

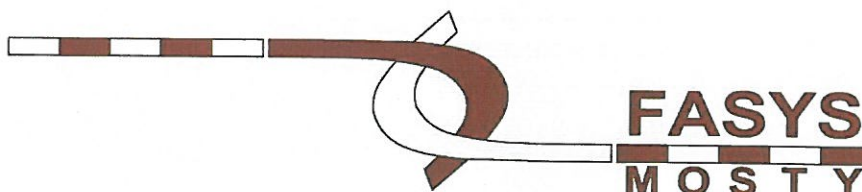
FASYS MOSTY Sp. z o.o.

Adres do korespondencji:
ul. Jedności Narodowej 83
50-262 Wrocław

Dane kontaktowe:
tel. 664 497 449

biuro@fasysmosty.pl

www.fasysmosty.pl



PROJEKT BUDOWLANO-WYKONAWCZY

remontu wiaduktu kolejowego w łącznicy kolejowej Okęcie – Kabaty
nad ulicą Puławską w WARSZAWIE

Nr dokument.: K055 - C

Nr umowy: Umowa z dnia 13.03.2018 r.

Investor
i Zamawiający: Miasto Stołeczne Warszawa
reprezentowane przez Pana Wiesława Witka
Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego
ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Obiekt: Wiadukt kolejowy

Lokalizacja: Województwo: mazowieckie, Powiat: Miasto st. Warszawa, Dzielnica: Ursynów,
Obręb: 10839, Dz. ewid. 46/6, 37, 48/12, 48/14,
Obręb: 11077, Dz. ewid. 47/18, 47/21, 47/22, 106, 104/6

Branża: INŻYNIERYJNA

ZESPÓŁ PROJEKTOWY




Opracowali:	Imię i nazwisko	Nr i zakres uprawnień	Podpis
Projektant branża mostowa (główny projektant)	mgr inż. Szymon Gruba	119/DOŚ/09 do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej	
Projektant branża mostowa	mgr inż. Adam Stempniewicz	97/DOŚ/07 do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej	
Sprawdzający branża mostowa	mgr inż. Szymon Migocki	124/DOŚ/14 do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej	

Oświadczenie

Oświadcza się, że opracowanie projektowe:

PROJEKT BUDOWLANO-WYKONAWCZY
remontu wiaduktu kolejowego w łącznicy kolejowej Okęcie – Kabaty
nad ulicą Puławską w WARSZAWIE

jest zgodne z obowiązującymi przepisami, normami i zasadami wiedzy technicznej oraz jest kompletne i zostało wykonane w zakresie niezbędnym do realizacji celu, któremu ma służyć, zgodnie z umową z dnia 13.03.2018 r.

Projektanci:		Sprawdzający:	
mgr inż. Szymon Gruba		mgr inż. Szymon Migocki	
mgr inż. Adam Stempniewicz			

Wrocław, kwiecień 2018 r.

Dopuszcza się stosowanie innych materiałów niż podane przykładowo w niniejszym projekcie, o podobnych parametrach technicznych, spośród materiałów dopuszczonych do obrotu i powszechnego stosowania w budownictwie mostowym i drogowym zgodnie z art. 10, ust. 2 ustawy „Prawo budowlane” (Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r., tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r. poz. 1409 z późn. zmianami) pod warunkiem uzgodnienia z projektantem i inspektorem nadzoru.

SPIS TREŚCI

1.	PRZEDMIOT, CEL I ZAKRES OPRACOWANIA	5
2.	PODSTAWY OPRACOWANIA.....	6
3.	OPIS TECHNICZNY	6
3.1	USYTUOWANIE OBIEKTU I SPOSÓB ZAGOSPODAROWANIA TERENU	7
3.2	OPIS KONSTRUKCJI ISTNIEJĄCEGO OBIEKTU	7
3.2.1	INFORMACJE OGÓLNE	7
3.2.2	PARAMETRY GEOMETRYCZNE OBIEKTU	7
3.2.3	KONSTRUKCJA NOŚNA.....	7
3.2.4	PODPORY	9
3.2.5	ŁOŻYSKA	10
3.2.6	ELEMENTY WYPOSAŻENIA I URZĄDZENIA OBCE.....	11
4.	OCENA STANU TECHNICZNEGO	12
5.	STAN PROJEKTOWANY	12
5.1	PARAMETRY OBIEKTU	12
5.2	ZAKRES REMONTU	12
5.2.1	KONSTRUKCJA PRZĘŚLA	13
5.2.2	PODPORY – PRZYCZÓŁKI I PODPORY POŚREDNIE	13
5.2.3	NAWIERZCHNIA TOROWA	13
5.2.4	URZĄDZENIA OBCE.....	13
5.3	OPIS PROWADZONYCH PRAC	14
5.3.1	NAWIERZCHNIA TOROWA	14
5.3.2	NAPRAWA IZOLACJI I WARSTWY OCHRONNEJ	14
5.3.3	OCZYSZCZENIE I ZABEZPIECZENIE ANTYKOROZYJNE.....	14
5.3.4	ELEMENTY WYPOSAŻENIA I URZĄDZENIA OBCE.....	15
5.3.5	PODPORY I ŁOŻYSKA OBIEKTU	15
5.3.6	SKARPY I NASYPY	16
5.4	TECHNOLOGIA	16
5.4.1	INFORMACJE OGÓLNE	16
5.5	KOLEJNOŚĆ PROWADZONYCH ROBÓT	17
5.6	NADZÓR BUDOWLANY	17
5.7	UWAGI	17
6.	INFORMACJA DOTYCZĄCA PLANU BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA.....	18
6.1	ZAKRES ROBÓT.....	18
6.2	ELEMENTY, KTÓRE MOGĄ STWARZAĆ ZAGROŻENIE BEZPIECZEŃSTWA I ZDROWIA	18
6.3	PRZEWIDYWANE ZAGROŻENIA PODCZAS ROBÓT	19
6.4	SPOSÓB PROWADZENIA INSTRUKTAŻU PRACOWNIKÓW	19
6.5	TECHNICZNE I ORGANIZACYJNE ŚRODKI ZARADCZE	19
	CZĘŚĆ RYSUNKOWA	21
	ZAŁĄCZNIKI	28

WYKAZ RYSUNKÓW

Nr	Tytuł rysunku	Stan	Skala
01	Rysunek zestawczy - stan istniejący	istniejący	1:50, 1:200
02	Rysunek zestawczy - stan projektowany	istniejący i projektowany	1:50, 1:200
03	Podwyższenie balustrady	istniejący i projektowany	1:25
04	Strefa przejściowa i zabezpieczenie skarp i torowiska	istniejący i projektowany	1:25, 1:50, 1:100
05	Gabaryty i zbrojenie oczepu	projektowany	1:100,1:50,1:25
06	Naprawa głowic podpór pośrednich	Istniejący i projektowny	1:50, 1:25

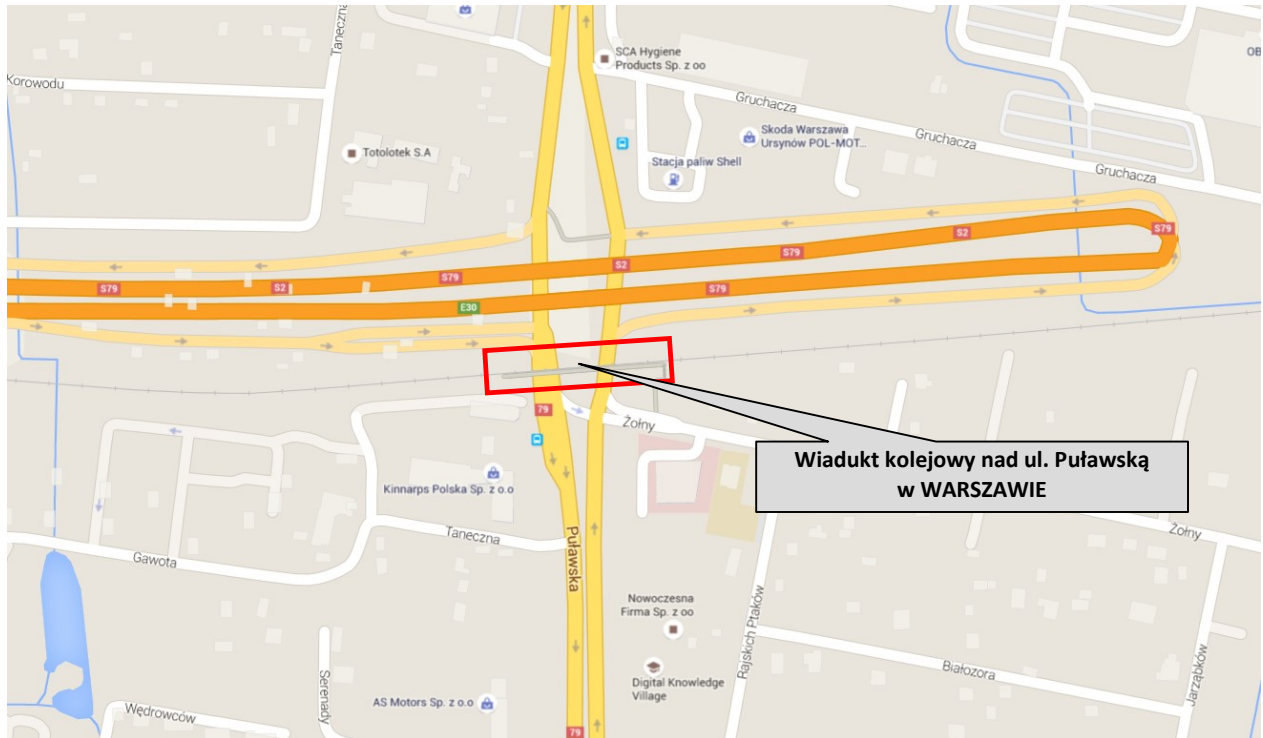
ZAŁĄCZNIKI

Nr	Załączniki	Str.
01	Zaświadczenia o przynależności do PIIB i uprawnienia budowlane Projektantów i Sprawdzającego	6

1. PRZEDMIOT, CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest czteroprzęsłowy wiadukt kolejowy znajdujący się w ciągu łącznicy kolejowej Okęcie – Kabaty nad ulicą Puławską w Warszawie.

Lokalizację obiektu zaprezentowano na rys. 1.1., natomiast na rys. 1.2. przedstawiono widok ogólny obiektu.



Rys. 1.1 Lokalizacja obiektu na mapie



Rys. 1.2 Widok wiaduktu z boku od strony Piaseczna

Celem opracowania jest wykonanie oceny stanu technicznego przedmiotowego wiaduktu kolejowego znajdującego się w ciągu łącznicy kolejowej Okęcie – Kabaty nad ulicą Puławską w Warszawie.

Zakres niniejszego opracowania obejmuje wykonanie:

- analizy dokumentacji archiwalnej,
- uproszczonej inwentaryzacji opisowej i rysunkowej na potrzeby ustalenia rzeczywistych parametrów geometrycznych wiaduktu,
- dokumentacji fotograficznej przedstawiającej stan techniczny obiektu,
- wizualnej oceny stanu technicznego poszczególnych elementów konstrukcyjnych.

Dokumentacja techniczna wykonana w ramach całego zadania składa się z poniższych opracowań:

1. K 055-A „Dokumentacja techniczna zgłoszenia robót budowlanych dla remontu ...”,
2. K 055-B „Inwentaryzacja i ocena stanu technicznego wiaduktu ...”,
3. **K 055-C „Projekt budowlano-wykonawczy remontu ...”,**
4. K 055-D „Przedmiar robót dla remontu ...”,
5. K 055-E „Kosztorys inwestorski dla remontu ...”,
6. K 055-F „Szczegółowa specyfikacja techniczna wykonania i odbioru robót budowlanych ...”.

2. PODSTAWY OPRACOWANIA

- A. Umowa z dnia 13.03.2018 r. zawarta pomiędzy Wykonawcą: FASYS MOSTY Spółka z o.o. i Zamawiającym: Miastem Stołecznym Warszawa reprezentowanym przez Pana Wiesława Witka Dyrektora Zarządu Transportu Miejskiego.
- B. Wizja lokalna, pomiary inwentaryzacyjne i dokumentacja fotograficzna obiektu wykonane w marcu 2018 r.
- C. Dokumentacja na temat przedmiotowego obiektu:
 - [1] Specyfikacja istotnych warunków zamówienia na wykonanie dokumentacji projektowo – kosztorysowej remontu wiaduktu kolejowego w łącznicy kolejowej Okęcie – Kabaty nad ulicą Puławską w Warszawie.
 - [2] Zakres i forma dokumentacji projektowej dla zadania pn.: „Remont wiaduktu kolejowego” Warszawa ul. Puławska.
 - [3] Protokół z okresowej rocznej, pięcioletniej kontroli stanu technicznego obiektu mostowego: Wiadukt Puławska, przeprowadzonej w dniu 10.11.2017r. przez Pana Piotra Szubińskiego.
 - [4] Dokumentacja projektowo-kosztorysowa remontu wiaduktu kolejowego w łącznicy kolejowej Okęcie- Kabaty nad ul. Puławską w Warszawie.
- D. Obowiązujące przepisy oraz normy i literatura techniczna.

3. OPIS TECHNICZNY

Zakres planowanych robót związanych z remontem obiektu zgodnie z art. 29 ust. 2 pkt. 1 oraz art. 30 ust. 1 pkt. 2 *Ustawy Prawo budowlane [Dz. U. z 2013 r. poz. 1409 z późn. zm.]*, nie wymaga uzyskania pozwolenia na budowę, wymaga natomiast zgłoszenia zamiaru wykonania robót właściwemu organowi.

Wykonanie robót budowlanych w ramach przedmiotowej inwestycji nie zmienia sposobu użytkowania istniejącego obiektu.

Wykonanie ww. robót budowlanych nie powoduje zmiany sposobu zagospodarowania terenu i użytkowania obiektu budowlanego, a także ww. roboty nie są zaliczane do przedsięwzięć wymagających przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko.

3.1 USYTUOWANIE OBIEKTU I SPOSÓB ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Przedmiotem niniejszego opracowania jest wiadukt kolejowy znajdujący się w ciągu łącznicy kolejowej Okęcie – Kabaty nad ulicą Puławską w Warszawie. Przedmiotowy obiekt zlokalizowany jest na działkach:

Obręb: 10839, Dz. ewid. 46/6, 37, 48/12, 48/14,

Obręb: 11077, Dz. ewid. 47/18, 47/21, 47/22, 106, 104/6.

Województwo: mazowieckie, Powiat: Miasto st. Warszawa, Dzielnica: Ursynów.

Planowane roboty będą wykonywane wyłącznie na terenie dla którego Inwestor posiada prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane. Funkcja i sposób zagospodarowania terenu nie ulegną zmianie.

3.2 OPIS KONSTRUKCJI ISTNIEJĄCEGO OBIEKTU

3.2.1 INFORMACJE OGÓLNE

Przedmiotowy obiekt to czteroprzęsłowym wiaduktem kolejowym wybudowany w roku 1984 r., usytuowanym w łącznicy kolejowej Okęcie – Kabaty nad ulicą Puławską w WARSZAWIE.

Wiadukt w planie usytuowany jest pod kątem prostym do przeszkody – ul. Puławskiej w Warszawie.

Przęsła wiaduktu to spawano-nitowana czteroprzęsłowa ciągła, jednotorowa konstrukcja blachownicowa z jazdą dołem na płycie ortotropowej. Dźwigary blachownicowe spawano-nitowane o schemacie belki ciągłej czteroprzęsłowej, mają równoległe pasy i pochylone na zewnątrz środniki. Obiekt jest wyposażony w obustronne chodniki służbowe. Podparcie przęseł wiaduktu stanowią dwa masywne przyczółki żelbetowe oraz 3 podpory pośrednie, słupowe (po dwa słupy na podporę). Nawierzchnię kolejową na wiadukcie stanowią szyny toczne typu S49 mocowane za pośrednictwem przytwierdzenia typu K do podkładów drewnianych, ułożonych na podsypce. Na obiekcie znajdują się również odbojnice zakończone ok. 15m przed obiektem.

3.2.2 PARAMETRY GEOMETRYCZNE OBIEKTU

– długość całkowita wiaduktu (0,4+104,0+0,4)	104,80 m
– rozpiętość teoretyczna przęseł (4x26,0)	104,00 m
– szerokość całkowita przęsła	6,165 m
– światło poziome pod obiektem (24,90+2x25,00+25,15)	100,05 m
– światło pionowe pod obiektem (min. odległość od spodu przęsła do terenu)	5,20-5,40 m
– wysokość konstrukcyjna blachownicy (bez nakładek)	2,02 m
– kąt skrzyżowania osi przęsła wiaduktu z osią podpór	86-90°
– liczba torów na wiadukcie	1

3.2.3 KONSTRUKCJA NOŚNA

Konstrukcję nośną obiektu stanowią belki główne wykonane jako blachownice stalowe spawano – nitowane z jazdą dołem (z blachy o grubości środnika 15 mm oraz pasów z blach o szerokości 50cm i grubości 30mm, z dodatkowymi nakładkami w strefach podporowych i przęsłowych). Pomost wykonano jako płytę stalową mocowaną bezpośrednio do poprzecznic, podłużnic oraz do środników belek głównych. Poprzecznice posiadają połączenie w środku rozpiętości za pomocą nitowania.

Konstrukcja przęsła wykonana jest ze stali St3M, natomiast wsporniki i poręcze ze stali St3S (zgodnie z dokumentacją archiwalną).

Od strony zewnętrznej blachownic do żeber przymocowane są wsporniki chodnikowe. Pomost chodników wykonano ze stalowej blachy ze spadkiem do osi toru, gdzie na krawędzi chodnika znajduje się korytko odwodnieniowe.

Układ izolacji płyty pomostowej, zgodnie z informacjami z dokumentacji archiwalnej:

- płyta stalowa (piaskowana i śrubowana do uzysk. I st. czystości)
- matalizacja-natrysk:
 - warstwy cynku o gr. 80 μ
 - warstwy aluminium o gr. 200 μ
- gruntowanie suchej powierzchni roztworem asfaltu
- 3 w-wy tkaniny szklanej nasyczonej asfaltem JW100 w temp 170°C
- 1 warstwa papy asfaltowej z folią aluminiową, klejona folią do dołu
- warstwa ochronna:
 - a) w części środkowej – 3cm asfaltu lanego z siatką stalową
 - b) na ścianach bocznych – płytki bet. klejone na gorąco zapr. bitum.



Widok wiaduktu z boku od strony Piaseczna



Widok wiaduktu z poziomu torowiska – widok od strony stacji Okęcie



Widok wiaduktu z poziomu torowiska – widok od strony stacji Kabaty



Widok na konstrukcję przęsa wiaduktu od spodu

3.2.4 PODPORY

Podparcie przęsa wiaduktu stanowią dwa masywne przyczółki betonowe o grubości 110cm. Ściany korpusów przyczółków są usytuowane pod kątem 90° w stosunku do osi przęsa. Po obu stronach korpusu przyczółka poprowadzono, równoległe do osi toru skrzydełka betonowe.

Podpory pośrednie wykonane są w postaci 2 słupów o średnicy 100 cm z poszerzoną głowicą na której bezpośrednio usytuowano łożyska ruchome.

Ławy przyczółków posadowiono na gruncie wykonując uprzednio korek z chudego betonu B100 o grubości 200cm, natomiast ławy podpór pośrednich posadowiono na gruncie wykonując uprzednio korek z chudego betonu o grubości 100cm.



Przyczółek od strony stacji Kabaty



Przyczółek od strony stacji Okęcie



Podpory pośrednie

3.2.5 ŁOŻYSKA

Przęsło wiaduktu oparto na 10 łożyskach głównych (po 2 na podporę), usytuowanych pod dźwigarami głównymi. Na przyczółku od strony stacji Okęcie znajdują się dwa główne, stalowe łożyska stałe o konstrukcji żebrowanej, z przegubem cylindrycznym, natomiast na podporach pośrednich i przyczółku od strony stacji Kabaty znajdują się stalowe łożyska ruchome o konstrukcji dwuwałkowej. łożyska główne na przyczółkach ustawione zostały na niskich betonowych ciosach podłożyskowych ulokowanych w niszy podłożyskowej przyczółków, natomiast na podporach pośrednich łożyska zostały osadzone bezpośrednio na głowicach słupów podpór.



łożyska stałe na przyczółku od strony stacji
Okęcie



łożyska ruchome na przyczółku od strony stacji
Kabaty



łożyska ruchome na podporach pośrednich

3.2.6 ELEMENTY WYPOSAŻENIA I URZĄDZENIA OBCE

Łącznica kolejowa Okęcie – Kabaty na wiadukcie i na dojazdach jest jednotorowa, niezelektryfikowana. Nawierzchnia na wiadukcie składa się z:

- szyny S49 i odbojnice,
- przytwierdzenia typu „K”,
- podkładów drewnianych,
- podsypki tłuczniowej.

Na dojazdach tak jak na obiekcie nawierzchnia jest z szyn S49 na podkładach drewnianych, z przytwierdzeniem typu „K”.

Odwodnienie płyty pomostowej jest powierzchniowe i stanowią je podłużne spadki daszkowe płyty pomostowej w kierunku podłużnym przęsła.

Hydroizolację układaną na zabezpieczoną konstrukcję stalową pomostu stanowią trzy w-wy tkaniny szklanej nasyczone asfaltem JW100 w temp 170°C oraz jedna warstwa papy asfaltowej z folią aluminiową, klejona folią do dołu, ułożone bezpośrednio na odpowiednio przygotowanej płycie stalowej pomostu i przykryte warstwą ochronną z asfaltu lanego z siatką stalową (część środkowa) oraz płytki bet. klejone na gorąco zapr. bitum. (na ścianach bocznych).

Schody skarpowe znajdują się tylko przy przyczółku od strony stacji Kabaty na skarpie od strony ul. Żołąty.



Torowisko łącznicy kolejowej - widok od strony stacji Kabaty w kierunku wiaduktu



Torowisko łącznicy kolejowej na obiekcie

4. OCENA STANU TECHNICZNEGO

Dla oceny stanu technicznego mostu przeprowadzono wszystkie niezbędne badania, pomiary oraz analizy. Wykonano dokładne oględziny konstrukcji mostu, pomiary rozwarcia rys, pomiary ubytków korozyjnych elementów stalowych przęseł oraz niwelację pomostu.

Szczegółowy opis stanu istniejącego i ocena stanu technicznego istniejącego wiaduktu znajduje się w opracowaniu nr **K055-B „Inwentaryzacja i ocena stanu technicznego wiaduktu ...”**.

5. STAN PROJEKTOWANY

5.1 PARAMETRY OBIEKTU

Po wykonaniu remontu, podstawowe parametry geometryczne obiektu pozostają bez zmian.

5.2 ZAKRES REMONTU

W ramach remontu nie przewiduje się zmian podstawowych parametrów technicznych ani użytkowych obiektu. Nie projektuje się zmian w istniejącym zagospodarowaniu terenu. Nie zmienia się światła pionowego nad jezdnią ani poziomego istniejącego wiaduktu. Nie ingeruje się w układ komunikacyjny pod obiektem. Nie ingeruje się w układ fundamentów obiektu.

Ze względu na występującą korozję konstrukcji przęseł wiaduktu planuje się odtworzenie powłok antykorozyjnych.

Podpory pośrednie obiektu są w niezadawalającym stanie technicznym, z uwagi na uszkodzenia, które mogą spowodować niebezpieczeństwo w postaci zsunięcia się żołąsk wiaduktu z podpór pośrednich podczas użytkowania. W ramach remontu projektuje się wykonanie nowych głowic podpór pośrednich poprzez skucie powierzchniowej warstwy istniejącego betonu, wykonanie płaszcza żelbetowego oraz nowych opasek stalowych.

Ponadto prace remontowe przewidują odtworzenie/uzupełnienie brakujących elementów wyposażenia obiektu oraz podwyższenie balustrady przy chodnikach służbowych do wysokości 1,1m, wymianę nawierzchni torowej i odtworzenie umocnienia skarp.

Prace remontowe wewnątrz koryta balastowego pod nawierzchnią toru wymaga całkowitego zamknięcia ruchu kolejowego. Remont spowoduje pewne utrudnienia w ruchu kołowym pod obiektem

w ciągu uczęszczanej ul. Puławskiej, krótkotrwałe zamknięcia ruchu oraz wprowadzenie ruchu wahadłowego (wg technologii robót przyjętej przez Wykonawcę).

5.2.1 KONSTRUKCJA PRZESŁA

- Piaskowanie i odtworzenie powłok antykorozyjnych elementów stalowych.
- Naprawa górnych stref warstwy ochronnej izolacji konstrukcji stalowej przęsła oraz w miejscach uszkodzeń stwierdzonych po usunięciu tłucznia.
- Powierzchniowa naprawa całej powierzchni warstwy ochronnej izolacji po usunięciu tłucznia i wykonaniu napraw miejscowych.
- Naprawa warstw izolacji koryta balastowego zniszczenia/odspojenia warstwy izolacji na krawędziach przęsła oraz stwierdzone po ewentualnym odkryciu w miejscach naprawy warstwy ochronnej.
- Podwyższenie balustrady przy chodnikach służbowych do wysokości 1,1m.
- Likwidacja ognisk korozji wżerowej i szczelinowej.
- Uszczelnienie połączeń nakładkowych.
- Wymiana luźnych i skorodowanych nitów na nowe, przyjęto ilość 2% w stosunku do całości (weryfikacja zakresu po wypięskowaniu konstrukcji i sprawdzeniu luzów nitów).

5.2.2 PODPORY – PRZYCZÓŁKI I PODPORY POŚREDNIE

- Oczyszczenie powierzchni betonowych przyczółków i podpór pośrednich.
- Lokalna iniekcja rys na powierzchni ścian żelbetowych i ścianek żwirowych, naprawa powierzchni ścian w miejscu odsłoniętych prętów zbrojenia.
- Naprawa spękań poprzecznych parapetów.
- Regulacja i odtworzenie umocnienia stożków i skarp nasypowych w obrębie wiaduktu.
- Oczyszczenie ław podłożyskowych.
- Naprawa miejscowych spękań ciosów podłożyskowych.
- Odtworzenie powłok malarskich na powierzchni przyczółków i podpór pośrednich.
- Naprawa spękanych głowic podpór pośrednich poprzez skucie powierzchniowej warstwy betonu, wzmocnienie za pomocą płaszcza żelbetowego i wykonanie nowych opasek stalowych.
- Łożyska do czyszczenia, smarowania i regulacji.
- Wykonanie ścianek na przedłużeniu skrzydeł przyczółków, zabezpieczających przed obsypywaniem się tłucznia.
- Wykonanie drenażu obwodowego z drenu perforowanego, giętkiego z tworzyw sztucznych PVC o średnicy 126 mm z filtrem kokosowym o spadku 1%, np. PVC-U DN126.

5.2.3 NAWIERZCHNIA TOROWA

- Wymiana podsypki tłuczniowej nawierzchni torowej.
- Zabezpieczenie i odtworzenie ławy torowiska w rejonie zakończeń skrzydełek przyczółków.
- Wymiana uszkodzonych podkładów kolejowych.
- Umocnienie nasypu kolejowego od strony stacji Okęcie za pomocą płyt betonowych w pełnym układzie oraz wykonania ostrogi stabilizującej u podnóża skarpy.

5.2.4 URZĄDZENIA OBCE

- Zabezpieczenie czynnych urządzeń obcych przy przyczółku od stacji Okęcie oraz na przęsłach (odtworzenie powłok malarskich bez zmiany położenia sieci).
- Wymiana uszkodzonych, uzupełnienie brakujących i czyszczenie niedrożnych rur spustowych odwodnienia.

- Czyszczenie i udrożnienie systemu odprowadzenia wody z konstrukcji przęseł i chodników z uzupełnieniem brakujących elementów.
- Zabezpieczenie skrzynek urządzeń obcych przed dostępem przez osoby postronne.

5.3 OPIS PROWADZONYCH PRAC

5.3.1 NAWIERZCHNIA TOROWA

W czasie prowadzonych prac należy zdemontować wszystkie elementy nawierzchni toru (szyny wraz z odbojnicami, przytwierdzenie oraz podkłady drewniane) na całej długości obiektu oraz na odcinkach dojazdowych przed i za obiektem.

Po zakończeniu prac związanych z remontem elementów konstrukcji, projektuje się odtworzenie nawierzchni torowej. Niweletę toru przed rozpoczęciem prac remontowych należy zniwelować, a następnie odtworzyć niweletę i jeśli zajdzie taka konieczność wyprofilować.

W ramach remontu należy wymienić wszystkie podkłady kolejowe wraz z przytwierdzeniami oraz podsypkę, znajdujące się na analizowanym obiekcie oraz na dojazdach do niego. Zastosować podkłady drewniane typu IB z przytwierdzeniem typu K.

Zgodnie z opracowaniem K 055-F „Szczegółowa specyfikacja techniczna wykonania i odbioru robót budowlanych ...” przewidziano na wiadukcie nawierzchnię z torem bezстыkowym. W związku z tym przed ewentualnym ponownym wykorzystaniem szyn (zabudowanych w stanie istniejącym w torze klasycznym) do zabudowy w nowym torze bezстыkowym należy mieć na uwadze, iż Metro Warszawskie nie wyraża zgody na łączenie poprzez zgrzewanie (spawanie) szyn otworowanych.

5.3.2 NAPRAWA IZOLACJI I WARSTWY OCHRONNEJ

Po usunięciu tłucznia nawierzchni torowej i oczyszczeniu powierzchni należy wykonać prace naprawcze izolacji (o ile zostaną zaobserwowane uszkodzenia) oraz warstwy ochronnej izolacji, którą zgodnie z dokumentacją archiwalną stanowi 3 cm asfaltu lanego z siatką stalową. Naprawę warstwy ochronnej w części środkowej należy wykonać z asfaltu lanego lub powłoki elastomerowej. Dokładny zakres prac naprawczych izolacji i warstwy ochronnej w części środkowej będzie możliwy po usunięciu tłucznia oraz oczyszczeniu powierzchni.

Z uwagi na zaobserwowany ogólnie zły stan warstwy ochronnej ścian bocznych wykonanej z płytek betonowych klejonych na gorąco zaprawą bitumiczną projektuje się jej całkowitą wymianę na nowe. Projektuje się wykonanie warstwy ochronnej ścian bocznych z płytek betonowych o wymiarach 35x35x5cm z betonu min. C20/25 klejonych na zaprawę bitumiczną do mocowania płyt. Przed ułożeniem płyt należy naprawić/ uzupełnić uszkodzoną izolację.

Dodatkowo w ramach remontu odsłonięte powierzchnie przyczółków stykające się z gruntem od strony nasypu kolejowego oraz przedłużenie skrzydeł projektuje się zabezpieczyć bitumiczną warstwą wodoszczelną odporną na działanie wód gruntowych.

Powierzchnie betonowe przyczółków i podpór pośrednich od strony odpowietrzanej po wykonaniu napraw należy zabezpieczyć powłokami malarskimi

5.3.3 OCZYSZCZENIE I ZABEZPIECZENIE ANTYKOROZYJNE

Przed przystąpieniem do wykonania zabezpieczenia antykorozyjnego istniejącej konstrukcji stalowej wszystkie powierzchnie stalowe (za wyjątkiem zaizolowanej części wewnętrznej) należy przygotować poprzez obróbkę strumieniowo-ścierną do stopnia czystości Sa 2½ wg PN-ISO 8501-1. W trakcie prac związanych z czyszczeniem i zabezpieczeniem elementów konstrukcji stalowej, przewiduje się stosowanie rusztowań ze szczelnymi podestami i tuneli foliowych. Należy zabezpieczyć przestrzeń pod obiektem przed przedostaniem się wszelkich zanieczyszczeń wg rozwiązania Wykonawcy robót na podstawie projektu technologicznego oraz zgodnie z etapowaniem robót na podstawie czasowej organizacji ruchu opracowanego przez Wykonawcę.

Odpowiednio przygotowane stalowe elementy konstrukcji należy pokryć antykorozyjnym systemem malarskim, zestawami farb epoksydowo-poliuretanowymi. System malarski powinien być specjalnie zaprojektowany i dobrany do specyfiki obiektu składającym się z co najmniej 3 powłok o grubości sumarycznej minimum 280µm zgodnie z normą PN-EN ISO 12944-2:2007, dla środowiska C4 (tj. duża agresywność korozyjna środowiska) trwałość długa (H) powyżej 15 lat oraz powinien pochodzić od renomowanego producenta, który posiada odpowiednią liczbę referencji krajowych i zagranicznych, oraz aktualną Aprobata Techniczną / Rekomendację IBDiM.

W skład systemu malarskiego powinny wchodzić trzy warstwy powłok o łącznej grubości min. 280 µm:

- powłoka gruntująca – podkład epoksydowy,
- powłoka międzywarstwa – powłoka epoksydowa,
- powłoka nawierzchniowa – powłoka poliuretanowa odporna na promieniowanie UV. Wykończenie półpołyskowa. Kolor warstwy nawierzchniowej odpowiadający kolorystyce istniejącego obiektu - szary.

Poniżej przykładowy zestaw malarski (dopuszcza się zastosowanie zestawu malarskiego równoważnego) oparty na zestawie malarskim firmy TIKKURILA:

TEMACOAT SPA Primer (szary)	1x120 µm – gruntująca, epoksydowa,
TEMACOAT SPA Primer (czerwony)	1x120 µm – międzywarstwowa, epoksydowa,
TEMATHANE 50 (szary, odpowiadający istniejącemu)	1x40 µm – nawierzchniowa, poliuretanowa.
Razem:	280 µm

Zastosowane farby oprócz właściwości antykorozyjnych powinny charakteryzować się specyficznymi właściwościami (zwiększona zwilżalność, elastyczność), które pozwolą na lepsze zabezpieczenie i łatwiejszą aplikację, w szczególności w trudno dostępnych miejscach.

Nakładanie farb powinno być wykonane zgodnie z zalecanymi metodami aplikacji podanymi w Karcie Technicznej wyrobu malarskiego. Farby należy aplikować natryskiem hydrodynamicznym, a o ile karta dopuszcza – w miejscach trudnodostępnych należy użyć pędzla lub wałka.

Dla umożliwienia wizualnej kontroli jakości malowania poszczególne warstwy farb muszą różnić się kolorem od warstwy leżącej bezpośrednio pod warstwą nakładaną.

Wymagania odnośnie przygotowania powierzchni oraz technologia wykonania powłok wg kart technicznych materiałów.

Kolorystykę elementów konstrukcji powinna odpowiadać kolorystyce istniejącego obiektu.

5.3.4 ELEMENTY WYPOSAŻENIA I URZĄDZENIA OBCE

W ramach prac remontowych należy udrożnić system odwodnienia obiektu (korytka przy chodnikach służbowych, rury spustowe, itp.). Dodatkowo należy wymienić uszkodzone i uzupełnić brakujące elementy rur spustowych. Wymieniane i uzupełnione elementy powinny odpowiadać średnicy i kolorystyce elementów istniejących.

Należy również oczyścić oraz zabezpieczyć przed dostępem osób postronnych skrzynki urządzeń obcych znajdujące się na przyczółku od strony stacji Okęcie.

Schody skarpowe znajdujące się na skarpie od strony stacji Kabaty należy oczyścić i zabezpieczyć antykorozyjnie.

Podwyższenie balustrady przy chodnikach służbowych należy wykonać poprzez dodanie dodatkowego pochwyty z płaskownika 70x10mm, znajdującego się na wysokości 1,1m od poziomu chodnika.

5.3.5 PODPORY I ŁOŻYSKA OBIEKTU

Na przyczółkach występują m.in. lokalne uszkodzenia powierzchniowe ścian żelbetowych z odstonięciem zbrojenia, rysy w obrębie ciosów podłożyskowych i górnych strefach ławy podłożyskowej, rysy pionowe ścianek żwirowych. Natomiast na podporach pośrednich występują m.in. uszkodzenie powłok ochronnych żelbetowych podpór pośrednich, odspojenia nadlewki i korozja opaski stalowej.

Mając powyższe na uwadze, przyjęto następującą kolejność wykonywania czynności naprawczych:

- demontaż opasek stalowych na głowicach podpór pośrednich,
- skucie powierzchniowej warstwy betonu na głowicach podpór pośrednich,
- oczyszczenie powierzchni betonu przyczółków i podpór pośrednich metodą strumieniowości (łącznie z powierzchniami niszy podłożyskowej),
- przeprowadzić kontrole wytrzymałości oczyszczonego podłoża metodą „pull off” oraz kontrolę jego równości,
- odtworzyć za pomocą płaszcza żelbetowej powierzchniowej warstwy na głowicach podpór pośrednich,
- założyć nowe opaski stalowe na głowice podpór pośrednich,
- wykonanie iniekcji sklejającej (siłowej) istniejących rys/szczelin materiałami na bazie żywic epoksydowych,
- naprawa i uzupełnienie ubytków powierzchni podpór,
- zabezpieczenie powierzchni powłokami barwnymi elastycznymi,
- oczyszczenie, wyregulowanie, przesmarowanie i zabezpieczenie antykorozyjnie łożysk konstrukcji. Do zabezpieczenia dostępnych powierzchni tocznych łożysk należy używać smaru grafitowego.

Na podstawie badań opisanych w opracowaniu **K055-B „Inwentaryzacja i ocena stanu technicznego wiaduktu ...”** do naprawy i reprofiliacji konstrukcji zaleca się użycie zaprawy na bazie cementu modyfikowaną polimerami np. EuroCret MKH lub równoważnej oraz zapraw naprawczych typu PCC na bazie cementowej, modyfikowanych polimerami z dodatkiem włókien z tworzyw sztucznych np. EuroCret 20 HSF lub równoważnych. Do wykonania zabezpieczenia powierzchniowego betonu zaleca się użycie preparatów drobnoziarnistych typu PCC np. EuroCret Unispachtel lub równoważnych wraz z preparatem gruntującym np. EuroCret TGS lub równoważnym oraz systemem farb na bazie dyspersji akrylowej do wykonania elastycznych, mostkujących rysy powłok na powierzchni betonowej np. EuroCret Color Flex G/W lub równoważnych.

Prace związane regulacją łożysk oraz naprawą głowic podpór pośrednich wykonywać zgodnie z projektem technologicznym będącym do sporządzenia po stronie Wykonawcy robót. Zaleca się wykonanie ich po odciążeniu konstrukcji z elementów nawierzchni kolejowej.

5.3.6 SKARPY I NASYPY

Z uwagi na zły stan nasypu kolejowego spowodowany nadmiernym osiadaniem od strony stacji Okęcie projektuje się umocnienie oraz profilowanie skarpy za pomocą płyt w pełnym układzie na podsypce cementowo- piaskowej z zastosowaniem ostrogi stabilizującej u podnóża skarpy. Istniejące umocnienie w miejscu projektowanego należy rozebrać i przekazać Inwestorowi, zutylizować lub wykorzystać do projektowanego wzmocnienia pod warunkiem wypełnienia oczek betonem.

5.4 TECHNOLOGIA

5.4.1 INFORMACJE OGÓLNE

Zakłada się prowadzenie robót w obrębie konstrukcji i nawierzchni torowej przy całkowitym zamknięciu ruchu kolejowego. Przy prowadzeniu prac polegających m.in. na rozbiórce nawierzchni toru oraz czyszczeniu i odtworzeniu powłok antykorozyjnych należy zamontować konstrukcję wsporczą (pomosty robocze) uniemożliwiającą przedostanie się odpadów na teren pod obiektem. Konstrukcja ta może być podwieszana do obiektu, bądź posadowiona bezpośrednio na gruncie. Wybór sposobu zabezpieczenia należy do Wykonawcy Robót. Pomosty robocze powinny zapewniać bezpieczeństwo osób po nich się poruszających oraz być szczelne ze względu na prace polegające na czyszczeniu i pokrywaniu antykorozyjnym elementów konstrukcji i wyposażenia.

Prace powinny być wykonywane z zachowaniem wszelkich zasad BHP.

Wykonawca Robót musi zapewnić sobie niezbędny sprzęt, m.in. do:

- roznitowywania/nitowania oraz spawania elementów konstrukcji,
- rewitalizacji łożysk,
- wybrania i składowania urobku ze stref zapleczych,
- ułożenia i zagęszczenia nowych warstw gruntu,
- hydropiaskowania i pokrywania zabezpieczeniem antykorozyjnym,
- wykonania pomiarów kontrolnych i powykonawczych.

5.5 KOLEJNOŚĆ PROWADZONYCH ROBÓT

1. roboty przygotowawcze (zabezpieczenie drogi i chodników pod obiektem, wykonanie pomostów roboczych i wszelkich elementów zaplecza budowy),
2. rozebranie nawierzchni torowiska,
3. oczyszczenie płyty pomostowej ustroju nośnego od góry i wykonanie napraw izolacji i warstwy ochronnej,
4. wykonanie podwyższenia balustrad chodnika służbowego na obiekcie do 1,1m,
5. czyszczenie i odtworzenie powłok antykorozyjnych konstrukcji przęsła, wraz z wymiana luźnych i skorodowanych nitów na nowe,
6. oczyszczenie i wykonanie napraw powierzchni podpór obiektu i łożysk,
7. ułożenie nowej nawierzchni torowej na obiekcie i na dojazdach z odtworzeniem niwelety na obiekcie, oraz wykonaniem ścianek zabezpieczających torowisko za obiektem,
8. profilowanie stożków nasypowych i wykonanie ich umocnienia,
9. uporządkowanie placu budowy i przywrócenie ruchu na obiekcie.

5.6 NADZÓR BUDOWLANY

W czasie trwania realizacji inwestycji Inwestor zapewni pełnienie funkcji Inspektora Nadzoru przez osobę z odpowiednimi uprawnieniami.

5.7 UWAGI

Wykonawca przed przystąpieniem do robót ma obowiązek zapoznać się z przedmiotową dokumentacją projektową w celu zapoznania się z warunkami prowadzenia robót, oraz dokumentacjami integralnymi jak m.in. opracowania nr K055-B *Inwentaryzacja i ocena stanu technicznego* oraz K055-F *Szczegółowe specyfikacje techniczne ...*

Wykonawca robót przed przystąpieniem do prac budowlanych jest zobowiązany do wykonania pomiarów kontrolnych w zakresie sytuacyjno-wysokościowym (konstrukcji, ułożenia torów, itp.)

Teren robót powinien być odpowiednio odwodniony.

Podczas wykonywania robót związanych z remontem obiektu należy przestrzegać norm krajowych, wymagań technicznych i ustawowych dotyczących bezpieczeństwa pracy. Wykonawca musi zapewnić uwzględnienie zawartych w przepisach zasad bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w procesie budowy z uwzględnieniem specyfiki przyjętej technologii i użytych maszyn. Za bezpieczeństwo i ochronę zdrowia w trakcie budowy odpowiada Kierownik Budowy, który musi spełnić wymagania Prawa budowlanego.

Wykonanie prac remontowych należy powierzyć specjalistycznej firmie budowlanej mającej doświadczenie w wykonawstwie remontu nitowano-spawanych stalowych przęseł konstrukcji mostowych oraz naprawie powierzchni konstrukcji żelbetowych.

Teren budowy powinny być ogrodzone i zabezpieczone przed wejściem osób postronnych, a tablica budowy z umieszczonymi na niej numerami alarmowymi powinna być ustawiona w miejscu widocznym.

Po wykonaniu robót rozbiórkowych i oczyszczeniu odkrytych powierzchni Wykonawca przy udziale Inspektora nadzoru dokona oceny stanu technicznego. W przypadku stwierdzenia znaczących

rozbieżności w stosunku do założeń przyjętych w dokumentacji projektowej konieczne będzie dostosowanie rozwiązań projektowych do stwierdzonego stanu konstrukcji.

Termin i czas zamknięcia ruchu na wiadukcie, planowany na wymianę nawierzchni i naprawę izolacji koryta balastowego wymaga uzgodnienia z Metrem Warszawskim Sp. z o.o.

Uzgodnienie zmiany organizacji ruchu wraz z sygnalizacją na ulicy Puławskiej, wynikające z prowadzenie prac remontowych, należy do zadań Wykonawcy.

Dla wszystkich elementów infrastruktury, których dotyczy obowiązek posiadania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu, Wykonawca musi dostarczyć kopię ważnego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu wraz z deklaracją zgodności z typem. Dokumenty wskazane wyżej muszą być dostarczone wraz z dokumentacją stanowiącą podstawę do odbioru robót.

Odbioru nawierzchni torowej należy dokonać według Warunków technicznych odbiorów nawierzchni torowej w Metrze Warszawskim (Uchwała Nr 192/16 Zarządu Spółki Metro Warszawskie Sp. z o.o. z dnia 8 listopada 2016 r.).

Po zakończeniu prac, teren inwestycji należy uporządkować i pozostawić wszystkie elementy w stanie nie pogorszonym.

Kolorystykę elementów konstrukcji powinna odpowiadać kolorystyce istniejącego obiektu i należy ją uzgadniać z Zamawiającym na etapie realizacji.

6. INFORMACJA DOTYCZĄCA PLANU BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

Podczas realizacji robót w ramach niniejszego opracowania występują roboty stwarzające szczególnie wysokie ryzyko powstania zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi w rozumieniu: „Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie **informacji** dotyczącej planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, z dnia 23 czerwca 2003 r. (Dz. U. z 2003 r., Nr 120, poz. 1126 z późniejszymi zmianami). W związku z powyższym **przed przystąpieniem do robót wg niniejszego projektu, kierownik budowy zobowiązany jest sporządzić plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia** zwany „planem bioz”.

6.1 ZAKRES ROBÓT

Harmonogram robót będzie zależał od liczebności osobowej brygady oraz długości tygodnia pracy. Cykl ten można skrócić, np. przez zwiększenie liczebności brygady roboczej, wydłużenie czasu pracy, bądź przez wprowadzenie drugiej zmiany.

Wykonanie rzeczywistego harmonogramu robót należało do obowiązków Wykonawcy przed przystąpieniem do robót.

Opis projektowanych prac związanych z remontem wiaduktu:

- demontaż nawierzchni torowiska,
- prace związane z czyszczeniem i odtworzeniem powłok antykorozyjnych konstrukcji przęsła,
- prace związane z naprawą podpór,
- odtworzenie nawierzchni torowiska,
- prace wykończeniowe i uporządkowanie terenu.

Szczegółowy plan robót dla całego zadania został opisany w punktach powyżej.

6.2 ELEMENTY, KTÓRE MOGĄ STWARZAĆ ZAGROŻENIE BEZPIECZEŃSTWA I ZDROWIA

- łącznica kolejowej Okęcie – Kabaty nad ulicą Puławską w Warszawie,
- Przeszkoda obiektu – ul. Puławska (jezdni i chodniki),
- Sieć uzbrojenia terenu.

6.3 PRZEWIDYWANE ZAGROŻENIA PODCZAS ROBÓT

Do robót wyszczególnionych w §6 ustawy, jako roboty stwarzające szczególnie wysokie ryzyko powstania zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi występujących w ramach niniejszego opracowania projektowego, zalicza się:

- wykonywanie wykopów o ścianach pionowych bez rozparcia o głębokości większej niż 1.5 m oraz wykopów o bezpiecznym nachyleniu ścian o głębokości większej niż 3.0 m (ust 1, lit. a),
- roboty, przy których wykonywaniu występuje ryzyko upadku z wysokości ponad 5 m (ust 1, lit b),
- roboty wykonywane pod lub w pobliżu przewodów linii elektroenergetycznych... (ust 1, lit. k)
- roboty wykonywane w pobliżu linii kolejowych (ust 1, lit. n),
- budowa i remont: -linii kolejowych, ... (ust 4, lit. c),
- robót budowlanych wykonywanych przez kierujących pojazdami zasilanymi z linii napowietrznych – roboty przy budowie, remoncie i rozbiórce torowisk.

6.4 SPOSÓB PROWADZENIA INSTRUKTAŻU PRACOWNIKÓW

Pracownicy muszą być przeszkoleni zgodnie z obowiązującymi wymogami w zakresie bezpieczeństwa pracy zawartymi w przepisach ogólnie obowiązujących oraz instrukcjach w odniesieniu do prac wykonywanych na terenie Zamawiającego i zobowiązuje się do ich przestrzegania.

Bezpośrednio przed przystąpieniem do robót, pracownicy powinni przejść przeszkolenie stanowiskowe BHP realizowane przez wyznaczone w tym celu osoby lub bezpośrednich przełożonych, szczególnie w zakresie:

- zasad postępowania w przypadku wystąpienia w/w zagrożeń,
- zasady bezpośredniego nadzoru nad pracami szczególnie niebezpiecznymi,
- z przepisów BHP obowiązujących przy usługach w rejonie czynnych torów kolejowych.

6.5 TECHNICZNE I ORGANIZACYJNE ŚRODKI ZARADCZE

Informacje dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót budowlanych określające skalę i rodzaje zagrożeń oraz miejsce i czas ich wystąpienia, a także sposoby zapobiegania tym zagrożeniom („plan bioz”) opracuje kierownik budowy lub inny podmiot w okresie przygotowania do prac budowlanych.

Należy tam zwrócić szczególną uwagę na:

- ustalenia sprawnej struktury bezpośredniego nadzoru nad pracami szczególnie niebezpiecznymi,
- prawidłową organizację budowy z zapewnieniem bezpiecznej i sprawnej komunikacji umożliwiającej szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń,
- prawidłowe oznakowanie terenu budowy, zabezpieczenia wykopów, oświetlenia terenu, wydzielenia i oznakowania stref zagrożenia itp.,
- rozmieszczenie sprzętu ratunkowego.

Wszystkie roboty rozbiórkowe i budowlano-montażowe należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi warunkami technicznymi, przepisami bhp i p.poż.

W przypadku stwierdzenia podczas wykonywania robót budowlanych istotnych rozbieżności pomiędzy stanem faktycznym, a dokumentacją należy o tym fakcie poinformować Inspektora Nadzoru w celu ustalenia dalszego sposobu postępowania.

Opracowali:

mgr inż. Szymon Gruba



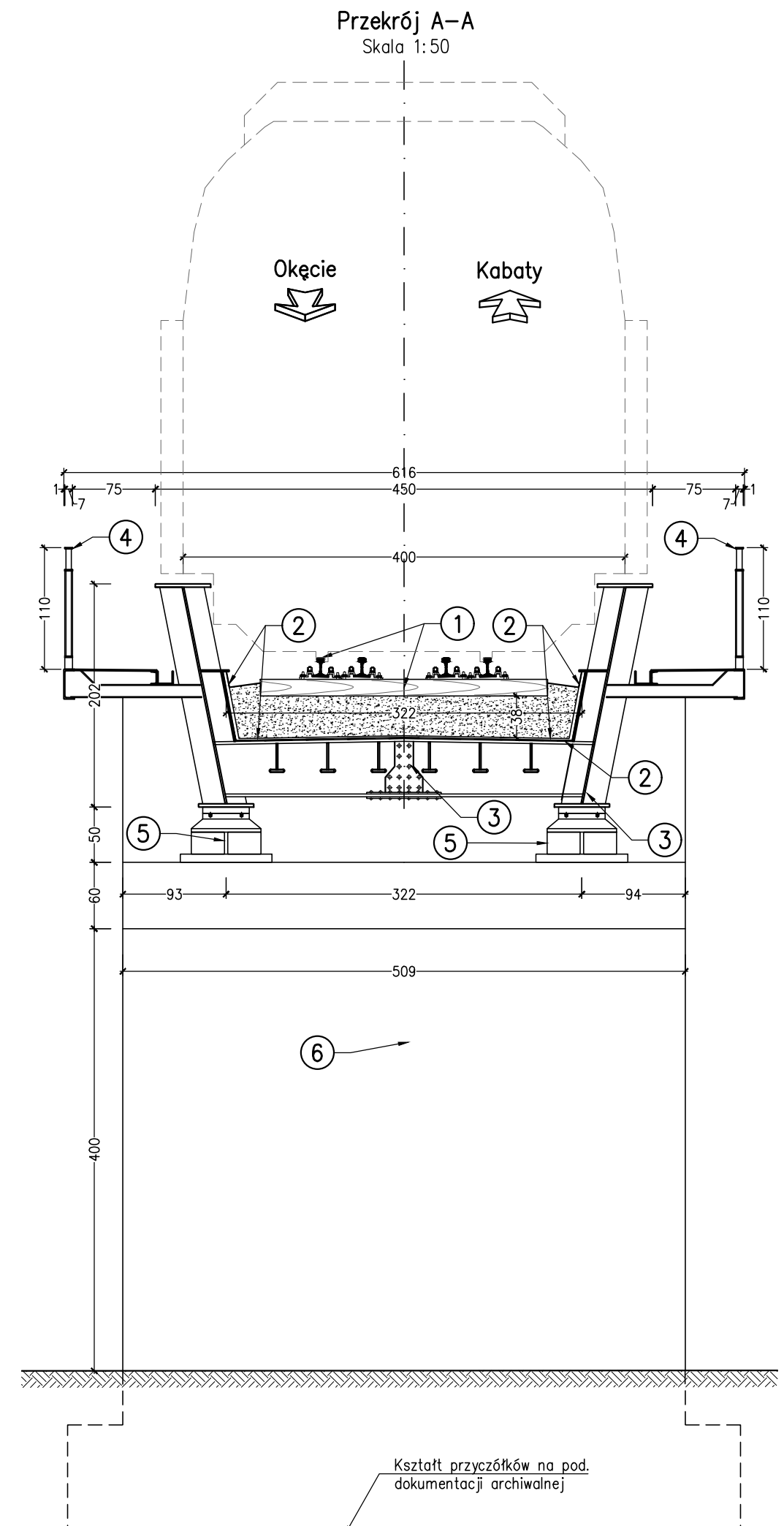
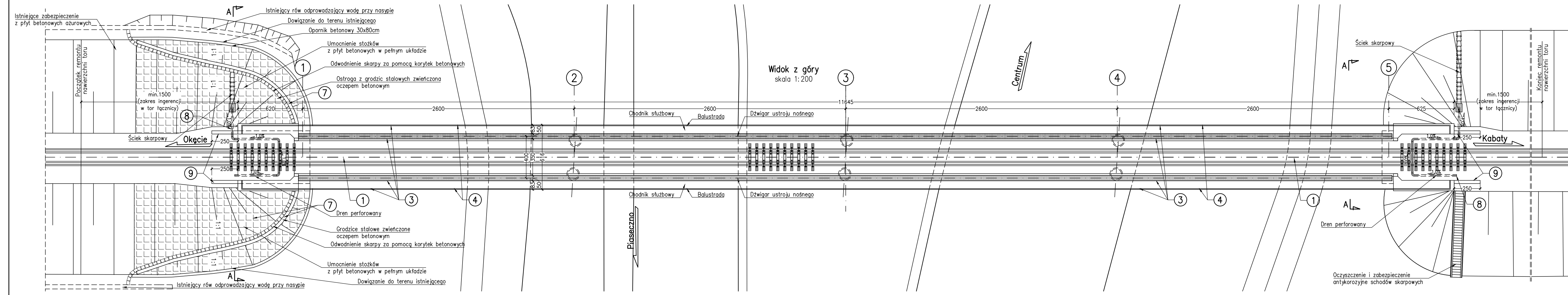
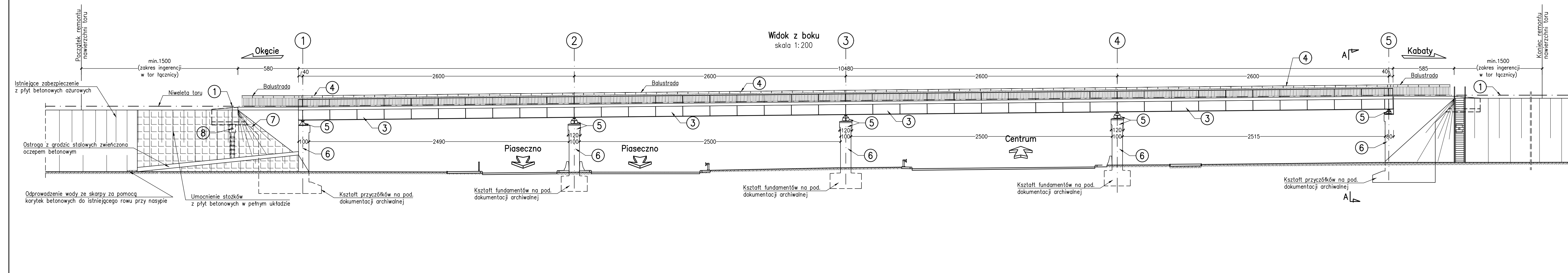
mgr inż. Adam Stempniewicz



mgr inż. Szymon Migocki



CZĘŚĆ RYSUNKOWA



Opis prac remontowych:

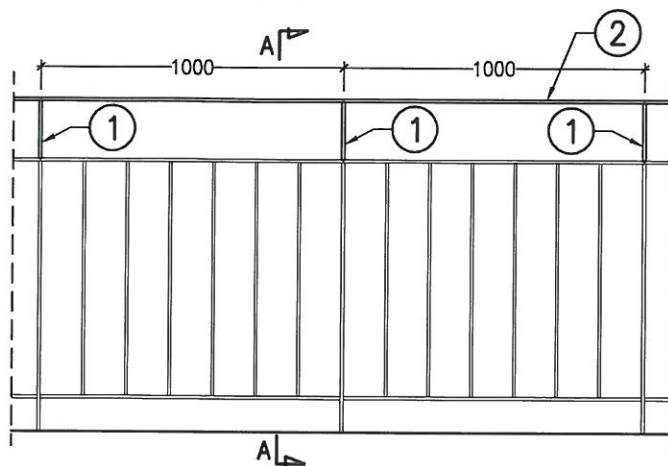
1. Wymiana warstw nawierzchni torowej wraz z wymianą podkładów. Odtworzenie niwelety toru z dokonaniem reprofiliacji toru.
2. Powierzchniowa naprawa warstwy ochronnej izolacji oraz miejscowa naprawa warstw izolacji. Wymiana warstwy ochronnej na ścianach bocznych.
3. Piaskowanie i odtworzenie powierzchni antykorozyjnej konstrukcji stalowej wraz z likwidacją ognisk korozji wżerowej i szczelinowej, uszczelnieniem połączeń nakładkowych oraz wymianą luźnych i skorodowanych nitów. Przed wykonaniem napraw usunąć prowizoryczne balustrady.
4. Podwyższenie balustrad do wysokości 1,10 m.
5. Oczyszczenie ław i łożysk wraz z ich smarowaniem i regulacją, naprawa miejscowych spękań ciosów podłożyskowych, skucie powierzchniowej warstwy betonu z głowic podpór pośrednich, odtworzenie za pomocą płaszcza żelbetowego warstwy powierzchniowej betonu oraz montaż nowych opasek stalowych.
6. Naprawa przyczółków i podpór pośrednich poprzez lokalną iniekcję rys, naprawę spękań poprzecznych parapetów, naprawę powierzchni w miejscach ubytku otuliny oraz odtworzenie powłok malarskich.
7. Oczyszczenie, profilowanie ścien i wykonanie umocnienia stożków nasypowych w obrębie obiektu z płyt betonowych w pełnym układzie z zastosowaniem ostrogi stabilizującej u podłoża skarpy.
8. Naprawa i zabezpieczenie urządzeń obcych oraz czyszczenie i udrożnienie systemu odprowadzania wody z konstrukcji przęsła i chodników z uzupełnieniem brakujących elementów oraz wykonanie drenażu opaskowego.
9. Zabezpieczenie i odtworzenie ławy torowiska w rejonie zakończeń skrzydełek przyczółków. Wykonanie przedłużenia skrzydeł.

Uwagi:

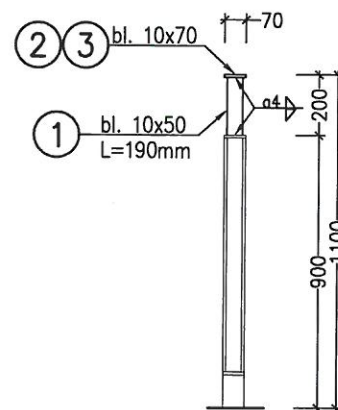
1. Wymiana na rysunku podana w centymetrach.
2. Niniejszy rysunek należy rozpatrywać łącznie z opisem i rysunkami opracowanymi w ramach przedmiotowego zadania.

INWESTOR:	Zarząd Transportu Miejskiego, ul. Żelazna 61, 00-848 WARSZAWA	nr rys.: 02	
JEDNOSTKA PROJEKTOWA:	FASYS MOSTY Sp. z o.o. ul. Powstańców Śląskich 139A/3, 53-317 WROCŁAW	skala: 1:50, 1:200	
OBIEKT:	Wiadukt kolejowy w łącznicy kolejowej Okęcie-Kabaty nad ulicą Pułowską w WARSZAWIE	projekt: <i>[signature]</i>	
STADIUM:	PROJEKT BUDOWLANO-WYKONAWCZY	publikacja: <i>[signature]</i>	
TYTUŁ RYSUNKU:	Rysunek zestawczy – stan projektowany	data: 04.2018	
STANOWISKO	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIEN	04.2018
PROJEKTANT:	mgr inż. Szymon Gruba	119/DOŚ/09	<i>[signature]</i>
PROJEKTANT:	mgr inż. Adam Stępniewicz	97/DOŚ/07	<i>[signature]</i>
SPRAWDZAJĄCY:	mgr inż. Szymon Miگوید	124/DOŚ/14	<i>[signature]</i>

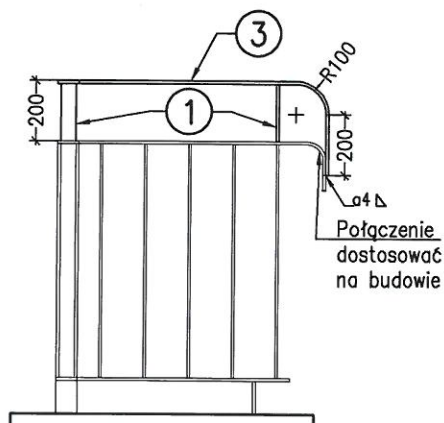
Widok z boku
(odcinek po długości obiektu)
skala 1:25



Przekrój A-A
skala 1:25



Widok z boku
(odcinek końcowy – prostopadły do obiektu)
skala 1:25



Zestawienie stali dla jednej balustrady (po jednej stronie obiektu)

Element	Nr poz.	Przekrój	Długość jedn. elementu	Liczba	Długość całkowita	Masa jedn.	Masa całk.	
			mm					szt.
Słupek	1	bl. 10x50	190	112	21.28	3.93	83.52	
Pochwył	2	bl. 10x70	115600	1	115.60	5.50	635.22	
Pochwył	3	bl. 10x70	1160	2	2.32	5.50	12.75	
Ciężar całkowity stali [kg]:							731.49	
Dodatek na spoiny 1,8% [kg]:							13.17	
Ogólny ciężar stali [kg]:							744.7	

Zestawienie materiałów dla 2 balustrad:

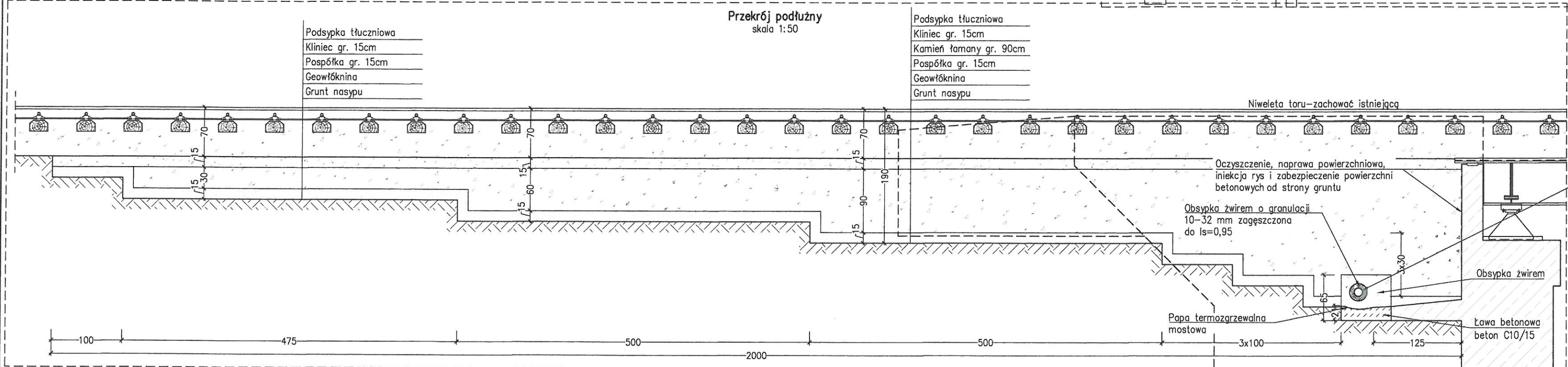
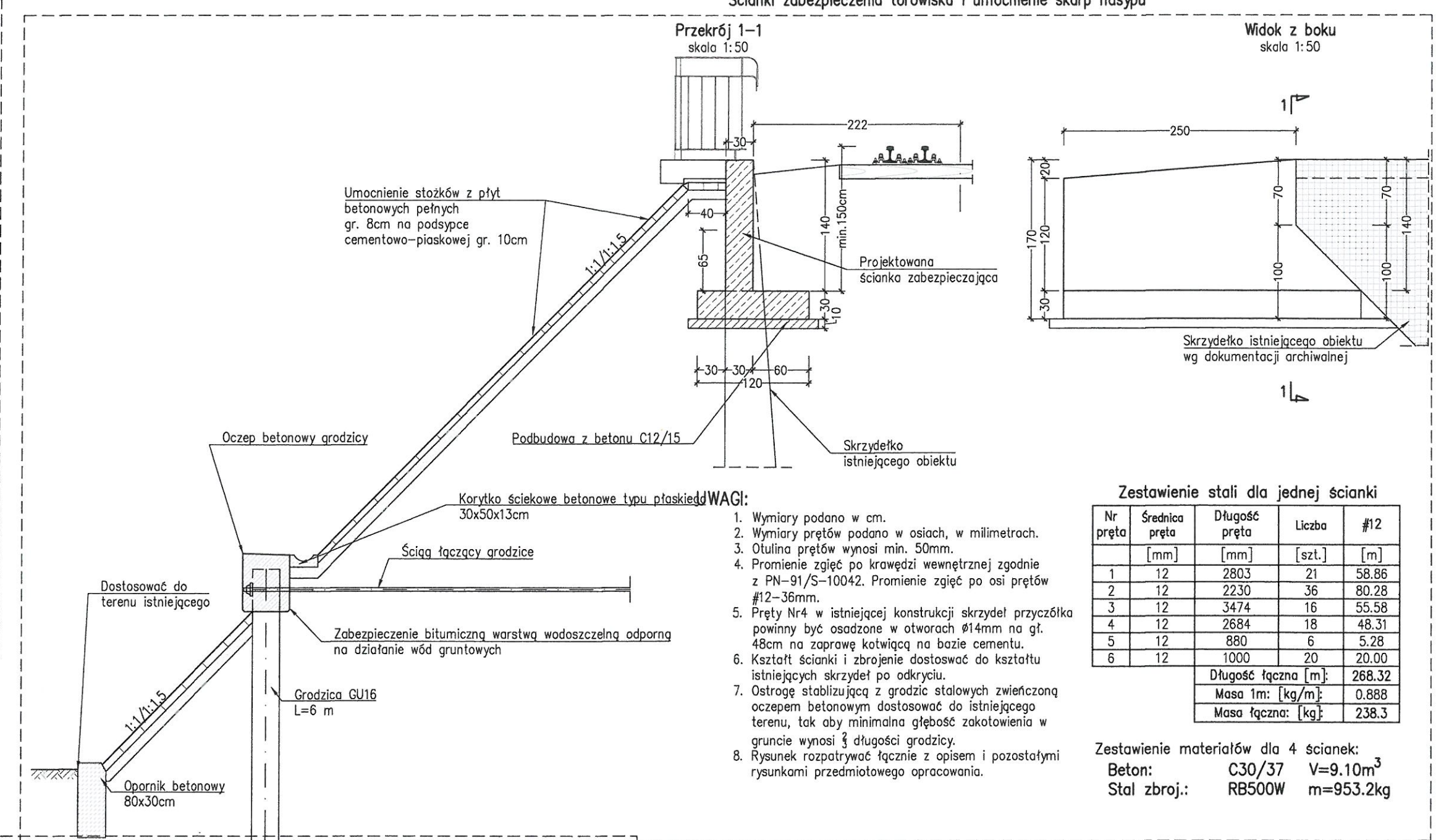
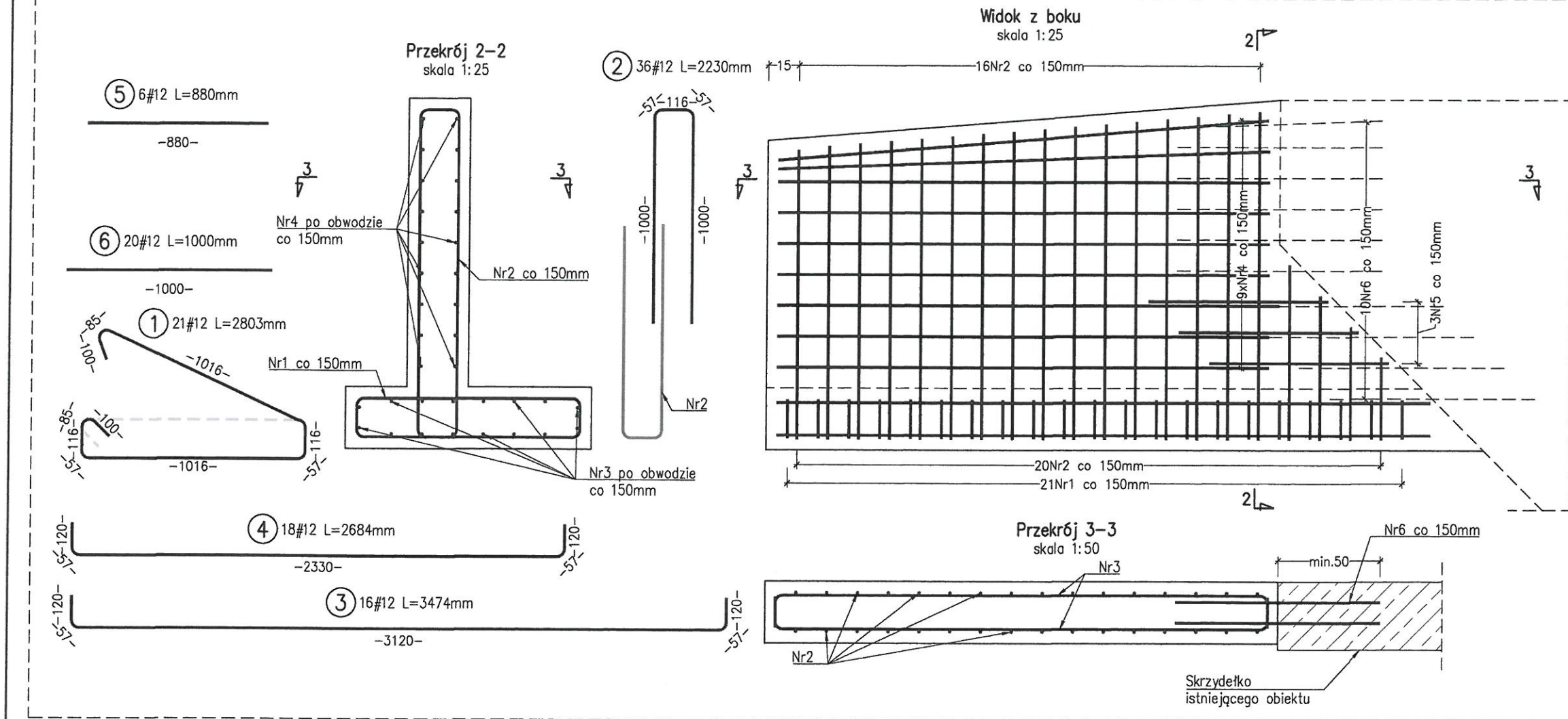
Stal konstrukcyjna: S235J2 m=1489.4kg

UWAGI:

1. Wymiary podano w mm.
2. Balustradzie należy zabezpieczyć antykorozyjnie, wg części opisowej.
3. Połączenie nowych elementów podwyższenia balustrady z elementami istniejącymi należy dostosować na budowie.
4. Rysunek rozpatrywać łącznie z opisem i pozostałymi rysunkami przedmiotowego opracowania.

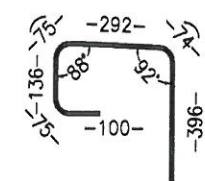
INWESTOR:	Zarząd Transportu Miejskiego, ul. Żelazna 61, 00-848 WARSZAWA		
JEDNOSTKA PROJEKTOWA:	FASYS MOSTY Sp. z o.o. ul. Powstańców Śląskich 139A/3, 53-317 WROCŁAW		
OBIEKT:	Wiadukt kolejowy w łącznicy kolejowej Okęcie-Kabaty nad ulicą Puławską w WARSZAWIE		
STADIUM:	PROJEKT BUDOWLANO-WYKONAWCZY	nr rys.:	03
TYTUŁ RYSUNKU:	Podwyższenie balustrady		
STANOWISKO	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIEN	data: 04.2018 skala: 1:25
PROJEKTANT:	mgr inż. Szymon Gruba	119/DOŚ/09	podpis:
PROJEKTANT:	mgr inż. Adam Stempniewicz	97/DOŚ/07	podpis:
SPRAWDZAJĄCY:	mgr inż. Szymon Migocki	124/DOŚ/14	podpis:

Ścianki zabezpieczenia torowiska i umocnienie skarp nasypu

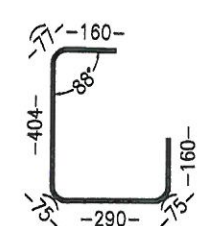


INWESTOR:	Zarząd Transportu Miejskiego, ul. Żelazna 61, 00-848 WARSZAWA
JEDNOSTKA PROJEKTOWA:	FASYS MOSTY Sp. z o.o. ul. Powstańców Śląskich 139A/3, 53-317 WROCLAW
OBIEKT:	Wiadukt kolejowy w łącznicy kolejowej Okęcie-Kabaty nad ulicą Puławską w WARSZAWIE
STADIUM:	PROJEKT BUDOWLANO-WYKONAWCZY
TYTUŁ RYSUNKU:	Strefa przejściowa i zabezpieczenie skarp i torowiska
STANOWISKO	IMIĘ I NAZWISKO
PROJEKTANT:	mgr inż. Szymon Gruba
PROJEKTANT:	mgr inż. Adam Stempniewicz
SPRAWDZAJĄCY:	mgr inż. Szymon Migocki

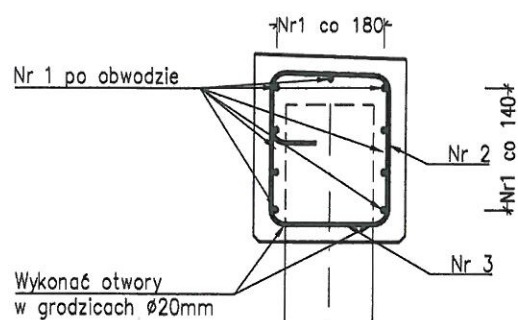
② 135#16 L=1148mm



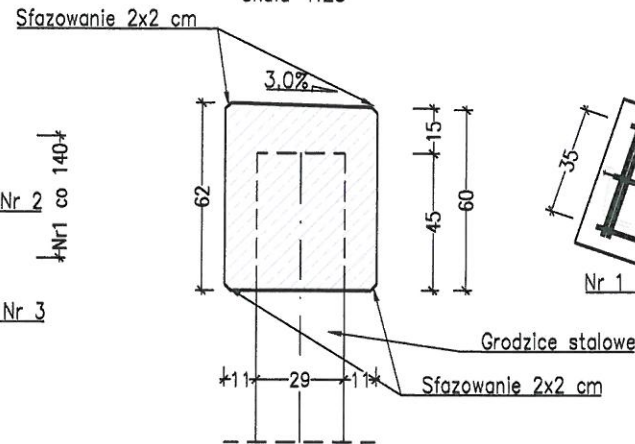
③ 135#16 L=1241mm



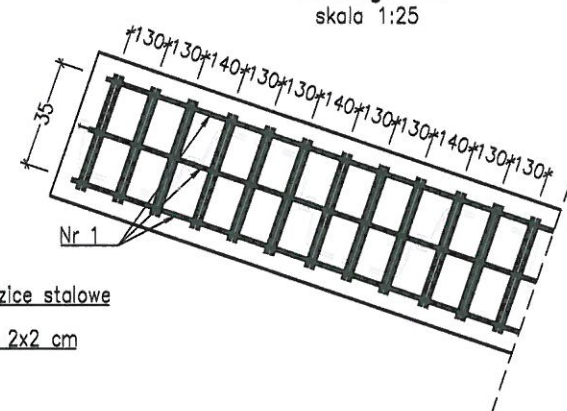
Przekrój 1-1
(zbrojenie)
skala 1:25



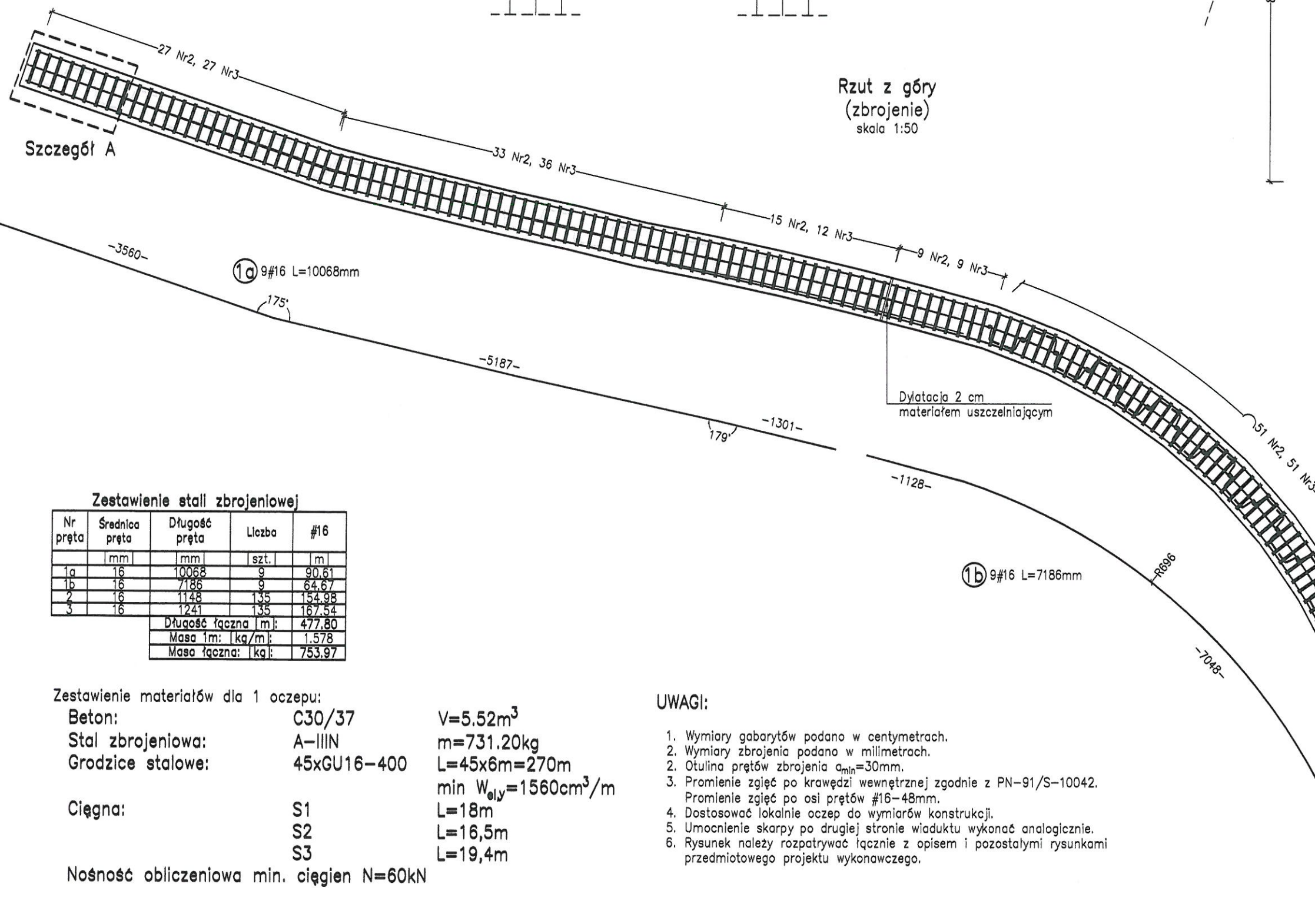
Przekrój 1-1
(gabaryty)
skala 1:25



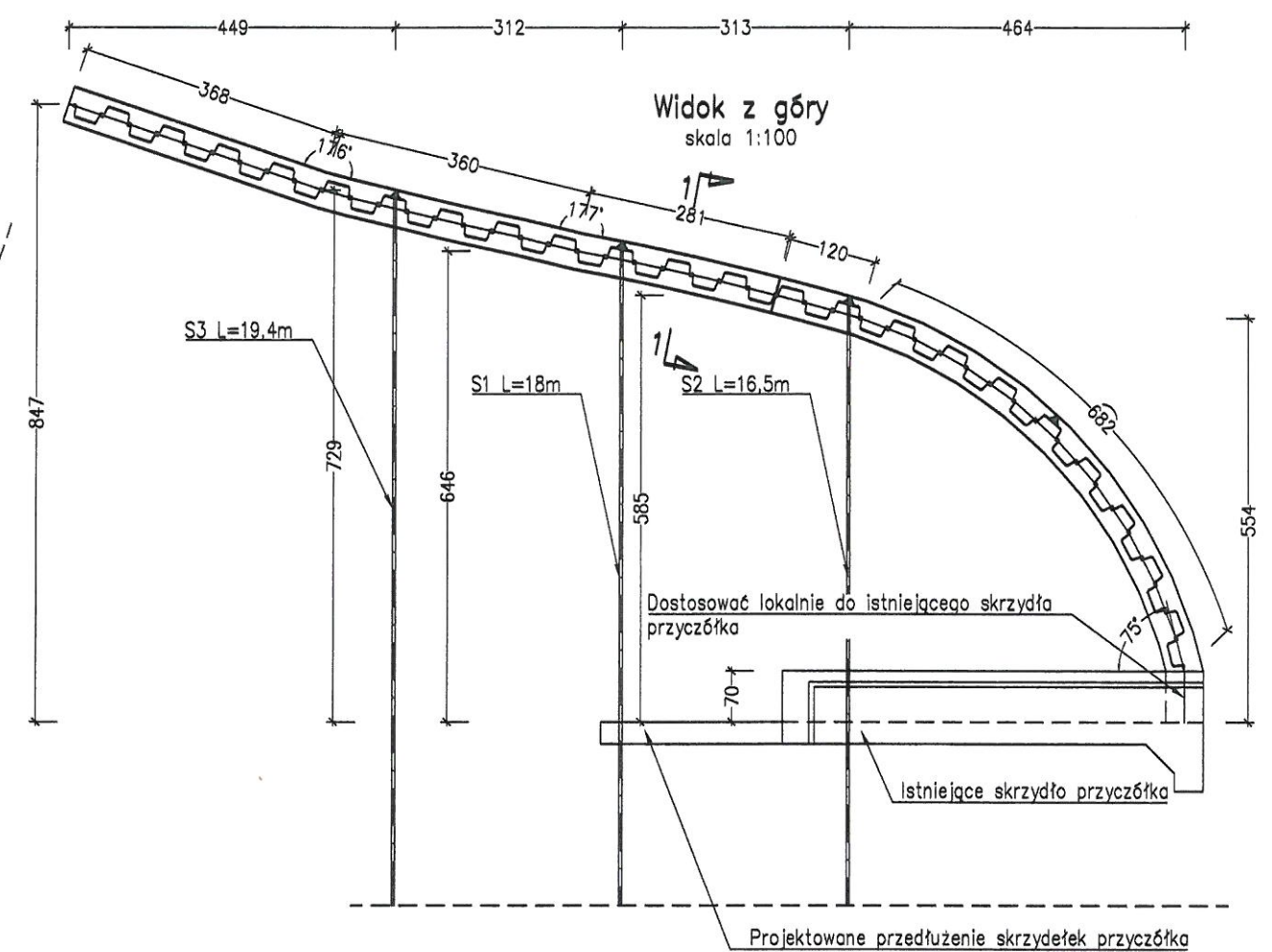
Szczegół A
skala 1:25



Rzut z góry
(zbrojenie)
skala 1:50



Widok z góry
skala 1:100



Zestawienie stali zbrojeniowej

Nr pręta	Srednica pręta	Długość pręta	Liczba	#16
	mm	mm	szt.	m
1a	16	10068	9	90.61
1b	16	7186	9	64.67
2	16	1148	135	154.98
3	16	1241	135	167.54
Długość łączna [m]:				477.80
Masa 1m: [kg/m]:				1.578
Masa łączna: [kg]:				753.97

Zestawienie materiałów dla 1 odczepu:

Beton: C30/37 $V=5.52m^3$
Stal zbrojeniowa: A-IIIN $m=731.20kg$
Grodzice stalowe: 45xGU16-400 $L=45x6m=270m$
 $min W_{olj}=1560cm^3/m$
Cięgna: S1 $L=18m$
 S2 $L=16,5m$
 S3 $L=19,4m$

Nośność obliczeniowa min. cięgien N=60kN

UWAGI:

1. Wymiary gabarytów podano w centymetrach.
2. Wymiary zbrojenia podano w milimetrach.
3. Otulina prętów zbrojenia $a_{min}=30mm$.
4. Promienie zgięć po krawędzi wewnętrznej zgodnie z PN-91/S-10042. Promienie zgięć po osi prętów #16-48mm.
5. Dostosować lokalnie oczep do wymiarów konstrukcji.
6. Umocnienie skarpy po drugiej stronie wiaduktu wykonać analogicznie.
7. Rysunek należy rozpatrywać łącznie z opisem i pozostałymi rysunkami przedmiotowego projektu wykonawczego.

INWESTOR:	Zarząd Transportu Miejskiego, ul. Żelazna 61, 00-848 WARSZAWA			
JEDNOSTKA PROJEKTOWA:	FASYS MOSTY Sp. z o.o. ul. Powstańców Śląskich 139A/3, 53-317 WROCLAW			
OBIEKT:	Wiadukt kolejowy w łącznicy kolejowej Okęcie-Kabaty nad ulicą Puławską w WARSZAWIE			
STADIUM:	PROJEKT BUDOWLANO-WYKONAWCZY			
TYTUŁ RYSUNKU:	Gabaryty i zbrojenie odczepu			
nr rys.:	05			
STANOWISKO	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIENI	data: 04.2018	skala: 1:25, 1:50, 1:100
PROJEKTANT:	mgr inż. Szymon Gruba	119/DOŚ/09	podpis: <i>S. Gruba</i>	
PROJEKTANT:	mgr inż. Adam Stempniewicz	97/DOŚ/07	podpis: <i>AS</i>	
SPRAWDZAJĄCY:	mgr inż. Szymon Migocki	124/DOŚ/14	podpis: <i>S. Migocki</i>	

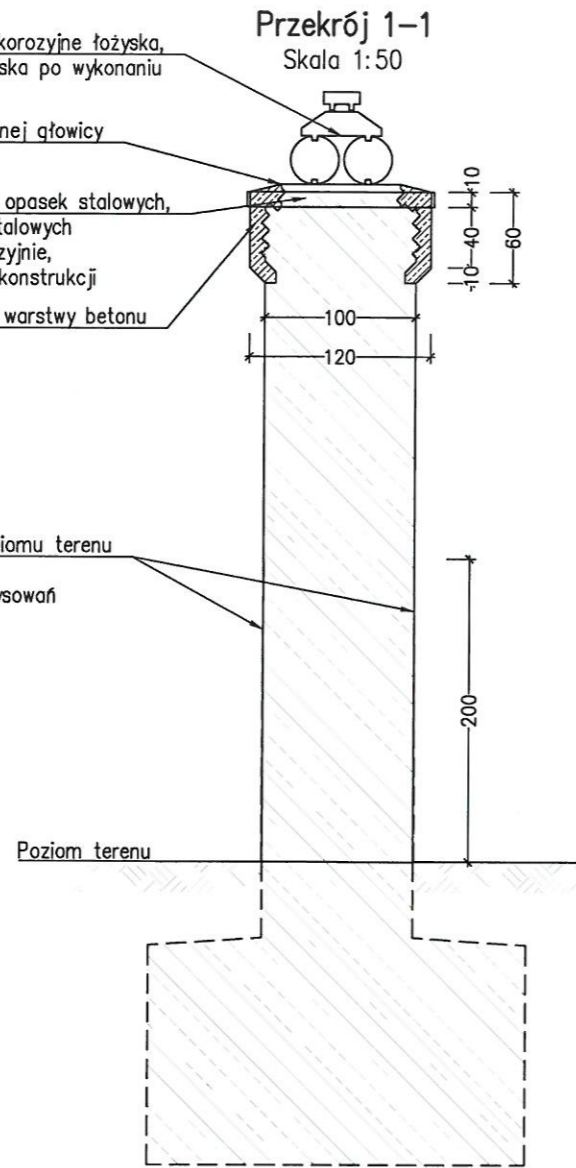
Oczyszczenie i zabezpieczenie antykorozyjne łożyska, wycentrowanie i wyregulowanie łożyska po wykonaniu naprawy głowic

Odtworzenie płaszczyzny górnej głowicy

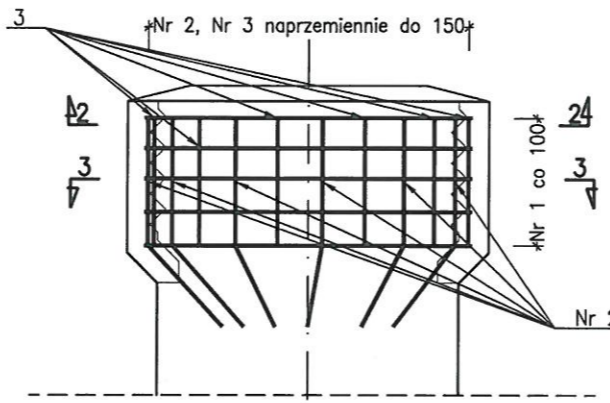
Demontaż skorodowanych opasek stalowych, montaż nowych opasek stalowych zabezpieczonych antykorozyjnie, dostosowanych do nowej konstrukcji

Skucie ok. 10 cm powierzchniowej warstwy betonu

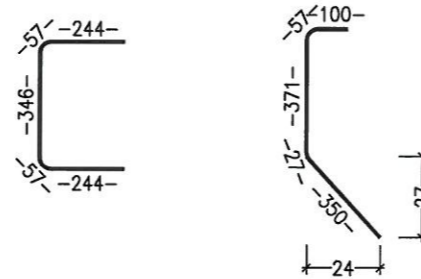
Zabezpieczenie na wysokości 2 m od poziomu terenu specjalną powłoką odporną na chlorki o podwyższonej zdolności pokrywania zarzysowań



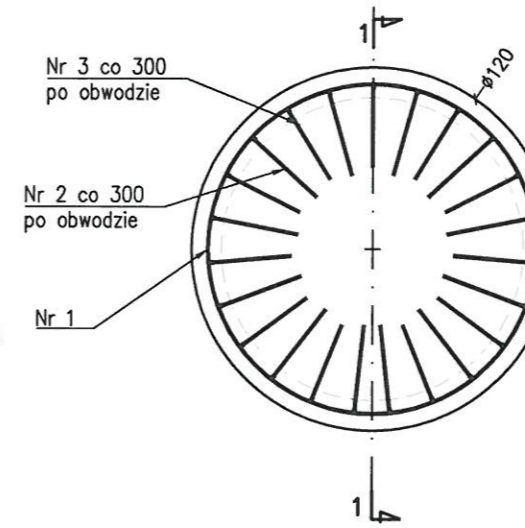
Przekrój 1-1 Skala 1:25



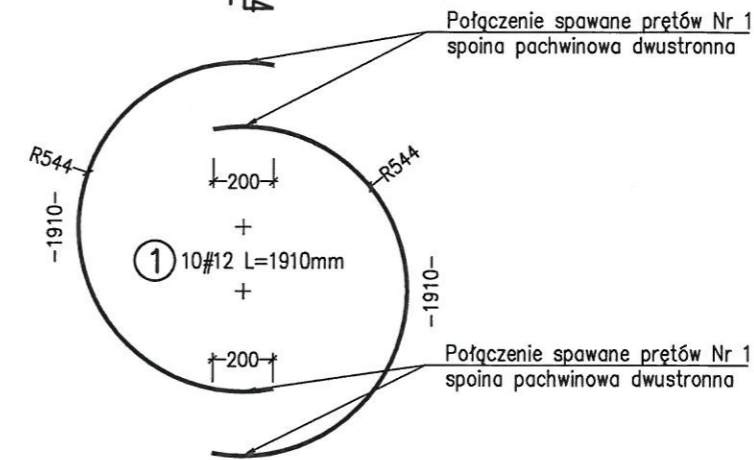
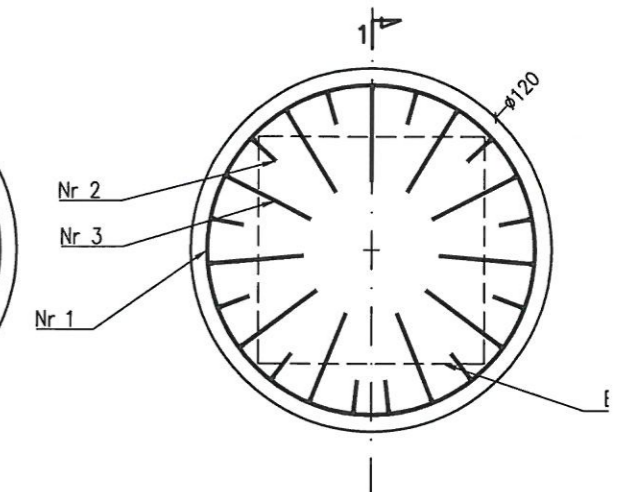
- ③ 11#12 L=948mm
- ② 12#12 L=905mm



Przekrój 3-3 Skala 1:25



Przekrój 2-2 Skala 1:25



Zestawienie stali dla jednej scianki

Nr pręta	Średnica pręta	Długość pręta	Liczba	#12
	[mm]	[mm]	[szt.]	[m]
1	12	1910	10	19.10
2	12	905	12	10.86
3	12	948	11	10.43
Długość łączna [m]:				40.39
Masa 1m: [kg/m]:				0.888
Masa łączna: [kg]:				35.9

Zestawienie materiałów dla 1 podpory:
 Beton: C40/50 V=0.294m³
 Stal zbroj.: RB500W m=35.9kg

UWAGI:

- Wymiary podano w cm.
- Wymiary prętów podano w osiach, w milimetrach.
- Otulina prętów wynosi min. 50mm.
- Promienie zgięć po krawędzi wewnętrznej zgodnie z PN-91/S-10042. Promienie zgięć po osi prętów #12-36mm.
- Pręty nr 1 zespawać ze sobą w miejscu łączenia spoiną pachwinową dwustronną.
- Pręty nr 2 kotwić w podporze za zaprawę kotwiącą na bazie cementu na głębokość 20 cm.
- Naprawę podpór pośrednich wykonać zgodnie z projektem technologicznym przygotowanym przez Wykonawcę robót. Zaleca się wykonać naprawę głowic podpór pośrednich po odciążeniu konstrukcji tj. po usunięciu elementów nawierzchni torowej z koryta balastowego.
- Rysunek rozpatrywać łącznie z opisem i pozostałymi rysunkami przedmiotowego opracowania.

INWESTOR:	Zarząd Transportu Miejskiego, ul. Żelazna 61, 00-848 WARSZAWA			
JEDNOSTKA PROJEKTOWA:	FASYS MOSTY Sp. z o.o. ul. Powstańców Śląskich 139A/3, 53-317 WROCŁAW			
OBIEKT:	Wiadukt kolejowy w łącznicy kolejowej Okęcie-Kabaty nad ulicą Puławską w WARSZAWIE			
STADIUM:	PROJEKT BUDOWLANO-WYKONAWCZY			
TYTUŁ RYSUNKU:	Naprawa głowic podpór pośrednich			
nr rys.:	06			
STANOWISKO	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIENI	data: 04.2018	skala: 1:50, 1:25
PROJEKTANT:	mgr inż. Szymon Gruba	119/DOŚ/09	podpisać: <i>S. Gruba</i>	
PROJEKTANT:	mgr inż. Adam Stempniewicz	97/DOŚ/07	podpisać: <i>AS</i>	
SPRAWDZAJĄCY:	mgr inż. Szymon Migocki	124/DOŚ/14	podpisać: <i>S. Migocki</i>	

ZAŁĄCZNIKI



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

DOŚ-GJ7-JIQ-LUY *

Pan Szymon Tadeusz Gruba o numerze ewidencyjnym DOŚ/BM/0436/09

adres zamieszkania ul. Prusa 22/5, 50-319 Wrocław

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

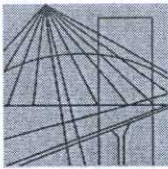
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2018-02-01 do 2019-01-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2018-01-29 roku przez:

Rainer Bulla, Zastępca Przewodniczącego Rady Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

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

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



DOLNOŚLĄSKA
OKRĘGOWA
I Z B A
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

OKK.7131-192/2009/09

Wrocław, dnia 01 czerwca 2009 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz.U. z 2001r. Nr 5, poz. 42, z późn. zm.), art. 13 ust. 1 pkt 1 i ust. 2, art. 14 ust. 1 pkt 2b ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2006r. Nr 156, poz. 1118, z późn. zm.) i § 11 ust 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. Nr 83, poz. 578, z późn. zm.), w związku z art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.)

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna DOIIB n a d a j e Panu

Szymon Tadeusz Gruba
magister inżynier z kierunku budownictwo
urodzony dnia 28 października 1981 r. w Kocku

UPRAWNIENIA BUDOWLANE numer ewidencyjny 119/DOŚ/09

w specjalności mostowej
do projektowania bez ograniczeń

UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa we Wrocławiu na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu stwierdza, że Pan Szymon Tadeusz Gruba posiada wymagane prawem: wykształcenie i praktykę zawodową oraz uzyskał pozytywny wynik egzaminu - konieczne do uzyskania uprawnień budowlanych w specjalności mostowej do projektowania bez ograniczeń.

Szczegółowy zakres uprawnień jest określony na odwozie niniejszej decyzji.

Pouczenie

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 w/w ustawy Prawo budowlane – podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis, w drodze decyzji, do centralnego rejestru Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego, potwierdzony zaświadczeniem wydanym przez tę izbę, z określonym w nim terminem ważności.
2. Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej DOIIB we Wrocławiu w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Otrzymują:

1. Pan Szymon Tadeusz Gruba
Ul. Bolesława Prusa 22/5
50-319 Wrocław
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
4. a/a



Skład orzekający OKK
DOLNOŚLĄSKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

Mgr inż. Bronisław Wośiek
Przewodniczący
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

1. mgr inż. Bronisław Wośiek

2. prof. dr inż. Kazimierz Czaplński

3. mgr inż. Małgorzata Mikołajewska-
Janiaczyk

Pan Szymon Tadeusz Gruba jest uprawniony:

W specjalności **mostowej** - na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 1 i art. 13 ust. 4 ustawy Prawo budowlane, w związku z § 19 ust. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie - do:

1) projektowania obiektów budowlanych, takich jak:

- a) drogowy obiekt inżynierski, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych;
- b) kolejowy obiekt inżynierski: most, wiadukt, przepust, konstrukcja oporowa oraz nadziemne i podziemne przejście dla pieszych, w rozumieniu przepisów o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe.

2) obliczania światła mostów i przepustów,

3) sprawdzania projektów budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,

4) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych

bez ograniczeń w zakresie w/w specjalności.

Na podstawie § 15 w/w rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie - uprawnienia niniejsze uprawniają do sporządzania projektów zagospodarowania działki lub terenu w zakresie specjalności mostowej.

Skład przekazujący OKK
DOLNOŚLĄSKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW W BUDOWNICTWIE

Bronisław Wosiek
Mgr inż. Bronisław Wosiek
Przewodniczący
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

1. mgr inż. Bronisław Wosiek

2. prof. dr inż. Kazimierz Czapliński

3. mgr inż. Małgorzata Mikołajewska-
Janiaczyk





Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

DOŚ-B5D-JQ9-8AB *

Pan Adam Mirosław Stempniewicz o numerze ewidencyjnym DOŚ/BM/0507/07
adres zamieszkania ul. Gorlicka 71/3, 51-314 Wrocław
jest członkiem Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

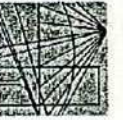
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2017-08-01 do 2018-07-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2017-07-26 roku przez:

Rainer Bulla, Zastępca Przewodniczącego Rady Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

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

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



DOLNOŚLĄSKA
OKRĘGOWA
I Z B A
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA
OKRĘGOWA KOMISJA Kwalifikacyjna

OKK.7131-176/2007/07

Wrocław, 20 czerwca 2007 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz.U. z 2001r. Nr 5, poz. 42, z późn. zm.), art. 13 ust. 1 pkt 1 i ust. 2, art. 14 ust. 1 pkt 2b ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2006r. Nr 156, poz. 1118, z późn. zm.) i § 11 ust 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. Nr 83, poz. 578), w związku z art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.)

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna DOLIB
n a d a j e
Panu

Adam Mirosław Stępniewicz
magister inżynier z kierunku budownictwo
urodzony dnia 15 sierpnia 1974 r. w Zgorzelcu

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny 97/IDOS/07
w specjalności mostowej
do projektowania bez ograniczeń

UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa we Wrocławiu na podstawie protokołów z posiedzenia kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu stwierdza, że Pan Adam Mirosław Stępniewicz posiada wymagane prawem: wykształcenie i praktykę zawodową oraz uzyskał pozytywny wynik egzaminu - konieczne do uzyskania uprawnień budowlanych w specjalności mostowej do projektowania bez ograniczeń.

Szczegółowy zakres uprawnień jest określony na odwrocie niniejszej decyzji.

Pouczenie

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 w/w ustawy Prawo budowlane – podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis, w drodze decyzji, do centralnego rejestru Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej Izby samorządu zawodowego, potwierdzony zaświadczeniem wydany przez Izbę, z określoną w nim terminem ważności.
2. Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej DOLIB we Wrocławiu w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Skład orzekający OKK

DOLNOŚLĄSKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

Mgr inż. Bronisław Wosiek
Przewodniczący Komisji Kwalifikacyjnej

1. mgr inż. Bronisław Wosiek

2. prof. dr inż. Kazimierz Czapiński

3. mgr inż. Magdalena Janiaczyk



- Otrzymują:
1. Pan Adam Mirosław Stępniewicz
Ul. Poleska 11/82
51-354 Wrocław
 2. Okręgowa Rada Izby
 3. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
 4. a/a

Pan Adam Mirosław Stępniewicz jest uprawniony:
w specjalności mostowej - na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 1 i art. 13 ust. 4 ustawy Prawo budowlane, w związku z § 19 ust. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie - do:

- 1) projektowania obiektów budowlanych, takich jak:
 - a) drogowy obiekt inżynierski, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych;
 - b) kolejowy obiekt inżynierski: most, wiadukt, przepust, konstrukcja oporowa oraz nadziemne i podziemne przebiegi dla pieszych, w rozumieniu przepisów o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe.
- 2) odcieczania świateł mostów i przepustów
- 3) sprawdzania projektów budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
- 4) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych
bez ograniczeń w zakresie w/w specjalności.

Na podstawie § 15 w/w rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie - uprawnienia niniejsze uprawniają do sporządzania projektów zagospodarowania działki lub terenu w zakresie specjalności mostowej.

Skład orzekający OKK

DOLNOŚLĄSKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

Mgr inż. Bronisław Wosiek
Przewodniczący Komisji Kwalifikacyjnej

1. mgr inż. Bronisław Wosiek

2. prof. dr inż. Kazimierz Czapiński

3. mgr inż. Magdalena Janiaczyk



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

DOŚ-8SX-NV6-WFH *

Pan Szymon Grzegorz Migocki o numerze ewidencyjnym DOŚ/BM/0270/14
adres zamieszkania ul. Bolesława Chrobrego 23/8, 55-200 Oława
jest członkiem Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

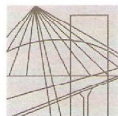
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2017-08-01 do 2018-07-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2017-07-12 roku przez:

Rainer Bulla, Zastępca Przewodniczącego Rady Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

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

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



DOLNOŚLĄSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

OKK.7131-244/2013/14

Wrocław, dnia 11 czerwca 2014 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (*jednolity tekst: Dz.U. z 2013r., poz. 932, z późniejszymi zmianami*), art.12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1 i ust. 2, art. 14 ust. 1 pkt 2b ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (*jednolity tekst: Dz. U. z 2013r., poz.1409, z późniejszymi zmianami*) i § 11 ust 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (*Dz.U. Nr 83, poz. 578, z późniejszymi zmianami*), po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

Pan Szymon Grzegorz Migocki

magister inżynier z kierunku budownictwo
urodzony dnia 22 stycznia 1983 r. w Radomsku

otrzymuje

**UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny 124/DOŚ/14**

**w specjalności mostowej
do projektowania bez ograniczeń**

Pan Szymon Grzegorz Migocki jest uprawniony:

W specjalności **mostowej** - na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 1 i art. 13 ust. 4 ustawy Prawo budowlane, w związku z § 19 ust. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie - do:

- 1) projektowania obiektów budowlanych, takich jak:
 - a) drogowy obiekt inżynierski, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych;
 - b) kolejowy obiekt inżynierski: most, wiadukt, przepust, konstrukcja oporowa oraz nadziemne i podziemne przejście dla pieszych, w rozumieniu przepisów o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe,
 - 2) obliczania światła mostów i przepustów,
 - 3) sprawdzania projektów budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
 - 4) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych
- bez ograniczeń w zakresie w/w specjalności.**

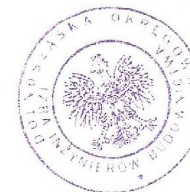
Na podstawie § 15 w/w rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie - uprawnienia niniejsze uprawniają do sporządzania projektów zagospodarowania działki lub terenu w zakresie specjalności mostowej.

UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa we Wrocławiu na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu stwierdza, że Pan Szymon Grzegorz Migocki posiada wymagane prawem: wykształcenie i praktykę zawodową oraz uzyskał pozytywny wynik egzaminu - konieczne do uzyskania uprawnień budowlanych w specjalności mostowej do projektowania bez ograniczeń.

Pouczenie

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 w/w ustawy Prawo budowlane – podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis, w drodze decyzji, do centralnego rejestru Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego, potwierdzony zaświadczeniem wydanym przez tę izbę, z określonym w nim terminem ważności.
2. Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej DOIIB we Wrocławiu w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.



- Otrzymują:
1. Pan Szymon Grzegorz Migocki
Ul. B. Chrobrego 23/8
55-200 Olawa
 2. Okręgowa Rada Izby
 3. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
 4. a/a

Skład orzekający OKK

**DOLNOŚLĄSKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA**
Prof. dr inż. Kazimierz Czaplinski
Przewodniczący
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

1. prof. dr inż. Kazimierz Czaplinski
2. dr inż. Zofia Zwierzczońska
3. mgr inż. Małgorzata Mikołajewska-
Janiaczyk