natomiast ocena stanu jako niezagrażona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych oraz w obrębie jednolitej części wód podziemnych o kodzie PLGW200052, której stan ilościowy i chemiczny został oceniony jako dobry, a ocena stanu - niezagrażona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych (bez ustalonej derogacji). Eksploatacja przedsięwzięcia po zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko (oczyszczania wód opadowych w separatorach substancji ropopochodnych) nie będzie negatywnie wpływała na jakość jednolitych części wód i nie będzie zagrażać osiągnięciu celu środowiskowego jednolitych części wód.

Planowane przedsięwzięcie jest inwestycją o znaczeniu lokalnym. Skala i usytuowanie przedsięwzięcia nie wpłynie negatywnie na klimat i jego zmiany. Z uwagi na lokalizację planowanego przedsięwzięcia (poza terenami narażonymi na ryzyko powodzi oraz osuwisk mas ziemnych) zakład nie jest szczególnie narażony na klęski żywiołowe i warunki ekstremalne.

W trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego do Burmistrza Sokółki w dniu 25 sierpnia 2017 roku wpłynęły pisma Państwa: Stanisława Szymczyk, Romualda Kiejko, Łucjana Bach, Tadeusza Płatnickiego, Ryszarda Wysznińskiego, Romualdy Sarosiek – o uznanie ich za stronę postępowania w niniejszej sprawie oraz odwołanie od postanowienia Burmistrza Sokółki z dnia 11 sierpnia 2017 roku, znak: GR.6220.22.2017.JS stwierdzającego brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a tym samym konieczności sporządzenia raportu oddziaływania na środowisko w/w przedsięwzięcia. Burmistrz Sokółki pismem z dnia 8 września 2017 roku udzielił odpowiedzi na powyższe pisma, w którym uznał wskazane osoby za stronę oraz

wyjaśnił – czym się kierował stwierdzając brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, a między innymi tym, że:

- wnioskodawca zrezygnował z planów posadowienia zbiorników magazynowych na nawozy płynne pod planowaną halą magazynową,
- wspomniana inwestycja swoim oddziaływaniem nie wykroczy poza teren, do którego inwestor posiada tytuł prawny
- przebudowa terminalu i wzrost obrotu towarów dostarczanych kontenerami skutkować będzie ograniczeniem obrotu węglem tj. jego przeładunku i sortowania do całkowitej likwidacji. Planowane przedsięwzięcie spowoduje rezygnację z maszyn i urządzeń, eksploatowanych podczas prowadzonych procesów przeładunku i sortowania węgla. Nadmienić należy, że ten proces był i jest najczęstszą uciążliwością wymieniana przez sąsiadujących mieszkańców. W miejscu, gdzie zachodziły procesy związane z przeładunkiem magazynowaniem węgla powstanie tzw. projektowana płyta kontenerowa o powierzchni ok. 47 500m<sup>2</sup>.
- na etapie eksploatacji terminalu w miejsce ładowarek i koparek kołowych oraz przesiewaczy używanych w związku z istniejącą linią obrotu węglem kamiennym, wprowadzone zostaną do eksploatacji urządzenia służące do prowadzenia procesów przeładunku kontenerów,
- systematyczna modernizacja procesów technologicznych skutkujących ograniczeniem uciążliwości dla środowiska i mieszkańców,
- wartość odniesienia dla pyłu zawieszonego PM 10 i pyłu zawieszonego PM 2.5 na terenie zakładu będzie ograniczana zmniejszaniem obrotu węglem tj. jego przeładunku i sortowania do całkowitej likwidacji.
- planowane do budowy hale oraz ogrodzenie pełne o wysokości ok. 4,85m od strony północnej w sposób naturalny ograniczą emisję hałasu i zanieczyszczeń do powietrza i spowodują, że oddziaływanie zamknie się w granicach zakładu,
- w opracowanym w 2016 roku Raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, którego autorem był dr inż. Krzysztof Nytko Rzeczoznawca M.I.N. OŚZNIŁ Nr 478 w zakresie Oceny Oddziaływań na Środowisko nie stwierdzono dopuszczalnych przekroczeń emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza, a proponowane przedsięwzięcie w bardzo znacznym stopniu wpłynie na ich dalsze, pozytywne dla ludzi i środowiska ograniczenie.

Burmistrz Sokółki w piśmie z dnia 8 września 2017 roku odniósł się również do tego, że procesy budowlane związane z planowanym procesem inwestycyjnym będą miały charakter krótkotrwały związany z czasem budowy i odwracalny. Budowę hal można porównać do zwykłych warunków budowy budynków mieszkalnych czy też inwentarskich ale tylko o zwiększonej kubaturze. Wskazany w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia obszar oddziaływania (ograniczony do terenu, do którego Inwestor posiada tytuł prawny) należało więc uznać jako realny. Ponadto najbliższej położony od wskazanego obszaru oddziaływania budynek jest oddalony o około 40m od granic nieruchomości tj. poza drogą powiatową (ul. Kresowa), natomiast budynek wielorodzinny usytuowany przy ul. Kresowej 62 (dot. Pana Lucjana Bach i Pana Romualda Kiejko) jest oddalony w kierunku zachodnim o około 260m od wskazanego przez Inwestora obszaru oddziaływania. Również podkreślił, iż wnioskowane przedsięwzięcie jest lokalizowane w zachodniej części zakładu Barter S.A.. Przewaga wiatrów zachodnich, znaczne obniżenie terenu zakładu w kierunku południowym (różnica poziomów wynosi do 6,5m), planowane ogrodzenie o wys. ok. 4m, lokalizacja planowanych do budowy hal zlokalizowanych w północnej części, istniejąca i planowana do rozbudowy hala do przechowywania nawozów mineralnych w sposób naturalny ograniczają (eliminują) wszelkie emisje na tereny sąsiednie.

Burmistrz Sokółki mając na uwadze uniknięcie niepotrzebnych konfliktów społecznych pomiędzy osobami wnoszącymi swoje uwagi i organem I instancji oraz Inwestorem uznał je za strony postępowania w przedmiotowej sprawie. Zaznaczył także, że nie zmienia to wpływu na tok przebiegu dotychczas prowadzonego postępowania administracyjnego, ponieważ proponowana przez Inwestora inwestycja zmienia profil prowadzonej dotychczas działalności gospodarczej na terenie Barter S.A. w Sokółce. Jak z powyższego wynika – emisja wszelkiego rodzaju z terenu zakładu: będzie niska, nie przekroczy dopuszczalnych norm, nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko oraz zdrowie

wyjaśnił – czym się kierował stwierdzając brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, a między innymi tym, że:

- wnioskodawca zrezygnował z planów posadowienia zbiorników magazynowych na nawozy płynne pod planowaną halą magazynową,
- wspomniana inwestycja swoim oddziaływaniem nie wykroczy poza teren, do którego inwestor posiada tytuł prawny
- przebudowa terminalu i wzrost obrotu towarów dostarczanych kontenerami skutkować będzie ograniczeniem obrotu węglem tj. jego przeładunku i sortowania do całkowitej likwidacji. Planowane przedsięwzięcie spowoduje rezygnację z maszyn i urządzeń eksploatowanych podczas prowadzonych procesów przeładunku i sortowania węgla. Nadmienić należy, że ten proces był i jest najczęstszą uciążliwością wymieniana przez sąsiadujących mieszkańców. W miejscu, gdzie zachodziły procesy związane z przeładunkiem, magazynowaniem węgla powstanie tzw. projektowana płyta kontenerowa o powierzchni ok. 47 500m<sup>2</sup>.
- na etapie eksploatacji terminalu w miejsce ładowarek i koparek kołowych oraz przesiewaczy używanych w związku z istniejącą linią obrotu węglem kamiennym, wprowadzone zostaną do eksploatacji urządzenia służące do prowadzenia procesów przeładunku kontenerów,
- systematyczna modernizacja procesów technologicznych skutkujących ograniczeniem uciążliwości dla środowiska i mieszkańców,
- wartość odniesienia dla pyłu zawieszonego PM 10 i pyłu zawieszonego PM 2.5 na terenie zakładu będzie ograniczana zmniejszaniem obrotu węglem tj. jego przeładunku i sortowania do całkowitej likwidacji.
- planowane do budowy hale oraz ogrodzenie pełne o wysokości ok. 4,85m od strony północnej w sposób naturalny ograniczą emisję hałasu i zanieczyszczeń do powietrza i spowodują, że oddziaływanie zamknie się w granicach zakładu,
- w opracowanym w 2016 roku Raportcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, którego autorem był dr inż. Krzysztof Nytko Rzeczoznawca MIN. OŚZNiL Nr 478 w zakresie Ocen Oddziaływań na Środowisko nie stwierdzono dopuszczalnych przekroczeń emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza, a proponowane przedsięwzięcie w bardzo znacznym stopniu wpłynie na ich dalsze, pozytywne dla ludzi i środowiska ograniczanie.

Burmistrz Sokółki w piśmie z dnia 8 września 2017 roku odniósł się również do tego, że procesy budowlane związane z planowanym procesem inwestycyjnym będą miały charakter krótkotrwały związany z czasem budowy i odwracalny. Budowę hal można porównać do zwykłych warunków budowy budynków mieszkalnych czy też inwentarskich ale tylko o zwiększonej kubaturze. Wskazany w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia obszar oddziaływania (ograniczony do terenu, do którego Inwestor posiada tytuł prawny) należało więc uznać jako realny. Ponadto najbliższej położony od wskazanego obszaru oddziaływania budynek jest oddalony o około 40m od granic nieruchomości tj. poza drogą powiatową (ul. Kresowa), natomiast budynek wielorodzinny usytuowany przy ul. Kresowej 62 (dot. Pana Łucjana Bach i Pana Romualda Kiejko) jest oddalony w kierunku zachodnim o około 260m od wskazanego przez Inwestora obszaru oddziaływania. Również podkreślił, iż wnioskowane przedsięwzięcie jest lokalizowane w zachodniej części zakładu Barter S.A.. Przewaga wiatrów zachodnich, znaczne obniżenie terenu zakładu w kierunku południowym (różnica poziomów wynosi do 6,5m), planowane ogrodzenie o wys. ok. 4m, lokalizacja planowanych do budowy hal zlokalizowanych w północnej części, istniejąca i planowana do rozbudowy hala do przechowywania nawozów mineralnych w sposób naturalny ograniczają (eliminują) wszelkie emisje na tereny sąsiednie.

Burmistrz Sokółki mając na uwadze uniknięcie niepotrzebnych konfliktów społecznych pomiędzy osobami wnoszącymi swoje uwagi i organem I instancji oraz Inwestorem uznał je za strony postępowania w przedmiotowej sprawie. Zaznaczył także, że nie zmienia to wpływu na tok przebiegu dotychczas prowadzonego postępowania administracyjnego, ponieważ proponowana przez Inwestora inwestycja zmienia profil prowadzonej dotychczas działalności gospodarczej na terenie Barter S.A. w Sokółce. Jak z powyższego wynika – emisja wszelkiego rodzaju z terenu zakładu: będzie niska, nie przekroczy dopuszczalnych norm, nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko oraz zdrowie

- b) dotrzymać dopuszczalne poziomy hałasu w stosunku do terenów chronionych akustycznie na poziomie 55dB w porze dnia i 45 dB w porze nocnej,
- e) prace budowlane, dowóz surowców i materiałów związanych z pracami budowlanymi prowadzić w porze dziennej tj. w godz. 6<sup>00</sup> - 22<sup>00</sup>,
- d) odpady powstające w czasie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia segregować i magazynować w szczelnych pojemnikach lub kontenerach w wyznaczonych miejscach i w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo – wodne przed ewentualnymi zanieczyszczeniami, a następnie przekazywać podmiotom posiadającym zezwolenie w zakresie gospodarowania odpadami,
- e) nie dopuścić do przekroczenia standardów jakości środowiska poza granicami terenu, do którego inwestor posiada tytuł prawny,
- f) dbać o prawidłową eksploatację maszyn i poddawać je okresowym kontrolom, zapobiegając w ten sposób awarii mogących powodować skażenie środowiska,
- g) należy stosować maszyny i pojazdy posiadające certyfikaty w zakresie gwarantowanego poziomu mocy akustycznej,
- h) unikać pozostawiania silników samochodów i maszyn na biegu jałowym oraz koncentracji w jednym miejscu nadmiernej ilości maszyn i sprzętów pracujących równocześnie,
- i) teren inwestycji wyposażyc w zapas sorbentów do usuwania skutków ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych,
- j) teren objęty inwestycją utrzymywać w czystości i porządku oraz zapobiegać jego zanieczyszczeniu, w okresach suszy place i drogi wewnętrzne na terenie zakładu zraszać wodą,
- k) aby jeszcze bardziej zminimalizować ewentualne oddziaływanie zaleca się nasadzenie zieleni wysokiej i średniej od strony najbliższej zabudowy. Drzewa i krzewy są najlepszym naturalnym pochłaniaczem zanieczyszczeń.

Analiza przedłożonego materiału dowodowego wykazała, że powstałe w czasie budowy, eksploatacji i potencjalnej likwidacji przedmiotowej inwestycji uciążliwości nie wykracza poza teren nieruchomości objętej wnioskiem.

Biorąc pod uwagę usytuowanie, rodzaj i skalę przedsięwzięcia, w ocenie organu, jego realizacja i eksploatacja nie będzie stanowiła znacznej uciążliwości. Planowane zamierzenie inwestycyjne będzie miało zasięg lokalny (brak transgranicznego oddziaływania).

Po przeanalizowaniu całości zgromadzonego materiału w przedmiotowej sprawie, biorąc pod uwagę opinie organów opiniujących, rodzaj i skalę oraz uwarunkowania związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko uznano, iż odstąpienie od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia jest uzasadnione.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji.

Od decyzji służy stronie (stronom) odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Białymstoku w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji za pośrednictwem organu pierwszej instancji.

Opłatę skarbową za niniejszą decyzję w wysokości 205 zł. pobrano na podstawie art. 1 ust. 1 pkt. 1 lit. "a"; art. 4 i art. 6 ustawy z dnia 16 listopada 2006r. o opłacie skarbowej (Dz.U.Nr 225, poz. 1635 ze zm.) oraz cz.I, pkt. 45 załącznika do ustawy.

Z up. **BUJ** **INSTREZA**

Otrzymują:

1. BARTER S.A., ul. Legionowa 28, 15 – 281 Białystok
2. BARTER S.A., Oddział w Sokółce, Os. Buchwałowo 2, 16-100 Sokółka
3. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Białymstoku
4. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Sokółce
5. Polskie Koleje Państwowe S.A., ul. Al. Jerozolimskie 142A, 02 – 305 Warszawa
6. Powiatowy Zarząd Dróg, ul. Torowa 12, 16 – 100 Sokółka
7. Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Usługowo-Handlowe „Agromech” Sp. z o.o., ul. Os. Buchwałowo 10, 16 – 100 Sokółka
8. Stanisław Szymczyk
9. Romuald Kiejko

Autop. **BUJ**  
Z up. **INSTREZA**

10. Lucjan Bach
11. Tadeusz Piatnicki
12. Ryszard Wyszyński
13. Romualda Sarosiek
14. Burmistrz Sokółki
15. a/a

15 egz. JS

Załącznik do decyzji Burmistrza Sokółki  
Nr GR. 6220.22.2017.JS z dnia 15.09.2017r

#### Charakterystyka przedsięwzięcia

Zakres planowanego przedsięwzięcia polegać będzie na przebudowie istniejącego terminalu przeladunkowego poprzez:

- budowę terminalu intermodalnego – przystosowanego do przeladunku towarów w kontenerach,
- ograniczenie, a w dalszej konsekwencji całkowitą likwidację istniejącego przeladunku i sortowania węgla.

Obecnie na terenie terminala przeladunkowego w Sokółce należącego do BARTER S.A. istnieją cztery linie produkcyjne, które są w miarę niezależne od siebie. Terminal jest przystosowany do przeladunku towarów z wagonów szerokotorowych do środków transportu kolejowego normalotorowego i samochodowego. Wyposażony jest w sieć linii torowych (zarówno szerokie i normalne) pozwalający na transport wagonów do odpowiedniej bocznic lub ich tymczasowy postój oraz pomosty obsługowe pomiędzy bocznicą szerokiego toru i bocznicą toru normalnego.

Zakres przewidywanych do realizacji prac w ramach planowanego przedsięwzięcia opisano w treści uzasadnienia niniejszej decyzji.

#### Dane charakteryzujące wpływ inwestycji na środowisko:

Jak wynika z karty informacyjnej przedsięwzięcia obiekty terminalu Barter S.A. Oddział w Sokółce są w dobrym stanie technicznym, a jej poszczególne elementy (np. ciśnieniowe linii gazowej) są systematycznie badane i kontrolowane przez wyspecjalizowane jednostki i służby oraz posiadają ważne świadectwa dopuszczające do użytkowania kontrolowane elementy. Zakład regularnie dokonuje przeglądu technicznego, kontroli i konserwacji urządzeń systemu detekcji propanu i butanu. Prace obejmują kontrolę działania detektorów na podane mieszanki wzorcowe oraz kontrolę sygnalizacji alarmowej przekroczenia dopuszczalnych stężeń. W wyniku zrealizowania planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się zwiększenia uciążliwości emisji hałasu. Jak wynika z karty informacyjnej przedsięwzięcia – emisja wszelkiego rodzaju z terenu Zakładu: będzie pomijalnie niska; nie przekroczy dopuszczalnych norm; nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko oraz zdrowie i życie ludzi zarówno na terenie zakładu jak i poza jego granicami; nie przewiduje się negatywnej zmiany oddziaływania emisji po zrealizowaniu przedsięwzięcia; po zrealizowaniu wystąpi zmiana pozytywna – stopniowe ograniczanie znaczącego źródła emisji do powietrza jakim jest przeladunek i sortowanie węgla kamiennego.

Planowane przedsięwzięcie położone jest poza obszarami Natura 2000. Najbliższy obszar – Puszcza Knyszyńska i Ostoja Knyszyńska znajduje się w odległości około 8,8 km od miejsca realizacji inwestycji. Planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarach Natura 2000 oraz pozostałych formach ochrony przyrody.

Z op. 6-12  
Am. [signature]



DYREKTOR  
REGIONALNEGO ZARZĄDU GOSPODARKI WODNEJ  
W WARSZAWIE

Warszawa, dnia 11.12.2012 r.



NN-404/P/16-RB/12

### DECYZJA Nr 500/D/NN/12

Na podstawie art. 122 ust. 1 pkt 1, art. 138 ust. 1, art. 140 ust. 2a ustawy z dnia 18 lipca 2001r. Prawo wodne (Dz.U. z 2012r. poz. 145) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000r. Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.) po rozpatrzeniu wniosku Pana Czesława Falkowskiego działającego w imieniu spółki Barter S.A. w Białymstoku w sprawie stwierdzenia wygaśnięcia pozwolenia wodnoprawnego na odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z terenu posesji Barter Sp. z o.o. w Białymstoku Oddział SAGA w Sokółce udzielonego w/w spółce decyzją Starosty Sokólskiego z dnia 22 kwietnia 2008r., znak: OŚ.6223.23/08 oraz w sprawie udzielenia Barter S.A. w Białymstoku nowego pozwolenia wodnoprawnego na odprowadzanie oczyszczonych wód opadowych i roztopowych z terenu Barter S.A. Oddział SAGA w Sokółce, Os. Buchwałowo 2.

orzekam:

**I. Stwierdzam wygaśnięcie pozwolenia wodnoprawnego na odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z terenu posesji Barter Sp. z o.o. w Białymstoku Oddział SAGA w Sokółce udzielonego w/w spółce decyzją Starosty Sokólskiego z dnia 22 kwietnia 2008r., znak: OŚ.6223.23/08.**

**II. Udzielam Barter S.A. w Białymstoku pozwolenia wodnoprawnego na odprowadzanie do ziemi oczyszczonych wód opadowych i roztopowych z terenu Barter S.A. Oddział SAGA w Sokółce, Os. Buchwałowo 2 istniejącym wylotem w ilości:**

$$Q_{\text{śred.d.}} = 80,552 \text{ m}^3/\text{d}, \quad Q_{\text{max.h.}} = 335,229 \text{ m}^3/\text{h} \quad Q_{\text{max.r.}} = 29401,702 \text{ m}^3/\text{r}$$

przy maksymalnych stężeniach wskaźników zanieczyszczenia nie przekraczających:

$$\begin{aligned} \text{zawiesina ogólna} &= 100 \text{ mg/dm}^3 \\ \text{węglowodory ropopochodne} &= 15 \text{ mg/dm}^3 \end{aligned}$$

**III. Pozwolenia wodnoprawnego udzielam do dnia 30 listopada 2022 r.**

**IV. Zobowiązuję osobę uprawnioną opisaną w pkt. II decyzji do:**

1. Prowadzenia prawidłowej eksploatacji i konserwacji urządzeń służących do wprowadzania wód opadowych do ziemi.

**V. Podstawę wydania niniejszej decyzji stanowi: operat wodnoprawny na odprowadzanie do rowu odwadniającego (ziemi) oczyszczonych wód opadowych, oprac. – inż. Mamert Czech, Białystok październik 2012r.**

## UZASADNIENIE

Pan Czesław Falkowski działając w imieniu spółki Barter S.A. w Białymstoku wystąpił do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie wnioskiem o wygaszenie udzielonego Barter Sp. z o.o. w Białymstoku Oddział SAGA w Sokółce Os. Buchwałowo 2 pozwolenia wodnoprawnego na odprowadzanie oczyszczonych wód opadowych i roztopowych z terenu przedmiotowej spółki oraz o udzielenie Barter S.A. w Białymstoku nowego pozwolenia wodnoprawnego na odprowadzanie do ziemi oczyszczonych wód opadowych i roztopowych z terenu Barter S.A. Oddział SAGA w Sokółce, Os. Buchwałowo 2. Od dnia 29 października 2012r., spółka Barter Sp. z o.o. w Białymstoku Oddział SAGA w Sokółce Os. Buchwałowo 2 działa jako spółka Barter S.A z/s w Białymstoku.

Teren, na którym znajdują się urządzenia wodne zaliczony został do tzw. terenów zamkniętych.

W trakcie przeprowadzonego postępowania przez Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki nie wpłynęły uwagi i wnioski od stron postępowania. Nie wpłynęły także uwagi i wnioski w ramach prowadzonego postępowania z udziałem społeczeństwa.

Wnioskowane przez stronę warunki odprowadzania ścieków deszczowych zgodne są z przepisami rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006r. w sprawie warunków jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz.U.Nr 137 poz. 984). Przeprowadzenie zgodnie z w/w rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006r. co najmniej dwa razy w roku przeglądów eksploatacyjnych urządzeń oczyszczających daje gwarancję nieprzekraczania dopuszczalnych norm jakości zanieczyszczeń w ściekach odprowadzanych do ziemi, a tym samym dotrzymania warunków pozwolenia wodnoprawnego.

Zgodnie z art. 123 ust. 2 pozwolenie wodnoprawne nie rodzi praw do nieruchomości i urządzeń wodnych koniecznych do jego realizacji oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich przysługujących wobec tych nieruchomości i urządzeń.

Jednocześnie na wniosek stwierdzono wygaśnięcie pozwolenia wodnoprawnego udzielonego Barter Sp. z o.o. w Białymstoku Oddział SAGA w Sokółce Os. Buchwałowo 2 decyzją Starosty Sokólskiego z dnia 22 kwietnia 2008r., znak: OŚ.6223.23/08.

W tym stanie faktycznym i prawnym udzielono niniejszego pozwolenia na zasadach i warunkach określonych w sentencji decyzji.

Od decyzji niniejszej służy odwołanie do Prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej, za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.



DYREKTOR  
Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej  
w Warszawie  
*Leszek Bagdziński*  
Leszek Bagdziński

### Otrzymują: /za potwierdzeniem odbioru/

1. Barter S.A. ul. Legionowa 28, 15-281 Białystok
2. Polskie Koleje Państwowe S.A.  
ul. Szczęśliwicka 62 00-973 Warszawa
3. Barter S.A. Oddział SAGA w Sokółce  
Os. Buchwałowo 2, 16-100 Sokółka
4. Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Białymstoku  
ul. Handlowa 6, 15-399 Białystok
5. Urząd Miejski w Sokółce Pl. Kościuszki 1, 16-100 Sokółka
6. a/a



**Do wiadomości:**

1. Starostwo Powiatowe w Sokółce al. Marszałka J. Piłsudskiego 8, 16-100 Sokółka (*strona w postępowaniu o stwierdzenie wygaśnięcia*)
2. Podlaski Urząd Marszałkowski ul. Kardynała Stanisława Wyszyńskiego 1, 15-800 Białystok
3. Podlaski Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Białymstoku ul. Ciółkowskiego 2/3, 15-264 Białystok

Zgodnie z ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. Nr 225, poz. 1635 z późn. zm.) w trakcie postępowania pobrana została opłata skarbową.

**II**

**PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU**

# 1. CZĘŚĆ OPISOWA

## 1.1 Przedmiot inwestycji

Przedmiotem opracowania jest budowa terminalu intermodalnego: budowa układu torowego wraz z infrastrukturą techniczną oraz przebudową istniejącego układu torowego.

W ramach prac projektowych wchodzi następujące roboty budowlane :

- przebudowa istniejącego układu torowego
- tory suwnicy
- tor normalny w grupie północnej
- układ torów normalnych w grupie południowej
- splót toru normalnego i szerokiego
- tor szeroki w grupie północnej
- układ torów szerokich w grupie południowej
- zabudowa drogowa w obszarze torów północnych
- układ odwodnienia wgłębego i liniowego w obszarze grupy północnej
- układ odwodnienia wgłębego w obszarze grupy południowej
- infrastruktura techniczna (drenaż i instalacja kanalizacji deszczowej)
- budowla (mur oporowy, komora złącza kablowego zasilania suwnicy)

## 1.3 Lokalizacja

Inwestycja zlokalizowana jest na działkach nr ew. 1930, 1932, 1934, 1935, 1937/11 obręb 0034 Sokółka, Os. Buchwałowo 2, gmina Sokółka, powiat sokólski, województwo Podlaskie.

# 2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENIU.

## 2.1 Warunki geotechniczne

W wyniku dokonanego rozpoznania geologicznego i geotechnicznego ustalono, że w badanym podłożu do głębokości 4 m zalegają holocenijskie i plejstocenijskie utwory czwartorzędowe. Są to osady gruntów organicznych rodzimych, spoiwych i niespoiwych.

Warstwę powierzchniową tworzą niebudowlane nasypy ziemne o zmiennej strukturze i uziarnieniu : grunty piaszczyste z glębą, żużel i pospółka. Gruntu te znajdują się w stanie zagęszczonym.

## 2.2 Wykaz istniejących obiektów budowlanych

Na terenie nieruchomości znajduje się:

- budynek przemysłowy (pomieszczenie główne - hala służąca do obsługi taboru kolejowego oraz kontenerów) wraz z zespołem pomieszczeń towarzyszących ( rozlewnią gazu do butli, magazynami butli gazowych, pomieszczeniem warsztatowym, kotłownią oraz pomieszczeniami socjalnymi);

- podziemne zbiorniki gazu propan - butan, stacje napełniania cystern kolejowych i samochodowych oraz place ze składami węgla;
- bocznice kolejowe;
- infrastruktura techniczna;
- budynki stanowiące zaplecze zakładu;

W zakresie opracowania znajdują się :

- budynek magazynowy;
- budynki stanowiące zaplecze zakładu i podlegające rozbiórce;
- bocznice kolejowe;
- place składowe;
- infrastruktura techniczna.

### **2.3 Wykaz istniejących obiektów podlegających adaptacji lub rozbiórce**

Na terenie opracowania przewidziano demontaż całego układu torów szerokich w grupie południowej.

## **3. ZAGOSPODAROWANIE TERENU.**

### **3.1 Uwarunkowani planistyczne**

Przedmiotowy teren objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego miasta Sokółka w granicach administracyjnych i część obszaru gminy Sokółka (uchwała Nr XLII/319/06 Rady Miejskiej w Sokółce z dnia 31 marca 2006r.). Działki o nr: 1930 ; 1932; 1934 ; 1935 ; 1937/11 przeznaczone pod inwestycję znajdują się na obszarze oznaczonym 1P – tereny przemysłu i składów. Zgodnie z ustaleniami planu na danym terenie przewiduje się realizację:

- wszelkich obiektów produkcyjnych i składowych z niezbędnymi towarzyszącymi funkcjami uzupełniającymi;
- dróg wewnętrznych, placów składowych, urządzeń do rozładunku i przemieszczania, parkingów i garaży oraz niezbędnych obiektów małej architektury;
- urządzeń i obiektów infrastruktury technicznej;

Natomiast działka nr 1930 w części przeznaczona jest pod tereny przemysłu i składów oraz w części pod tereny linii kolejowej.

### **3.2 Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego**

W skład robót związanych z budową terminalu intermodalnego w zakresie przebudowy istniejącego i budowy nowego układu torowego łącznie z przylegającą infrastrukturą techniczną wchodzi :

- roboty ziemne związane z wykonaniem wykopów pod torowiska suwnicy i torów
- roboty ziemne związane z wykonaniem wykopów pod podbudowę placu drogowego
- roboty budowlane związane z wykonaniem przebudowy istniejącego układu torowego
- roboty budowlane związane z wykonaniem torów suwnicy

- roboty budowlane związane z wykonaniem torów normalnych
- roboty budowlane związane z wykonaniem splotu torów normalnego i szerokiego
- roboty budowlane związane z wykonaniem torów szerokich
- roboty budowlane związane z wykonaniem zabudowy drogowej w obszarze torów
- roboty budowlane związane z wykonaniem muru oporowego na końcu południowej grupy torów
- roboty budowlane związane z wykonaniem komory złącza kablowego zasilania suwnicy

Obiekty w grupach południowej i północnej (objęte tym projektem) mogą być realizowane równolegle, bowiem ich równoczesna realizacja nie jest wzajemnie kolizyjna. Układ szeregowy realizacji zachować należy przy realizacji obiektów w poszczególnych grupach.

W grupie południowej zachować następującą kolejność realizacji obiektów :

- wbudowanie w istniejący tor nr 511 (513) rozjazdu nr 411 wraz z regulacją 83 metrowego odcinka tego toru za wbudowanym rozjazdem
- demontaż całego układu torów szerokich w grupie południowej
- budowa muru oporowego na zakończeniu torów
- wykonanie robót ziemnych pod fundamentu torów suwnicowych i pod projektowane tory
- wykonanie podbudowy pod fundamenty torów suwnicowych
- budowa fundamentów pod tory suwnicowe równolegle z następującymi zakresami (według kolejności) :
  - wykonanie komory złącza kablowego zasilania suwnicy (po wykonaniu tej części fundamentu przy którym ta komora jest ustawiana)
  - profilowanie torowiska pod tory
  - budowa odwodnienia – sieć drenarska ze studniami na istniejących kanałach
  - wbudowanie warstwy ochronnej pod tory
  - wbudowanie pierwszej warstwy tłuczniowej pod układ torowy
  - wykonanie głowicy rozjazdowej
  - zabudowa układu torowego
  - wbudowanie drugiej warstwy tłuczniowej i balastowanie torów
  - wypełnienie międzytorzy tłuczniem
  - zaklinowanie powierzchni tłuczniowych klincem
- zabudowa szyn torów suwnicowych na fundamentach łącznie z korytkiem kablowym na południowym fundamencie suwnicy

W grupie północnej zachować następującą kolejność realizacji obiektów :

- pełny zakres robót ziemnych pod tory i plac na międzytorzu
- profilowanie dna wykopu pod plac drogowy i zabudowa dwu spodnich warstw piaszczystych pod plac drogowy
- budowa projektowanego odcinka kanalizacji odwadniającej ze studniami
- budowa dwu ciągów drenarskich ze studniami
- ustawienia odwodnienia liniowego na placu drogowym łącznie z odcinkami od skrzynek odwodnienia liniowego do studni kanalizacyjnych
- profilowanie torowisk i wbudowanie warstwy ochronnej
- zabudowa pod plac drogowy warstwy nośnej z tłuczniem
- wbudowanie pierwszej warstwy tłuczniowej pod tory
- zabudowa torów
- wbudowanie drugiej warstwy tłuczniowej i balastowanie torów
- zaklinowanie klincem warstwy tłuczniowej pod placem drogowym i zabudowę drogową w torach
- zabudowa drogowa płytami prefabrykowanymi
- zabudowa drogowa płytami wykonywanymi na mokro w miejscu wbudowania

### **3.3 Obsługa komunikacyjna**

Na teren obecnego zakładu i przyszłego terminalu prowadzą dwa zjazdy z drogi publicznej – powiatowej oznaczonej w miejscowym planie zagospodarowani przestrzennego symbolem 8KDZ – ul. Kresowa. Obsługa komunikacyjna obiektu będzie realizowana w oparciu o wewnętrzny układ komunikacyjny na terenie przedsiębiorstwa oraz rozbudowę systemu komunikacyjnego – według odrębnego opracowania.

### **3.4 Projektowane ukształtowanie terenu**

Nie przewiduje się zmian w ukształtowaniu terenu mających wpływ na działki sąsiednie w tym naruszanie stosunków wodnych w wyniku docelowego zagospodarowania.

### **3.5 Gospodarka odpadami**

Rodzaje i przewidywane ilości wytwarzanych odpadów oraz sposób postępowania z odpadami:

- odpady składowane będą w oddzielnych pojemnikach oraz wywożone i utylizowane przez specjalistyczną firmę zajmującą się gospodarką odpadami,
- podczas procesu technologicznego transportu i składowania produktów mogą powstać odpady w postaci opakowań z worków foliowych, papierowe kartony, części drewnianych palet, które będą zbierane selektywnie i magazynowane w przeznaczonych do tego celu miejscu na terenie zakładu i wywożone przez wyspecjalizowaną firmę zajmującą się gospodarką odpadami, utylizacją na podstawie zawartych umów i uzyskanych pozwoleń. Zagospodarowanie odpadów przewidziano zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach wydaną dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

### **3.6 Projektowane sieci i uzbrojenie terenu**

Projektowana energetyczna sieć kablowa – według odrębnego opracowania

Projektowane instalacje: drenażowa i kanalizacji deszczowej .

### **3.7 Dostępność dla osób niepełnosprawnych**

Ze względu na technologię i funkcjonalność obiekt nie jest przeznaczony do korzystania przez osoby niepełnosprawne. Ze względu na technologię i specyfikę obiektu, nie jest możliwe zatrudnienie osób poruszających się n wózkach inwalidzkich.

**4. BILANS TERENU OBSZARU OPRACOWANIA - ZESTAWIENIE POWIERZCHNI POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI ZAGOSPODAROWANIA TERENU**

NAZWA	STAN PROJEKTOWANY	
	<b>POWIERZCHNIA OBSZARU OPRACOWANIA: DZIAŁKI O NR EW. 1930; 1932; 1934; 1935; 1937/11</b>	<b>21 620 m<sup>2</sup></b>
POWIERZCHNIA ZABUDOWY TOROWEJ	7 320 m <sup>2</sup>	33,85 %
POWIERZCHNIA UTWARDZONA GRUPY TORÓW PÓŁNOCNYCH	3 865 m <sup>2</sup>	17,87 %
POWIERZCHNIA ZABUDOWY TORÓW SUWNICY WRAZ Z KOMORĄ KABLOWĄ	1 000 m <sup>2</sup>	4,62 %
POW. UTWARDZONA UKŁADU DROGOWEGO	262 m <sup>2</sup>	1,21 %
POWIERZCHNIA ZABUDOWY MURÓW OPOROWYCH	9,6 m <sup>2</sup>	0,04%
<b>SUMA POWIERZCHNI ZABUDOWY</b>	<b>12 456,6 m<sup>2</sup></b>	<b>58 %</b>
<b>POWIERZCHNIA NIEZABUDOWANA</b>	<b>9163,4 m<sup>2</sup></b>	<b>42%</b>
<b>SUMA OBSZARU OPRACOWANIA:</b>	<b>21 620 m<sup>2</sup></b>	<b>100%</b>

5. Działki, na których projektowana jest budowa obiektu budowlanego nie są wpisane do rejestru zabytków i nie podlegają ochronie na podstawie zapisów miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

6. Działki nie znajdują się w granicach terenu górniczego.

## **7. ODWODNIENIE PROJEKTOWANEGO UKŁADU**

Na przebudowywanym i rozbudowywanym układzie torowym zaprojektowano zgodnie z obowiązującymi przepisami w budownictwie kolejowym (Id-3 – Warunki techniczne utrzymania podtorza kolejowego) system odwodnienia wgłębnego polegający na :

- odpowiednim ukształtowaniu powierzchni torowiska pod torami, oraz wbudowaniu na torowisku, pomiędzy torowiskiem i podsypką tłuczniową, warstwy ochronnej z pospółki lub żwiru
- zabudowie w obniżeniach torowiska sieci drenarskiej, z perforowanych rur PE, o średnicy 150 mm owiniętych geowłókniną filtracyjną
- zabudowie ciągów kanalizacyjnych, odprowadzających przejmowane z profilowanych torowisk (poprzez sieć drenarską) wody i dalej przez system oczyszczania odprowadzane do cieku zewnętrznego, zgodnie z obowiązującą decyzją Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie nr 500/D/NN/12

## **8. INFORMACJA O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU**

### **8.1. Analiza obszaru oddziaływania obiektu**

a) odległości związane z lokalizacją układu torowego - ze względu na odległości projektowanego układu torowego od granicy działek kolejowych i koniecznością zachowania określonych przepisami skrajni występuje oddziaływanie związane lokalizacją hipotetycznych torów na działkach - 3073/1; 3073/34 i 1959.

b) lokalizacja budowli - muru oporowego - ze względu na technologię wykonywania i zbliżenie do działki sąsiedniej projektowanego muru oporowego wystąpi oddziaływanie na działkę 1937/16.

c) przesłanianie i zacienianie - nie występuje (na podst. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie [Dz.U.2015.1422 t.j.], § 13, § 57).

WNIOSEK – brak oddziaływania przedmiotowej inwestycji na działki sąsiednie.

d) studnia, zbiornik szczelny - nie występuje (na podst. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie [Dz.U.2015.1422 t.j.], § 31).

WNIOSEK – brak oddziaływania przedmiotowej inwestycji na działki sąsiednie.

e) czerpnie, wyrzutnie, wywiewki - nie występują (na podst. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie [Dz.U.2015.1422 t.j.], § 152).

WNIOSEK – brak oddziaływania przedmiotowej inwestycji na działki sąsiednie.



f) zbiornik gazu - nie występuje (na podst. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie [Dz.U.2015.1422 t.j.], § 179). 8

WNIOSEK – brak oddziaływania przedmiotowej inwestycji na działki sąsiednie.

g) parkingi - nie występują (na podst. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie [Dz.U.2015.1422 t.j.], § 19, § 20).

WNIOSEK – brak oddziaływania przedmiotowej inwestycji na działki sąsiednie.

h) place zabaw - nie występują.

i) odległości związane o ochroną przeciwpożarową budynków - nie występują.

## **9. ODDZIAŁYWANIE INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO**

Nie przewiduje się negatywnego wpływu inwestycji na środowisko ani higienę zdrowia.

### **9.1 Generowanie zanieczyszczeń**

W obrębie działki istnieją miejsca przeznaczone do gromadzenia odpadów stałych w zamykanych pojemnikach na odpady. W opisywanych miejscach gromadzone będą odpady komunalne oraz przemysłowe. Przewiduje się segregację odpadów komunalnych.

### **9.2 Generowanie wibracji**

W ramach zrealizowanej inwestycji nie przewiduje się emisji wibracji.

### **9.3 Oddziaływania w trakcie budowy**

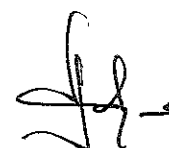
Projektowany zakres prac budowlanych nie będzie szczególnie uciążliwy. Oddziaływanie inwestycji w trakcie budowy określono jako niewielkie.

### **9.4 Oddziaływanie akustyczne**

Nie przewiduje się generowania szczególnie uciążliwych hałasów.

## **10. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

Rysunek nr.1. Projekt zagospodarowania terenu



**III**

**PROJEKT BUDOWLANY**

# OPIS TECHNICZNY

## 1. Zakres opracowania projektowego

Uwzględniając potrzebę ograniczenia do niezbędnego minimum, negatywnego oddziaływania na środowisko działalności istniejącego punktu przeładunkowego Spółki Akcyjnej BARTER w Sokółce przy ul. Osiedle Buchwałowo 2, a w szczególności ograniczenie zanieczyszczeń pyłowych wynikających z prowadzonego przeładunku i sortowania węgla - Spółka Akcyjna BARTER podjęła decyzję o zmianie rodzaju istniejących przeładunków na przeładunki kontenerowe.

Złożony w tej sprawie do Gminy Sokółka wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach został rozpatrzony pozytywnie. Decyzja Burmistrza Sokółki wraz z charakterystyką przedsięwzięcia załączono do niniejszego opracowania.

Zakres niniejszego opracowania wynika z technologii obsługi przeładunków kontenerowych przy różnych prześwitach torów kolejowych (układ wagon – wagon) wraz z przeładunkami na inny rodzaj transportu (układ wagon – samochód) i obejmuje :

- zabudowę suwnicy bramowej do przeładunku kontenerów
- przebudowę układu torowego dostosowując go do zmienionej technologii przeładunków w obszarze zasięgu działania suwnicy bramowej
- budowę dwu torów : normalnego i szerokiego w grupie północnej
- zabudowę drogową na odcinku prostym torów północnych dla umożliwienia dojazdu transportu samochodowego.

## 2. Materiały i dane wyjściowe

Przy opracowaniu projektu wykorzystano:

1. Mapę do celów projektowych – arkusze nr 1 i nr 2 wydaną przez Powiatowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej
2. Rozporządzenie Min. Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie – Dz. U. z dnia 15 grudnia 1998 r – poz. 987
3. Rozporządzenie 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.1999.43.430 z późniejszymi zmianami Dz.U.2016.0.124)
4. PN-85/S-10030. Obiekty mostowe. Obciążenia.
5. PN-B-03264. Konstrukcje betonowe, żelbetowe i sprężone. Obliczenia statyczne i projektowanie.
6. PN-81/B-03020: Grunty budowlane. Posadowienie bezpośrednie budowli. Obliczenia statyczne i projektowanie,

7. BN-72/8932-01. Budowie drogowe i kolejowe. Roboty ziemne.
8. Id-1 (D1) – Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych
9. Id-3 – Warunki techniczne utrzymania podtorza kolejowego
10. Dotychczasowe opracowania projektowe dotyczące istniejącego układu torowego i obiektów na terenie PKP oraz na bazie przeładunkowej („Saga”) „Barter” w Sokółce
11. Dokumentację geotechniczną terenu bocznicy kolejowej „Barter” przy st. PKP Sokółka opracowaną przez mgr E.A. Galej i mgr Z. Rostkowskiego
12. Ustalenia dotyczące szczegółów rozwiązań dokonywane z Dyrekcją punktu przeładunkowego

### **3. Warunki geotechniczne**

W wyniku dokonanego rozpoznania geologicznego i geotechnicznego ustalono, że w badanym podłożu do głębokości 4 m zalegają holoceni i plejstoceni utwory czwartorzędowe. Są to osady gruntów organicznych rodzimych, spoistych i niespoistych.

Warstwę powierzchniową tworzą niebudowlane nasypy ziemne o zmiennej strukturze i uziarnieniu : grunty piaszczyste z glębą, żużel i pospółka. Gruntu te znajdują się w stanie zagęszczonym.

W szczególności stwierdzono :

- po zachodniej stronie terenu – pod powierzchniową warstwą nasypową o miąższości 1,2 -1,7 m w stanie zagęszczonym zalega warstwa miąższości 0,4-0,5 m twaroplastycznego piasku gliniastego i gliny piaszczystej na pyłe piaszczystym (spągu tej warstwy nie osiągnięto)
- w środkowej części terenu (rejon przepustu pod nasypem torowiska kolejowego) – pod powierzchniową warstwą nasypową o miąższości 1,4 m w stanie zagęszczonym zalega 0,3 m warstwa gruntów organicznych (piasku próchnicznego) na 1,0 do 1,3 m warstwie średnio zagęszczonych i zagęszczonych piasków średnich. W spągu stwierdzono twaroplastyczny pył piaszczysty.
- po wschodniej stronie terenu – występuje niebudowlany nasyp ziemny oraz glęba. Poniżej zalega 1,9 m warstwa średnio zagęszczonego piasku średniego na warstwie pyłu piaszczystego.

Swobodne zwierciadło wody gruntowej na tym obszarze stwierdzono na głębokości od 1,1 – 1,7 m poniżej poziomu terenu.

Budowa geologiczna podłoża gruntowego tego obszaru jest prosta i jednorodna.

### **4. Wprowadzone zmiany w układzie torowym grupy południowej**

Wzajemny układ torów suwnicy do przeładunku kontenerów wraz z torami normalnotorowymi o prześwicie 1.435 mm (grupa torów 500) i torami szerokotorowymi o prześwicie 1.520 mm (grupa torów 600) najlepiej obrazuje przekrój normalny projektowanego układu przedstawiony na załączonym rys nr 4.

Przed podjęciem robót, związanych z budową projektowanego układu suwnicy i torów należy dokonać demontażu 4 kompletów rozjazdów typu S49 :

- trzy rozjazdy o skosie 1:7,5
  - jeden o skosie 1:9 i R=300
- oraz torów szerokich 611 i 612 wraz ze zjazdem 523 – 524 o łącznej długości 847 m.

#### 4.1. Tory suwnicy

Tory suwnicy posadowiono na dwu oddzielnych ławach fundamentowych. Ławy fundamentowe konstrukcji żelbetowej (stal konstrukcyjna S355J2, beton C30/37) o przekroju odwróconego teownika (ława o szerokości 1,60 m i korpus o szerokości 0,80 m i wysokości łącznej 1,30 m) posadowione na 15 cm poduszce cementowo żwirowej. Osie szyn suwnicowych oddalone są od siebie na stałą odległość 26.350 mm.

Ławę fundamentu suwnicy o szerokości 160 cm ustawiać na podbudowie żwirowej o równo frakcyjnym uziarnieniu 4-8 mm stabilizowanym mechanicznie do  $I_s \geq 1,0$ . Wykonana podbudowa powinna zapewnić uzyskanie wtórnego modułu nie mniejszego od 100 MPa.

Szczegóły dotyczące projektowanych ław fundamentowych przedstawiono na załączonym do opracowania rys nr 3.

Oś szyny południowej zlokalizowana została w rejonie istniejącego toru szerokiego nr 611 (przewidziany do rozbiórki) pomiędzy istniejącym torem normalnym nr 511 (zmiana nr toru na nr 514) i projektowanym układem torem normalnym nr 513.

Oś szyny północnej zlokalizowanej została po północnej stronie torów grupy południowej, na zewnątrz od projektowanego toru szerokiego nr 614.

Tory suwnicy położone są, kolejno od strony zachodniej:

- na odcinku prostym o długości 50,00 m
- odcinku łukowym o długości zależnej od promienia łuku :
  - tor północny – o promieniu 500,00 m i długości 113,60 m
  - tor południowy – o promieniu 526,35 m i długości 119,59
- odcinku prostym o długości 214,46 m

Szczegóły projektowanego układu torów suwnicy i torów kolejowych grupy południowej przedstawione są na :

- rys nr 1 – Plan zagospodarowania terenu
- rys nr 2 – Schemat układu zagospodarowania pod suwnicą
- rys nr 3 – Ława fundamentowa torów suwnicowych
- rys nr 4 – Przekrój normalny torów i zabudowy drogowej w rejonie placu przeładunku kontenerów.

#### 4.2. Układ torów normalnych

Na grupie południowej pozostają bez żadnych zmian dwa tory normalne – nr 511 i nr 513 wraz ze zjazdem nr 416 – 417, łączącym te tory na końcowym odcinku. Łączna długość tych torów wynosi 847 m.

W związku ze zmianą ilości torów w grupie południowej następuje również zmiana numeracji pozostających torów :

- tor nr 511 zmienia nr na 514
- tor nr 513 zmienia nr na 515.

Numeracja zjazdu pomiędzy tymi torami pozostaje bez zmian.

Dodatkowo w tej grupie doprojektowane zostały, w pasie terenu pomiędzy podporami suwnicy, dwa tory normalne :

- tor nr 513 w odległości 4,00 m od południowego toru suwnicy
- tor nr 511 w odległości 9,147 m od południowego toru suwnicy

Dobudowa tych dwu torów wymaga :

- ułożenia w istniejącym torze nr 511 (nowa numeracja 514), bezpośrednio za istniejącym rozjazdem nr 414, rozjazdu nr 411 – zwyczajnego lewego typu S49-1:7,5-190
- ułożenia kolejnego rozjazdu S49-1:7,5 zwyczajnego lewego, łukowanego do promieni  $R_1=250,00$  m na kierunku zwrotnym i  $R_2=794,43$  m na kierunku zasadniczym – oznaczonego jako rozjazd nr 412.

Obydwa projektowane tory znajdują w układzie równoległym do osi torów suwnicy. Odcinki łukowe mają promienie  $R \geq 250,0$  m, co pozwala na zastosowanie na całej długości toru nr 513 podkładów strunobetonowych (nie jest wymagane poszerzenie prześwitu).

Tor nr 511 z torem nr 611 tworzą układ toru zespolonego i z tego powodu ich budowa na odcinku wspólnym wymaga zastosowania podkładów drewnianych o ponadnormatywnej długości – 3,00 m

Projektowany tor normalny nr 513 wykonać według standardu konstrukcyjnego nawierzchni w klasie 4.1

- szyny S49 (49E1) regenerowane
- podkłady betonowe PS-83 nowe lub staroużyteczne w rozstawie co 80 cm (w przypadku docelowej zabudowy drogowej płytami CBP rozstaw podkładów zmniejszyć do 60 cm)
- przytwierdzenie typu SB
- podsypka tłuczniowa – warstwa grubości 25 cm na 15 cm warstwie ochronnej

Projektowane tory, podobnie jak tory istniejące, położone są w poziomie na rzędnej 161,28 m npm. .

Długości budowlane tych torów wynoszą odpowiednio :

- tor nr 513 – 394,66 m
- tor nr 511 – 392,23 m

### **4.3.Splot toru normalnego i szerokiego**

Bezpośrednio za torem normalnym nr 513, a przed układem trzech kolejnych torów szerokich, został zaprojektowany układ zespolony toru normalnego nr 511 i szerokiego nr 611. Oś tych torów oddalone są od siebie na odległość 203 mm. Oś toru normalnego jest oddalona od osi toru nr 513 na odległość 5,147 m, a oś toru szerokiego przesunięta w kierunku północnym od osi toru normalnego na odległość 203 mm.

Tor zespolony położony jest na podkładach drewnianych typu III. Długość podkładów ze względu na przymocowanie czterech szyn wynosić winna 3,00 m.

Szczegóły dotyczące wzajemnego ustawienia torów jezdnych suwnicy i torów kolejowych oraz przytwierdzenia szyn do podkładów przedstawiono na rys nr 3.

Standard konstrukcyjny nawierzchni dla toru zespolonego w klasie 4.4:

- szyny S49 (49E1) regenerowane
- podkłady drewniane nowej klasy III o długości 3,00 m w rozstawie co 60 cm
- przytwierdzenie typu K
- podsypka tłuczniowa – warstwa grubości 25 cm na 15 cm warstwie ochronnej -

### **4.4.Układ torów szerokich**

Projektowany układ wszystkich torów szerokich, zarówno czterech torów w grupie południowej jak i jednego toru (nr 605) w grupie północnej odchodzi od toru szerokiego istniejącego skrzyżowania torów normalnego z szerokim. Rozplot na pięć torów zaprojektowano przy pomocy czterech kolejnych rozjazdów :

- nr 521 typu S49-1:7,5-190 zwyczajny lewy, układany bezpośrednio za skrzyżowaniem torów. Za tym rozjazdem na kierunku zasadniczym rozpoczyna się tor nr 611, a na kierunku zwrotnym układany jest kolejny rozjazd nr 522

- nr 522 typu S49-1:7,5-190 zwyczajny lewy, układany bezpośrednio za rozjazdem nr 521. Za tym rozjazdem na kierunku zwrotnym rozpoczyna się tor północny nr 607, a na kierunku zasadniczym układany jest kolejny rozjazd nr 523
  - nr 523 typu S49-1:7,5-190 zwyczajny lewy, układany bezpośrednio za rozjazdem nr 522. Za tym rozjazdem na kierunku zwrotnym rozpoczyna się tor nr 614, a na kierunku zasadniczym układany jest kolejny rozjazd nr 524
  - nr 524 typu S49-1:7,5 zwyczajny lewy, łukowany do promieni  $R_1=362,67$  m na kierunku zwrotnym i  $R_2=400,00$  m na kierunku zasadniczym.
- Za tym rozjazdem na kierunku zwrotnym rozpoczyna się tor nr 613, a na kierunku zasadniczym rozpoczyna się tor nr 612.

Na grupie południowej pomiędzy układem zespolonym dwu torów a północnym torem jezdnym suwnicy zaprojektowano trzy tory szerokie:

- nr 612 w odległości 12,00 m przed osią toru północnego suwnicy i 5,0 m od osi toru szerokiego nr 611 (tor w układzie zespolonym dwu torów)
- nr 613 w odległości 8,00 m przed osią toru północnego suwnicy i 4,0 m od osi toru nr 612
- nr 614 w odległości 4,00 m przed osią toru północnego suwnicy i 4,0 m od osi toru nr 613

Zaprojektowana geometria torów szerokich nr 612, nr 613 i nr 614 spełnia warunki do niewykonywania poszerzeń prześwitu – łuki kołowe w torach mają promień  $R \geq 250$  m. Pozwala to na budowę torów na podkładach strunobetonowych.

Standard konstrukcyjny nawierzchni dla torów w klasie 4.1:

- szyny S49 (49E1) regenerowane
- podkłady betonowe nowe (lub staroużyteczne) w rozstawie co 60 cm
- przytwierdzenie typu SB lub K (zależne od typu podkładów betonowych)
- podsypka tłuczniowa – warstwa grubości 25 cm na 15 cm warstwie ochronnej

## 5. Ściana oporowa

Ściana oporowa zlokalizowana jest poza projektowanymi zakończeniami torów kolejowych grupy południowej, wzdłuż wschodniej granicy działki. Podstawowym powodem jej wykonania była konieczność maksymalnego wydłużenia torów, dla uzyskania niezbędnych długości użytecznych, pozwalających na umieszczenie całego składu pociągu kontenerowego o długości 150 osi, na dwu torach grupy południowej, a tym samym na maksymalnym wykorzystaniu zdolności przeładunkowych projektowanego terminalu intermodalnego. Ściana oporowa należy do średnio wysokich. Jej wysokość wynosi 4,70 m na odcinku długości 11,50 m oraz 4,80 m na dwu odcinkach długości 2,55 m i 18,50 m. Różnica poziomów terenu po obu stronach ściany dochodzi do 2,80 m. Projektowany układ ściany został przedstawiony na załączonym rys nr 7 – Widok i lokalizacja ściany oporowej.

Przyjęto wykonanie muru oporowego w konstrukcji żelbetowej, monolitycznej, w formie konstrukcji kątowej. Ściany oporowe zewnętrzne z betonu C25/30 (B30) zbrojonego stalą A-IIIIN (gatunek RB500W). Przekrój ścian zmienny od 30 cm (w górze) do 50 cm przy płycie fundamentowej. Odcinki ściany zdylatowane.

Wykonawca ze względu na charakter terenu, w jakim prowadzone będą roboty ziemne, powinien w sposób bardzo staranny wykonać zabezpieczenie wykopów. Zaleca się aby skarpy wykopów zostały umocnione np. przez wykonanie ścianki berlińskiej, która zabezpieczy działki sąsiednie przed nadmiernym osuwaniem się gruntu.

## 6. Komora złącza kablowego zasilania suwnicy

Zabezpieczenie zasilania projektowanej suwnicy bramowej o rozstawie kół jezdnych 26,35 m wymaga zabudowy przy ławie fundamentowe suwnicy odpowiedniej komory, dla ustawienia systemu związanego ze zmianą długości kabla zasilającego w czasie jazd po torze.

Komorę o wymiarach wewnętrznych 4,00 x 2,50 x 1,20 m zaprojektowano przy południowym fundamencie suwnicy, po jego zewnętrznej stronie (południowej) na środkowym jej odcinku. Spód komory ustawić na 15 cm warstwie z chudego betonu, po uprzednim zagęszczeniu istniejącego gruntu do  $I_s \geq 0,97$  i uzyskania modułu wtórnego odkształcenia nie mniejszego od 60 MPa. .

Ściany komory żelbetowe o grubości 25 cm. pokrywa demontowalna jako płyta żelbetowa o grubości 25 cm z wbudowanym lejem stalowym dla przewijania kabli zasilających suwnicę w czasie jej przejazdów.

Projektowaną komorę kablową zasilania suwnicy, wraz z jej usytuowaniem przy fundamencie toru suwnicy, przedstawiono na załączonym rys nr 8.

## 7. Projektowany zakres układu torowego w grupie północnej.

Do obsługi magazynów (projektowanych w północno wschodniej części działki) transportem kolejowym przewidziano budowę dwu torów:

- normalnego nr 506 o długości 383,97 m, w tym 200,23 m odcinka toru prostego
- szerokiego nr 607 o długości 349,33 m, w tym 210,59 m odcinka toru prostego

Tory te ze względu na istniejący układ zagospodarowania na odcinkach początkowych są położone w łukach o małych promieniach:

- tor normalny nr 506 w łuku o promieniu 150 m na długość 181,66 m – wymagane poszerzenie prześwitu o 25 mm
- tor szeroki nr 607 w łuku o promieniu 130 m na długości 134,43 m – wymagane poszerzenie prześwitu o 25 mm

### 7.1. Tor normalny nr 506

W grupie północnej zaprojektowano jeden tor normalny – nr 506, odchodzący od istniejącego skrzyżowania torów. Tor ten dochodzi do rampy magazynowej. Odcinek przy rampie jest odcinkiem prostym. Odcinek dojazdowy od skrzyżowania do rampy jest położony w łuku o promieniu 150,0 m. Ze względu na mały promień łuku tor na tym odcinku toru winna być wbudowana prowadnica.

Standardy konstrukcyjne toru nr 506 :

- na odcinku prostym – wg klasy 5 wariant 5.2.:
  - szyny S49 (UIC49) staroużyteczne regenerowane
  - podkłady betonowe PS-83 w rozstawie co 60 cm (ze względu na płyty drogowe)
  - przymocowanie szyn typu SB6
  - podsypka tłuczniowa – grubość warstwy 21 cm
  - warstwa ochronna z pospółki lub żwiru – grubość warstwy 15 cm
- na odcinku łukowym – wg klasy 4 wariant 4.4.:
  - szyny S49 (UIC49) staroużyteczne regenerowane
  - podkłady drewniane nowe w rozstawie co 60 cm
  - przymocowanie szyn typu K
  - podsypka tłuczniowa – grubość warstwy 20 cm
  - warstwa ochronna z pospółki lub żwiru – grubość warstwy 15 cm



Dodatkowo na odcinku prostym ze względu na zabudowę drogową do szyn należy przymocować przystawki szynowe P42 zgodnie z załączonym rys nr 11, a na odcinku łukowym szynę prowadzącą (szyna staroużyteczna S42 lub S49) zgodnie z załączonym rys nr 5

Tor nr 506 na początkowym odcinku długości 80 m znajduje się na pochyleniu wznoszącym wielkości 1,0‰. Na pozostałym odcinku tor położony jest w poziomie na rzędnej 161,36 m npm.

Długość budowlana toru nr 506 wynosi 383,97 m, w tym 200,23 m na odcinku prostym przy rampie.

## **7.2. Tor szeroki nr 607**

W grupie północnej zaprojektowano również jeden tor szeroki – nr 607, odchodzący od projektowanych rozjazdów nr 521 i nr 522 (usytuowanych na przedłużeniu kierunku toru szerokiego skrzyżowania torów) i dochodzący do projektowanego placu i magazynu. Końcowy odcinek długości 210,59 m jest odcinkiem prostym. Odcinek dojazdowy od rozjazdu nr 522 do odcinka toru prostego położony jest w łukach o promieniu 190,0 m na długości 4,31 m i 130,0 m na długości 134,43 m. Ze względu na mały promień łuku tor na tym odcinku toru winna być wbudowana prowadnica.

Standardy konstrukcyjne toru nr 607 :

- na odcinku prostym – wg klasy 5 wariant 5.2.:
  - szyny S49 (UIC49) staroużyteczne regenerowane
  - podkłady betonowe w rozstawie co 60 cm (ze względu na płyty drogowe)
  - przymocowanie szyn typu SB6
  - podsypka tłuczniowa – grubość warstwy 21 cm
  - warstwa ochronna z pospółki lub żwiru – grubość warstwy 15 cm
- na odcinku łukowym – wg klasy 4 wariant 4.4.:
  - szyny S49 (UIC49) staroużyteczne regenerowane
  - podkłady drewniane nowe w rozstawie co 60 cm
  - przymocowanie szyn typu K
  - podsypka tłuczniowa – grubość warstwy 20 cm
  - warstwa ochronna z pospółki lub żwiru – grubość warstwy 15 cm

Dodatkowo, podobnie jak w torze normalnym nr 506, tak i w torze szerokim nr 607 na odcinku prostym ze względu na zabudowę drogową do szyn należy przymocować przystawki szynowe P42, zgodnie z załączonym rys nr 11, a na odcinku łukowym szynę prowadzącą (szyna staroużyteczna S42 lub S49) zgodnie z załączonym rys nr 5. Na początkowym odcinku długości 80 m tor nr 607 także znajduje się na pochyleniu wznoszącym wielkości 1,0‰ a na odcinku pozostałym jest w poziomie na rzędnej 161,36 m npm.

## **8. Zabudowa drogową w obszarze torów grupy północnej**

W rejonie północnej grupy terminalu intermodalnego przewidziano zabudowę drogową obydwu torów nr 506 i nr 607 wraz z międzytorzem szerokości 15,28 m na całej długości rampy przy torze nr 506 – to jest na długości 201,60 m.

Zabudowę międzytorza wydłużono na odcinek łukowy torów o 20,0 m do projektowanego przejazdu przez tory (w części łukowej tych torów) włącznie.

Projektowany układ zabudowy drogowej na odcinku prostym torów nr 506 i nr 607 płytami prefabrykowanymi (CBP-PZ) i wykonywanymi na miejscu przedstawiono na załączonym rys nr 4 – Przekrój normalny torów i zabudowy drogowej w rejonie torów północnych.

## 8.1. Zabudowa w torach

W obu torach przewidziano realizację następującej zabudowy drogowej :

- płytami zewnętrznymi CBP-PZ po zewnętrznych stronach szyn
- płytami P1 (w torze nr 506) i P2 (w torze nr 607) wewnątrz szyn

Płyty P1 i P2 wg załączonych do projektu rysunków :

- nr 8 – Konstrukcja płyty żelbetowej w torze nr 506
- nr 9 – Konstrukcja płyty żelbetowej w torze nr 607

Płyty P1 i P2 są płytami żelbetowymi wykonywanymi w miejscu przewidywanego wbudowania.

Szczegóły dotyczące wymiarów i zbrojenia płyt znajdują się na załączonych rys 10 - 12.

Od strony zewnętrznej płyty prefabrykowane CBP-PZ ograniczyć krawężnikiem kolejowym KK-97, a od strony międzytorza krawężnikiem drogowym prostokątnym 20x30 cm. Krawężnik drogowy rozdziela płytę prefabrykowaną CBP-PZ od płyty P3 zabudowywanej na międzytorzu i wykonywanej na miejscu.

Płyty prefabrykowane CBP-PZ układać na zagęszczonej podbudowie z zaklinowanego klinca tłuczni.

Dla płyt montowanych na miejscu należy wykonać następującą podbudowę :

- warstwę konstrukcyjną podbudowy (nośną) po jej dokładnym zagęszczeniu zaklinować klincem
- na zaklinowanym klincu ułożyć ca 5 cm warstwę piaszczystą stabilizowaną cementem do  $R = 2,5 \div 5,0$  MPa
- powierzchnię piaszczystą wyprofilować do jednostajnej płaszczyzny

Na projektowanym przejeździe przez tory (na odcinku łukowym torów) wykonać następującą zabudowę w torach :

- po zewnętrznej stronie szyn płytami CBP-PZ, ale o długości 1,50 m
- wewnątrz torów – dyliną drewnianą z uwagi na występujące w obu torach szyny prowadnice przy wewnętrznych tokach szynowych (Uwaga : dopuszcza się zabudowę za pomocą zmodyfikowanych wersji płyt P1 i P2 – dostosowanych do zmienionego układu geometrycznego toru i prześwitu toru).

Płyty zewnętrzne CBP-PZ podeprzeć od zewnętrznej strony przejazdu krawężnikami kolejowymi KK-97 a od strony międzytorza prostokątnymi krawężnikami drogowymi o wymiarach 20x30 cm.

## 8.2. Zabudowa na międzytorzu

Na międzytorzu torów nr 506 i nr 607 pomiędzy zabudowanymi krawężnikami drogowymi (patrz zapis w punkcie poprzednim) a projektowanym powierzchniowym odwodnieniem przewidziano realizację zabudowy drogowej za pomocą płyt żelbetowych P3 wykonywanych w miejscu ich wbudowania.

Montowanie na miejscu wbudowania płyt P3 realizować po wykonaniu następującej podbudowy :

- warstwę konstrukcyjną podbudowy (nośną) po jej dokładnym zagęszczeniu zaklinować klincem
- na zaklinowanym klincu ułożyć ca 5 cm warstwę piaszczystą stabilizowaną cementem do  $R = 2,5 \div 5,0$  MPa
- powierzchnię piaszczystą wyprofilować do jednostajnej płaszczyzny z uwzględnieniem projektowanego pochylenia poprzecznego

Szczegóły dotyczące wymiarów i zbrojenia płyt P3 znajdują się na załączonych rys. nr 10

- Płyta drogowa P3.

## 9. Odwodnienie projektowanego układu

Na przebudowywanym i rozbudowywanym układzie torowym zaprojektowano zgodnie z obowiązującymi przepisami w budownictwie kolejowym (Id-3 – Warunki techniczne utrzymania podtorza kolejowego) system odwodnienia wgłębnego polegający na :

- odpowiednim ukształtowaniu powierzchni torowiska pod torami, oraz wbudowaniu na torowisku, pomiędzy torowiskiem i podsypką tłuczniową, warstwy ochronnej z pospółki lub żwiru
- zabudowie w obniżeniach torowiska sieci drenarskiej, z perforowanych rur PE, o średnicy 150 mm owiniętych geowłókniną filtracyjną
- zabudowie ciągów kanalizacyjnych, odprowadzających przejmowane z profilowanych torowisk (poprzez sieć drenarską) wody i dalej przez system oczyszczania odprowadzane do cieku zewnętrznego, zgodnie z obowiązującą decyzją Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie

W rejonie południowej grupy torów, w pasie pomiędzy fundamentami torów suwnicy, zaprojektowano trzy ciągi drenarskie :

- ciąg południowy – na międzytorzu torów 511 – 513 długości 399,8 m
- ciąg środkowy – na międzytorzu torów 611 – 612 długości 432,9 m
- ciąg północny – na międzytorzu torów 613 – 614 długości 389,1 m

Projektowane ciągi drenarskie włączone zostały do krzyżujących się z nimi czterech kanalizacji o średnicy 500 mm, poprzecznych do układu torowego. W miejscach skrzyżowań drenaży z istniejącą kanalizacją zlokalizowano studnie kanalizacyjne Ø800 mm z kręgów betonowych i pokrywami z otworami włazowymi..

Na układzie torów północnych zaprojektowano :

- profilowanie terenu (podłoża pod tory – torowiska)
- dwa ciągi odwodnienia wgłębnego – ciąg drenarski i drenarsko – kanalizacyjny
- ciąg odwodnienia liniowego na placu drogowym w osi międzytorza

Wody opadowe przesiakające w grunt na szerokości torowisk spływać będą do projektowanych ciągów drenarskich w wyniku poprzecznego wyprofilowania torowisk.

Ciąg drenarski zaprojektowany został na międzytorzu torów 506 – 607 w odległości 1,80 m od osi toru nr 506.

Ciąg drenarski z kanalizacją pod nim zaprojektowano na tym samym międzytorzu w odległości 1,80 m od osi toru nr 607.

Wody opadowe z ciągu drenarskiego przy torze nr 506 doprowadzane są do kanalizacji przy torze nr 607 za pomocą dwu kanałów poprzecznych :

- ze studni 506-3 do studni 607-3 i ze studni 506-5 do studni 607-6.

Projektowaną kanalizację odwodnieniową włączono do kanalizacji istniejącej odcinkiem o długości 10,94 m i średnicy 400 mm ze studni 607-6 do studni Pn-1.

Ciąg odwodnienia liniowego zaprojektowano w osi placu betonowego na międzytorzu torów 506 – 607. Odprowadzenie wody ze skrzynek odwodnieniowych tego odwodnienia włączono do kanalizacji przy torze nr 607.

Zaprojektowano wykonanie studni kanalizacyjnych  $\Phi$  800 mm (betonowe w grupie południowej) i  $\Phi$  600 mm (w grupie północnej) z tworzywa sztucznego. Studnie ustawiać na 20 cm fundamencie kołowym (z chudego betonu) o średnicy o 20 cm większej od średnicy ustawianej na nim studni. Pokrywą studni stanowi kołowa płyta żelbetowa o średnicy o 250 mm większej od średnicy studni. Pokrywy grubości 10 cm ustawiać na pierścieniu żelbetowym.

Projektowany układ odwodnienia wgłębnego przedstawiony został na załączonych do projektu rysunkach.

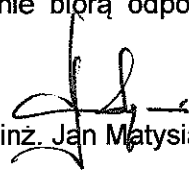
## 10. Uwagi ogólne

W realizacji układu toru zespolonego występuje skrzyżowanie szyn toków zewnętrznych na odcinku włączenia dwu torów na tor wspólny. Konstrukcję tego skrzyżowania opracuje zakład wykonujący rozjazdy na podstawie szczegółowego rys. geometrii układu w miejscu włączenia.

Projektowany układ przedstawiono w układzie współrzędnych państwowych. Wartości współrzędnych charakterystycznych punktów projektowanego układu podano w dziale „III – Tabele” – patrz tabele nr1, nr 2, nr 3, nr 4 i nr 5.

Projektowany układ wyniesiony być winien przez uprawnionego geodetę, a cały zakres robót wykonać pod nadzorem służby geodezyjnej.

Wszelkie zmiany wprowadzone podczas realizacji robót wymagają uprzedniej zgody nadzoru projektowego. W przeciwnym wypadku autorzy dokumentacji nie biorą odpowiedzialności za skutki wprowadzonych zmian.

  
mgr inż. Jan Matysiak

**IV**  
**INFORMACJA**  
**DOTYCZĄCA ZASAD**  
**BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA**  
**PRZY WYKONANIU ROBÓT BUDOWLANYCH**

# 1. DANE OGÓLNE

## 1.1. Obiekt

Przedmiotem opracowania jest budowa terminalu intermodalnego: budowa układu torowego wraz z infrastrukturą techniczną oraz przebudową istniejącego układu torowego.

W ramach prac projektowych wchodzi następujące roboty budowlane :

- przebudowa istniejącego układu torowego
- tory suwnicy
- tor normalny w grupie północnej
- układ torów normalnych w grupie południowej
- splot toru normalnego i szerokiego
- tor szeroki w grupie północnej
- układ torów szerokich w grupie południowej
- zabudowa drogowa w obszarze torów północnych
- układ odwodnienia wgłębnego i liniowego w obszarze grupy północnej
- układ odwodnienia wgłębnego w obszarze grupy południowej
- infrastruktura techniczna (mur oporowy, komora złącza kablowego zasilania suwnicy, zasilanie w energię elektryczną).

## 1.2. Lokalizacja

Inwestycja zlokalizowana jest na działkach nr ew. 1930, 1932, 1934, 1935, 1937/11 obręb Sokółka, Os. Buchwałowo 2, gmina Sokółka, powiat sokólski, województwo Podlaskie.

## 1.3. Inwestor

BARTER S.A.

ul. Legionowa 28, 15-281 Białystok

# 2. CZĘŚĆ OPISOWA:

## 2.1. Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność realizacji poszczególnych obiektów.

W skład robót związanych z budową terminalu intermodalnego w zakresie przebudowy istniejącego i budowy nowego układu torowego łącznie z przylegającą infrastrukturą techniczną wchodzi :

- roboty ziemne związane z wykonaniem wykopów pod torowiska suwnicy i torów
- roboty ziemne związane z wykonaniem wykopów pod podbudowę placu drogowego
- roboty budowlane związane z wykonaniem przebudowy istniejącego układu torowego
- roboty budowlane związane z wykonaniem torów suwnicy

- roboty budowlane związane z wykonaniem torów normalnych
- roboty budowlane związane z wykonaniem splotu torów normalnego i szerokiego
- roboty budowlane związane z wykonaniem torów szerokich
- roboty budowlane związane z wykonaniem zabudowy drogowej w obszarze torów
- roboty budowlane związane z wykonaniem muru oporowego na końcu południowej grupy torów

- roboty budowlane związane z wykonaniem komory złącza kablowego zasilania suwnicy  
 Obiekty w grupach południowej i północnej (objęte tym projektem) mogą być realizowane równolegle, bowiem ich równoczesna realizacja nie jest wzajemnie kolizyjna. Układ szeregowy realizacji zachować należy przy realizacji obiektów w poszczególnych grupach.

W grupie południowej zachować następującą kolejność realizacji obiektów :

- wbudowanie w istniejący tor nr 511 (513) rozjazdu nr 411 wraz z regulacją 83 metrowego odcinka tego toru za wbudowanym rozjazdem
- demontaż całego układu torów szerokich w grupie południowej
- budowa muru oporowego na zakończeniu torów
- wykonanie robót ziemnych pod fundamentu torów suwnicowych i pod projektowane tory
- wykonanie podbudowy pod fundamenty torów suwnicowych
- budowa fundamentów pod tory suwnicowe równolegle z następującymi zakresami (według kolejności) :
  - wykonanie komory złącza kablowego zasilania suwnicy (po wykonaniu tej części fundamentu przy którym ta komora jest ustawiana)
  - profilowanie torowiska pod tory
  - budowa odwodnienia – sieć drenarska ze studniami na istniejących kanałach
  - wbudowanie warstwy ochronnej pod tory
  - wbudowanie pierwszej warstwy tłuczniowej pod układ torowy
  - wykonanie głowicy rozjazdowej
  - zabudowa układu torowego
  - wbudowanie drugiej warstwy tłuczniowej i balastowanie torów
  - wypełnienie międzytorzy tłuczniem
  - zaklinowanie powierzchni tłuczniowych klinem
- zabudowa szyn torów suwnicowych na fundamentach łącznie z korytkiem kablowym na południowym fundamencie suwnicy

W grupie północnej zachować następującą kolejność realizacji obiektów :

- pełny zakres robót ziemnych pod tory i plac na międzytorzu
- profilowanie dna wykopu pod plac drogowy i zabudowa dwu spodnich warstw piaszczystych pod plac drogowy
- budowa projektowanego odcinka kanalizacji ze studniami
- budowa dwu ciągów drenarskich ze studniami
- ustawienia odwodnienia liniowego na placu drogowym łącznie z odcinkami od skrzynek odwodnienia liniowego do studni kanalizacyjnych
- profilowanie torowisk i wbudowanie warstwy ochronnej
- zabudowa pod plac drogowy warstwy nośnej z tłuczniem
- wbudowanie pierwszej warstwy tłuczniowej pod tory
- zabudowa torów
- wbudowanie drugiej warstwy tłuczniowej i balastowanie torów
- zaklinowanie klinem warstwy tłuczniowej pod placem drogowym i zabudowę drogową w torach
- zabudowa drogowa płytami prefabrykowanymi
- zabudowa drogowa płytami wykonywanymi na mokro w miejscu wbudowania

## **2.2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych**

Na terenie nieruchomości znajduje się:

- budynek przemysłowy (pomieszczenie główne - hala służąca do obsługi taboru kolejowego oraz kontenerów) wraz z zespołem pomieszczeń towarzyszących ( rozlewnią gazu do butli, magazynami butli gazowych, pomieszczeniem warsztatowym, kotłownią oraz pomieszczeniami socjalnymi);
- podziemne zbiorniki gazu propan - butan, stacje napełniania cystern kolejowych i samochodowych oraz place ze składami węgla;
- bocznice kolejowe;
- infrastruktura techniczna;
- budynki stanowiące zaplecze zakładu;

W zakresie opracowania znajdują się :

- budynek magazynowy;
- budynki stanowiące zaplecze zakładu i podlegające rozbiórce;
- bocznice kolejowe;
- place składowe;
- infrastruktura techniczna.

## **2.3. Wykaz istniejących obiektów podlegających adaptacji lub rozbiórce**

Na terenie opracowania znajduje się 9 budynków o funkcji magazynowo – usługowej przeznaczonych do rozbiórki (w zakresie odrębnego opracowania).

Rozbiórce podlegają istniejące:

- utwardzenia, w tym drogi dojazdowej, placów, dojeżdż do budynków
- ogrodzenia,
- inne budowle takie jak: fundamenty, murki oporowe,
- infrastruktura techniczna tj. napowietrzna sieć energetyczna, przyłącza energetyczne, doziemne instalacje energetyczne, doziemne instalacje elektrycznej oświetlenia terenu, przyłącza wodociągowe, doziemne instalacje wodociągowe, kanalizacja sanitarna i deszczowa, instalacja centralnego ogrzewania oraz urządzenie komina.

Rozbiórki ujęte zostały w odrębnym opracowaniu projektowym.

## **2.4. Elementy zagospodarowania działki lub terenu, które mogą stwarzać zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi**

- prace prowadzone będą na terenie czynnego zakładu przemysłowego
- prace prowadzone będą w sąsiedztwie funkcjonującej infrastruktury technicznej zakładu
- pozostałe prace budowlane wymienione w 2.5



## **2.5. Przewidywane zagrożenia występujące podczas realizacji robót budowlanych, określające skalę i rodzaje zagrożeń oraz miejsce i czas ich wystąpienia**

- wykonanie wykopów o ścianach pionowych wyższych niż 1,5m oraz nachyleniu większym niż 3 m
  - roboty z ryzykiem upadku z wysokość powyżej 3,00 i 5,00m (roboty związane z montażem suwnicy)
  - roboty budowlane na terenie zakładu przemysłowego
  - roboty budowlane przy użyciu dźwigów
  - roboty budowlane montażu i demontażu elementów, których waga może sięgać 1000 kg
  - całość robót – niebezpieczeństwo związane z pracującymi maszynami i urządzeniami budowlanymi.
- kierownik budowy jest zobowiązany do analizy zakresu prac budowlanych oraz określenia pozostałych robót mogących stanowić zagrożenie.

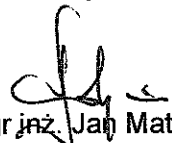
## **2.6. Sposób prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych**

Przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych należy przeprowadzić szkolenia pracowników w zakresie przepisów BHP oraz wykazać odpowiednie służby i sposób ich zawiadamiania w razie wystąpienia zagrożeń lub wypadków oraz określić drogi i sposób ewakuacji.

## **2.7. Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie, w tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń**

Należy zapewnić odpowiednie, zgodnie z odnośnymi przepisami :

- wyposażenie terenu robót budowlanych w ogrodzenie lub wydzielenie stref roboczych lub mogących stanowić zagrożenie dla osób postronnych, wyposażenie w tablice informujące o niebezpieczeństwie i sposobie postępowania w przypadku ich wystąpienia,
- wyposażenie terenu robót w apteczkę pierwszej pomocy
- zabezpieczenie miejsc pracy (barierki, wykopy, zadaszzenia)
- środki zabezpieczenia indywidualnego (kaski, ubrania ochronne, osłony, pasy asekuracyjne)
- elementy umożliwiające sprawną ewakuację (antypoślizgowe elementy rusztowań, tymczasowe utwardzenie dojeżdż, odpowiednie drabiny i pochylnie)
- odpowiednie oznaczenie dróg ewakuacji.

  
/-/ mgr inż. Jan Matysiak

# TABELE

# 1. Tabele współrzędnych punktów

Tabela nr 1

## - tory jezdne suwnicy -

Lp.	Punkt	Nazwa punktu i jego lokalizacja	Współrzędne	
			X	Y
<b>tor południowy</b>				
1	PT-ppr1	Początek toru – początek prostej L=50,0 m	84 69 200,59	59 19 733,73
2	Kpr1	Koniec odcinka prostego L=50,0 m	84 69 242,89	59 19 760,39
2	PL	Początek odcinka łukowego R=526,35 m	84 69 242,89	59 19 760,39
3	O	Środek łuku R=526,35 m	84 68 962,30	59 20 205,71
4	KŁ	Koniec łuku R=526,35 m	84 69 335,99	59 19 835,04
4	Ppr2	Początek odcinka prostego L=214,46 m	84 69 335,99	59 19 835,04
5	Kpr2-KT	Koniec odcinka prostego – koniec toru	84 69 487,02	59 19 987,30
<b>tor północny</b>				
6	PT-ppr1	Początek toru – początek prostej L=50,0 m	84 69 186,54	59 19 756,03
7	Kpr1	Koniec odcinka prostego L=50,00 m	84 69 228,84	59 19 782,68
7	PL	Początek odcinka łukowego R=500,00 m	84 69 228,84	59 19 782,68
8	O	Środek łuku R=500,00 m	84 68 962,30	59 20 205,71
9	KŁ	Koniec łuku R=500,00 m	84 69 317,28	59 19 853,60
9	Ppr	Początek odcinka prostego L=214,46 m	84 69 317,28	59 19 853,60
10	Kpr	Koniec odcinka prostego – koniec toru	84 69 468,31	59 20 005,85

**- układ normalny -**

Lp.	Punkt	Nazwa punktu i jego lokalizacja	Współrzędne	
			X	Y
<b>rozjazd nr 411</b>				
11	PR 411	Początek rozjazdu nr 411	84 69 140,37	59 19 703,93
12	PMR 411	Punkt matematyczny rozjazdu nr 411	84 69 151,84	59 19 709,17
13	KRp 411	Koniec rozjazdu nr 411 na kierunku prostym	84 69 163,31	59 19 714,41
14	KRz 411	Koniec rozjazdu nr 411 na kierunku zwrotnym	84 69 162,52	59 19 715,88
15	U 411	Ukres za rozjazdem nr 411	84 69 176,73	59 19 722,43
<b>rozjazd nr 412</b>				
16	PR 412	Początek rozjazdu nr 412	84 69 162,52	59 19 715,88
17	PMR 412	Punkt matematyczny rozjazdu nr 412	84 69 173,20	59 19 722,59
18	KRp 412	Koniec rozjazdu nr 412 na kierunku prostym	84 69 184,08	59 19 728,96
19	KRz 412	Koniec rozjazdu nr 412 na kierunku zwrotnym	84 69 183,15	59 19 730,34
20	U 412	Ukres za rozjazdem nr 412	84 69 196,58	59 19 738,36
<b>tor nr 511 układu zespolonego</b>				
21	Ppr1	Kon. kier. zwr. rozj. 412 – pocz. prostej $w=12,42$	84 69 183,15	59 19 730,34
22	Kpr1-PL1	Koniec wstawki – pocz. pierwszego łuku	84 69 192,94	59 19 737,97
23	O1	Środek pierwszego łuku – $K=29,87$ , $R=300$	84 69 377,30	59 19 501,31
24	Kl1-Ppr2	Koniec pierwszego łuku – pocz. prostej $w=24,17$	84 69 217,56	59 19 755,24
25	Kpr2-PL2	Koniec wstawki – pocz. drugiego łuku	84 69 238,01	59 19 768,13
26	O2	Środek drugiego łuku – $K=117,51$ , $R=517,203$	84 68 962,30	59 20 205,71
27	Kl2-Ppr3	Koniec łuku $R=517,203$ – pocz. prostej $L=208,29$	84 69 329,50	59 19 841,48
28	Kpr3-KT	Koniec odcinka prostego – koniec toru	84 69 476,18	59 19 989,36
<b>tor nr 512</b>				
26	Ppr1	Kon. kier. prost. rozj. 412 – pocz. prostej $w=14,70$	84 69 184,08	59 19 728,96
27	Kpr1-PL1	Koniec wstawki – pocz. pierwszego łuku	84 69 196,77	59 19 736,38
28	O1	Środek pierwszego łuku – $K=16,50$ , $R=500$	84 68 944,32	59 20 167,97
29	Kl1-Ppr2	Koniec pierwszego łuku – pocz. prostej $w=35,32$	84 69 210,87	59 19 744,94
30	Kpr2-PL2	Koniec wstawki – pocz. drugiego łuku	84 69 240,76	59 19 763,77
31	O2	Środek drugiego łuku – $K=118,68$ , $R=522,35$	84 68 962,30	59 20 205,71
32	Kl2-Ppr3	Koniec łuku $R=522,35$ – pocz. prostej $L=209,46$	84 69 333,15	59 19 837,86
33	Kpr3-KT	Koniec odcinka prostego – koniec toru	84 69 480,66	59 19 986,57

**- układ szeroki -**

Lp.	Punkt	Nazwa punktu i jego lokalizacja	Współrzędne	
			X	Y
<b>rozjazd nr 521</b>				
41	PR 521	Początek rozjazdu nr 521	84 69 102,56	59 19 692,47
42	PMR 521	Punkt matematyczny rozjazdu nr 521	84 69 114,00	59 19 697,76
43	KRp 521	Koniec rozjazdu nr 521 na kierunku prostym	84 69 125,45	59 19 703,05
44	KRz 521	Koniec rozjazdu nr 521 na kierunku zwrotnym	84 69 124,65	59 19 704,52
45	U 521	Ukres za rozjazdem nr 521	84 69 138,66	59 19 711,45
<b>rozjazd nr 522</b>				
46	PR 522	Początek rozjazdu nr 522	84 69 124,65	59 19 704,52
47	PMR 522	Punkt matematyczny rozjazdu nr 522	84 69 135,30	59 19 711,27
48	KRp 522	Koniec rozjazdu nr 522 na kierunku prostym	84 69 145,95	59 19 718,03
49	KRz 522	Koniec rozjazdu nr 522 na kierunku zwrotnym	84 69 144,96	59 19 719,38
50	U 522	Ukres za rozjazdem nr 522	84 69 158,78	59 19 729,64
<b>rozjazd nr 523</b>				
51	PR 523	Początek rozjazdu nr 523	84 69 145,95	59 19 718,03
52	PMR 523	Punkt matematyczny rozjazdu nr 523	84 69 156,59	59 19 724,79
53	KRp 523	Koniec rozjazdu nr 523 na kierunku prostym	84 69 167,24	59 19 731,55
54	KRz 523	Koniec rozjazdu nr 523 na kierunku zwrotnym	84 69 166,26	59 19 732,90
55	U 523	Ukres za rozjazdem nr 523	84 69 179,24	59 19 741,59
<b>rozjazd nr 524</b>				
56	PR 524	Początek rozjazdu nr 524	84 69 167,24	59 19 731,55
57	PMR 524	Punkt matematyczny rozjazdu nr 524	84 69 177,89	59 19 738,30
58	KRp 524	Koniec rozjazdu nr 524 na kierunku prawym	84 69 188,94	59 19 744,38
59	KRz 524	Koniec rozjazdu nr 524 na kierunku lewym	84 69 188,04	59 19 745,79
60	U 524	Ukres za rozjazdem nr 524	84 69 201,57	59 19 753,63

<b>tor nr 611 układu zespolonego</b>				
61	KRp-Ppr1	Kon. rozj. 521 – pocz. wst. prostej $w=17,40$	84 69 125,45	59 19 703,05
62	Kpr1-PL1	Koniec wstawki – pocz. pierwszego łuku	84 69 141,25	59 19 710,35
63	O1	Środek pierwszego łuku $R=300$ $K=38,79$	84 69 015,38	59 19 982,67
64	KH1-Ppr2	Koniec łuku $R500$ – pocz. prostej $L=73,99$	84 69 175,30	59 19 728,85
65	Kpr2-PL2	Koniec prostej $L=73,99$ – pocz. łuku $R=517,00$	84 69 237,91	59 19 768,30
66	O2	Środek łuku $R=517,00$ , $K=118,68$	84 68 962,30	59 20 205,71
67	Kł2-Ppr3	Koniec łuku – pocz. odcinka prostego $L=208,29$	84 69 329,35	59 19 841,62
68	Kpr3-KT	Koniec odcinka prostego – koniec toru	84 69 476,04	59 19 989,50

Lp.	Punkt	Nazwa punktu i jego lokalizacja	Współrzędne	
			X	Y
<b>tor nr 612</b>				
71	KR-Ppr1	Kon. rozj. 524 na kier praw. – pocz. wst. w=7,03	84 69 188,94	59 19 744,38
72	Kpr1-PŁ1	Koniec wstawki – pocz. łuku lewego R250	84 69 195,10	59 19 747,77
73	O1	Środek łuku lewego R=250 , K=14,94	84 69 074,70	59 19 966,86
74	Kl1-Ppr2	Koniec łuku lewego – pocz. prostej L=25,02	84 69 207,98	59 19 755,35
75	Kpr2-PŁ2	Koniec prostej – pocz. łuku lewego R=512,00	84 69 235,24	59 19 772,53
76	O2	Środek łuku lewego R=512,00 K=116,33	84 68 962,30	59 20 205,71
77	KŁ2-Ppr3	Koniec łuku R=512,00 – pocz. prostej L=208,26	84 69 325,80	59 19 845,14
78	Kpr3-KT	Koniec prostej – koniec toru	84 69 472,47	59 19 993,01
<b>tor nr 613</b>				
81	KR-Ppr1	Kon. rozj. 524 na kier lew. – pocz. wst. w=11,02	84 69 188,04	59 19 745,79
82	Kpr1-PŁ1	Koniec wstawki – początek łuku R250	84 69 196,92	59 19 752,33
83	O1	Środek łuku prawego R=250, K=18,19	84 69 345,22	59 19 551,06
84	Kl1-Ppr2	Koniec łuku – pocz. prostej L=32,22	84 69 211,94	59 19 762,58
85	Kpr2-PŁ2	Koniec wstawki – pocz. łuku lewego R=508,00	84 69 233,11	59 19 775,91
86	O2	Środek łuku lewego R=508,00 , K=115,42	84 68 962,30	59 20 205,71
87	KŁ2-Ppr3	Koniec łuku R=508,00 – pocz. prostej L=209,46	84 69 322,96	59 19 847,96
88	Kpr3-KT	Koniec prostej – koniec toru	84 69 470,47	59 19 996,67
<b>tor nr 614</b>				
91	KR-Ppr1	Kon. rozj. 523 na kier zwrot. – pocz. wst. w=18,12	84 69 166,26	59 19 732,90
92	Kpr1-PŁ1	Koniec wstawki – pocz. łuku R=250	84 69 180,14	59 19 744,55
93	O1	Środek łuku prawego R=250, K=33,95	84 69 340,82	59 19 553,02
94	Kl1-Ppr2	Koniec łuku – pocz. prostej L=27,69	84 69 207,55	59 19 764,53
95	Kpr2-PŁ2	Koniec wstawki – pocz. łuku lewego R=504,00	84 69 230,98	59 19 779,30
96	O2	Środek łuku lewego R=504,00, K=114,51	84 68 962,30	59 20 205,71
97	KŁ2-Ppr3	Koniec łuku R=504,00 – pocz. prostej L=209,46	84 69 320,12	59 19 850,78
98	Kpr3-KT	Koniec prostej – koniec toru	84 69 467,63	59 19 999,49

**- tory grupy północnej -**

Lp.	Punkt	Nazwa punktu i jego lokalizacja	Współrzędne	
			X	Y
<b>tor normalny nr 506</b>				
101	KST- Pwst	Koniec skrzyżowania torów – początek prostej	84 69 101,68	59 19 694,13
102	Kwst - PŁ	Koniec prostej – początek łuku R1	84 69 103,45	59 19 695,21
103	OŁ	Środek łuku R1=150 m	84 69 025,86	59 19 823,58
104	KŁ- ppr	Koniec łuku R1 – początek prostej L= 199,03 m	84 69 173,33	59 19 851,02
105	Kpr - KT	Koniec prostej – koniec toru	84 69 136,70	59 20 047,87
<b>tor szeroki nr 607</b>				
111	KRz - PŁ1	Koniec rozjazdu – początek łuku R2	84 69 144,96	59 19 719,38
112	O1	Środek łuku R2=190 m	84 69 022,84	59 19 864,94
113	KŁ1 - PŁ2	Koniec łuku R2 – początek łuku R3	84 69 148,23	59 19 722,19
114	O2	Środek łuku R3=130 m	84 69 062,44	59 19 819,86
115	KŁ2 - Ppr	Koniec łuku R3 – początek prostej L= 211,41 m	84 69 190,25	59 19 843,64
116	Kpr - KT	Koniec prostej – koniec toru	84 69 151,72	59 20 050,68

**2.Zestawienie projektowanych rozjazdów**

## 2.1.Układ torów normalnych – 1 rozjazd

- nr 414 – S49-1:9-190 - zwyczajny lewy (**zalecany nowy**, dopuszcza się staroużyteczny)

## 2.2.Układ torów szerokich – 3 rozjazdy

- nr 521 – S49-1:7,5-190 - zwyczajny lewy (**zalecany nowy**, dopuszcza się staroużyteczny)

- nr 522 – S49-1:7,5-190 - zwyczajny lewy (**zalecany nowy**, dopuszcza się staroużyteczny)

- nr 523 – S49-1:9-190 - zwyczajny lewy (**zalecany nowy**, dopuszcza się staroużyteczny)

## 2.3.Splot torów

- skrzyżowanie szyn wg oddzielnego opracowania

**3.Zestawienie długości torów**

## 3.1.Tory suwnicy

- długość budowlana toru południowego - 384,05 m

- długość budowlana toru północnego - 378,06 m

## 3.2.Tor nr 511

- długość budowlana od KR 411 do kozła oporowego - 392,23 m

- długość użyteczna od ukresu R411 do kozła oporowego - 376,66 m

## 3.3.Tor nr 513

- długość budowlana od KR 411 do kozła oporowego - 394,66 m

- długość użyteczna od ukresu R411 do kozła oporowego - 379,15 m

## 3.4.Tor nr 611

- długość budowlana od KR 521 do kozła oporowego - 455,51 m

- długość użyteczna od ukresu R521 do kozła oporowego - 439,92 m

3.5.Tor nr 612	
- długość budowlana od KR 524 do kozła oporowego	- 371,58 m
- długość użyteczna od ukresu R524 do kozła oporowego	- 355,99 m
3.6.Tor nr 613	
- długość budowlana od KR 524 do kozła oporowego	- 386,31 m
- długość użyteczna od ukresu R524 do kozła oporowego	- 370,72 m
3.7.Tor nr 614	
- długość budowlana od KR 523 do kozła oporowego	- 403,73 m
- długość użyteczna od ukresu R523 do kozła oporowego	- 388,26 m
3.8.Tor nr 506	
- długość budowlana od KST do kozła oporowego	- 383,97 m
- długość użyteczna od ukresu KST do kozła oporowego	- 363,30 m
3.9.Tor nr 607	
- długość budowlana od KR 522 do kozła oporowego	- 349,33 m
- długość użyteczna od ukresu R522 do kozła oporowego	- 332,00 m

#### **4.Zestawienie projektowanego odwodnienia**

- 1.Zestawienie studni kanalizacyjnych  $\varnothing$  800 mm z tworzywa w grupie północnej
  - H studni : 1,50 – 2,00 m – 8 studni
  - 2,00 – 3,00 m – 4 studnie
- 2.Zestawienie studni kanalizacyjnych  $\varnothing$  800 mm z betonu w grupie południowej
  - H studni : 1,50 – 2,50 m – 9 studni
  - 1,50 – 2,50 m – 2 studnie istniejące do przestawienia
- 3.Zestawienie długości odcinków kanalizacyjnych w grupie północnej – rury PE :
  - o średnicy 200 mm – 73,0 m
  - o średnicy 300 mm – 50,0 m
  - o średnicy 400 mm – 110,0 m
- 3.Zestawienie długości odcinków drenarskich – rury perforowane  $\varnothing$  150 mm
  - w grupie południowej – 1.22,0 m
  - w grupie północnej – 662,0 m
- 4.Zestawienie elementów drenażu liniowego na placu na międzytorzu w grupie północnej:
  - łączna długość odwodnienia liniowego ze skrzynkami - L = 222,0 m
  - ilość skrzynek odwodnieniowych - n = 6 sztuk
  - rury PE  $\Phi$  80 (100) mm odpływowe od studzienek odwodnienia liniowego do studni kanalizacji odwodnieniowej o łącznej długości L = 140,0 m

#### **5.Zestawienie ilości płyt drogowych**

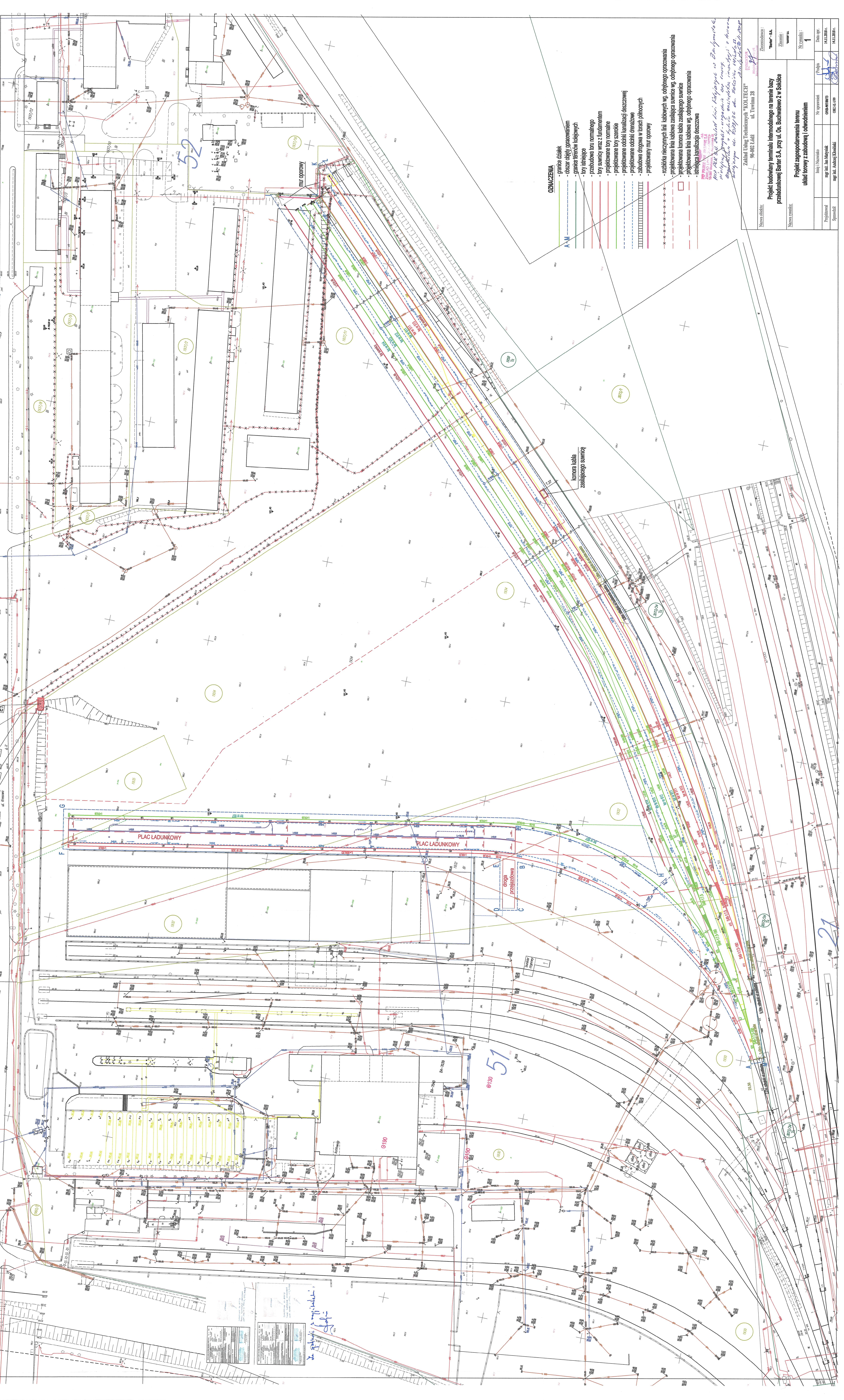
- 1.Krawężnik kolejowy KK-97 :
  - tor nr 506 na długości L = 208,0 m
  - tor nr 607 na długości L = 208,0 m
- 2.Krawężnik drogowy prostokątny 20x30 cm :
  - tor nr 506 na długości L = 222,0 m
  - tor nr 607 na długości L = 222,0 m



3. Płyty drogowe CBP-PZ o długości po 3,00 m:
  - tor nr 506 w rejonie placu drogowego – 134 sztuk
  - tor nr 607 w rejonie placu drogowego – 134 sztuk
4. Płyty drogowe CBP-PZ o długości po 1,50 m:
  - tory nr 506 i 607 w rejonie przejazdu drogowego – 16 sztuk
5. Płyty drogowe P1 128X300X15 cm wykonywane w miejscu wbudowania :
  - tor nr 506 w rejonie placu drogowego – 67 sztuk
6. Płyty drogowe P2 136x300x15 cm wykonywane w miejscu wbudowania :
  - tor nr 607 w rejonie placu drogowego – 67 sztuk
7. Płyty drogowe P3 570x300x30 cm wykonywane w miejscu wbudowania :
  - na placu drogowym na międzytorzu torów 506-607 – 148 sztuk

  
/-/ Jan Matysiak

**VI**  
**CZĘŚĆ RYSUNKOWA**



**OZNACZENIA**

- granice cziłek
- obszar objęty opracowaniem
- granice terenów kolejowych
- bry i śniegowe
- przebudowa toru normalnego
- bry świnicy wraz z fundamentem
- projektowane bry normalne
- projektowane bry szerokie
- projektowane odcinki kanałizacji deszczowej
- projektowane odcinki drenazowe
- zabudowa drogowa w terenach pofundacyjnych
- projektowany mur oporowy
- rozbiórka nieczynnych linii kablowych wg. odrębnego opracowania
- projektowana linia kablowa zasilająca swinice wg. odrębnego opracowania
- projektowana komora kabla zasilającego swinice
- projektowana linia kablowa wg. odrębnego opracowania
- istniejąca kanalizacja deszczowa

*Wszystkie prace należy wykonać w oparciu o stan faktyczny, który będzie ustalony na miejscu. W przypadku stwierdzenia różnic między stanem faktycznym a stanem projektowym, należy dokonać zmian w projekcie.*

Załącznik nr 1 do projektu "KOD TECH"		ul. Turzynie 28	
Najnowsze dane:		Założenie: "Paster" - S.A.	
Projektant: Inżynier J. Nowakowski		Założenie: "Paster" - S.A.	
Sprawdził: Inżynier J. Nowakowski		Założenie: "Paster" - S.A.	
Projekt zagospodarowania terenu		Założenie: "Paster" - S.A.	
układ torowisk z zabudową i odwodnieniem		Założenie: "Paster" - S.A.	
Data: 2014-05-19		Data: 2014-05-19	
Nr uprawnień: 0104-000003		Data: 2014-05-19	
mgr inż. Andrzej Kozłowski		Data: 2014-05-19	
0104-000003		Data: 2014-05-19	
0104-000003		Data: 2014-05-19	

PLAC ŁADUNKOWY

PLAC ŁADUNKOWY

kanał odpływowy

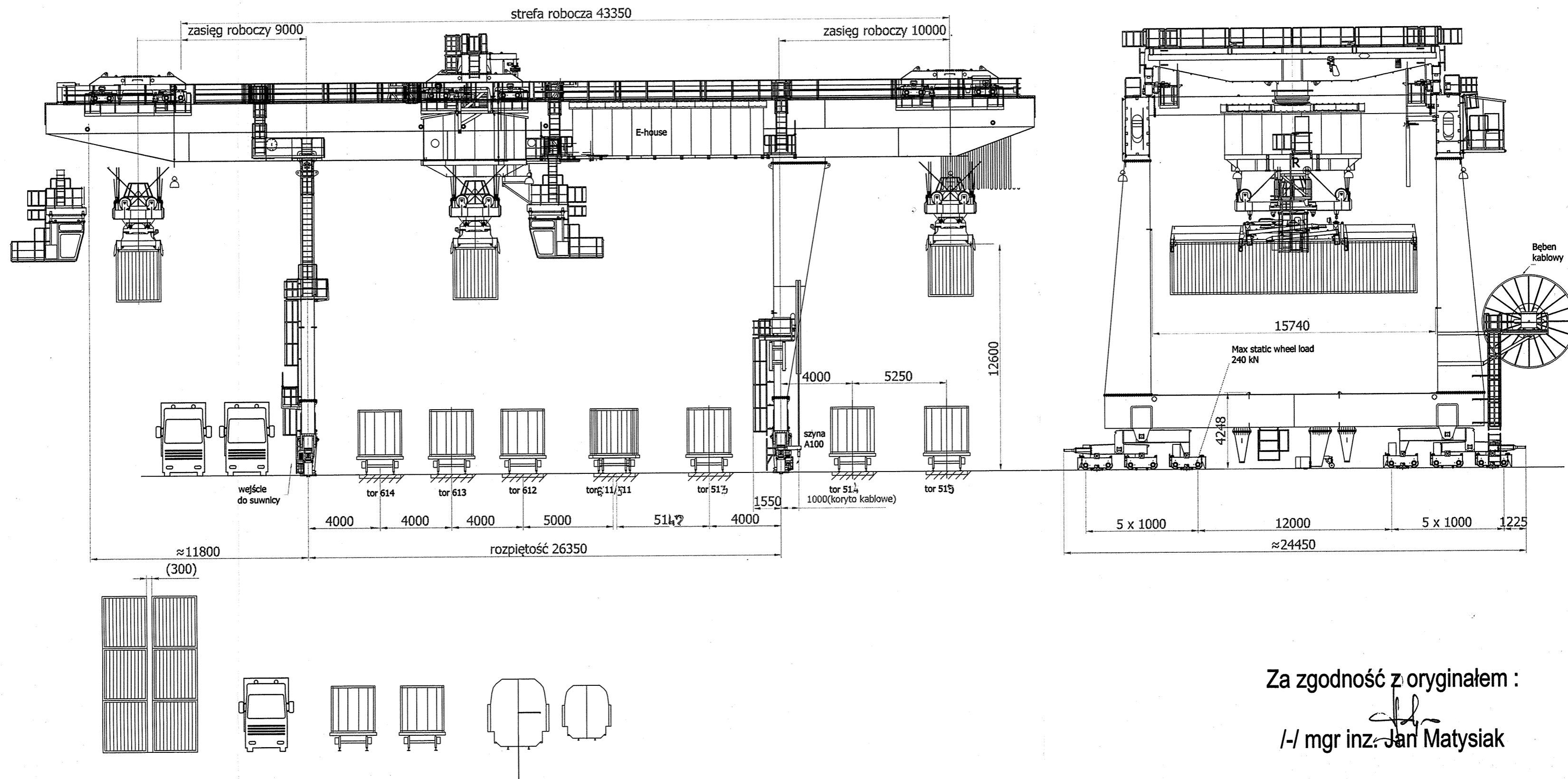
komora kabla zasilającego swinicy

*Wszystkie prace należy wykonać w oparciu o stan faktyczny, który będzie ustalony na miejscu. W przypadku stwierdzenia różnic między stanem faktycznym a stanem projektowym, należy dokonać zmian w projekcie.*

51

21

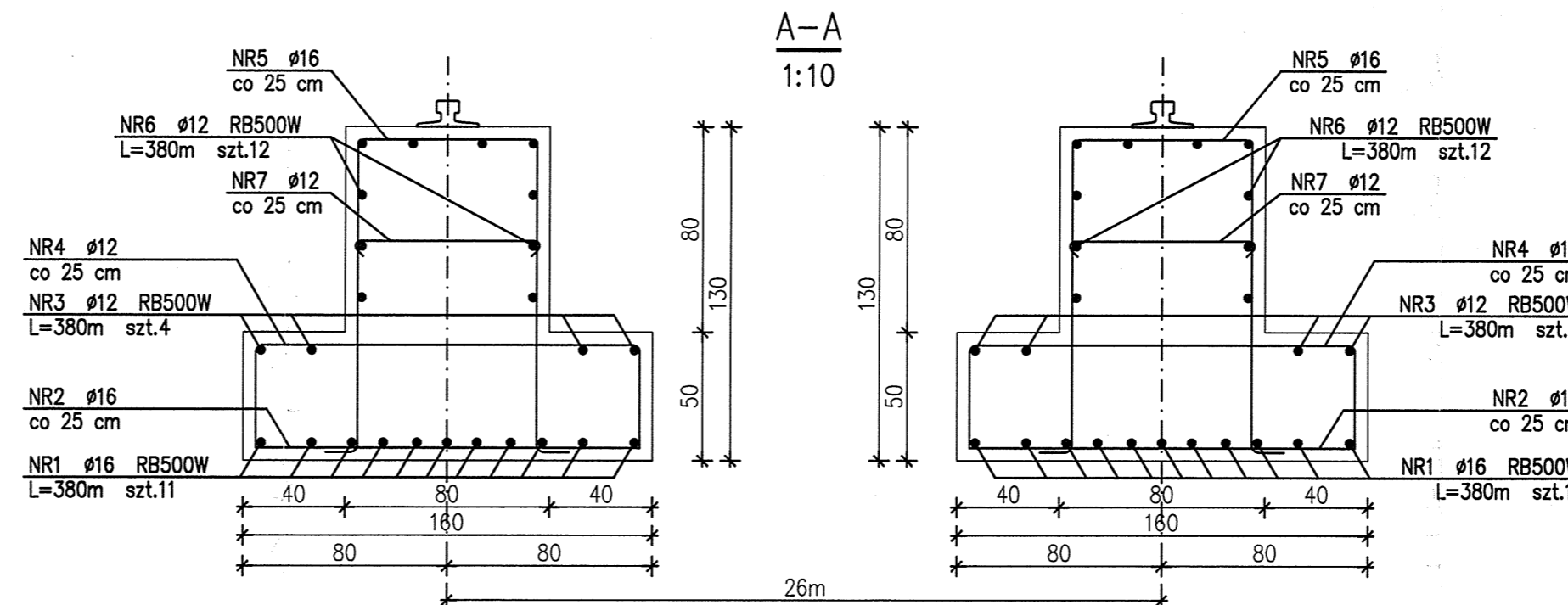
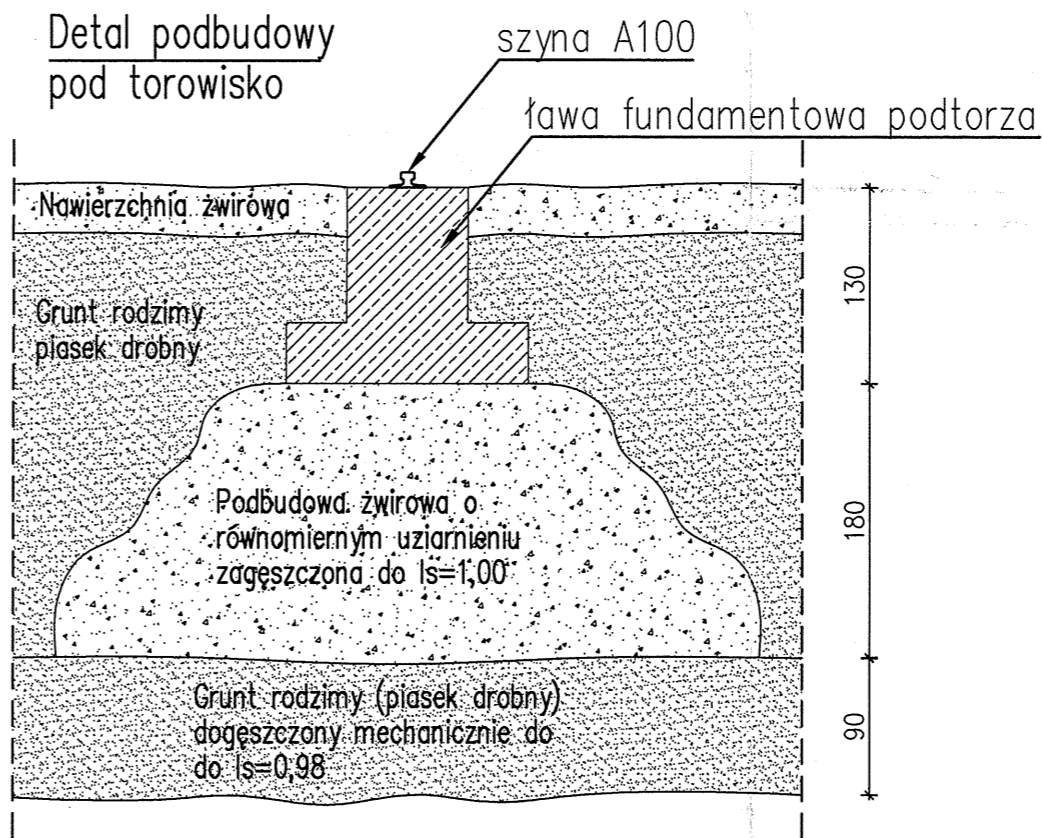
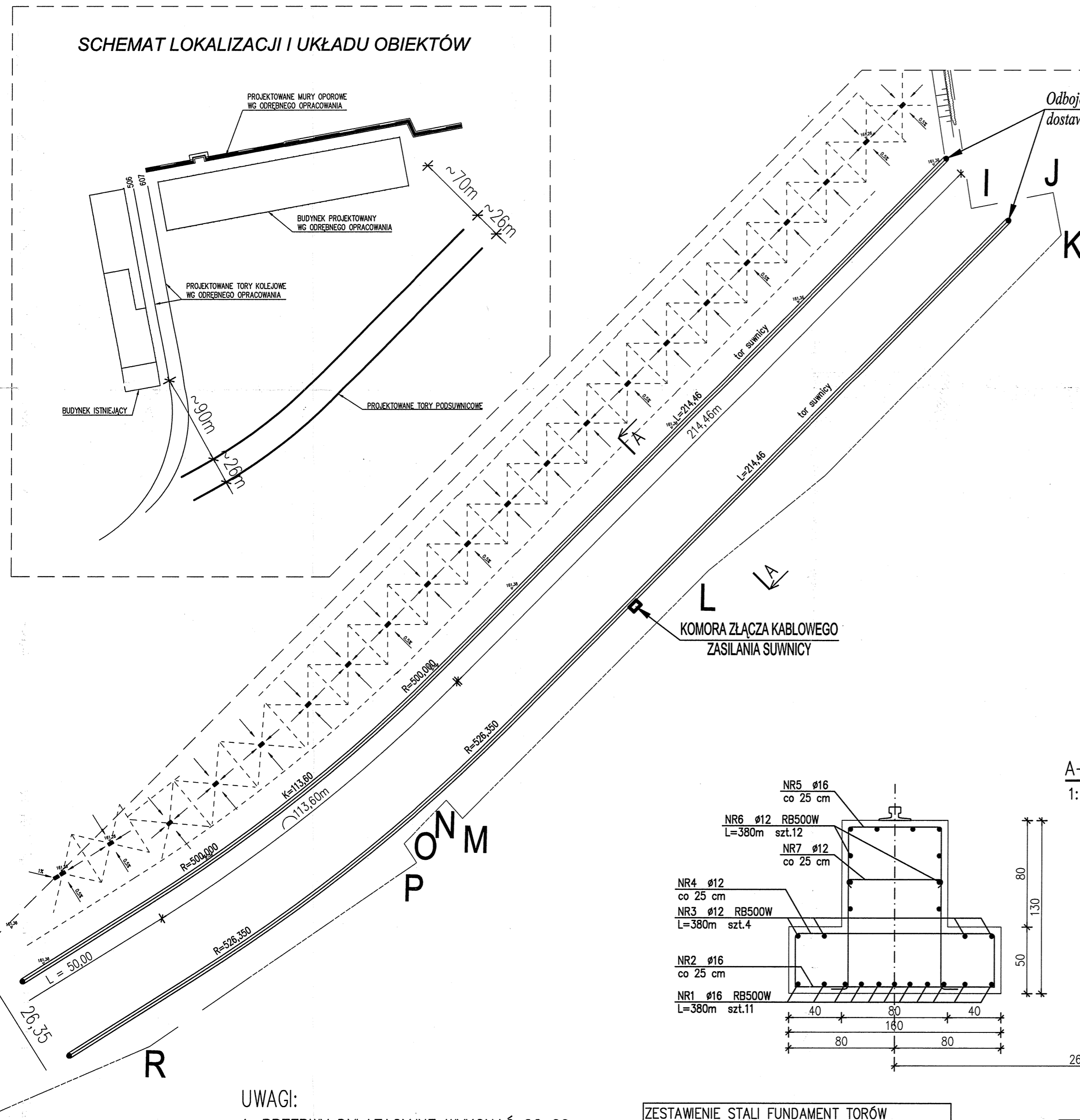
# Schemat układu zagospodarowania pod suwnicą



Za zgodność z oryginałem :

*Jan Matysiak*  
 /-/ mgr inż. Jan Matysiak

# ŁAWA FUNDAMENTOWA POD TORZĄ SUWNICY

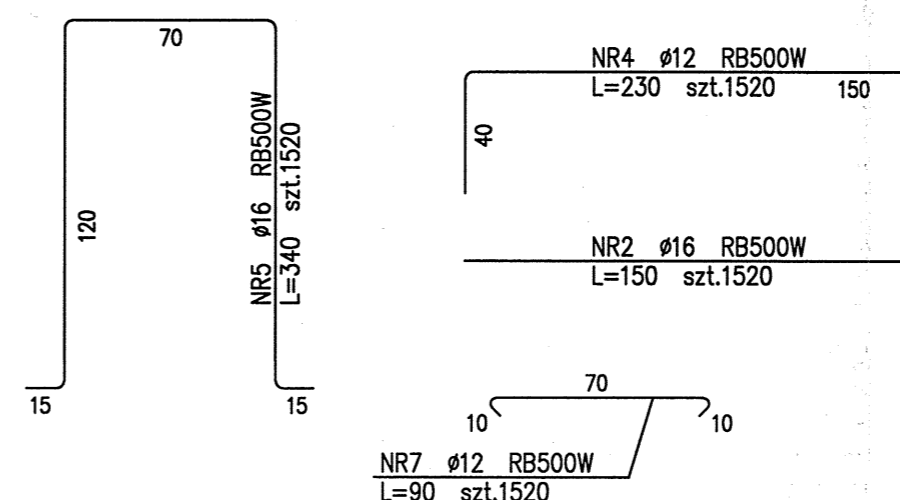


### UWAGI:

1. PRZERWY DYLATACYJNE WYKONAĆ CO 20m.
2. W POŁĄCZENIACH ZASTOSOWAĆ TRZPIENIE DYLATACYJNE

ZESTAWIENIE STALI FUNDAMENT TORÓW							
Nr. pręta	Ø	Stal	Długość pręta	Liczba prętów	A-IIIIN		
					RB500W Ø16	RB500W Ø12	
1	16	RB500W	380,00	11	4180,00		
2	16	RB500W	1,50	1520	2280,00		
3	12	RB500W	380,00	4		1520,00	
4	12	RB500W	2,30	1520	1156,00	3496,00	
5	16	RB500W	3,40	340			
6	12	RB500W	380,00	12		4560,00	
7	12	RB500W	0,90	1520		1368,00	
Razem długość prętów					[mb]	7616,00	10944,00
Masa jednostkowa					[kg/mb]	1,580	0,888
Masa prętów dla danej średnicy					[kg]	12033,28	9718,27
Masa łącznie jednego elementu					[kg]		21751,55
Masa łącznie dla szt.					[kg]		43503,10

UWAGA : Sumaryczna długość prętów jest długością rzeczywistą w osi pręta metodą B wg PN-EN ISO 3766:2006.



Fundament suwnicy zaprojektowano na obciążenie zestawem kołowym = 2000kN

BETON C30/37 (B37)  
Zbrojenie:  
STAL A-IIIIN (gatunek RB500W)  
STAL A-0 (gatunek St0S)  
Otulina 5cm (dla klasy ekspozycji XD1)

PRZED WYKONANIEM ŁAW FUNDAMENTOWYCH PODTORZA POPRAWNOŚĆ ZAŁOŻEŃ PROJEKTOWYCH SKONSULTOWAĆ Z DOSTAWCĄ SUWNICY. W PRZYPADKU ZMIANY PARAMETRÓW SUWNICY W STOSUNKU DO ZAŁOŻEŃ PROJEKTOWYCH NALEŻY POWIADOMIĆ GŁÓWNEGO PROJEKTANTA KONSTRUKCJI.

UWAGI:  
GRUNT RODZIMY PO OSIĄGNIĘCIU RZĘDNEJ POSADOWNIENIA PODBUDOWY PŁYTY NALEŻY DOGĘŚCIĆ MECHANICZNIE WALCEM DO  $I_s > 0,98$ . POPRAWNOŚĆ ZAGĘSZCZENIA WINIEN SKONTROLOWAĆ UPRAWNIONY GEOLOG I WPISAĆ DO DZIENNIKA BUDOWY.

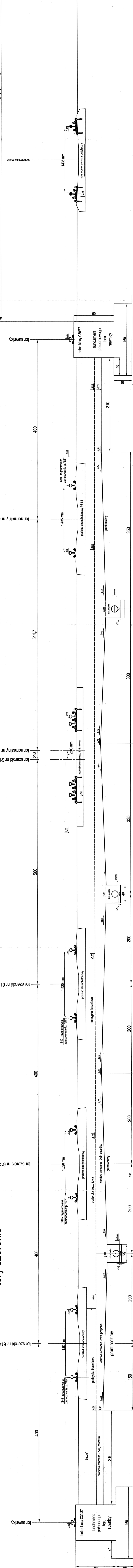
PARAMETRY FUNDAMENTU OKREŚLONO NA PODSTAWIE PIASKÓW DROBNYCH o  $I_d = 0,55$ . W PRZYPADKU STWIERDZENIA W POZIOME POSADOWNIENIA INNEJ SYTACJI NIŻ ZAŁOŻONA OBLICZENIOWO NALEŻY SIĘ SKONTAKTOWAĆ Z AUTOREM OPRACOWANIA W CELU USTALENIA DALSZEGO TOKU POSTĘPOWANIA.

Zakład Usług Technicznych "KOLTECH"			
90-002 Łódź ul. Tuwima 28			
Nazwa obiektu:		Zlecenie:	
Projekt budowlany terminalu intermodalnego na terenie Bazy Przeladunkowej "Barter" przy ul. Osiedle Buchwałowo 2 w Sokółce		z dnia 20.09.2018.	
Nazwa rysunku:		Nr rysunku:	
Ława fundamentowa podtorza suwnicy		3	
		Skala:	
		1:1500 / 1:25	
.....	Imię i Nazwisko	Nr uprawnień	Podpis
Projektował	mgr inż. Tomasz Kalinowski	PDJ/0003/PWOK/12	24.10.2018 r.
Projektował	mgr inż. Marek Kołosa	LOD/1503/POOK/10	24.10.2018 r.

# tory szerokie

# tory zespólony

# układ istniejący - tory normalne



układ projektowany L = 26,35 m

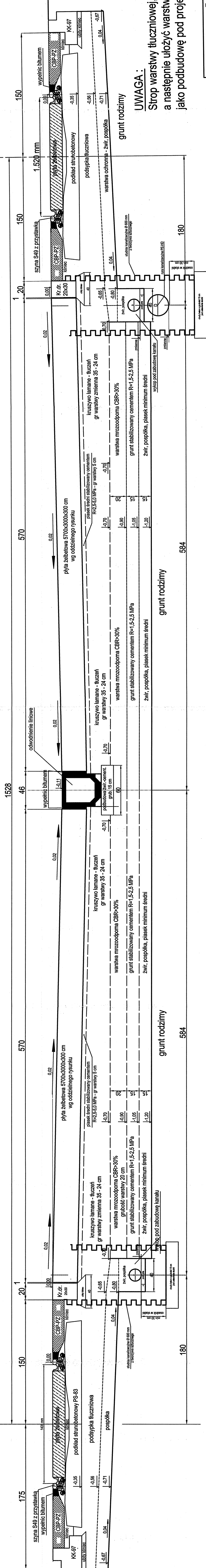
Nazwa obiektu:		Zleceniodawca:	
Projekt budowlany terminalu intermodalnego na terenie Bazy Przeładunkowej "Barbar" przy ul. Osiedle Buchwałowo 2 w Sokółce		90-002 Łódź ul. Tuwima 28	
Nazwa rysunku:		Nr rysunku:	
Przekrój normalny torów i odwodnienia w rejonie przeładunku kontenerów		4	
Skala:		1 : 20	
Projektował:		Data opracowania:	
mgr inż. Jan Malyśiak		18.10.2018 r.	
Sprawdził:		Nr uprawnień:	
mgr inż. Andrzej Kosiński		OK-K-189	

Zakład Usług Technicznych "KOLTECH"

# PRZEKRÓJ NOMALNY NA TORACH PÓŁNOCNYCH

tor szeroki nr 605

RAMPA  
tor normalny nr 503



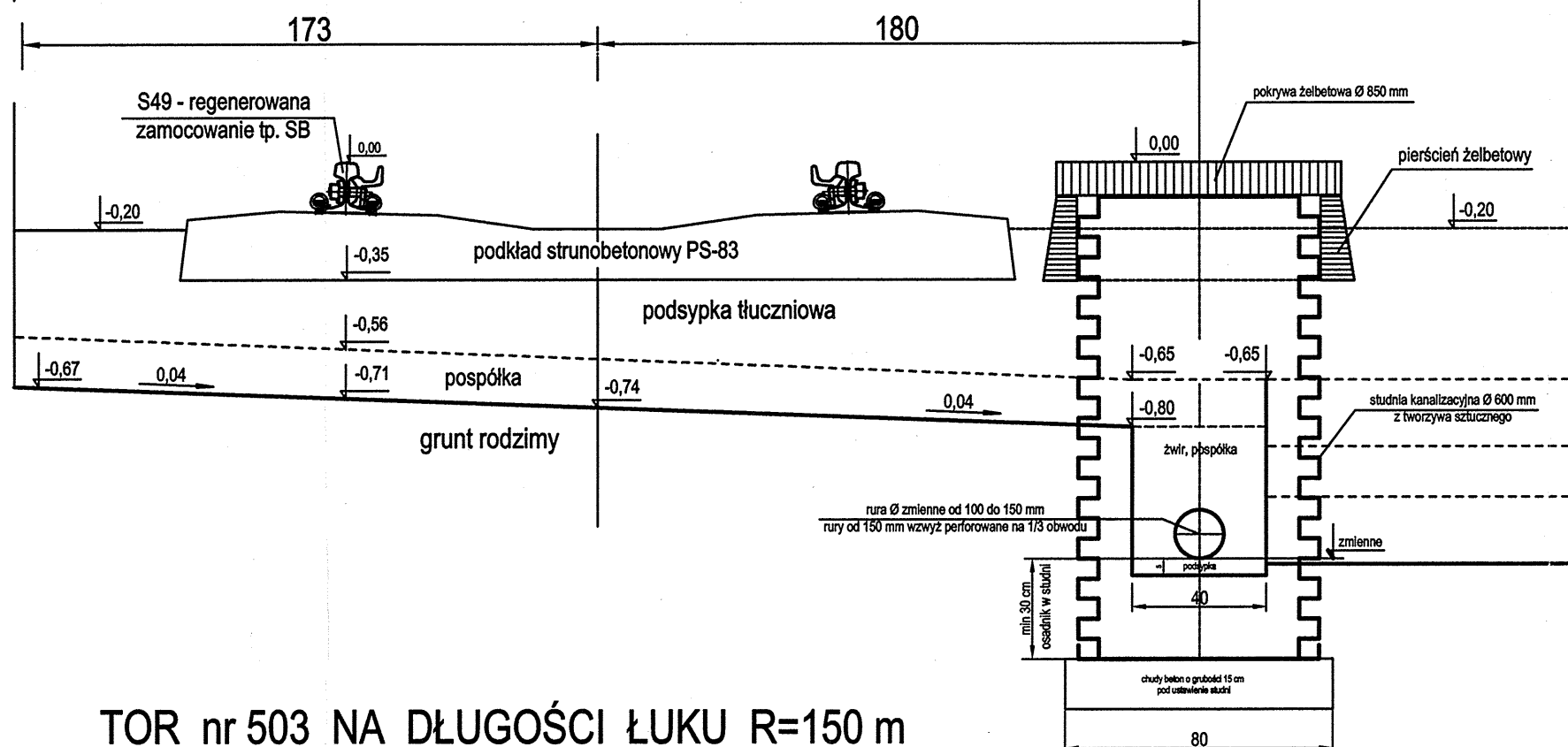
**UWAGA:**

Strop warstwy tłuczniowej, po jej zagęszczeniu, zaklinować klincem, a następnie ułożyć warstwę piaszczystą stabilizowaną cementem, jako podbudowę pod projektowane płyty betonowe

Zakład Usług Technicznych "KOLTECH" 90-002 Łódź ul. Tuwima 28	
Nazwa obiektu:	Zlecenie: Projekt budowlany terminalu intermodalnego na terenie Bazy Przeladunkowej "Barter" przy ul. Osiedle Buchwałowo 2 w Sokobce
Nazwa rysunku:	Nr rysunku: 5
Przekrój normalny torów i zabudowy drogowej w rejonie torów północnych	
Imię i Nazwisko	Data opracowania
mgr inż. Jan Matysiak	16.10.2018 r.
mgr inż. Andrzej Kosiński	01K1-K-189
Projektwal	Nr uprawnień
Sprawca	ONB-00780073
	01K1-K-189
	16.10.2018 r.

RAMPA 1:10

TOR nr 503 NA ODCINKU PROSTYM przed zabudową drogową

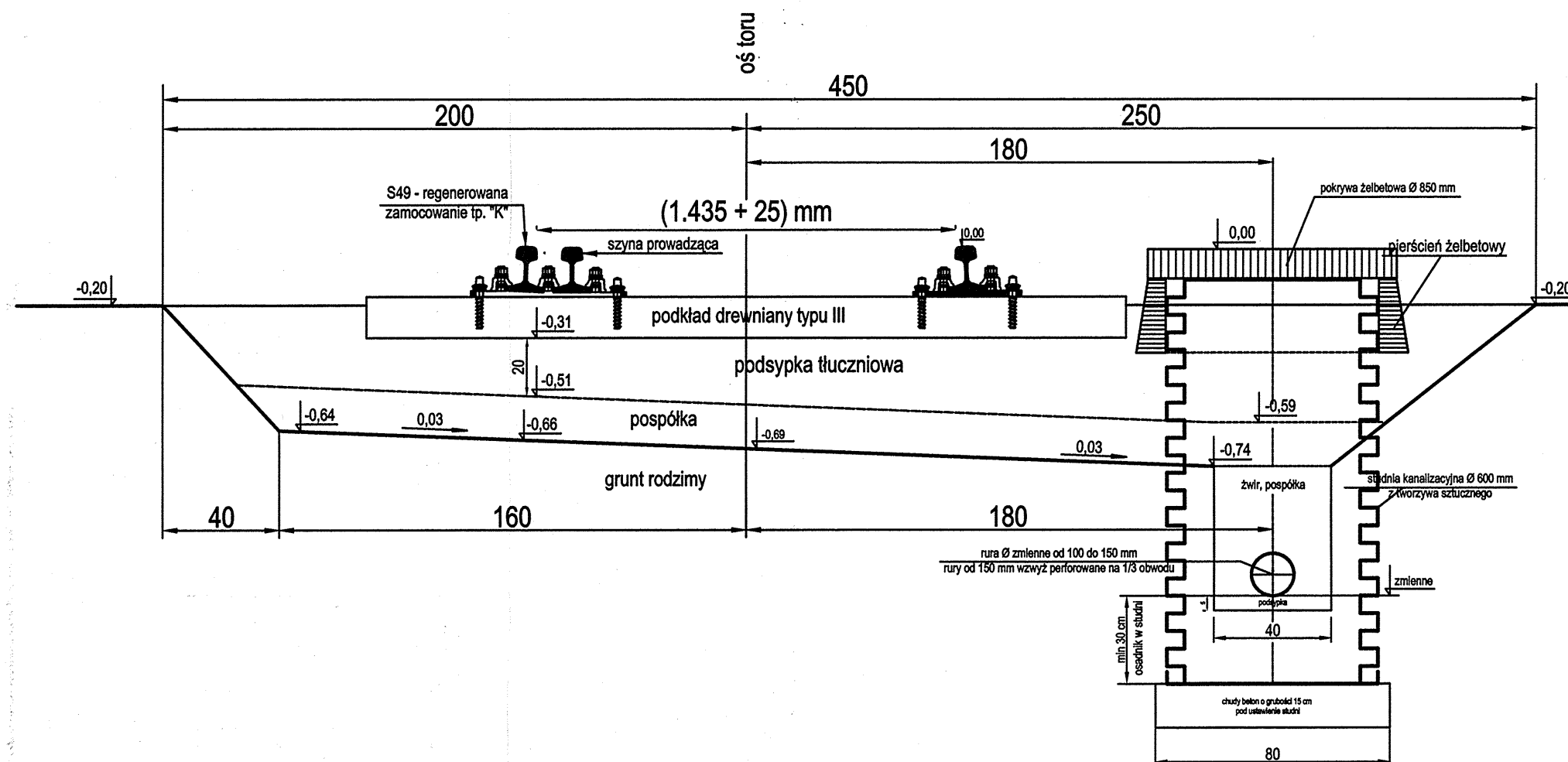


**Standardy konstrukcyjne nawierzchni dla toru na odcinku prostym :**

- Tor kolejowy - klasa 5 wariant 5.2.
- podkłady kolejowe betonowe PS-83 w rozstawie co 60 cm
- podsypka tłuczniowa - grubość warstwy podsypki 21 cm
- warstwa ochronna - grubość 15 cm

UWAGA : Zabudowa drogową toru znajduje się na rysunku nr 6

TOR nr 503 NA DŁUGOŚCI ŁUKU R=150 m



**Standardy konstrukcyjne nawierzchni dla toru na odcinku łukowym :**

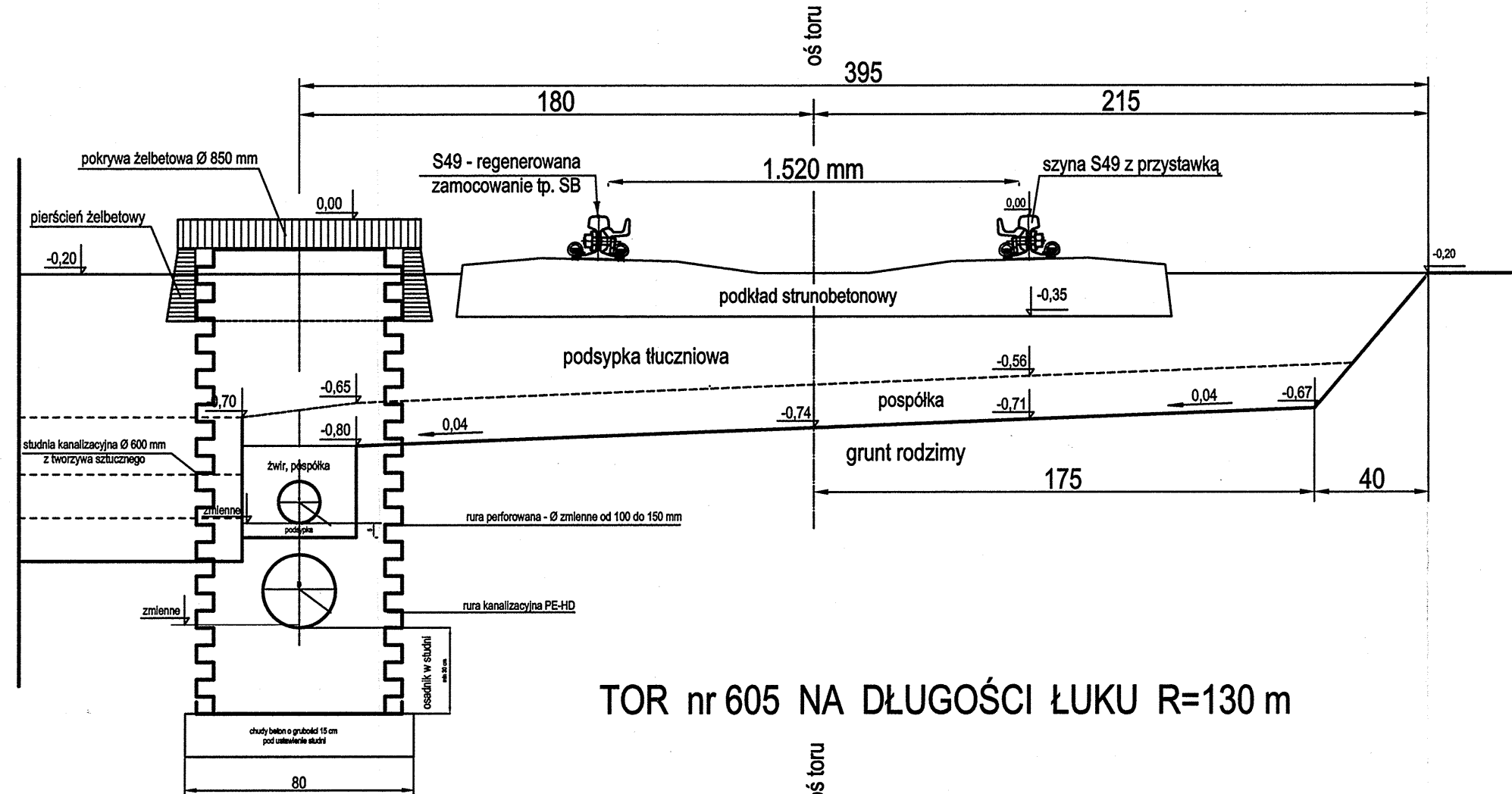
- Tor kolejowy - klasa 4 wariant 4.4.
- podkłady kolejowe drewniane nowe w rozstawie co 60 cm
- podsypka tłuczniowa - grubość warstwy podsypki 20 cm
- warstwa ochronna - grubość 15 cm

UWAGA : Na odcinku łukowym zamontować dodatkową szynę prowadzącą

<b>Zakład Usług Technicznych "KOLTECH"</b>				
90-002 Łódź ul. Tuwima 28				
Nazwa obiektu :			Zlecenie :	
Projekt budowlany terminalu intermodalnego na terenie Bazy Przeładunkowej "Barter" przy ul Osiedle Buchwałowo 2 w Sokółce			z dnia 20.09.2018 r.	
Nazwa rysunku :			Nr rysunku :	
<b>Przekroje normalne dla toru normalnego nr 506</b>			<b>6</b>	
			Skala :	
			1 : 20	
-----	Imię i Nazwisko	Nr uprawnień	Podpis	Data opracowania
Projektował	mgr inż. Jan Matysiak	ONB-907/80/73		16.10.2018 r.
Sprawdził	mgr inż. Andrzej Kłosiński	OIK1-K-1/99		16.10.2018 r.



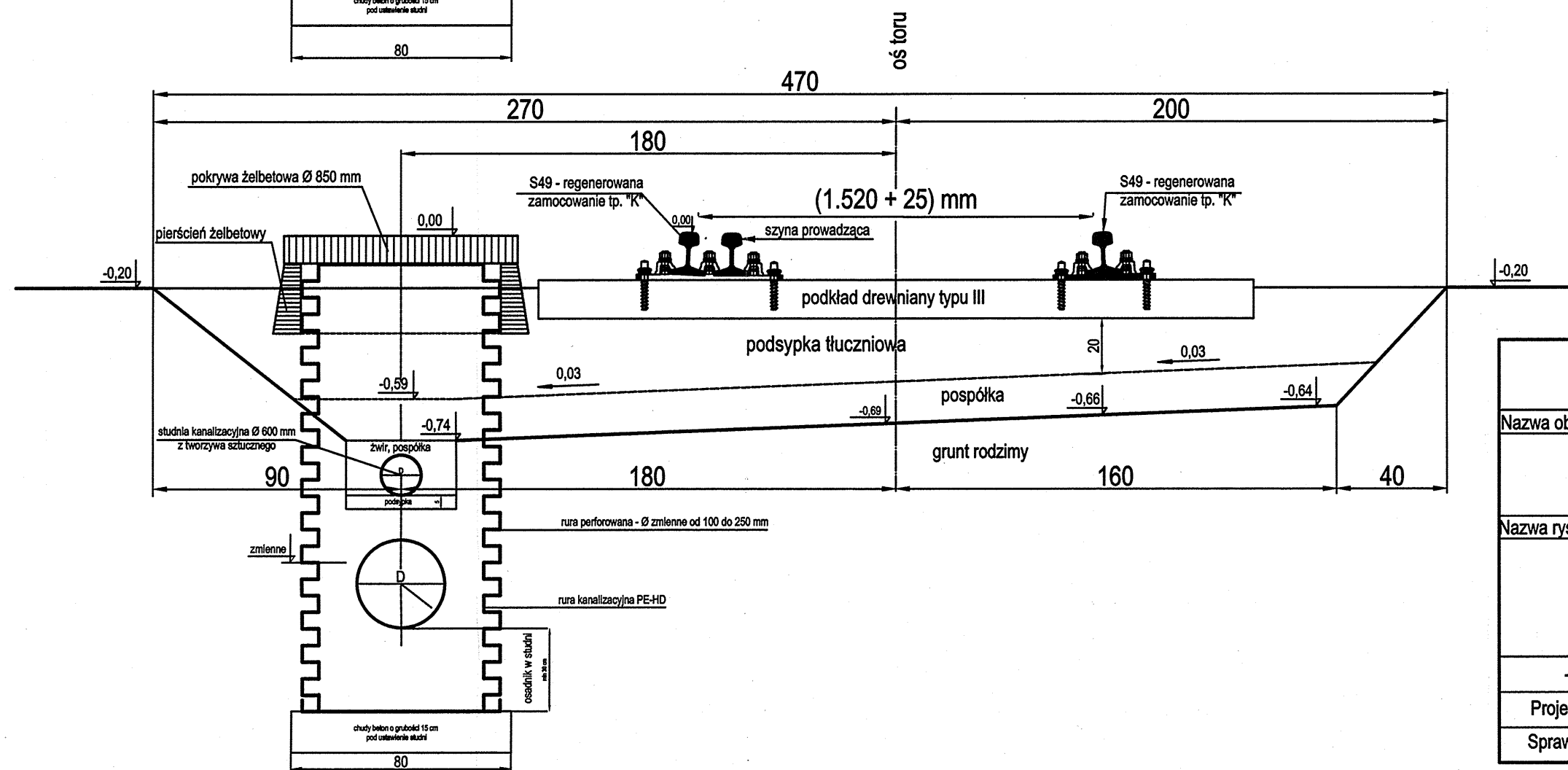
TOR nr 605 NA ODCINKU PROSTYM  
przed zabudową drogową



**Standardy konstrukcyjne nawierzchni dla toru na odcinku prostym :**  
Tor kolejowy - klasa 5 wariant 5.2.  
- podkłady kolejowe betonowe w rozstawie co 60 cm  
- podsypka tłuczniowa - grubość warstwy podsypki 21 cm  
- warstwa ochronna - grubość 15 cm

UWAGA : Zabudowa drogową toru znajduje się na rysunku nr 6

TOR nr 605 NA DŁUGOŚCI ŁUKU R=130 m



**Standardy konstrukcyjne nawierzchni dla toru na odcinku łukowym :**

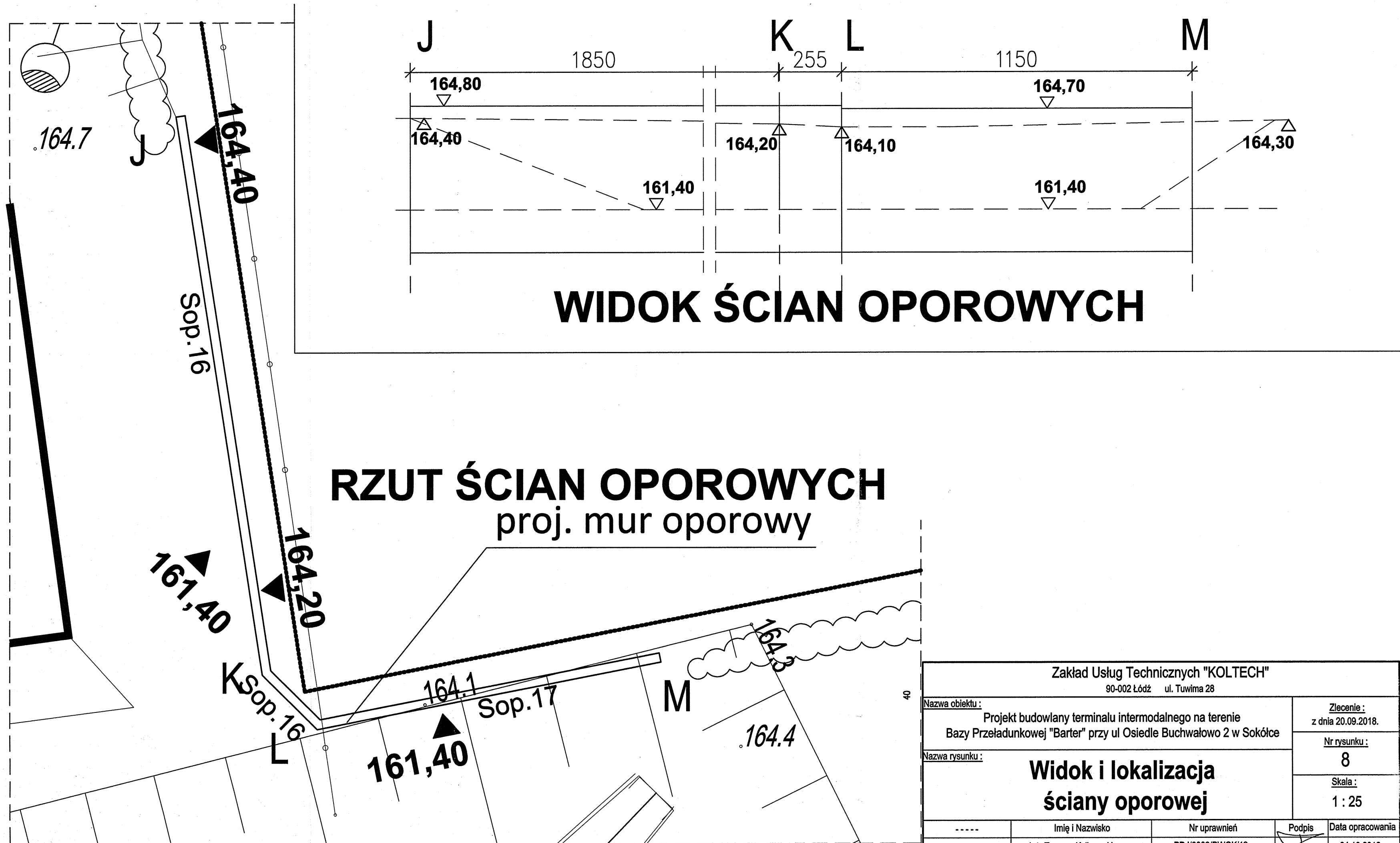
Tor kolejowy - klasa 4 wariant 4.4.  
- podkłady kolejowe drewniane nowe lub regenerowane w rozstawie co 60 cm  
- podsypka tłuczniowa - grubość warstwy podsypki 20 cm  
- warstwa ochronna - grubość 15 cm

UWAGA : Na odcinku łukowym zamontować dodatkową szynę prowadzącą

Zakład Usług Technicznych "KOLTECH"

90-002 Łódź ul. Tuwima 28

Nazwa obiektu : Projekt budowlany terminalu intermodalnego na terenie Bazy Przeładunkowej "Barter" przy ul Osiedle Buchwałowo 2 w Sokółce		Zlecenie :
Nazwa rysunku : <b>Przekroje normalne dla toru normalnego nr 506</b>		Nr rysunku : <b>7</b>
		Skala : <b>1 : 20</b>
-----	Imię i Nazwisko	Nr uprawnień
Projektował	mgr inż. Jan Matysiak	ONB-907/80/73
Sprawdził	mgr inż. Andrzej Kłosiński	OIK1-K-1/99
	Podpis	Data opracowania
	<i>[Signature]</i>	16.10.2018 r.
	<i>[Signature]</i>	16.10.2018 r.

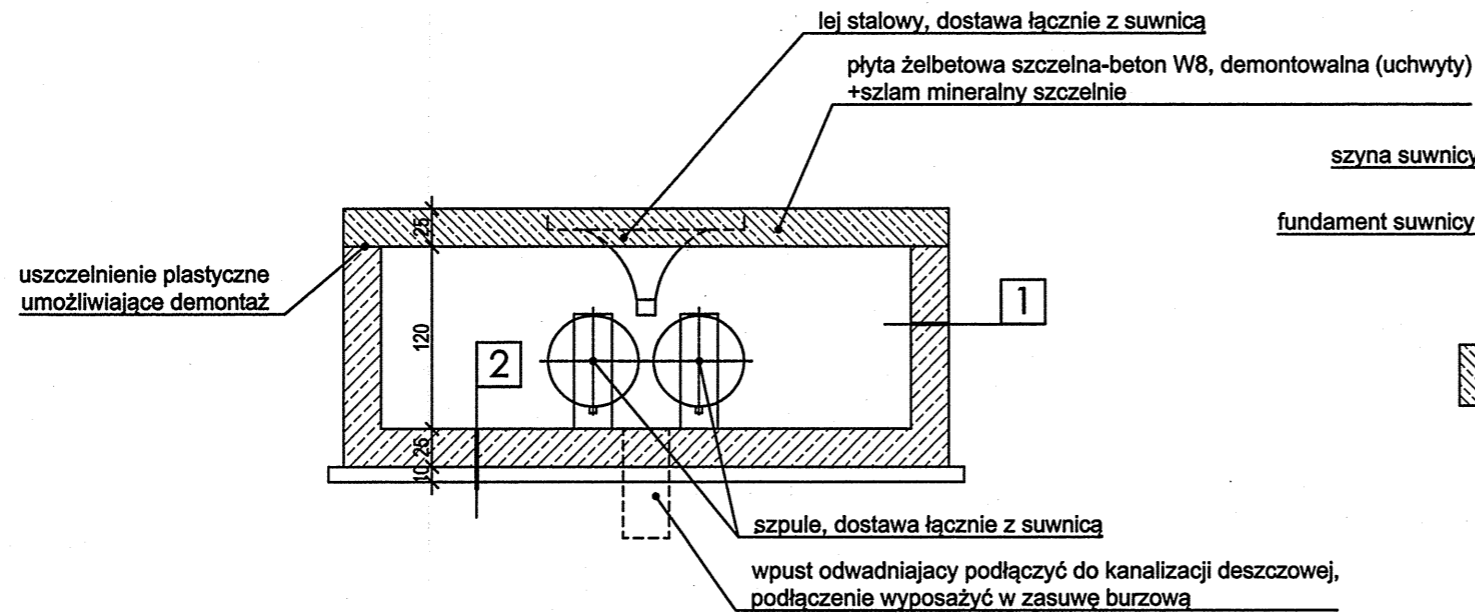


## WIDOK ŚCIAN OPOROWYCH

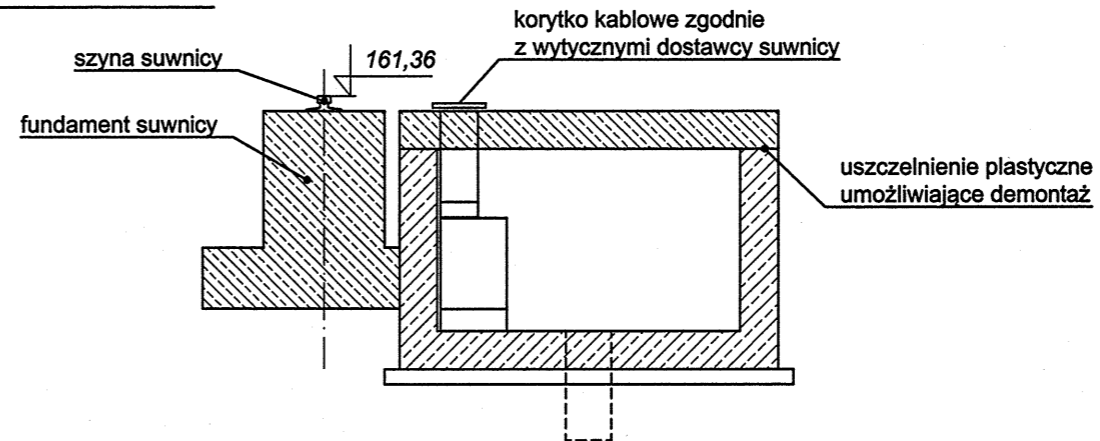
## RZUT ŚCIAN OPOROWYCH proj. mur oporowy

Zakład Usług Technicznych "KOLTECH" 90-002 Łódź ul. Tuwima 28				
Nazwa obiektu : Projekt budowlany terminalu intermodalnego na terenie Bazy Przeladunkowej "Barter" przy ul Osiedle Buchwałowo 2 w Sokółce			Zlecenie : z dnia 20.09.2018.	
Nazwa rysunku : <b>Widok i lokalizacja ściany oporowej</b>			Nr rysunku : <b>8</b>	
			Skala : 1 : 25	
-----	Imię i Nazwisko	Nr uprawnień	Podpis	Data opracowania
Projektował	mgr inż. Tomasz Kalinowski	PDJ/0003/PWOK/12		24.10.2018 r.
Projektował	mgr inż. Marek Kolasa	LOD/1503/POOK/10		24.10.2018 r.

# PRZEKRÓJ A-A skala 1:50



# PRZEKRÓJ B-B skala 1:50

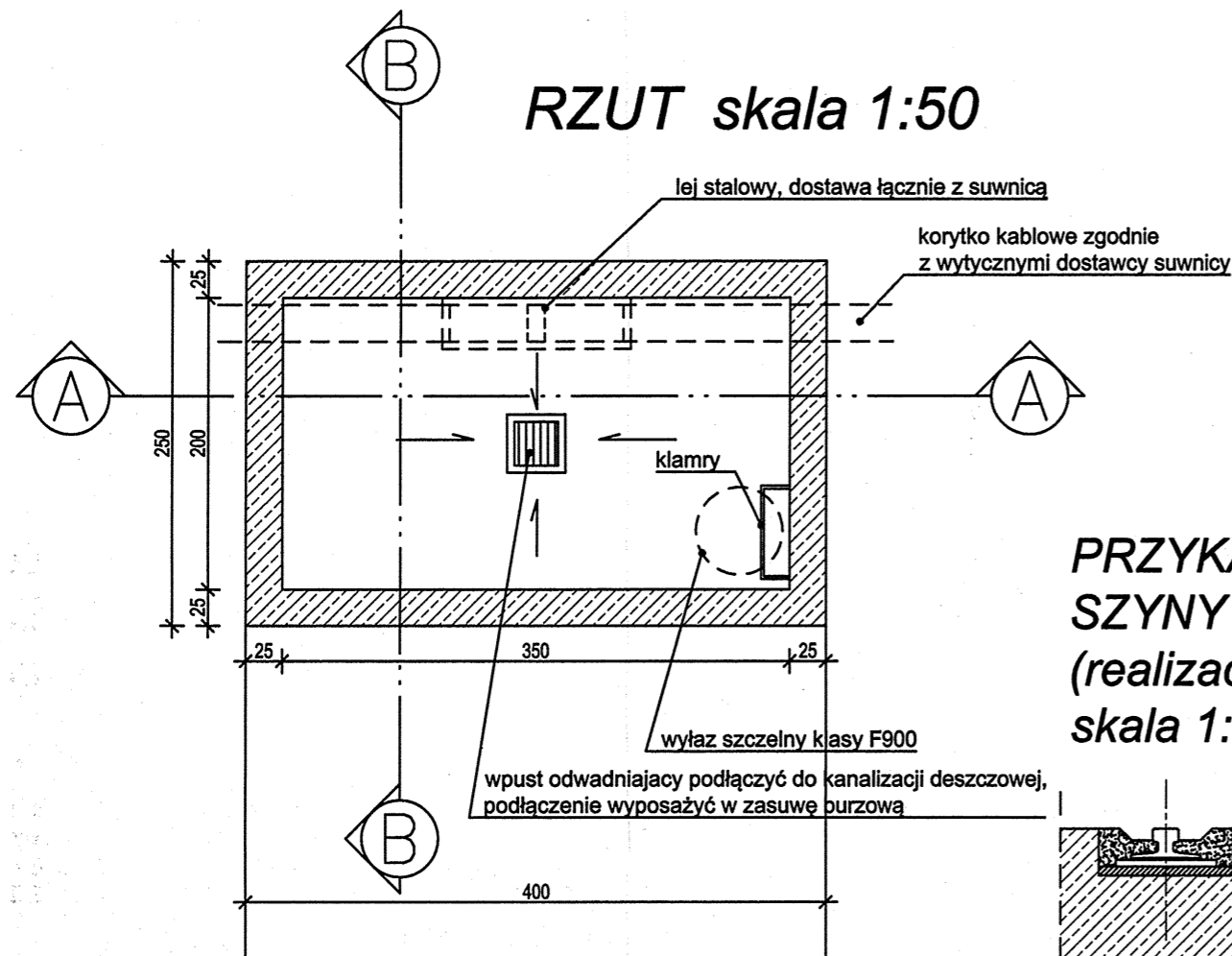


<b>1</b>	ŚCIANA OD STRONY GRUNTU
	grunt zagęszczony, przepuszczalny izolacja przeciwwodna z lepiku asfaltowego typu ciężkiego z warstwą osłaniającą płyta żelbetowa zatarta na gładko z betonu wodoszczelnego W8 +uszczelniania technologiczne i przejść instalacyjnych
<b>2</b>	PODŁOGA NA GRUNCIE
	płyta żelbetowa zatarta na gładko z betonu wodoszczelnego W8 +uszczelniania technologiczne i przejść instalacyjnych izolacja przeciwwodna z lepiku asfaltowego typu ciężkiego beton B15 gr.10cm pospółka zagęszczana warstwami grunt rodzimy nośny

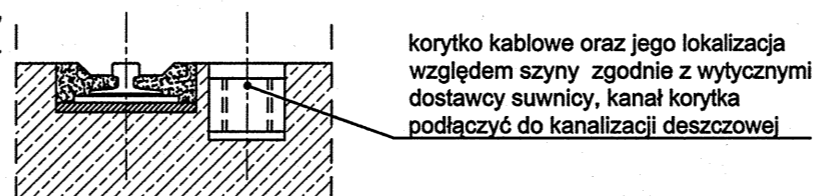
### UWAGI:

- Geometrię oraz lokalizację względem szyny, komory złącza kablowego, korytka kablowego należy dopasować do wytycznych dostawcy suwnicy.
- Wszystkie elementy będące na wyposażeniu (w zakresie dostawy) suwnicy należy rozmieścić oraz wbudować zgodnie z wytycznymi dostawcy.
- Lokalizację, geometrie i wymiary elementów powiązanych z suwnicą wykonywać w koordynacji z dostawcą suwnicy.
- Podłączenie odwodnienia komory i korytka kablowego w zakresie projektu kolejowego toru południowego.

# RZUT skala 1:50



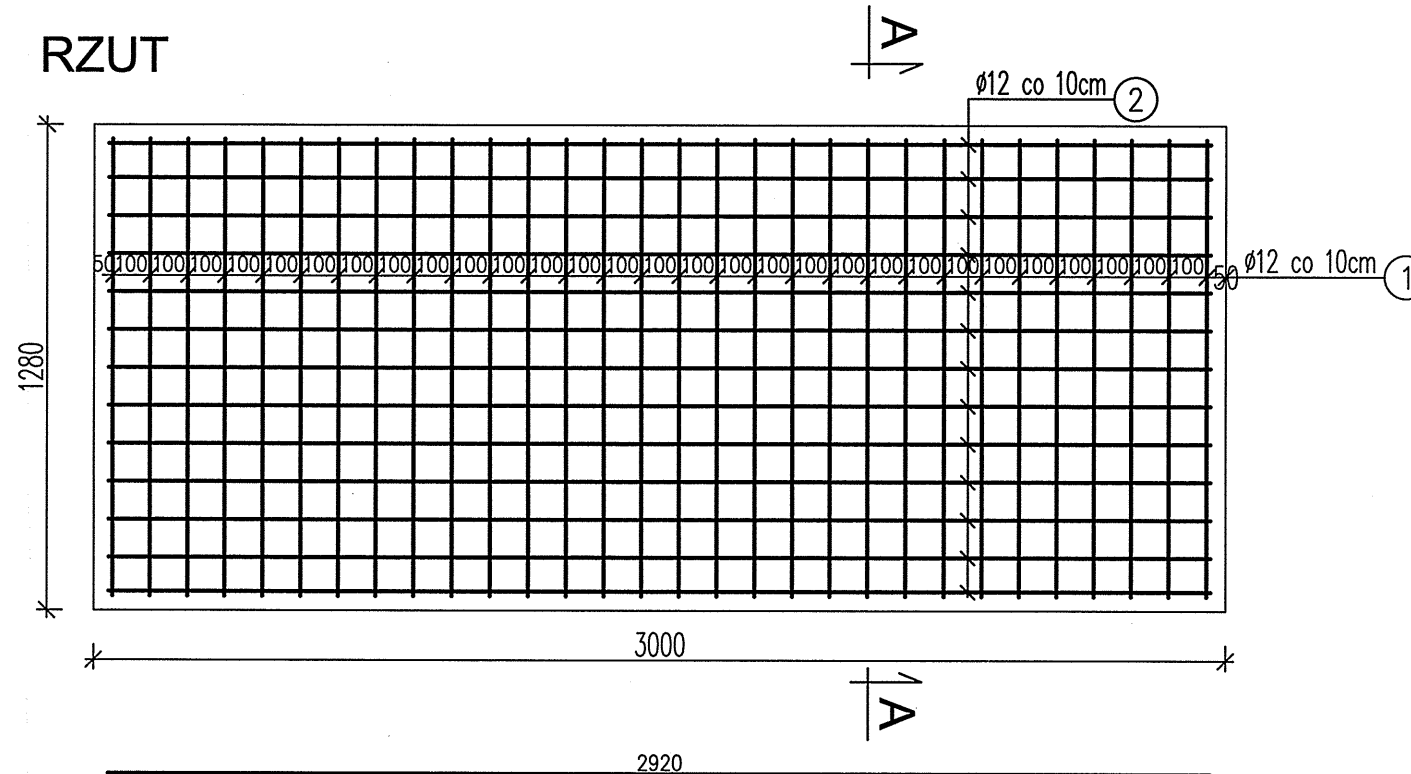
# PRZYKŁADOWY DETAL OSADZENIA SZYNY I KORYTKA KABLOWEGO (realizacja wg wytycznych dostawcy) skala 1:25



<b>Zakład Usług Technicznych "KOLTECH"</b> 90-002 Łódź ul. Tuwima 28				
Nazwa obiektu : Projekt budowlany terminalu intermodalnego na terenie Bazy Przeladunkowej "Barter" przy ul Osiedle Buchwałowo 2 w Sokółce			Zlecenie : z dnia 20.09.2018.	
Nazwa rysunku : <b>Komora złącza kablowego zasilania suwnicy</b>			Nr rysunku : <b>9</b>	
			Skala : <b>1:50 / 1:25</b>	
-----	Imię i Nazwisko	Nr uprawnień	Podpis	Data opracowania
Projektował	mgr inż. Tomasz Kalinowski	PDJ/0003/PWOK/12		24.10.2018 r.
Projektował	mgr inż. Marek Kolasa	LOD/1503/POOK/10		24.10.2018 r.

## ZBROJENIE PŁYTY 128x300

RZUT



WYKAZ STALI ZBROJENIOWEJ					
Nr	Średnica Ø	Ilość [szt.]	Długość [mm]	Ø8	
				B500ST	B500ST
1	12	30	2662		79.86
2	12	26	2920		75.92
SUMA DŁUGOŚCI				####	155.78
CIĘŻAR 1mb				0.395	0.888
MASA				####	138.33
MASA CAŁKOWITA					138.33

V BETONU: 0,56m<sup>3</sup>

BETON KONSTRUKCYJNY: C30/37

STAL ZBROJENIOWA: B500ST

KLASA EKSPozyCJI: XD3, XF4

WODOSZCZELNOŚĆ: W8

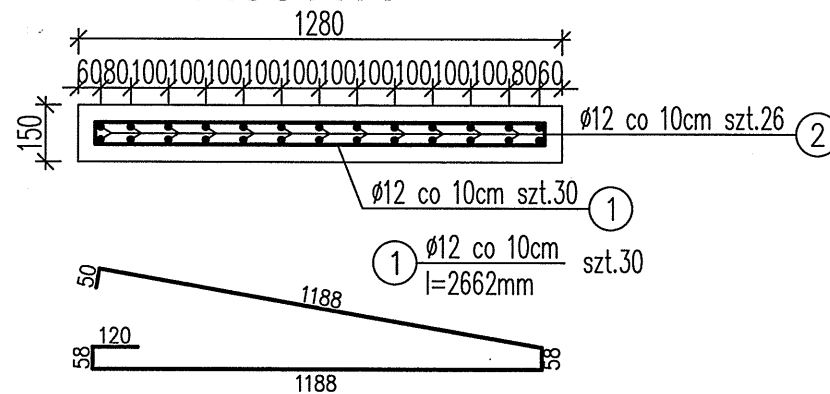
MROZODPORNOŚĆ: F150

NASIĄKLIWOŚĆ: 4%

DYLATACJE: W szczelinę dylatacyjną wcisnąć sznur podpierający, całość zalać elastycznym uszczelniaczem na bazie poliuretanu np. firmy SIKA

PODBUDOWA: wg projektu drogowego

PRZEKRÓJ A-A



Zakład Usług Technicznych "KOLTECH"

90-002 Łódź ul. Tuwima 28

Nazwa obiektu :

Projekt budowlany terminalu intermodalnego na terenie Bazy Przeladunkowej "Barter" przy ul Osiedle Buchwałowo 2 w Sokółce

Zlecenie :  
z dnia 20.09.2018.

Nazwa rysunku :

**Płyty P1 128x300 cm w tor normalny  
- układ zbrojenia -**

Nr rysunku :

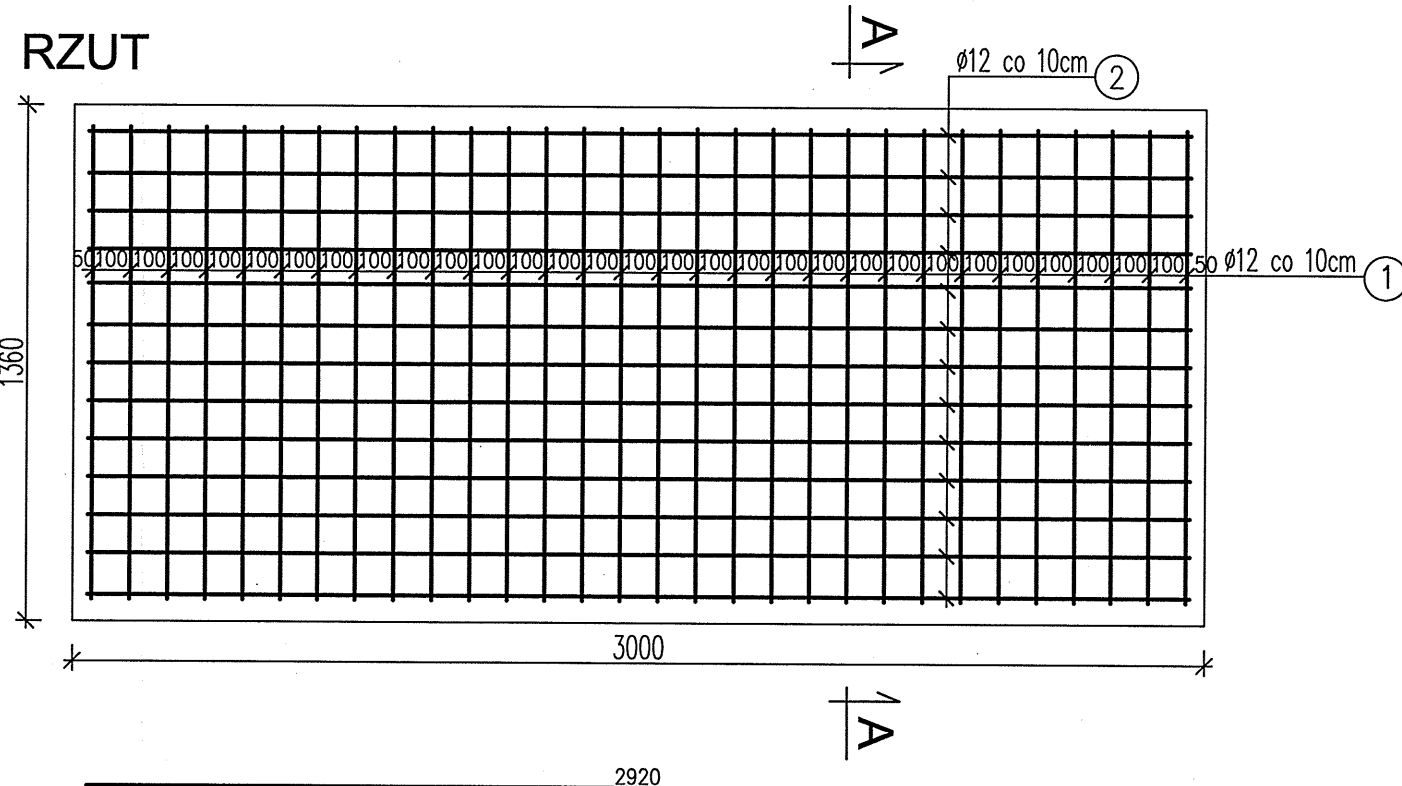
**10**

Skala :

**1 : 20**

-----	Imię i Nazwisko	Nr uprawnień	Podpis	Data opracowania
Projektował	mgr inż. Jan Matysiak	ONB-907/80/73		24.10.2018 r.
Projektował	mgr inż. Marek Kolasa	LOD/1503/POOK/10		24.10.2018 r.

## ZBROJENIE PŁYTY 136x300



WYKAZ STALI ZBROJENIOWEJ					
Nr	Średnic a Ø	Ilość [szt.]	Długość [mm]	Ø8	Ø12
				B500ST	B500ST
1	12	30	2758		82.74
2	12	26	2920		75.92
SUMA DŁUGOŚCI				####	158.66
CIĘŻAR 1mb				0.395	0.888
MASA				####	140.89
MASA CAŁKOWITA					140.89

V BETONU: 0,585m<sup>3</sup>

BETON KONSTRUKCYJNY: C30/37

STAL ZBROJENIOWA: B500ST

KLASA EKSPOZYCJI: XD3, XF4

WODOSZCZELNOŚĆ: W8

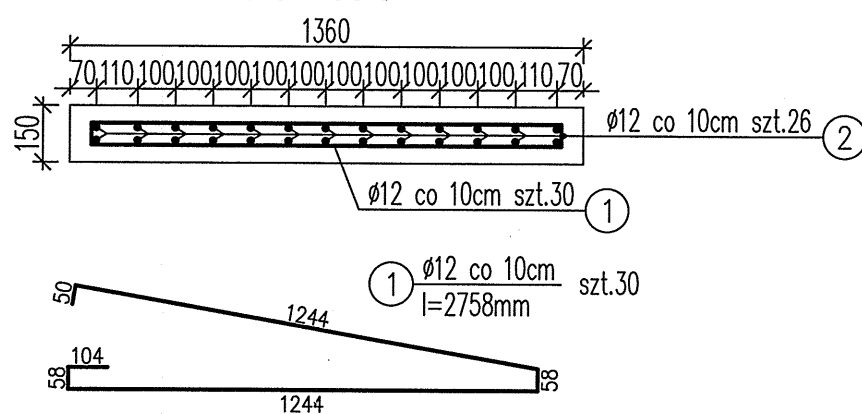
MROZODPORNOŚĆ: F150

NASIĄKLIWOŚĆ: 4%

DYLATACJE: W szczelinę dylatacyjną wcisnąć sznur podpierający, całość zalać elastycznym uszczelniaczem na bazie poliuretanu np. firmy SIKA

PODBUDOWA: wg projektu drogowego

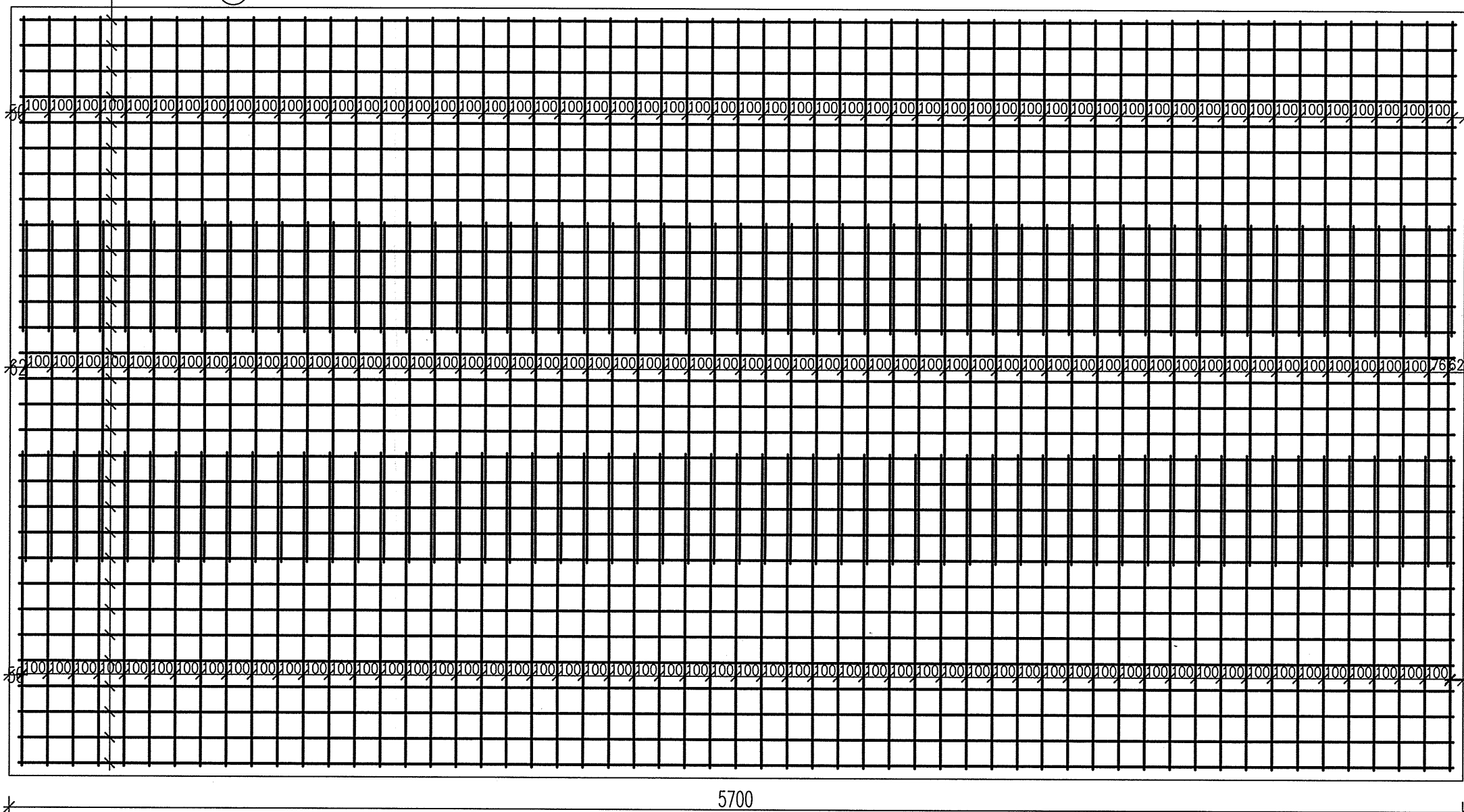
### PRZEKRÓJ A-A



Zakład Usług Technicznych "KOLTECH"				
90-002 Łódź ul. Tuwima 28				
Nazwa obiektu :			Zlecenie :	
Projekt budowlany terminalu intermodalnego na terenie Bazy Przeładunkowej "Barter" przy ul Osiedle Buchwałowo 2 w Sokółce			z dnia 20.09.2018.	
Nazwa rysunku :			Nr rysunku :	
Płyty P2 136x300 cm w tor szeroki - układ zbrojenia -			11	
			Skala :	
			1 : 20	
-----	Imię i Nazwisko	Nr uprawnień	Podpis	Data opracowania
Projektował	mgr inż. Jan Matysiak	ONB-907/80/73	<i>[Signature]</i>	24.10.2018 r.
Projektował	mgr inż. Marek Kolasa	LOD/1503/POOK/10	<i>[Signature]</i>	24.10.2018 r.

RZUT

ZBROJENIE PŁYTY P1 - 570x300



A

A

①  $\phi 12$  co 10cm szt.60  
l=5624mm

5624

$\phi 12$  co 10cm ②

$\phi 12$  co 10cm ③

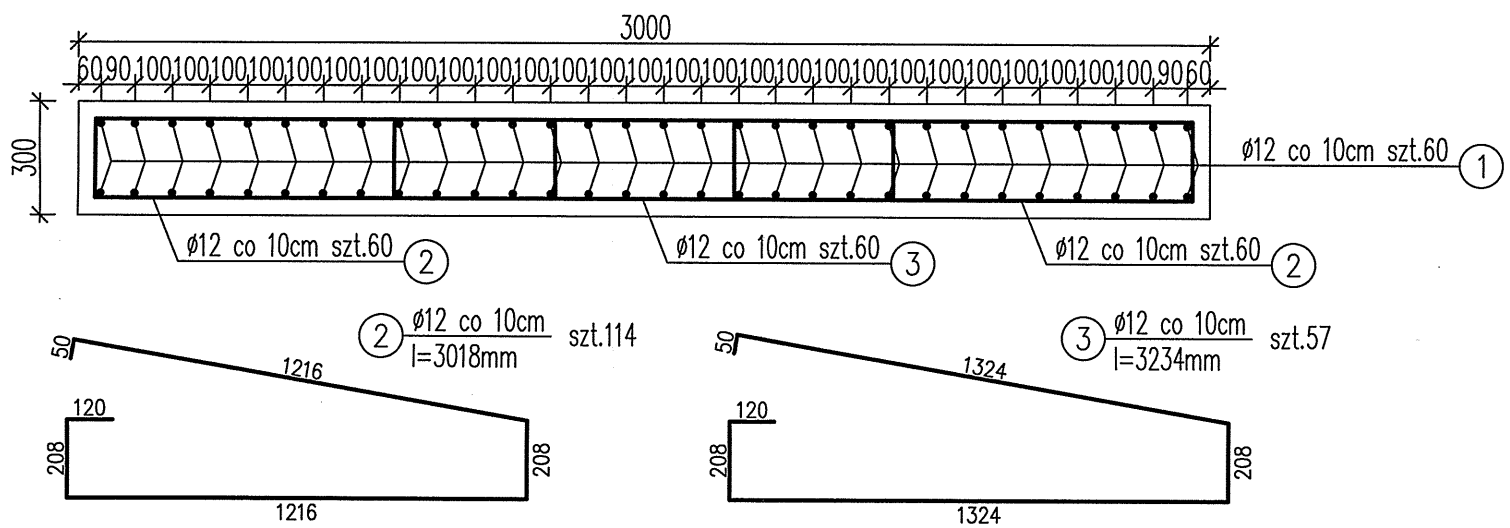
$\phi 12$  co 10cm ②

BETON KONSTRUKCYJNY: C30/37  
 KLASA EKSPZYCJI: XD3, XF4  
 STAL ZBROJENIOWA: B500ST  
 WODOSZCZELNOŚĆ: W8  
 MROZODPORNOŚĆ: F150  
 NASIĄKLIWOŚĆ: 4%  
 DYLATACJE: W szczelinę dylatacyjną wcisnąć sznur podpierający, całość zalać elastycznym uszczelniaczem na bazie poliuretanu np. firmy SIKA  
 PODBUDOWA: wg projektu drogowego

WYKAZ STALI ZBROJENIOWEJ					
Nr	Srednic $\phi$	Ilość [szt.]	Długość [mm]	$\phi 8$	
				B500ST	B500ST
1	12	60	5624		337.44
2	12	114	3018		344.05
3	12	57	3234		184.34
SUMA DŁUGOŚCI				####	865.83
CIĘŻAR 1mb				0.395	0.888
MASA				####	768.86
MASA CAŁKOWITA					768.86

V BETONU: 5,4m<sup>3</sup>

PRZEKRÓJ A-A



**Zakład Usług Technicznych "KOLTECH"**  
90-002 Łódź ul. Tuwima 28

Nazwa obiektu : Projekt budowlany terminalu intermodalnego na terenie Bazy Przeladunkowej "Barter" przy ul Osiedle Buchwałowo 2 w Sokółce		Zlecenie : z dnia 20.09.2018.	
Nazwa rysunku : <b>Płyty P3 570x300 cm na międzytorze torów - układ zbrojenia -</b>		Nr rysunku : <b>12</b>	
		Skala : 1 : 20	
-----	Imię i Nazwisko	Nr uprawnień	Podpis
Projektował	mgr inż. Jan Matysiak	ONB-907/80/73	
Projektował	mgr inż. Marek Kolasa	LOD/1503/POOK/10	
			Data opracowania
			24.10.2018 r.
			24.10.2018 r.