



ZAKŁAD USŁUG PROJEKTOWYCH
Inwestycyjnych i Eksploatacyjnych
mgr inż. Andrzej Kozłowski
ul. Legnicka 20/13, 70-134 Szczecin
tel. 91 482 15 06 ; tel. kom. 601 872 750
adres e-mail: kolzap@v.pl

NIP:955-126-19-07; REGON - 810082376

Konto bankowe: PEKAO SA III Oddział Szczecin 30 1240 3826 1111 0000 4401 6739

Egz. Nr 4

Umowa nr ZUP-06/KD-10

**NAZWA INWESTYCJI
(ZADANIE)**

REMONT TORU
wąskotorowej linii kolejowej Koszalin Wąsk. – Świelino nr 1056
o szerokości toru 1000mm
wpisanej do rejestru zabytków pod nr A-50

**NAZWA PROJEKTU
(OBIEKT)**

**REMONT BIEŻĄCY TORU
I UPORZĄDKOWANIE PODTORZA**
Odcinek od km 11+980 do km 18+240
Na działkach ewidencyjnych nr 127/2, 537, 540 i 542 w obrębie 137 Manowo

ZAMAWIAJĄCY/INWESTOR

**TOWARZYSTWO MIŁOŚNIKÓW
KOSZALIŃSKIEJ WĄSKOTORÓWKI**
ul. Wenedów 24a/11, 75-847 Koszalin
NIP 669-240-99-77 REGON 320118290

STADIUM

PROJEKT BUDOWLANY

BRANŻA

DROGI KOLEJOWE

WYKONAWCA

„KOLZAP” Szczecin

AUTORZY OPRACOWANIA	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIEN	PODPIS
PROJEKTANT	mgr inż. Andrzej KOZŁOWSKI	upr. bud.: ONB-907/14/68 spec.: linie kolej., stacje i węzły	
OPRACOWUJĄCY	mgr inż. Krzysztof MAZURAK	upr. bud. nr ZAP/0195/POOD/09 spec.: drogowa	
SPRAWDZAJĄCY	mgr inż. Beata TOMASZEWSKA	upr. bud.: 9/Sz/2003 spec.: linie kolej., stacje i węzły	

Znak: II 45...71111/267-21A...

Załącz. do decyzji z dnia 24.08.2010 r.

Szczecin lipiec 2010

ZATWIERDZAM

INSPEKTOR.....
w Wydziale Infrastruktury

mgr inż. Katarzyna Sotysiak

SPIS ZAWARTOŚCI

	strona
1. INFORMACJE OGÓLNE	4
1.1. Przedmiot i charakterystyka inwestycji	
1.2. Lokalizacja inwestycji	
1.3. Inwestor	
1.4. Jednostka projektowania	
2. ZAWARTOŚĆ PROJEKTU BUDOWLANEGO	4
3. STAN ISTNIEJĄCY ZAGOSPODAROWANIA TERENU	5
3.1. Ukształtowanie terenu, warunki geologiczne	
3.2. Warunki hydrogeologiczne	
3.3. Infrastruktura zainwestowania terenu inwestycji i jej otoczenia	
3.4. Wnioski i zalecenia	6
4. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU	6
4.1. Projektowane zagospodarowanie terenu	
4.2. Komunikacja i dostęp do placu budowy	
4.3. Infrastruktura naziemna	
4.4. Sieci podziemne	
5. INFORMACJA O ODDZIAŁYWANIU INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO	7
5.1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia	
5.2. Technologia wykonywania prac remontowych	8
5.3. Oddziaływanie na środowisko podczas wykonywania prac remontowych	9
5.4. Oddziaływanie na środowisko po zakończeniu remontu	10
5.5. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko	11
5.6. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody	
5.7. Potrzeba ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania	
5.8. Podsumowanie	
6. INFORMACJA DO SPORZĄDZENIA PLANU BIOZ	12
6.1. Zakres robót budowlanych dla inwestycji	
6.2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych	
6.3. Elementy zagosp. terenu mogące zagrażać bezpieczeństwu i zdrowiu ludzi	
6.4. Przewidywane zagrożenia podczas realizacji robót budowlanych	
6.5. Wymagania dotyczące BIOZ przy wykonywaniu robót budowlanych	
6.6. Zamieszczenie ogłoszenia	13
6.7. Instruktaż pracowników przed realizacją robót szczególnie niebezpiecznych	

REMONT BIEŻĄCY TORU I UPORZĄDKOWANIE PODTORZA
wąskotorowej linii kolejowej nr 1056 Koszalin Wąsk. – Świelino o szerokości toru 1000 mm
wpisanej do rejestru zabytków pod nr A-50 decyzją nr DZ-4200/23/O/2000 z dnia 27 lipca 2000 r.
Odcinek od km 11,980 do km 18,240
PROJEKT BUDOWLANY

7. PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY	14
7.1. Wstęp	
7.2. Stan istniejący	
7.3. Założenia do projektowania	
7.4. Remont bieżący nawierzchni toru	15
7.5. Uporządkowanie podtorza	
7.6. Technologia i organizacja robót	
8. UWAGI KOŃCOWE	16
9. OŚWIADCZENIA PROJEKTANTA I SPRAWDZAJĄCEGO	17
10. DOKUMENTY FORMALNO-PRAWNE, WYTYCZNE I UZGODNIENIA	18
11. ZAŁĄCZNIKI GRAFICZNE (rysunki od 1 do 8)	45

REMONT BIEŻĄCY TORU I UPORZĄDKOWANIE PODTORZA
wąskotorowej linii kolejowej nr 1056 Koszalin Wąsk. – Świelino o szerokości toru 1000 mm
wpisanej do rejestru zabytków pod nr A-50 decyzją nr DZ-4200/23/O/2000 z dnia 27 lipca 2000 r.
Odcinek od km 11,980 do km 18,240
PROJEKT BUDOWLANY

1. INFORMACJE OGÓLNE

1.1. Przedmiot i charakterystyka inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest wykonanie remontu bieżącego nawierzchni toru i podtorza odcinka wąskotorowej linii kolejowej nr 1056 Koszalin Wąsk. – Świelino od km 11,980 do km 18,240. Na wykonanie remontu uzyskano zgodę zarówno użytkownika wieczystego linii (zał. nr 10), jak też Konserwatora Zabytków (zał. nr 11). Zakres remontu obejmuje pojedynczą wymianę zniszczonych podkładów na całym odcinku objętym projektem, przywrócenie normatywnego kształtu podtorza, zwłaszcza w zakresie oczyszczenia i poprawy wymiarów rowów bocznych w przekopach, a także sporadyczną wymianę pojedynczych szyn w przypadkach ich nadmiernego zużycia, lub uszkodzenia. Podstawą szczegółowej lokalizacji robót remontowych są dane z przeprowadzonych w kwietniu 2010 r. badań diagnostycznych stanu nawierzchni i podtorza, uzupełnione bieżącymi oględzinami w trakcie realizacji remontu. Wstępnie określono (zał. nr 12) zakres wymiany podkładów na 2000 sztuk, a faktyczna ich ilość zależy będzie od wysokości przyznanej dotacji oraz wynegocjowanej ceny zakupu. Szyny do wymiany pozyskane będą z nieużytkowanego odcinka linii Świelino – Bobolice, objętego umową dzierżawy a nie wpisanego do rejestru zabytków.

1.2. Lokalizacja inwestycji

Remont nawierzchni i podtorza przeprowadzony będzie na odcinku, jak w tytule, przylegającym do eksploatowanego odcinka Koszalin Wąsk. – Manowo, położonym na obszarze obrębu nr 137 Manowo, na gruntach PKP (działki nr 127/2, 537, 540 i 542).

1.3. Inwestor

Inwestorem jest Towarzystwo Miłośników Koszalińskiej Wąskotorówki z siedzibą w Koszalinie przy ul. Wenedów 24a/11, 75-847 Koszalin, nr NIP 669-240-99-77, REGON 320118290, wpisane do KRS pod nr 0000244589, które jest dzierżawcą zabytkowej linii kolejowej na zasadzie umowy nr 1/1056/09 z dnia 17 kwietnia 2009 r. (zał. Nr 8).

1.4. Jednostka projektowania

Jednostką wykonującą niniejszy projekt budowlany jest Zakład Usług Projektowych, Inwestycyjnych i Eksploatacyjnych „KOLZAP” Andrzeja Kozłowskiego z siedzibą w Szczecinie przy ul. Legnickiej 20/13, 70-134 Szczecin, nr NIP 955-126-19-07, REGON 810082376, wpisany do prowadzonej przez Prezydenta m. Szczecina ewidencji działalności gospodarczej pod nr P/016973/94.

2. ZESTAWIENIE ZAWARTOŚCI PROJEKTU BUDOWLANEGO

Niniejszy projekt budowlany składa się z następujących elementów:

- Informacja o stanie istniejącym zagospodarowania terenu,
- Projekt zagospodarowania terenu,
- Informacja o oddziaływaniu inwestycji na środowisko,
- Informacja do sporządzenia planu BIOZ,
- Projekt architektoniczno-budowlany,
- Dokumenty formalno-prawne, wytyczne i uzgodnienia,
- Wymagane oświadczenia.

3. STAN ISTNIEJĄCY ZAGOSPODAROWANIATERENU

3.1. Ukształtowanie terenu, warunki geologiczne

Obszar, na którym usytuowana jest linia kolejowa nr 1056, położony jest na styku Równiny Białogardzkiej i Pojezierza Drawskiego a jego ukształtowanie terenu jest dość różnorodne. Początkowy odcinek od strony Koszalina to lekko falista wysoczyzna dennomorenowa urozmaicona dolinami rzecznyymi i misami jeziornymi. Dalej w kierunku południowo-wschodnim zaczynają dominować moreny czołowe o bardziej zróżnicowanym krajobrazie, gdzie pagórkowate wyspy wysoczyznowe przedzielone są rynnami glacialnymi i bezodpływowymi zatorfionymi zagłębieniami wytopiskowymi. Wyraźną granicą tych dwóch regionów jest sandrowa dolina Radwi, będąca fragmentem Pradoliny Pomorskiej. Na remontowanym odcinku linia kolejowa wije się między tymi wyspami wysoczyznowymi.

Powierzchniową warstwę gruntów pod bielcowymi glebami tworzą piaski różnoziarniste i żwiry pochodzenia glacialnego, podścielone glinami zwałowymi, rozdzielonymi piaskami i mułkami fluwioglacjalnymi starszych zlodowaceń. Gliny zwałowe występują też w obrębie wysp wysoczyznowych. W dolinach występują mady rzeczne, a w zagłębieniach wytopiskowych torfy. Poniżej glin zwałowych zalegają głównie margle, wapienie i opoki.

3.2. Warunki hydrogeologiczne

Zasadniczym elementem sieci hydrograficznej obszaru, przez który przebiega remontowana linia kolejowa, jest rzeka Radew – dopływ Parsęty. Istniejące na niej sztuczne zbiorniki zaporowe (Jez. Rosnowskie i Jez. Hajka) o znaczeniu energetycznym i przeciwpowodziowym pozwalają regulować spływ wód opadowych. Wielkość opadów jest niezbyt duża – przeciętnie ok. 770 mm/rok, w latach wilgotnych do 1200 mm/rok, w latach suchych ok. 500 mm/rok. W dorzeczu Parsęty oraz Jamieńskiego Nurtu istnieje gęsta sieć małych rzek i rowów melioracyjnych, dobrze odwadniających powierzchnię terenów przylegających do linii kolejowej. Z drugiej strony znaczny udział w podłożu gruntów przepuszczalnych pozwala na utrzymywanie wysokiego poziomu wód gruntowych, korzystnego dla środowiska przyrodniczego. Zbiorniki wód podziemnych występują dość powszechnie, a w dolinie Radwi znajduje się GZWP, zaliczony do obszarów o najwyższym stopniu ochrony.

3.3. Infrastruktura zainwestowania terenu inwestycji i jej otoczenia

Remontowany odcinek linii rozpoczyna się bezpośrednio za końcem stacji Manowo, na której znajdują się tory stacyjne, rozjazdy, budynek dworca, plac ogólny ładunkowy oraz utwardzone powierzchnie międzytorzy, pełniące funkcję peronów. Dalej na całym remontowanym odcinku znajduje się tylko pojedynczy tor szlakowy bez żadnych obiektów towarzyszących. Podtorze stanowią budowle ziemne w formie nasypów i przekopów o niewielkich wysokościach, ze skarpami umocnionymi darnią, a w przekopach ponadto z nieumocnionymi i zaniedbanymi rowami bocznymi. Na początkowym fragmencie odcinka znajduje się kilka przejazdów w poziomie szyn na skrzyżowaniach z drogami. Nawierzchnia przejazdów z dyliny, brak urządzeń zabezpieczających, część przejazdów praktycznie wyłączona z użytkowania.

Na początku odcinka (do km 13,5) otoczenie linii stanowią użytki rolne a we wsi Manowo zabudowa niska jednorodzinna o charakterze mieszkalno-usługowym. Dalej linia aż do końca remontowanego odcinka położona jest w otoczeniu terenów leśnych.

3.4. Wnioski i zalecenia

Z przedstawionych wyżej informacji wynika, że remontowany odcinek linii położony jest na terenie o korzystnych warunkach gruntowo-wodnych, zarówno pod względem przydatności gruntów na cele budowlane, jak też odwodnienia podtorza w naturalny sposób. Przeprowadzenie remontu nawierzchni w projektowanym zakresie (pojedyncza wymiana podkładów) będzie zatem w pełni skuteczne dla podjęcia bezpiecznej eksploatacji tego odcinka bez potrzeby uprzedniej modernizacji podtorza, jedynie z lokalnym oczyszczeniem i poprawą kształtu rowów bocznych w miarę zaleceń wynikających z przeglądu diagnostycznego stanu technicznego linii.

4. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

4.1. Projektowane zagospodarowanie terenu

Nie projektuje się żadnych zmian istniejącego zagospodarowania terenu na obszarze linii kolejowej, ani w jej otoczeniu. Zostanie jedynie uporządkowany teren po zakończeniu robót remontowych.

4.2. Komunikacja i dostęp do placu budowy

Główny plac budowy przewiduje się zlokalizować na terenie placu ładunkowego stacji Manowo, jak to pokazano na rys. nr 4. Jest tam możliwość podłączenia się do sieci elektroenergetycznej i wodnej użytkowanej przez Zarządcę linii kolejowej.

Dowóz materiałów do miejsca robót może się odbywać wariantowo transportem kolejowym lub samochodowym. W przypadku transportu kolejowego dostawy odbywać się będą po torze remontowanym od strony stacji Manowo, przy użyciu taboru stanowiącego własność zarządcy i jednocześnie przewoźnika na linii. Ponieważ remontowany odcinek nie jest obecnie użytkowany, składy dowożące materiały muszą być przeprowadzane przez przejazdy kolejowe na trasie przy zatrudnieniu pilota, którego zadaniem będzie wstrzymywanie ruchu kołowego na czas przejeżdżania składu.

Dowóz materiałów samochodami może odbywać się drogami publicznymi, jak to pokazano na rys. 4, z dojazdem do toru fragmentami dróg leśnych, po uzgodnieniu z zarządcą tych dróg, tj. Nadleśnictwem Manowo.

4.3. Infrastruktura naziemna

Nie przewiduje się wykonania żadnych nowych obiektów infrastruktury naziemnej. Istniejący tor i podtorze linii kolejowej prócz wymiany zniszczonych elementów też nie ulegną żadnym zmianom.

4.4. Sieci podziemne

W ramach inwestycji nie przewiduje się także budowy ani przebudowy żadnych sieci uzbrojenia podziemnego na obszarze linii kolejowej ani w jej otoczeniu.

5. INFORMACJA O ODDZIAŁYWANIU INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO

Zakres informacji: zgodnie z art. 49 ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 (Dz. U. z r. 2006 nr 129 poz. 902 z późniejszymi zmianami)

5.1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Przedmiotem projektowanego przedsięwzięcia jest remont odcinka wąskotorowej linii kolejowej nr 1056 Koszalin Wąsk. – Bobolice. Linia ta przez długi okres była całkowicie wyłączona z eksploatacji. W dniu 27 lipca 2000 r. decyzją Zachodniopomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków (zał. nr 5) jej część od st. Koszalin do st. Świelino (do km 30,200) została wpisana do rejestru zabytków, a później jej użytkownik wieczysty – Oddział Gospodarowania Nieruchomościami PKP S.A. w Szczecinie wydzierżawił ją samorządowi lokalnym. W dniu 17 kwietnia 2009 r. Towarzystwo Miłośników Koszalińskiej Wąskotorówki wydzierżawiło linię od Gminy Manowo (zał. nr 8) i podjęło eksploatację na początkowym odcinku do st. Manowo (km 11,980). Dalsza część linii nadal nie jest użytkowana, gdyż jej infrastruktura znajduje się w złym stanie technicznym i wymaga rewitalizacji. Pierwszym jej etapem jest objęty niniejszym projektem remont bieżący odcinka od km 11,980 do km 18,240, przewidujący pojedynczą wymianę zniszczonych podkładów, lokalnie wymianę zużytych lub uszkodzonych szyn a ponadto oczyszczenie rowów bocznych odwadniających i przywrócenie im w razie potrzeby prawidłowego kształtu, a także uzupełnienie lokalnych ubytków korony torowiska. Towarzystwo przewiduje sukcesywne remontowanie nawierzchni linii aż do st. Świelino, co pozwoli przywrócić ruch na całym wpisanym do rejestru zabytków odcinku. Zwiększy to atrakcyjność linii dla turystów przebywających na terenie powiatu koszalińskiego, gdyż będzie można wtedy dojechać pociągiem zarówno do położonej nad Zalewem Rosnowskim miejscowości wypoczynkowej Rosnowo z zabytkową elektrownią wodną, jak też do zabytkowego mostu kolejowego na rzece Bielicy w miejscowości Krępa.

W wyniku prac zakłada się odtworzenie następujących podstawowych parametrów techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowej:

- zachowanie istniejącego układu geometrycznego linii, umożliwiającego maksymalną szybkość jazdy pociągów pasażerskich $V = 50 \text{ km/h}$;
- maksymalna długość pociągu 100 m (dostosowana do istn. peronów);
- maksymalny ciężar pociągu pasażerskiego – 180 ton;
- dopuszczalny nacisk osi na szynę 100 kN.

REMONT BIEŻĄCY TORU I UPORZĄDKOWANIE PODTORZA
wąskotorowej linii kolejowej nr 1056 Koszalin Wąsk. – Świelino o szerokości toru 1000 mm
wpisanej do rejestru zabytków pod nr A-50 decyzją nr DZ-4200/23/O/2000 z dnia 27 lipca 2000 r.
Odcinek od km 11,980 do km 18,240
PROJEKT BUDOWLANY

Przedsięwzięcie ma charakter liniowy, ograniczony do pasa terenu wzdłuż remontowanego odcinka linii po jej obu stronach. Na remontowanym odcinku brak posterunków ruchu i punktów eksploatacyjnych. Powierzchnia obszaru kolejowego tego odcinka wynosi ok. 9,2 ha. Teren linii wykorzystywany był niegdyś do realizacji przewozów kolejowych pasażerskich i towarowych, co w wyniku realizacji remontu nie ulegnie zmianie. Skalę przedsięwzięcia ze względu na jego zakres i obszar, na jakim będzie realizowane należy określić jako niewielką.

Na początku remontowanego odcinka (do km 13,5) jego otoczenie stanowi zabudowa niska mieszkalno-usługowa oraz uprawy rolne. Dalej linia położona jest w otoczeniu terenów leśnych Nadleśnictwa Manowo. Szczegółowy opis warunków przyrodniczych oraz sposobu zagospodarowania terenu znajduje się w rozdz. 3.

5.2. Technologia wykonywania prac remontowych

Roboty remontowe prowadzone będą sposobem ręcznym przy użyciu narzędzi ręcznych, bez napędu mechanicznego, co szczegółowo opisano w „Planie wymiany podkładów” (zał. nr 12). Nie wystąpią zatem żadne niekorzystne oddziaływania prowadzonych prac na środowisko otoczenia linii kolejowej, nie zostanie też naruszona substancja zabytkowa elementów nie podlegających wymianie.

Główny plac budowy, w tym miejsce dowozu i składowania materiałów przewidziano zorganizować na placu ładunkowym stacji Manowo (km 11,750 – 11,880), jak to pokazano na rys. nr 4. Stamtąd materiały będą rozwożone środkami transportu samochodowego, a w miarę uzyskiwania przejezdności toru alternatywnie pojazdami szynowymi inwestora, w bezpośrednie sąsiedztwo robót.

Podstawowy zakres przewidywanych do realizacji prac obejmuje:

- demontaż zniszczonych podkładów drewnianych a następnie montaż w ich miejsce nowych podkładów
- demontaż uszkodzonych lub zużytych szyn wraz ze złączkami oraz montaż w ich miejsce nowych szyn;
- oczyszczenie rowów bocznych odwadniających i przywrócenie im w razie potrzeby prawidłowego kształtu;
- uzupełnienie lokalnych ubytków korony torowiska.

Technologie wykonawstwa prac charakteryzują się ograniczoną uciążliwością dla środowiska, a ewentualne okresowe negatywne efekty prac dla środowiska (np. emisja gazów spawalniczych, zapylenie) są w pełni odwracalne. Wszelkie zastosowane w realizacji projektu technologie stosowane w planowanych przedsięwzięciach posiadają właściwe dokumenty i certyfikaty wydane przez kompetentne instytucje (UTK, CNTK) zezwalające na ich stosowanie podczas prac remontowych linii kolejowych.

5.3. Oddziaływanie na środowisko podczas wykonywania prac remontowych

Biorąc pod uwagę użytkowanie w trakcie realizacji przedsięwzięcia pojazdów służących do transportu materiałów i przewozu pracowników oraz sprzętu przeładunkowego, na etapie realizacji przedsięwzięcia maksymalny zasięg uciążliwości hałasem wystąpi w korytarzu o szerokości ok. 50 metrów. Uciążliwość hałasem wystąpi tylko w pewnych okresach pory dziennej, przy czym średni dzienny efektywny czas pracy maszyn nie będzie przekraczać 2 – 3 godzin. Uciążliwość drganiami mechanicznymi ogólnymi przenoszonymi gruntem wystąpi w korytarzu o szerokości 10-15 metrów zawierającym się wewnątrz obszaru kolejowego. Roboty remontowe prowadzone w pobliżu terenów zabudowy mieszkaniowej będą źródłem pewnej uciążliwości akustycznej dla mieszkańców tych terenów, jednakże będzie to oddziaływanie, krótkoterminowe lub chwilowe.

Emisja zanieczyszczeń gazowych do atmosfery związana będzie z pracą pojazdów i sprzętu o napędzie spalinowym. Źródłem emisji mogą być również operacje spawania, jeżeli technologia wykonawstwa będzie tego wymagała.

Nie wystąpi znaczące zużycie wody do celów technologicznych. Zużycie wody do celów sanitarnych wystąpi w obrębie bazy stacjonowania sprzętu użytkowanego do realizacji przedsięwzięcia (głównego placu budowy) oraz baz mieszkalnych pracowników wykonujących prace remontowe. W tych miejscach ścieki sanitarne odprowadzane będą do kanalizacji miejskiej, a w przypadku braku takiej możliwości zastosowane zostaną przewożne toalety typu TOI. Plac budowy musi być wyposażony w sprawne urządzenia gospodarki wodno – ściekowej.

Podczas prac remontowych nie będą wytwarzane odpady niebezpieczne. Głównymi odpadami innymi niż niebezpieczne (poza odpadami komunalnymi) powstałymi w wyniku realizacji przedsięwzięcia będą zdemontowane elementy wymienianej nawierzchni kolejowej:

kod:170405

- złom stalowy (zdemontowane szyny i złączki nienadające się do ponownej zabudowy)
odpad zostanie załadowany na wagony kolejowe i przewieziony do punktu wskazanego przez inwestora

kod:191207

- zdemontowane podkłady kolejowe drewniane nienadające się do ponownej zabudowy
odpad zostanie załadowany na wagony kolejowe i przewieziony do punktu wskazanego przez inwestora

Oszacowanie ilości odpadów wytworzonych podczas prac remontowych możliwe będzie na etapie wykonawstwa. Zgodnie z ustawą o odpadach, właścicielem wszystkich powstałych podczas realizacji przedsięwzięcia odpadów (o ile umowa nie będzie stanowiła inaczej) będzie wykonawca robót, na którym spocznie obowiązek właściwej zbiórki, okresowego magazynowania, transportu i utylizacji tychże odpadów.

Biorąc pod uwagę przewidywane miejsca wykonywania prac remontowych i ich lokalizację w stosunku do obszaru Natura 2000 przewidziano zastosowanie środków zapobiegawczych i łagodzących, minimalizujących oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na te obszary w postaci:

- wykonywania prac hałaśliwych (podczas remontu) mogących skutkować efektem płoszenia ptaków w terminach poza ich okresami lęgowymi;
- rezygnacji z prowadzenia hałaśliwych prac w porze nocnej.

5.4. Oddziaływanie na środowisko po zakończeniu remontu

Na podstawie analiz wykonywanych dla innych zabytkowych kolei wąskotorowych o podobnym charakterze, a wykonywanych nawet większych przewozach można przyjąć, że poziom równoważnego hałasu wywołanego przewozami kolejowymi LEQ w dB(A), zarówno w porze dziennej, jak nocnej jest znacznie niższy – przeciętnie o ok. 5 dB(A) – od wartości dopuszczalnych wg Rozporządzenia MOŚZNiL z dn.14 czerwca 2007 r. (Dz. U.nr 120 poz.126). Analizowany odcinek linii kolejowej powoduje więc jedynie nieznaczną degradację klimatu akustycznego w rejonach zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej w bezpośrednim sąsiedztwie.

Zabudowa mieszkaniowa narażona jest na oddziaływanie również innych niż ruch kolejowy źródeł hałasu. Remontowana linia kolejowa w miejscowości Manowo położona jest w pobliżu drogi krajowej nr 11. Trasa ta jest drogą o dużym natężeniu ruchu samochodowego(także pojazdów ciężarowych) ma to więc znaczący wpływ na klimat akustyczny w pobliżu linii kolejowej.

Uciążliwość drganiami mechanicznymi ogólnymi przenoszonymi gruntem nie występuje poza korytarzem o szerokości 10-15 metrów zawierającym się wewnątrz obszaru kolejowego.

Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia i podczas normalnej eksploatacji wyremontowanej linii nie nastąpi istotny wzrost zużycia materiałów i energii w stosunku do stanu obecnego. Na wyremontowanym odcinku nie ma punktów poboru energii elektrycznej ani wody technologicznej. Wzrost pracy przewozowej, szacowany na około 10-15 %, wywoła zaś co najwyżej zbliżony wzrost zużycia paliw, surowców i energii oraz emisji substancji do atmosfery.

Nie przewiduje się realizacji ocenianą linią przewozu materiałów niebezpiecznych. Po realizacji proponowanego remontu nie wystąpią więc znaczące przekroczenia standardu jakości środowiska w zakresie wibracji, hałasu oraz emisji zanieczyszczeń, z czego wynika brak potrzeby stosowania środków łagodzących.

5.5. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Nie występuje możliwość powstania znaczącego szkodliwego oddziaływania transgranicznego. Realizowane przedsięwzięcie nie jest wymienione w Aneksie I do konwencji z Espoo.

5.6. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody

Remontowany odcinek linii nie przecina żadnego obszaru chronionego. Natomiast w obrębie korytarza o szerokości 1 km od osi linii znajdują się fragmenty obszarów ochrony Natura 2000. Na początku remontowanego odcinka, około km 13,0-14,0 usytuowany jest obszar specjalnej ochrony (patrz rys. nr 7a) nr PLH 320 057 „Mechowisko Manowo” o charakterze florystycznym, którego granica odległa jest 250 m od osi toru. W pobliżu końca remontowanego odcinka znajduje się Obszar Chronionego Krajobrazu „Dolina Radwi”, a wewnątrz niego usytuowany jest obszar specjalnej ochrony siedlisk (patrz rys. nr 07) nr PLH 320 022 „Dolina Radwi, Chocieli i Chotli”. Istnieje zatem możliwość nieznaczącego oddziaływania kolei na ten obszar w okresach lęgowych.

5.7. Potrzeba ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania

Brak jest podstaw do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania w otoczeniu planowanego przedsięwzięcia biorąc pod uwagę kwalifikację tego przedsięwzięcia w oparciu o akty prawne prawa krajowego oraz regulacje UE w zakresie:

- Prawa ochrony środowiska
- Prawa wodnego
- Prawa ochrony przyrody, w szczególności w zakresie sieci Natura 2000
-

5.8. Podsumowanie

Remont w/w odcinka linii ma na celu poprawę złego stanu infrastruktury kolejowej oraz umożliwienie rozszerzenia kolejowego ruchu pasażerskiego na szczególnej atrakcji turystycznej, jaką stanowi zabytkowa linia kolejowa. Planowane rozwiązania organizacyjne i techniczne spowodują, że po zakończeniu remontu linii prowadzony ruch kolejowy o charakterze turystycznym będzie jedynie w minimalnym stopniu niekorzystnie oddziaływać na środowisko. Przedstawiona informacja dowodzi, że realizacja planowanego przedsięwzięcia nie spowoduje znaczącej zmiany poziomu wpływu przedsięwzięcia na środowisko naturalne. Zasadne jest więc stwierdzenie, iż planowane do realizacji przedsięwzięcie nie należy do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu Art. 51 ust. 1 pkt. 1 i 2 POŚ.

6. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

6.1. Zakres robót budowlanych dla inwestycji

Zakres robót dla remontu nawierzchni i porządkowania podtorza obejmuje:

- demontaż uszkodzonych podkładów zgodnie z projektem;
- montaż nowych podkładów w miejsce wyjętych z toru;
- demontaż uszkodzonych lub zużytych szyn z pocięciem i odwozem;
- montaż szyn o prawidłowych parametrach z dowozem;
- uzupełnienie w miarę potrzeby złączy w miejscu robót;
- oczyszczenie rowów bocznych;
- przywrócenie prawidłowego kształtu rowom bocznym;
- likwidacja ubytków korony torowiska.
-

6.2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych

- istniejący tor z podtorzem na odcinku od km 11,980 do km 18,240 linii nr 1056 na szlaku Manowo – Kurozwęcz.
-

6.3. Elementy zagosp. terenu mogące zagrażać bezpieczeństwu i zdrowiu ludzi

- brak;

6.4. Przewidywane zagrożenia podczas realizacji robót budowlanych

- zagrożenia wymienione w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz.U. z 2003r. Nr 120 poz. 1126), które mogą wystąpić w trakcie remontu toru nieczynnego odcinka linii kolejowej nr 1056, to załadunek i rozładunek materiałów przy użyciu żurawi (§ 6 ust. 1 pkt f rozporządzenia).

6.5. Wymagania dotyczące BIOZ przy wykonywaniu robót budowlanych

Wymagania dotyczące bezpieczeństwa i ochrony zdrowia przy wykonywaniu robót budowlanych określają następujące przepisy w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy (art. 21a. ust.3 prawa budowlanego):

- 1) Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy. Dział dziesiąty. Bezpieczeństwo i higiena pracy (Tekst jednolity: Dz. U. z 1998 r. nr 21, poz. 94 z późn. zm.)

REMONT BIEŻĄCY TORU I UPORZĄDKOWANIE PODTORZA
wąskotorowej linii kolejowej nr 1056 Koszalin Wąsk. – Świelino o szerokości toru 1000 mm
wpisanej do rejestru zabytków pod nr A-50 decyzją nr DZ-4200/23/O/2000 z dnia 27 lipca 2000 r.
Odcinek od km 11,980 do km 18,240
PROJEKT BUDOWLANY

- 2) Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. nr 129, poz. 844, zm.: Dz. U. z 2002 r. nr 91, poz. 811) Dział II i Dział IV - Rozdział 4.
- 3) Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 28 maja 1996 r. w sprawie rodzajów prac, które powinny być wykonywane, przez co najmniej dwie osoby (Dz. U. nr 62, poz. 288)
- 4) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. nr 47, poz. 401)
- 5) Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 27 kwietnia 2000 r. w sprawie bezp. i higieny pracy przy pracach spawalniczych (Dz. U. nr 40, poz. 470)
- 6) Rozporządzenie Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia z dnia 15 maja 1954 r. w sprawie bhp przy użytkowaniu butli z gazami sprężonymi, skroplonymi i rozpuszczonymi pod ciśnieniem (Dz. U. Nr 29, poz. 115 z późn. zm.)
- 7) Rozporządzenie Ministrów Pracy i Opieki Społecznej oraz Zdrowia z dnia 20 marca 1954 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy obsłudze żurawi (Dz. U. Nr15, poz. 58)
- 8) Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 14 marca 2000 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy ręcznych pracach transportowych (Dz. U. Nr 26, poz. 313, zm.: Dz. U. Nr 82, poz. 930)
- 9) Warunki bezpieczeństwa przy utrzymaniu nawierzchni - rozdział VIII Warunków technicznych utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych – Id1 (Załącznik do Uchwały nr 155 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 6 czerwca 2002 r.).

6.6. Zamieszczenie ogłoszenia, zawierającego dane dotyczące bezpieczeństwa pracy i ochrony zdrowia nie jest wymagane. (art. 42 ust.2 pkt 2 prawa budowlanego).

6.7. Instruktaż pracowników przed realizacją robót szczególnie niebezpiecznych

Przed przystąpieniem do robót szczególnie niebezpiecznych, instruktażu udzielają:

- wyznaczeni pracownicy - w zakresie przepisów techniczno-ruchowych obowiązujących w czynnych torach kolejowych - wg swojej właściwości terenowej,
- kierownik budowy, kierownicy robót - każdorazowo przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych, określonych w pkt 6.4.

7. PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY

7.1. Wprowadzenie

Przepisy art.29 ust.2 p.12 oraz art.30 ust.1 p.2 prawa budowlanego dopuszczają dla inwestycji odtworzeniowych w zakresie dróg kolejowych (remont i przebudowa torów i urządzeń kolejowych) realizację robót na podstawie zgłoszenia. Ponieważ jednak linia kolejowa nr 1056 jest wpisana do rejestru zabytków, wszelkie roboty remontowe jej obiektów wymagają, stosownie do przepisu art.29 ust.2 p.1 prawa budowlanego uzyskania pozwolenia na budowę. Niezbędne jest zatem w tym przypadku opracowanie projektu budowlanego, przy czym zakres i treść tego projektu zależy od charakteru obiektu i stopnia skomplikowania robót.

Inwestycja ma charakter jednobranżowy, dlatego projekt architektoniczno-budowlany jest także jednobranżowy i tożsamy z projektem zagospodarowania terenu. Oprócz zgody użytkownika wieczystego terenu, na którym położone są obiekty linii kolejowej podlegającej remontowi, tj. PKP SA Zakładu Gospodarowania Nieruchomościami w Szczecinie (pismo z dn. 23 lutego 2010 r. – zał. nr 10), Inwestor uzyskał także decyzję Zachodniopomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z dnia 26.02.2010 r., zezwalającą na przeprowadzenie prac konserwacyjno-remontowych (zał. nr 11).

7.2. Stan istniejący

Istniejąca linia kolejowa wąskotorowa nr 1056 Koszalin Wąsk. – Bobolice jest linią kategorii I. Dopuszczalną prędkość jazdy pociągów ustalono niegdyś jako $v=50$ km/h w ruchu pasażerskim dla trakcji spalinowej, a $v=30$ km/h w ruchu towarowym, mając na uwadze zarówno geometrię linii w planie (minimalny promień łuku $R=158$ m) oraz w profilu (pochylenie miarodajne 8,3‰ w kier. nieparzystym i 11,5‰ w kier. nieparzystym), jak też nośność konstrukcji torów, wykonanych z szyn typu 8a o ciężarze 41 kG/mb. Pod względem obciążeń i skrajni linia była także przystosowana do przewozów wagonów normalnotorowych na transporterach, które obecnie nie są wykonywane. Dopuszczalna długość poc. towarowych wynosiła 200 m, a ich ciężary 260 t w kier. nieparzystym i 300 t w kier. parzystym. Dopuszczalna długość poc. pasażerskich wynosiła 100 m, a ich ciężary odpowiednio 180 t i 200 t.

7.3. Założenia do projektowania

Generalnym efektem projektowanego remontu jest umożliwienie przywrócenia ruchu kolejowego na kolejnym odcinku linii nr 1056, przynajmniej w zakresie kursowania pociągów pasażerskich. W dalszym etapie zakłada się wyremontowanie pozostałego odcinka linii od km 18,240 aż do stacji Świelino, co pozwoli na dojazd do atrakcyjnej miejscowości wypoczynkowej Rosnowo nad Zbiornikiem Rosnowskim oraz do zabytkowego mostu kolejowego na rzece Bielicy w miejscowości Krępa, a tym samym zwiększy atrakcyjność turystycznego wykorzystywania zabytkowej linii.

Przyjęto jako założenie do projektowania zachowanie bez zmian istniejącego układu geometrycznego linii w planie i profilu tak, aby nie naruszać obecnego położenia toru, co wymagałoby radykalnej przebudowy podtorza, będącego na ogół w dobrym stanie. Nie zakłada się także zwiększania nośności nawierzchni torów, co również wymagałoby modernizacji i wzmocnienia podtorza, a jedynie przywrócenie tej nawierzchni poprawnego stanu technicznego, gwarantującego bezpieczną eksploatację. W tym stanie rzeczy wraz z remontem bieżącym nawierzchni, obejmującym pojedynczą wymianę zniszczonych podkładów i sporadyczną wymianę nadmiernie zużytych bądź uszkodzonych szyn, przewidziano tylko niewielki zakres niezbędnych robót porządkowych

PROJEKT BUDOWLANY

podtorza, polegających głównie na oczyszczeniu rowów bocznych odwadniających oraz przywróceniu im w razie potrzeby przepisowego kształtu.

7.4. Remont nawierzchni toru

Przewidywany do wykonania remont nawierzchni toru nosi charakter remontu bieżącego. Podstawowym zakresem tego remontu jest pojedyncza wymiana zniszczonych podkładów. Lokalizacja miejsc wymiany została określona w protokóle okresowego badania diagnostycznego stanu technicznego torów i rozjazdów linii z dnia 15.04.2010 r. (zał. nr 17) oraz w „Planie wymiany podkładów” (zał. nr 12), a częściowo będzie uzupełniona bieżącymi oględzinami w trakcie trwania robót remontowych. Wbudowywane podkłady będą to podkłady typu 1W/B lub 1W/O z drewna sosnowego wg normy PN-67/D-95013, nasyczone, nowe lub staroużyte regenerowane. Łącznie z wymianą podkładów będą w miarę potrzeby uzupełniane złączki do szyn typu 8a. Rozstaw podkładów na prostej co 77 cm, na łukach co 70 cm.

Sporadycznie w miarę potrzeby będzie też dokonywana wymiana pojedynczych szyn typu 8a w miejscach, gdzie obecnie szyny te są uszkodzone lub wykazują nadmierne zużycie. Ponieważ od dawna nie produkuje się tego typu szyn, jako materiał do wymiany zostaną użyte posiadane przez inwestora szyny typu 8a o długości 15 m, nadające się do wykorzystania a pochodzące z demontażu torów nieużytkowanego i nie wpisanego do rejestru zabytków odcinka linii Świelino – Bobolice.

Konstrukcję nawierzchni toru dla stanu istniejącego oraz po wykonaniu robót remontowych przedstawiono na rysunku nr 8.

7.5. Uporządkowanie podtorza

Dla przywrócenia warunków prawidłowej eksploatacji linii po remoncie nawierzchni przewidziano, jako uzupełnienie tego remontu, usunięcie drobnych usterek w podtorzu, stwierdzonych podczas badania diagnostycznego stanu technicznego torów. Są to roboty o charakterze porządkowym, obejmujące oczyszczenie rowów bocznych w przekopach oraz przywrócenie tym rowom przepisowego kształtu, a także wyrównanie ewentualnych lokalnych ubytków korony torowiska, wywołanych np. ruchem pieszych po tym torowisku lub erozją przez spływ wód opadowych.

Prawidłowy kształt podtorza linii przedstawiono na rysunku nr 8.

7.6. Technologia i organizacja robót

Roboty remontowe prowadzone będą metodą normalnie już obecnie nie stosowaną, tj. sposobem ręcznym przy użyciu narzędzi ręcznych, bez napędu mechanicznego, co szczegółowo opisano w „Planie wymiany podkładów” (zał. nr 12). Nie wystąpią zatem żadne niekorzystne oddziaływania prowadzonych prac na środowisko otoczenia linii kolejowej, nie zostanie też naruszona substancja zabytkowa elementów nie podlegających wymianie.

Główny plac budowy, w tym miejsce dowozu i składowania materiałów przewidziano zorganizować na placu ładunkowym stacji Manowo (km 11,750 – 11,880), jak to pokazano na rys. nr 4. Stamtąd materiały będą rozwożone środkami transportu samochodowego, a w miarę uzyskiwania przejezdności toru alternatywnie pojazdami szynowymi inwestora, w bezpośrednie sąsiedztwo robót. Trasy dowozu samochodami po drogach publicznych oraz krótkimi odcinkami dróg leśnych (po uzgodnieniu z zarządcą tych ostatnich) przedstawiono również na rys. nr 4. W przypadku dowozu materiałów pojazdami szynowymi po formalnie nieużytkowanym odcinku linii, należy pojazdy te na skrzyżowaniach z drogami przeprowadzać przez przejazdy z udziałem pilota, wstrzymującego ruch na drodze na czas przejeżdżania składu z materiałami. Odwóz materiałów z rozbiórki zorganizowany będzie w ten sam sposób.

REMONT BIEŻĄCY TORU I UPORZĄDKOWANIE PODTORZA
wąskotorowej linii kolejowej nr 1056 Koszalin Wąsk. – Świelino o szerokości toru 1000 mm
wpisanej do rejestru zabytków pod nr A-50 decyzją nr DZ-4200/23/O/2000 z dnia 27 lipca 2000 r.
Odcinek od km 11,980 do km 18,240
PROJEKT BUDOWLANY

8. UWAGI KOŃCOWE

Przedstawiona w niniejszym projekcie inwestycja o charakterze typowo odtworzeniowym jest przedsięwzięciem nieskomplikowanym, zarówno pod względem technicznym, jak też organizacyjnym.

Nie wywołuje także dodatkowych uciążliwości dla środowiska w fazie budowy ani wzrostu istniejących oddziaływań na środowisko w fazie eksploatacji.

Zakres i treść projektu budowlanego odpowiada specyfice inwestycji i stopniowi trudności projektowanych robót budowlanych.

Opracował


(mgr inż. Andrzej Kozłowski)
Uprawnienia budowl. Nr ONB-907/14/68
Specjalność linie kolejowe, węzły i stacje


REMONT BIEŻĄCY TORU I UPORZĄDKOWANIE PODTORZA
wąskotorowej linii kolejowej nr 1056 Koszalin Wąsk. – Świelino o szerokości toru 1000 mm
wpisanej do rejestru zabytków pod nr A-50 decyzją nr DZ-4200/23/O/2000 z dnia 27 lipca 2000 r.
Odcinek od km 11,980 do km 18,240
PROJEKT BUDOWLANY

**9. OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA I SPRAWDZAJĄCEGO
w trybie art. 20 ust. 4 ustawy „Prawo budowlane”**

OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA

Oświadczam, że projekt budowlany „Remont bieżący nawierzchni toru i uporządkowanie podtorza wąskotorowej linii kolejowej Koszalin Wąsk. – Świelino o szerokości toru 1000 mm, wpisanej do rejestru zabytków pod nr A-50, na odcinku od km 11,980 do km 18,240, na działkach nr 127/2, 537, 540 i 542 w obrębie 137 Manowo” sporządzony został zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Projektant



mgr inż. Andrzej Kozłowski

Upr. Bud. Nr ONB-907/14/68

Specjalność- linie, węzły i stacje kolejowe

Szczecin, dnia 20 lipca 2010 r.

OŚWIADCZENIE SPRAWDZAJĄCEGO

Oświadczam, że projekt budowlany „Remont bieżący nawierzchni toru i uporządkowanie podtorza wąskotorowej linii kolejowej Koszalin Wąsk. – Świelino o szerokości toru 1000 mm, wpisanej do rejestru zabytków pod nr A-50, na odcinku od km 11,980 do km 18,240, na działkach nr 127/2, 537, 540 i 542 w obrębie 137 Manowo” został sprawdzony przeze mnie i jest kompletny oraz zgodny z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.

Sprawdzający:



Mgr inż. Beata Tomaszewska

Upr. Bud. Nr 9/Sz/2003

Specjalność – linie, węzły i stacje kolejowe

Szczecin, dnia 20 lipca 2010 r.

10. DOKUMENTY FORMALNO – PRAWNE

Wykaz dokumentów formalno - prawnych

(załączniki)

1. Kopia uprawnień budowlanych projektanta
2. Kopia zaświadczenia z IIB projektanta
3. Kopia uprawnień budowlanych sprawdzającego
4. Kopia zaświadczenia z IIB sprawdzającego
5. Decyzja nr DZ-4200/23/O/2000 Zachodniopomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora zabytków o wpisaniu do rejestru zabytków pod nr A-50 linii wąskotorowej nr 1056 Koszalin Wąsk. – Bobolice na odcinku Koszalin – Świelino (do km 30,200)
6. Wypis z rejestru gruntów PKP dla linii kolejowej nr 1056 (załącznik do decyzji z dnia 27 lipca 2000 r.)
7. Mapa 1 : 100 000 linii kolejowej nr 1056 Koszalin Wąsk. – Świelino (załącznik do decyzji z dnia 27 lipca 2000 r.)
8. Umowa dzierżawy nr 1/1056/09 zawarta dn. 17 kwietnia 2009r. pomiędzy Gminą Manowo, a Towarzystwem Miłośników Koszalińskiej Wąskotorówki na dzierżawę linii kolejowej nr 1056 Koszalin Wąsk. – Bobolice.
9. Wniosek Towarzystwa Miłośników Koszalińskiej Wąskotorówki z dnia 20 lutego 2010 r. o zgodę na przeprowadzenie robót remontowych.
10. Zgoda PKP S.A. Oddziału Gospodarowania Nieruchomościami w Szczecinie nr N6a-614/24/10 z dnia 23 lutego 2010r. na wykonanie robót remontowych wnioskowanych przez TMKW.
11. Decyzja nr ZN-K-4150/32/EK/2010 Zachodniopomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z dnia 26 lutego 2010 r. zezwalająca na przeprowadzenie Prac konserwacyjno – remontowych linii kolejowej nr 1056 zgodnie z wnioskiem TMKW.
12. Plan wymiany podkładów – załącznik do decyzji z dnia 26 lutego 2010 r.
13. Decyzja nr ZN-K-4150/32-1/EK/2010 Zachodniopomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z dnia 17 maja 2010 r. o zmianie treści decyzji z dnia 26 lutego 2010 r. w zakresie danych kierownika budowy.
14. Kopia uprawnień budowlanych kierownika robót (załącznik do decyzji z dnia 17 maja 2010 r.).
15. Kopia zaświadczenia z IIB kierownika robót (załącznik do decyzji z dnia 17 maja 2010r.).
16. Pismo Ministra Kultury nr DOZ-1814/10 z dnia 01 czerwca 2010 r. w sprawie warunków przyznania dotacji na roboty remontowe do wniosku 7456/10.
17. Wyciąg z protokołu badania diagnostycznego stanu technicznego torów i rozjazdów z dnia 15 kwietnia 2010 r.

Nr ONB - 907/14/68

Uprawnienia budowlane

Na podstawie art. 18 ustawy z dnia 31 stycznia 1961 r. - prawo budowlane (Dz. U. nr 7, poz. 46) oraz § 14 i § 18 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. 73)

Obywatel mgr inż. Andrzej K O Z Ł O W S K I syn Czesława

urodzony dnia 03 w r z e ś n i a 1941r. Warszawa

o t r z y m u j e

w specjalności linii kolejowych, węzłów i stacji

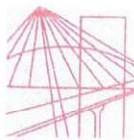
uprawnienia budowlane do projektowania robót budowlanych w zakresie kolejowych obiektów budowlanych, wymienionych w § 3 ust.2 pkt 1 zarządzenia nr 195 Ministra Komunikacji z dnia 1 grudnia 1964r.-

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

(mgr inż. Andrzej Kozłowski)
Uprawnienia budowl. Nr ONB-907/14/68
Specjalność linie kolejowe, węzły i stacje



DYREKTOR
/ inż. Wincenty Radomiński /



ZACHODNIOPOMORSKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
70-656 Szczecin, ul. Energetyków 9
tel./fax: (091) 462-44-40; (091) 489 8410÷12
www.zap.home.pl e-mail: zap@home.pl

Sz. P.
KOZŁOWSKI Andrzej
ul. Legnicka 20/13
70-134 SZCZECIN

ZAŚWIADCZENIE

Pan(i) **KOZŁOWSKI Andrzej**, kod identyfikacyjny **ZAP/BD/0975/01**, zamieszkały(a) 70-134 SZCZECIN ul. Legnicka 20/13, jest członkiem Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa oraz posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od dnia: **2010-01-01**
do dnia: **2010-12-31**

Szczecin, dnia 2009-12-18



Zachodniopomorska Okręgowa
Izba Inżynierów Budownictwa
Przewodniczący Rady Okręgowej

Mieczysław Ołtarzewski
mgr inż. Mieczysław Ołtarzewski

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

(mgr inż. Andrzej Kozłowski)
Uprawnienia budowl. Nr ONB-907/14/68
Specjalność: linie kolejowe, węzły i stacje



**WOJEWODA
ZACHODNIOPOMORSKI**

RR.I.HM.7131-11k/03

Szczecin, dnia 07 lipca 2003 r.

DECYZJA Nr 9/Sz/2003

Na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 1, art. 14 ust. 1 pkt. 6, ust. 3 pkt 1, art. 16 ust. 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 roku Prawo budowlane (Dz.U. Nr 106, poz. 1126 z 2000r.- tekst jednolity z późn. zmianami) oraz §2 pkt 1, §3 pkt 1, §4 ust. 3, §5 ust 1 i §12 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 z późn. zmianami), w związku z art. 104 § 1 i 2 KPA, po ustaleniu na podstawie złożonych dokumentów, że spełnione zostały warunki w zakresie przygotowania zawodowego niezbędnego do uzyskania uprawnień budowlanych oraz po złożeniu w dniu 24. 06. 2003r. egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

NADAJĘ

Pani mgr inż. Beacie Marcie TOMASZEWSKIEJ
c. Joachima , ur. dnia 19 marca 1966r. w Białej

**UPRAWNIENIA BUDOWLANE
DO PROJEKTOWANIA BEZ OGRANICZEŃ
W SPECJALNOŚCI LINIE, WĘZŁY I STACJE KOLEJOWE.**

UZASADNIENIE

W związku z potwierdzeniem przez Komisję egzaminacyjną, powołaną przez Wojewodę Zachodniopomorskiego Zarządzeniem Nr 478/2002 z dnia 12 grudnia 2002r. posiadania przez Panią **Beatę Martę TOMASZEWSKĄ** wymaganego prawem wykształcenia oraz praktyki zawodowej koniecznej do uzyskania uprawnień budowlanych w w/w specjalności, po uzyskaniu pozytywnego wyniku egzaminu na uprawnienia budowlane, orzeczono jak w sentencji

Od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego w terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji, za pośrednictwem Wojewody Zachodniopomorskiego.

Otrzymują:

1. Pani Beata Tomaszewska
71-758 Szczecin, ul. Kwarцова 32
2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego w Warszawie
3. Wydział Rozwoju Regionalnego ZUW



WOJEWODA ZACHODNIOPOMORSKI
w/z
Jan Sylwestrzak
WICEWOJEWODA
**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

(mgr inż. Andrzej Kozłowski)
Upewnienia budowl. Nr 0012 007/14/68
Specjalność linie kolejowe, w. ...



ZACHODNIOPOMORSKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
70-656 Szczecin, ul. Energetyków 9
tel./fax: (091) 462-44-40; (091) 489 8410÷12
www.zap.home.pl e-mail: zap@home.pl

zak. 4

Sz. P.
TOMASZEWSKA Beata Maria
ul.Kwarcowa 32
71-758 SZCZECIN

ZAŚWIADCZENIE

Pan(i) **TOMASZEWSKA Beata Maria**, kod identyfikacyjny **ZAP/BK/0314/06**, zamieszkały(a) 71-758 SZCZECIN ul.Kwarcowa 32, jest członkiem Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa oraz posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od dnia: **2010-02-01**
do dnia: **2011-01-31**

Szczecin, dnia 2010-01-19



Zachodniopomorska Okręgowa
Izba Inżynierów Budownictwa
Przewodniczący Rady Okręgowej

[Signature]
mgr inż. Mieczysław Ołtarzewski

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

[Signature]
(mgr inż. Andrzej Kozłowski)
Upewnienia budowl. Nr ONB-907/14/68
Specjalność linie kolejowe, węzły i stacje

WOJEWÓDZKI ODDZIAŁ
SŁUŻBY OCHRONY ZABYTEKÓW
w Szczecinie, ul. Kuśnierska 14 A
tel. 433-70-66
Regon 005483925

Szczecin 27 lipca 2000 r.

L.dz.DZ-4200/23/O/2000
Nr rejestru zabytków A-50

WOSZ SZCZECIN
Delegatura w Koszalinie

wpłynęło 31.07.2000

nr 15706

DECYZJA

w sprawie wpisania dobra kultury do rejestru zabytków

Na podstawie art.5 pkt 1 i 6, art.8 ust.1 pkt 3 i art.14 ust.1 pkt 1 ustawy z dn. 15 lutego 1962 r. o ochronie dóbr kultury (tekst jednolity-Dz.U. Nr 98, poz. 1150 z 1999 r.) oraz art.104 Kpa, w wyniku postępowania administracyjnego przeprowadzonego z urzędu

orzeka m

wpisać do rejestru zabytków województwa zachodniopomorskiego
pod numerem rejestru A-50
następujące dobro /a/ kultury : linia kolei wąskotorowej nr 1056 Koszalin Wąsk.-Bobolice
na odcinku KOSZALIN WĄSK.-ŚWIELINO
km 0,000 – 30,200

W tym : - wszystkie tory zasadnicze, tory boczne, rozjazdy,
- zespół budynków stacji kolejowej Koszalin Wąsk., parowozownia oraz obrotnica wagonowa,
- most kolejowy na rzece Bielica w pobliżu przystanku Krepa Koszalińska gm. Bobolice

W granicach

: Przebieg linii kolejowej oznaczono podkreśloną linią na zał. wyrysie z mapy sieci kolejowej w skali : 1:100000

Linia kolei wąskotorowej wpisana do rejestru zabytków w granicach działek Polskich Kolei Państwowych wg załączono-
nego wypisu z rejestru gruntów PKP. Linia nr 1056 Koszalin
Wąsk.-Bobolice, odcinek Koszalin Wąsk.-Świelino.

ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM

(mgr inż. Andrzej Kozłowski)
Uprawnienie budowl. Nr ONB-907/14/68
Specjalność linie kolejowe, węzły i stacje

Uzasadnienie:

Stacja kolei wąskotorowej w Koszalinie oddana została do użytku w 1898 r., w związku powstaniem linii kolejowej do Manowa i dalej do Naciawa rozbudowanej później do Polanowa. Inwestorem było towarzystwo akcyjne „Köslin-Bublitz-Belgarder Kleinbahnen”, które na pocz. XX w. znacznie rozbudowało sieć kolei wąskotorowych prowadzących z Koszalina. W 1905 r. powstał odcinek kolei Manowo-Świelino-Bobolice oraz Świelino-Białogard.

W 1912 r. powstał w Koszalinie nowy budynek stacji i parowozowni, rozbudowano sieć torowisk (bocznice, rozjazdy). Stacja Koszalin Wąsk. jest stacją styczną z linią normalnotorową i infrastruktura ich wzajemnie się uzupełnia.

Budynek stacji II-kondygnacyjny z użytkowym poddaszem i I-kondygnacyjnymi aneksami świetlicy i magazynu towarowego. Murowane z cegły, na tle otynkowanych ścian ceglany detal o motywach historyzujących.

Parowozownia (1912-1921). Zespół parowozowni i motowozowni połączone łącznikiem wraz z biurami i warsztatami. Elewacje kształtowane w duchu funkcjonalizmu.

Obrotnica wagonowa z napędem ręcznym (1905-1912), umożliwia zmianę kierunku ustawienia taboru a zwł. lokomotyw. Zbudowana ze stali i żeliwa. Średnica - 6 m. Napęd ręczny za pomocą kołowrotu z przekładnią zębatą

Most kolejowy z 1905 r., przerzucony przez rzekę Bielica (km 25,713). Most żelbetonowy wg projektu radcy budowlanego Braeuninga z Koszalina. Budowa - firma Comet ze Szczecina. Na kolejach wąskotorowych Pomorza Zachodniego wzniesiono szereg mostów, ale poza koleją koszalińską zbudowano tylko jeden most o konstrukcji żelbetowej na kolei gryfickiej (Nowielice k. Trzebiatowa). W budowie mostu zastosowano ustrój klasyczny naśladujący mosty kamienne oparte na pełnych sklepieniach zajmujących całą szerokość mostu. Most o małej rozpiętości, w konstrukcji monolitycznej o masywnych ścianach bocznych i pełnych nadsypkach. Most jednoprzęsłowy o łuku eliptycznym. W zworniku data budowy.

Pierwotnie linia kolejowa o rozstawie toru 750 mm. Po 1946 r. wprowadzono rozstaw 1000 mm, standardowy dla kolei wąskotorowych na Pomorzu Zachodnim.

Przedmiotowa linia kolejowa jest ważnym świadectwem historii kolejnictwa na Pomorzu Zachodnim. Zachowane budynki i budowle stanowią charakterystyczne przykłady budownictwa kolejowego z I ćwierci XX w. Bardzo istotne jest znaczenie kolei w kontekście krajobrazu kulturowego, zarówno jako formy materialnej - zaistniałej w krajobrazie, jak i ruchomego miejsca, z którego krajobraz przyrodniczy i kulturowy jest postrzegany. Z uwagi na powyższe linia kolei wąskotorowej Koszalin-Świelino w pełni zasługuje na objęcie ochroną konserwatorską.

Od decyzji niniejszej przysługuje stronie na podstawie art. 127 § 1 i art. 129 § 1 i 2 Kpa -
odwołanie do Generalnego Konserwatora Zabytków (ul. Ksawerów 13, 02-656 Warszawa)
w terminie 14 dni od jej doręczenia, za moim pośrednictwem.

Zachodniopomorski Wojewódzki
Konserwator Zabytków

Ewa Stanecka



Załączniki:

1. Wypis z rejestru gruntów PKP wraz z wyrysem z mapy siatki kolejowej w skali 1:100000.
2. Pouczenie o skutkach wpisu do rejestru zabytków.

Otrzymują:

1. Polskie Koleje Państwowe, Dyrekcja Kolei Dojazdowych, ul. Chłopskiego 53, 04-275 Warszawa
za pośrednictwem:

PKP, Zamiejscowy Wydział Kolei Dojazdowych, pl. Zawiszy Czarnego 5, 70-212 Szczecin

Do wiadomości:

1/ PKP Sekcja Kolei Dojazdowych, ul. Kolejowa 2, 75-109 Koszalin, 2/ WO SOZ w Szczecinie, Delegatura w Koszalinie, ul. Zwycięstwa 125, 75-602 Koszalin, 3/ Starostwo Powiatowe Ziemskie /Ewidencja gruntów i budynków/, ul. Raclawicka 13, 75-620 Koszalin, 4/ Urząd Miejski, Rynek Staromiejski 6/7, 75-007 Koszalin, 5/ Urząd Gminy, 76-011 Manowo, 6/ Urząd Gminy, 76-024 Świeszyno, 7/ Urząd Miasta i Gminy, 78-430 Bobolice, 8/ Stowarzyszenie Przyjaciół Kolejki Wąskotorowej, ul. Kolejowa 2, 75-108 Koszalin, 9/ Ośrodek Dokumentacji Zabytków, Al. Ujazdowskie 6, 00-461 Warszawa

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

(mgr inż. Andrzej Kozłowski)
Uprawnienia budowl. Nr ONB-907/14/68
Specjalność linie kolejowe, węzły i stacje

PRZEDSIĘBIORSTWO PAŃSTWOWE
"Polskie Koleje Państwowe"
Dyrekcja Infrastruktury Kolejowej
Wydział Geodezji
Terenowy Dział Geodezji
70-211 Szczecin, ul. Korzeniowskiego 1

WYPIS Z REJESTRU GRUNTÓW PKP
Linia nr 1056 Koszalin Wąsk.- Bobolice
odcinek Koszalin Wąsk.- Świelino

WOJEWÓDZKI ODDZIAŁ
SŁUŻBY OCHRONY ZABYTEŁNOŚCI
w Szczecinie
70-536 Szczecin, ul. Kuśnierska 14a
tel./fax 488-1804
centrala 433 70 66, 433 70 82, 433 70 98
ident. 005481925

ojewództwo : zachodniopomorskie

p.	powiat	gmina	obręb	numer działki	pow. w ha	kilometr początkowy	kilometr końcowy	zakład władający	stan prawny działki (status)	nr dec. uwłaszczeniowej
1	M.KOSZALIN	KOSZALIN	KOSZALIN 23	1/6	12,7027	0,000	0,550	IZ Koszalin	wniosek rozpatrywany	
2	M.KOSZALIN	KOSZALIN	KOSZALIN 23	9	0,2351	0,550	0,785	WZW Stargard Szcz.	wniosek pozytywnie rozpatrzony przez wojewodę	K-GKN.2-Ko-7229/18k/98 z dn.10.08.99r.
3	M.KOSZALIN	KOSZALIN	KOSZALIN 22	240	0,9188	0,785	1,770	WZW Stargard Szcz.	wniosek pozytywnie rozpatrzony przez wojewodę	G.VI.7229/18c/98 z dn.23.10.98r.
4	M.KOSZALIN	KOSZALIN	KOSZALIN 25	63	1,3681	1,770	3,330	WZW Stargard Szcz.	wniosek pozytywnie rozpatrzony przez wojewodę	G.VI.7229/18b/98 z dn.23.10.98r.
5	M.KOSZALIN	KOSZALIN	KOSZALIN 47	9	1,2365	3,330	4,420	WZW Stargard Szcz.	wniosek pozytywnie rozpatrzony przez wojewodę	G.VI.7229/18/98 z dn.23.10.98r.
6	M.KOSZALIN	KOSZALIN	KOSZALIN 46	62	0,0407	4,420	4,440	WZW Stargard Szcz.	wniosek pozytywnie rozpatrzony przez wojewodę	G.VI.7229/18a/98 z dn.23.10.98r.
7	M.KOSZALIN	KOSZALIN	KOSZALIN 46	65	0,7857	4,460	4,980	WZW Stargard Szcz.	wniosek pozytywnie rozpatrzony przez wojewodę	G.VI.7229/18a/98 z dn.23.10.98r.
8	KOSZALIŃSKI	MANOWO	KRETOMINO	246	1,3237	4,980	6,360	WZW Stargard Szcz.	nieruchomość do uwłaszczenia	
9	KOSZALIŃSKI	MANOWO	BONIN	9	3,7000	6,360	9,400	WZW Stargard Szcz.	wniosek pozytywnie rozpatrzony przez wojewodę	K-GKN.2-Ko-7229/37c/98 z dn.09.06.99r.
10	KOSZALIŃSKI	MANOWO	MANOWO	127/2	4,8100	9,400	12,800	WZW Stargard Szcz.	wniosek pozytywnie rozpatrzony przez wojewodę	K-GKN.2-Ko-7229/37/98 z dn.09.06.99r.
11	KOSZALIŃSKI	MANOWO	MANOWO	537	0,6800	12,800	13,430	WZW Stargard Szcz.	wniosek pozytywnie rozpatrzony przez wojewodę	K-GKN.2-Ko-7229/37a/98 z dn.09.06.99r.
12	KOSZALIŃSKI	MANOWO	MANOWO	cz.542	5,3600	13,430	14,700	WZW Stargard Szcz.	wniosek pozytywnie rozpatrzony przez wojewodę	K-GKN.2-Ko-7229/37a/98 z dn.09.06.99r.
13	KOSZALIŃSKI	MANOWO	MANOWO	540	1,1300	14,700	15,320	WZW Stargard Szcz.	wniosek pozytywnie rozpatrzony przez wojewodę	K-GKN.2-Ko-7229/37a/98 z dn.09.06.99r.

Strona 1

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**

(mgr inż. Andrzej Kozłowski)
Uprawnienia budowl. Nr ONB-907/14/68
Specjalność linie kolejowe, węzły i stacje

4	KOSZALIŃSKI	MANOWO	MANOWO	cz.542	0,0000	15,320	17,600	WZW Stargard Szcz.	wniosek pozytywnie rozpatrzony przez wojewodę z dn.09.06.99r.	K-GKN.2-Ko-7229/37a/98
5	KOSZALIŃSKI	MANOWO	ROSNOWO	105	3,5700	17,600	19,340	WZW Stargard Szcz.	wniosek pozytywnie rozpatrzony przez wojewodę z dn.09.06.99r.	K-GKN.2-Ko-7229/37b/98
6	KOSZALIŃSKI	MANOWO	ROSNOWO	108	0,1700	19,340	19,540	WZW Stargard Szcz.	wniosek pozytywnie rozpatrzony przez wojewodę z dn.09.06.99r.	K-GKN.2-Ko-7229/37b/98
17	KOSZALIŃSKI	MANOWO	ROSNOWO	230/5	0,7100	19,540	20,200	WZW Stargard Szcz.	wniosek pozytywnie rozpatrzony przez wojewodę z dn.09.06.99r.	K-GKN.2-Ko-7229/37b/98
18	KOSZALIŃSKI	MANOWO	ROSNOWO	275	1,2500	20,200	21,500	WZW Stargard Szcz.	wniosek pozytywnie rozpatrzony przez wojewodę z dn.09.06.99r.	K-GKN.2-Ko-7229/37b/98
19	KOSZALIŃSKI	ŚWIESZYNO	KUROZWĘCZ	77	2,2600	21,500	23,260	WZW Stargard Szcz.	wniosek pozytywnie rozpatrzony przez wojewodę dn.30.10.98r.	G.VI.7229/21a/98 z dn.30.10.98r.
20	KOSZALIŃSKI	BOBOLICE	KRĘPA	8/1	5,3700	23,260	27,700	WZW Stargard Szcz.	wniosek pozytywnie rozpatrzony przez wojewodę dn.06.05.99r.	K-GKN-Ko-7229/40h/98 z dn.06.05.99r.
21	KOSZALIŃSKI	BOBOLICE	ŚWIETLINO	54/1	5,9800	27,700	30,200	NZ Słupsk	wniosek rozpatrywany	

powierzchnia razem: 53,6013

Ewa Paryś
geodeta uprawniony nr 16156

Wypis sporządziła: Ewa Paryś

Szczecin, dn. 13.06.2000r.

ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM

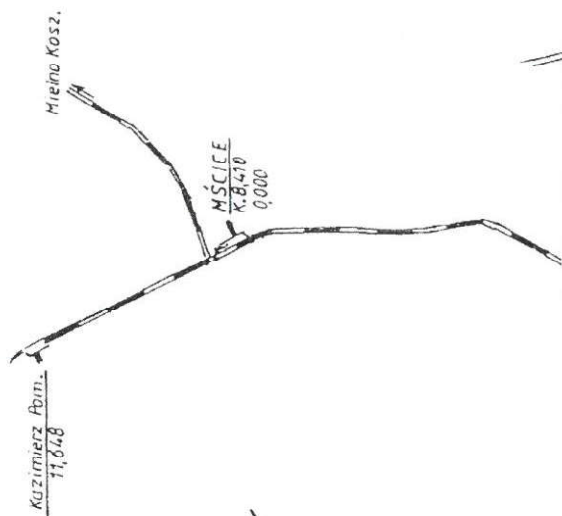
(mgr inż. Andrzej Kozłowski)
Upewnienia budowli. Nr ONB-907/14/63
Specjalność linie kolejowe, węzły i stacje

Załącznik do dec. DZ-4200/23/0/2000

WOJEWÓDZKI ODDZIAŁ
SŁUŻBY OCHRONY ZABYTEKÓW

w Szczecinie
70-536 Szczecin, ul. Kuśnierska 142
tel./fax 488-1804
centrala 433 70 66, 433 70 82, 433 70 98
ident. 005483925

Wrys z mapy sieci kolejowej
skala 1:100 000

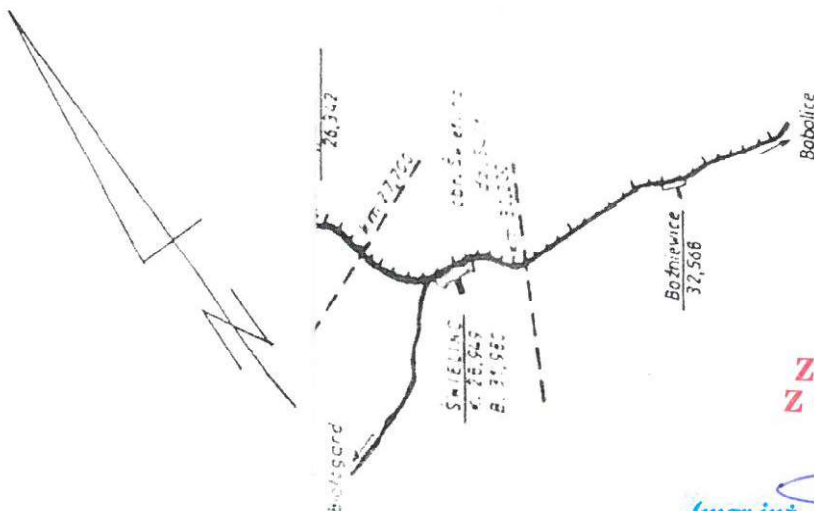


Ewa Paryś
geodeta uprawniony nr 16156

Sporządziła: Ewa Paryś

Szczecin dn. 14.07.2000r.

PRZEDSIĘBIORSTWO PAŃSTWOWE
"Polskie Koleje Państwowe"
Dyrekcja Infrastruktury Kolejowej
Wydział Geodezji
Terenowy Dział Geodezji
70-211 Szczecin, ul. Korzeniowskiego 1



ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM

(mgr inż. Andrzej Kozłowski)
Uprawnienia budowl. Nr ONB-907/14/68
Specjalność linie kolejowe, węzły i stacje