

SPIS TREŚCI

1.	PRZEDMIOT INWESTYCJI	3
1.1	Podstawy opracowania projektu	3
2.	PRZEDMIOT, CEL I ZAKRES OPRACOWANIA	4
3.	OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO	4
3.1	Układ torów w planie.	4
3.2	Układ torów w profilu.	4
3.3	Nawierzchnia torowa.	5
3.4	Rozjazdy	5
3.5	Odwodnienie torów.	5
3.6	Skrajnia budowli.	6
4.	OPIS STANU PROJEKTOWANEGO	6
4.1	Układ torowy w planie	6
4.2	Układ torów w profilu	7
4.3	Nawierzchnia torowa.	8
4.4	Odwodnienie torów.	9
4.5	Skrajnia budowli.	9

ZAŁĄCZNIKI

Załącznik Nr 1. Raport geometrii toru Nr 23
Załącznik Nr 2. Raport geometrii toru Nr 25
Załącznik Nr 3. Uprawnienia i zaświadczenia o przynależności do izby inżynierów
Załącznik Nr 4. Krajowa ocena techniczna – Torowe płyty nośne systemu GTP
Załącznik Nr 5. Dopuszczenie do stosowania płyt systemu GTP na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A.

SPIS RYSUNKÓW

PW0200-TR-0101	Plan sytuacyjny
PW0200-TR-0102	Profil toru Nr 23
PW0200-TR-0103	Profil toru Nr 25
PW0200-TR-0104	Przekroje normalne

1. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Przedmiotem zadania inwestycyjnego jest **budowa budynku warsztatowego** z zewnętrznymi instalacjami kanalizacji sanitarnej i deszczowej, rozbiórka dotychczasowego budynku warsztatowego nr 1 z przybudówką nr 8 i budynku nr 5 oraz przebudowa drogi przy hali.. Budynek jest zlokalizowany na **terenie zamkniętym**, na stacji PKP Wałbrzych Szczawienko km 66,300 linii kolejowej nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec. Do budynku doprowadzone są dwa tory Nr 23 i Nr 25.

Teren zamknięty zajmowany przez Halę PKP znajduje się pomiędzy ulicami: Uczniowska, Wrocławska i Stacyjna. Budynek warsztatowy jest zlokalizowany na wydzielonej geodezyjnie działce nr 16/1 Tk, AM 1 Obręb N3 – Szczawienko.

1.1 Podstawy opracowania projektu

Dokumentacja geologiczno-inżynierska opracowana w marcu 2023 przez firmę SKENA Usługi Geologiczno-Górnictwa Barbara Pawlusek, 55-120 Lubnów, ul. Wrzosowa 3.

Projekt geotechniczny wykonany w czerwcu 2023 przez dr inż. Jarosława Krażelewskiego / firma SKENA/ Mapa do celów projektowych wykonana przez Pro-Eko Adam Pawłowski.

Uzgodnienia z Inwestorem dokonywane na bieżąco w trakcie projektowania.

Aktualne Polskie Normy i przepisy prawne w tym techniczno – budowlane.

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10.09.1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. 151 z dnia 15.12.1998r., poz. 987),

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie,

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 19 czerwca 2018r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie,

Id-1 (D1) - Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych” wprowadzone Uchwałą Nr 173 Zarządu PKP – Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 18.05.2005r.,

Id-3 Warunki techniczne utrzymania podtorza kolejowego” wprowadzone Uchwałą Nr 165/2009 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 4 maja 2009 r.,

Standardy Techniczne,

Zatwierdzony Projekt Budowlany dla przedmiotowego zadania,

Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz.U. 1994 nr 89 poz. 414) z późn. zmianami (tekst jednolity Dz.U. 2021 poz. 2351),

Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2003 nr 86 poz. 789) z późn. zmianami (tekst jednolity Dz.U. 2021 poz. 1984),

Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. 2020 poz. 1609) z późn. zmianami (akty zmieniające Dz.U. 2021 poz. 1169, Dz.U. 2021 poz. 2280),

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003r w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz.U. Nr 120 poz. 1126 z 2003r).

2. PRZEDMIOT, CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest przebudowa torów Nr 23 i Nr 25 w obrębie projektowanego budynku hali. Tory kolejowe Nr 23 i Nr 25 są torami bocznymi linii kolejowej Nr 869 Wałbrzych Szczawienko – Wałbrzych Zespół Bocznic znajdującymi się w obrębie stacji Wałbrzych Szczawienko. LK Nr 869 jest linią znaczenia miejscowego, jednotorową, niezeletryfikowaną, normalnotorową.

Celem niniejszego opracowania jest sporządzenie projektu wykonawczego przebudowy torów Nr 23 i Nr 25 stacji Wałbrzych Szczawienko.

Zakres niniejszego opracowania obejmuje:

- 1) opis stanu istniejącego,
- 2) opis projektowanych prac budowlanych,
- 3) część rysunkową i załączniki.

3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

3.1 Układ torów w planie.

Tory Nr 23 i Nr 25 mają początek w rozjeździe Nr 15 i zakończone są kozłami oporowymi usytuowanymi wewnątrz hali remontowej.

Tor Nr 23 biegnie na przedłużeniu kierunku zwrotnego rozjazdu Nr 15. Wg pomiarów geodezyjnych geometria toru nr 23 od km 0+027,14 do km 0+144,50 biegnie w odcinkach prostych i łukach poziomych o promieniach od $R \sim 250\text{m}$ do $R \sim 300\text{m}$

Tor Nr 25 biegnie na przedłużeniu kierunku zasadniczego rozjazdu Nr 15. Wg pomiarów geodezyjnych geometria toru Nr 25 od km 0+027,14 do km 0+144,50 biegnie w odcinkach prostych i łukach poziomych o promieniach od $R \sim 107\text{m}$ do $R \sim 300\text{m}$.

Tory nie posiadają przechyłki.

3.2 Układ torów w profilu.

Wg inwentaryzacji geodezyjnej tory Nr 23 i Nr 25 w profilu biegną w pochyleniach od $i \sim 0,00\%$ do $i \sim 6,90\%$.

Długości jednostajnych pochyłeń niwelety w obydwu torach zmienia się w zakresie od L=20,00m do L=40,00m. Niweleta torów poza rozjazdem Nr 15 jest nieregularna i wymaga regulacji w profilu.

3.3 Nawierzchnia torowa.

Nawierzchnię toru Nr 23:

- na odcinku od końca rozjazdu Nr 15 do bramy wjazdowej do istniejącej hali km 0+027,14 - km 0+069,90 stanowią szyny typu S49 na podkładach betonowych z przytwierdzeniem typu „K”, na podsypce tłuczniowej; od km 0+027,14 do km 0+060,00 nawierzchnia torowa między tokami szynowymi zabudowana jest wewnętrznymi i zewnętrznymi płytami przejazdowymi typu CBP. W odległości 9,00 m przed bramą wjazdową do hali zabudowa nawierzchni torowej wykonana jest w sposób regularny poprzez trzy komplety płyt przejazdowych typu CBP.
- od km 0+069,90 do km 0+144,50 (w budynku hali) tor posiada nawierzchnię podsypkową z szynami typu S49; tor w hali zabudowany jest płytami przejazdowymi typu CBP z wyłączeniem odcinka toru z istniejącym kanałem technicznym od km 0+078,00 do km 0+131,00.

Nawierzchnię toru Nr 25:

- na odcinku od końca rozjazdu Nr 15 do bramy wjazdowej do istniejącej hali km 0+027,14 - km 0+070,47 stanowią szyny typu S49 na podkładach betonowych z przytwierdzeniem typu „K”, na podsypce tłuczniowej; od km 0+027,14 do km 0+061,47 nawierzchnia torowa między tokami szynowymi zabudowana jest wewnętrznymi i zewnętrznymi płytami przejazdowymi typu CBP. W odległości 9,00 m przed bramą wjazdową do hali zabudowa nawierzchni torowej wykonana jest w sposób regularny poprzez trzy komplety płyt przejazdowych typu CBP.
- od km 0+070,47 do km 0+144,50 (w budynku hali) tor posiada nawierzchnię podsypkową z szynami typu S49; tor w hali (na całej długości) zabudowany jest płytami przejazdowymi typu CBP.

3.4 Rozjazdy

Tory Nr 23 i Nr 25 odgałęziają się od układu torowego stacji Wałbrzych Szczawienko rozjazdem kolejowym Nr 15 Rz-S49-R190-1:9. Rozjazd na podrozjazdnicach drewnianych w odmianie łubkowanej na podsypce tłuczniowej. W torach Nr 23 i Nr 25 bezpośrednio za końcem rozjazdu wbudowane są podkłady betonowe bez zachowania 15m odcinków toru na podkładach drewnianych.

3.5 Odwodnienie torów.

Tory Nr 23 i Nr 25 usytuowane są na równi stacyjnej. Tory nie posiadają odwodnienia wgłębnego.

3.6 Skrajnia budowli.

Na długości toru Nr 23 od km 0+027,14 do km 0+069,90 zlokalizowane są obiekty i elementy konstrukcyjne urządzeń zaplecza technicznego w odległości od 1,686m (istniejący magazyn podręczny oznaczony czarno-żółtymi pasami) do 4,812m.

Na długości toru Nr 25 od km 0+027,14 do km 0+070,47 zlokalizowane są obiekty i elementy konstrukcyjne urządzeń zaplecza technicznego w odległości od 2,806m do 4,464m.

Dodatkowo na wskazanych wyżej odcinkach torów w miejscach zabudowanych płyt przejazdowych nie są spełnione wytyczne co do głębokości i szerokości żłobków pozwalających na swobodne przejście obrzeży kół taboru kolejowego.

4. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO

Zakres przebudowy dotyczy torów w rejonie istniejącej hali.

- tor Nr 23 będzie przebudowywany na odcinku od km 0+069,90 do km 0+144,50;

- tor Nr 25 będzie przebudowywany na odcinku od km 0+070,47 do km 0+144,50;

W związku z przebudową torów Nr 23 i Nr 25 na odcinkach wskazanych wyżej tory wymagają regulacji w planie i w profilu:

- tor Nr 23 od końca rozjazdu Nr 15 w km 0+027,13 do km 0+069,90;

- tor Nr 25 od końca rozjazdu Nr 15 w km 0+027,14 do km 0+070,47;

Zakres regulacji toru Nr 23 od 0cm do 9cm, Nr 25 od 0cm – 12cm zgodnie z dołączonymi profilami podłużnymi.

4.1 Układ torowy w planie

Zaprojektowano geometrię toru:

- Nr 23 od końca rozjazdu Nr 15 w km 0+027,14 do km 0+111,86 w odcinkach prostych i w łukach poziomych zgodnych ze stanem istniejącym o promieniach $R=250m$ i $R=300m$.

- Nr 25 od końca rozjazdu Nr 15 w km 0+027,14 do km 0+112,34 w odcinkach prostych i w łukach poziomych zgodnych ze stanem istniejącym o promieniach $R_1=107,50m$, $R_2=300m$ i $R_3=110,25m$.

Tak ukształtowana geometria torowa uwzględnia dostosowanie torów do:

- Układu funkcjonalnego projektowanej hali, której lokalizacja odpowiada jej istniejącemu obrysowi,
- istniejących dróg rozjazdowych,
- istniejącego zaplecza technicznego,

Tory nie posiadają przechyłki.

Obydwa tory zakończone będą masywnymi kozłami oporowymi, których konstrukcja stanowi oddzielny element opracowania i zostanie dostosowana do elementów konstrukcyjnych projektowanej hali.

Z uwagi na konieczność regulacji torów w planie oraz z uwagi na umocnienie nawierzchni płytami CBP przed halą, a także ze względu na wykonanie zintegrowanej nawierzchni torowej z posadzką przebudowywanej hali niezbędne jest zapewnienie swobodnego przejścia obrzeży kół taboru kolejowego. W tym celu przy obydwu szynach wewnątrz torów należy wykonać żłobki o głębokości minimum 38mm (przy największym dopuszczalnym pionowym zużyciu szyny) i szerokości co najmniej:

- 67mm na torze prostym i w łukach o promieniu $R \geq 350m$, przy szerokości toru nie przekraczającej w eksploatacji 1445mm,

- 75mm w łukach o promieniu $350m > R \geq 250m$, przy szerokości toru nie przekraczającej w eksploatacji 1455mm,

- 80mm w łukach o promieniu $R < 250m$, przy szerokości toru nie przekraczającej w eksploatacji 1465mm,

Ponadto w łukach o promieniach mniejszych od 250m nominalna szerokość toru (1435mm) powinna być powiększona o wartość poszerzenia toru poprzez odsunięcie szyny wewnętrznej w kierunku środka łuku.

Dla $R < 160m$ wartość poszerzenia powinna wynieść 25mm.

Przejście od szerokości nominalnej toru (1435mm) do zwiększonej szerokości toru (1460mm) dla łuku o promieniu $R=110,25m$ powinno zostać wykonane stopniowo nie więcej niż 2mm/m zgodnie z archiwalnymi instrukcjami D1. Zgodnie z informacją od Zamawiającego (PKP PLK S.A. ZLK w Wałbrzychu) geometrię torów w planie odtworzono tak jak w stanie istniejącym.

4.2 Układ torów w profilu

Tor Nr 23 od końca rozjazdu Nr 15 w km 0+027,13 do km 0+111,86 oraz tor Nr 25 od końca rozjazdu Nr 15 w km 0+027,14 do km 0+112,34 będą biegły w poziomie $i=0,00\%$ zgodnie z pochyleniem w rozjeździe Nr 15. Taki przebieg niwelety będzie wymagał regulacji torów w profilu na odcinku od końca rozjazdu Nr 15 do nowo projektowanej hali w km 0+070,00. Tory na tym odcinku wymagają podniesienia niwelety zgodnie z dołączonymi do opracowania profilami od 0,00m do 0,12m.

4.3 Nawierzchnia torowa.

Nawierzchnię toru Nr 23:

- od końca rozjazdu Nr 15 km 0+027,13 do bramy wjazdowej do hali w km 0+069,90 stanowić będą zgodnie ze stanem istniejącym szyny typu S49 na podkładach betonowych z przytwierdzeniem typu „K”, na podsypce tłuczniowej; w odległości 9,00 m przed bramą wjazdową do hali po wykonaniu regulacji toru należy odtworzyć zabudowę trzech kompletów płyt przejazdowych jak w stanie istniejącym typu CBP.
- od km 0+069,90 do km 0+076,20 tor (w budynku) zostanie wykonana nawierzchnia zintegrowana z szynami typu 49E1;
- od km 0+076,20 do km 0+106,70 (w budynku) zostanie wykonana nawierzchnia torowa na długości kanału rewizyjnego szyny typu 60E1;
- od km 0+106,70 do km 0+111,86 (w budynku) zostanie wykonana nawierzchnia zintegrowana z szynami typu 60E1;

Dopuszcza się zastosowanie nawierzchni zintegrowanej innych producentów, których produkty posiadają dopuszczenie do stosowania na terenie PKP PLK S.A. Szczegółowe rozwiązania zabudowy i połączenia zintegrowanej nawierzchni torowej i elementów konstrukcyjnych przedstawione są w opracowaniu konstrukcyjnym.

Nawierzchnię toru Nr 25:

- od końca rozjazdu Nr 15 km 0+027,14 do bramy wjazdowej do hali w km 0+070,47 stanowić będą zgodnie ze stanem istniejącym szyny typu S49 na podkładach betonowych z przytwierdzeniem typu „K”, na podsypce tłuczniowej; w odległości 9,00 m przed bramą wjazdową do hali po wykonaniu regulacji toru należy odtworzyć zabudowę trzech kompletów płyt przejazdowych. W stanie istniejącym były to płyty typu CBP. Płyty muszą być dostosowane do zabudowy w torze o promieniu (jak w stanie istniejącym R=110,25m).
- od km 0+070,47 do km 0+112,34 tor (w budynku) zostanie wykonana nawierzchnia zintegrowana z szynami typu S49. W projekcie branży konstrukcyjnej w obrębie hali zaproponowano wykonanie nawierzchni torowej z torowych płyt nośnych systemu GTP. Dopuszcza się zastosowanie nawierzchni zintegrowanej innych producentów, których produkty posiadają dopuszczenie do stosowania na terenie PKP PLK S.A. Szczegółowe rozwiązania zabudowy i połączenia zintegrowanej nawierzchni torowej i elementów konstrukcyjnych przedstawione są w opracowaniu konstrukcyjnym.

Wymagany wtórny moduł odkształcenia podbudowy pod nawierzchnię bezpodsypkową w hali wynosi min. 120MPa. Parametry określono na podstawie badań geotechnicznych, które stanowią osobne

opracowanie i były podstawą do obliczeń statycznych zaprojektowanej podbudowy. Konstrukcja podbudowy i nawierzchni torów w hali jest zgodna z opracowaniem branży konstrukcyjnej.

Konstrukcja podbudowy:

- torowa płyta nośna typu GTP gr. 38cm,
- grys szlachetny (2-5mm) gr. 3cm,
- zasypka z kłińca o frakcji 4/20mm zmieszana z kruszywem drobnym granulowanym 0,075/4mm gr. ~3cm; całość podbudowy zagęszczona mechanicznie do modułu wtórnego odkształcenia 120MPa tłuczeń kamienny stabilizowany frakcji 16/32mm,
- mieszanka żwirowo-piaskowa o uziarnieniu 0/32mm z piasków średnich,
- geowłóknina,
- zagęszczony grunt do $I_s=0.98$ i modułu wtórnego odkształcenia min. 160MPa,
- nasyp niekontrolowany skonsolidowany,

4.4 Odwodnienie torów.

Zakres opracowania nie obejmuje odwodnienia układu torowego.

4.5 Skrajnia budowli.

Na długości toru Nr 23 od km 0+027,14 do km 0+069,90 zlokalizowane są obiekty i elementy konstrukcyjne urządzeń zaplecza technicznego w odległości od 1,686m (istniejący magazyn podręczny oznaczony czarno-żółtymi pasami) do 4,812m.

Na długości toru Nr 25 od km 0+027,14 do km 0+070,47 zlokalizowane są obiekty i elementy konstrukcyjne urządzeń zaplecza technicznego w odległości od 2,806m do 4,464m.

Dodatkowo na wskazanych wyżej odcinkach torów w miejscach zabudowanych płyt przejazdowych nie są spełnione wytyczne co do głębokości i szerokości żłobków pozwalających na swobodne przejście obrzeży kół taboru kolejowego. Powyższe należy poprawić zgodnie z wytycznymi przedstawionymi w punkcie p.n. **Układ torowy w planie.**

Na długości łuku $R=110,25m$ wymagane jest poszerzenie skrajni budowli (konieczne przy uwzględnieniu szerokości bramy wjazdowej):

- równe 320mm w kierunku zewnętrznym.
- równe 270mm w kierunku wewnętrznym.

Inwestor: PKP SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu
 Obiekt: BUDYNEK WARSZTATOWY
 Część: Torowa
 Stadium: projekt wykonawczy

Strona: 10
 Dokument: Opis techniczny
 Nr dokumentu: PW0200-TD-0100
 Wydanie: A

Załącznik Nr 1

Raport geometrii toru Nr 23									
Element	Typ punktu	Punkty charakterystyczne	Kilometr	Y	X	Promień łuku	Długość	Delta / Theta	Kierunek zwrotu
Łuk	PL		0+027.13	5531727.040	3676944.328				
Łuk	W		0+032.09	5531722.384	3676942.598	250.00	9.932	2.2763	Lewy
Łuk	CC			5531639.932	3677178.662				
Łuk	KL-PL		0+037.06	5531717.664	3676941.053				
Łuk	KL-PL		0+037.06	5531717.664	3676941.053				
Łuk	W		0+042.04	5531712.931	3676939.505	300.00	9.958	1.90187	Prawy
Łuk	CC			5531810.941	3676655.923				
Łuk	KL		0+047.02	5531708.252	3676937.801				
Prosta	KL		0+047.02	5531708.252	3676937.801				
Prosta	W		0+111.86	5531647.308	3676915.634				

Załącznik Nr 2

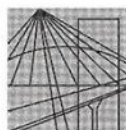
Inwestor: PKP SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu
 Obiekt: BUDYNEK WARSZTATOWY
 Część: Torowa
 Stadium: projekt wykonawczy

Strona: 11
 Dokument: Opis techniczny
 Nr dokumentu: PW0200-TD-0100
 Wydanie: A

Raport geometrii toru Nr 25

Element	Typ punktu	Punkty charakterystyczne	Kilometr	Y	X	Promień łuku	Długość	Delta / Theta	Kierunek zwrotu
Łuk	PL		0+027.15	5531726.496	3676946.085				
Łuk	W		0+030.98	5531722.775	3676945.153	107.50	7.67	4.08779	Lewy
Łuk	CC			5531700.397	3677050.368				
Łuk	KL		0+034.82	5531718.996	3676944.49				
Prosta	KL		0+034.82	5531718.996	3676944.49				
Prosta	PL		0+046.07	5531707.911	3676942.542				
Łuk	PL		0+046.07	5531707.911	3676942.542				
Łuk	W		0+054.94	5531699.18	3676941.009	300.00	17.724	3.38504	Prawy
Łuk	CC			5531759.816	3676647.067				
Łuk	KL-PL		0+063.80	5531690.555	3676938.962				
Łuk	KL-PL		0+063.80	5531690.555	3676938.962				
Łuk	W		0+069.90	5531684.616	3676937.553	110.25	12.195	6.33735	Prawy
Łuk	CC			5531716.008	3676831.689				
Łuk	KL		0+075.99	5531678.869	3676935.497				
Prosta	KL		0+075.99	5531678.869	3676935.497				
Prosta	W		0+112.34	5531644.643	3676923.252				

Załącznik Nr 3



DOLNOŚLĄSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

OKK.7131-209/2004/05

Wrocław, 04 lipca 2005 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 2c ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (*Dz.U. z 2003r. Nr 207, poz. 2016, z późn. zm.*) oraz § 12 pkt 1, § 28 ust. 1 i § 29 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2005r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (*Dz.U. Nr 96, poz. 817*), 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
Paweł Mieczysław Papierowski
magister inżynier z kierunku budownictwo
urodzony dnia 27 grudnia 1972 r. w Sulejowie

UPRAWNIENIA BUDOWLANE numer ewidencyjny 116/DOŚ/05

**do projektowania bez ograniczeń
w specjalności kolejowej
obejmujące linie, węzły i stacje kolejowe**

UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa we Wrocławiu na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu stwierdza, że Pan Paweł Mieczysław Papierowski posiada wymagane prawem: wykształcenie i praktykę zawodową oraz uzyskał pozytywny wynik egzaminu - konieczne do uzyskania uprawnień budowlanych do projektowania bez ograniczeń w specjalności kolejowej obejmujących linie, węzły i stacje kolejowe.

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 do centralnego rejestru Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego.
2. Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej DOIIB we Wrocławiu w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Otrzymują:

1. Pan Paweł Mieczysław Papierowski
Ul. Kozia 13/3
54-104 Wrocław
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
4. a/a



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 Czapliński
3. mgr inż. Małgorzata Janiczak

Inwestor: PKP SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu
Obiekt: BUDYNEK WARSZTATOWY
Część: Torowa
Stadium: projekt wykonawczy

Strona: 13
Dokument: Opis techniczny
Nr dokumentu: PW0200-TD-0100
Wydanie: A

Na podstawie art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane, w związku z § 28 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2005r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U Nr 96, poz 817) określa się, że:

Pan Paweł Mieczysław Papierowski, zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 1 i art. 13 ust. 4 ustawy Prawo budowlane oraz § 3 ust. 1 w/w rozporządzenia Ministra Infrastruktury uprawniony jest w specjalności **kolejowej** do:

- 1) projektowania, sprawdzania projektów budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego w zakresie obejmującym linie, węzły i stacje kolejowe, to znaczy: wszystkie tory kolejowe, w tym również tory kolei linowo-terenowych, wraz z instalacjami i urządzeniami technicznymi obejmującymi obiekty związane z budową torów kolejowych, jak również typowe lub powtarzalne mosty o długości całkowitej do 10m i przepusty oraz place ładunkowe, perony i rampy z wiatami,
- 2) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych w zakresie określonym w pkt 1,
- 3) sporządzania projektów zagospodarowania terenu i działki w zakresie obejmującym linie, węzły i stacje kolejowe

bez ograniczeń.

Skład orzekający OKK

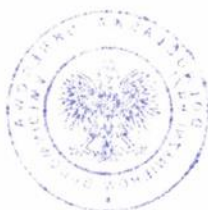
**DOLNOŚLĄSKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA**

mgr inż. Bronisław Wośiek
Przewodniczący Komisji Kwalifikacyjnej

1. mgr inż. Bronisław Wośiek

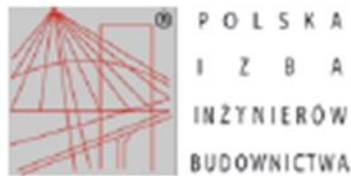
2. prof. dr inż. Kazimierz Czapliński

3. mgr inż. Małgorzata Janiaczyk



Inwestor: PKP SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu
Obiekt: BUDYNEK WARSZTATOWY
Część: Torowa
Stadium: projekt wykonawczy

Strona: 14
Dokument: Opis techniczny
Nr dokumentu: PW0200-TD-0100
Wydanie: A



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

DOŚ-IEU-36Z-KYR *

Pan Paweł Mieczysław Papierowski o numerze ewidencyjnym DOŚ/BK/0617/05
adres zamieszkania ul. S. Lema 5, 55-011 Siechnice
jest członkiem Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2022-10-01 do 2023-09-30.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2022-09-02 roku przez:

Janusz Szczepański, Przewodniczący Rady Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Zgodnie z art. 78¹ K.c.

§ 1. Do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarczy złożenie oświadczenia woli w postaci elektronicznej i opatrzenie go kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

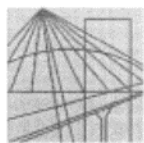
§ 2. Oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisarnej.

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



Inwestor: PKP SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu
Obiekt: BUDYNEK WARSZTATOWY
Część: Torowa
Stadium: projekt wykonawczy

Strona: 15
Dokument: Opis techniczny
Nr dokumentu: PW0200-TD-0100
Wydanie: A



DOLNOŚLĄSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

OKK.7131-124/2009/09

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 2c 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

Marcin Józwiak

magister inżynier z kierunku budownictwo
urodzony dnia 8 września 1974 r. w Legnicy

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny 183/DOŚ/09

w specjalności kolejowej
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 Marcin Józwiak posiada wymagane prawem: wykształcenie i praktykę zawodową oraz uzyskał pozytywny wynik egzaminu - konieczne do uzyskania uprawnień budowlanych w specjalności kolejowej do projektowania bez ograniczeń.

Szczegółowy zakres uprawnień jest określony na odwołanie 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 Marcin Józwiak
Ul. Zawiszków 1/9
59-220 Legnica
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 Czapliński
3. mgr inż. Małgorzata Mikołajewska-Janiaczek

Inwestor: PKP SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu
Obiekt: BUDYNEK WARSZTATOWY
Część: Torowa
Stadium: projekt wykonawczy

Strona: 16
Dokument: Opis techniczny
Nr dokumentu: PW0200-TD-0100
Wydanie: A

Pan Marcin Jóźwiak jest uprawniony:

W specjalności **kolejowej** - na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 1 i art. 13 ust. 4 ustawy Prawo budowlane, w związku z § 20 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie - do:

- 1) projektowania obiektów takich jak: stacja, węzeł, linia i bocznicą kolejowa oraz z nimi związane inne budowle kolejowe, w rozumieniu przepisów o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe, z wyłączeniem kolejowych obiektów inżynierskich takich jak: most, wiadukt, konstrukcja oporowa oraz nadziemne i podziemne przejście dla pieszych, w rozumieniu przepisów o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe (wyłączenie nie dotyczy przepustu),
 - 2) sprawdzania projektów budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
 - 3) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych
- bez ograniczeń w zakresie w/w specjalności.**

Na podstawie § 15 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 kolejowej.

Skład orzekający OKK
DOLNOŚLĄSKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

Mgr inż. Bronisław Wosiek
Przewodniczący
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

1. mgr inż. Bronisław Wosiek

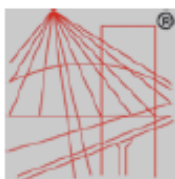
2. prof. dr inż. Kazimierz Czapliński

3. mgr inż. Małgorzata Mikołajewska-
Janiaczek



Inwestor: PKP SA, Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu
Obiekt: BUDYNEK WARSZTATOWY
Część: Torowa
Stadium: projekt wykonawczy

Strona: 17
Dokument: Opis techniczny
Nr dokumentu: PW0200-TD-0100
Wydanie: A



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

Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

DOŚ-Z4I-U5N-ZK7 *

Pan Marcin Sebastian Jóźwiak o numerze ewidencyjnym DOŚ/BK/0443/09
adres zamieszkania ul. Zawiszków 1/9, 59-220 Legnica
jest członkiem Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2023-08-01 do 2024-07-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2023-07-18 roku przez:

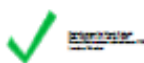
Marek Kalinski, Zastępca Przewodniczącego Rady Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Zgodnie z art. 78¹ K.c.

§ 1. Do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarczy złożenie oświadczenia woli w postaci elektronicznej i opatrzenie go
kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

§ 2. Oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej.

* 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.



Przewodniczący