



INWESTOR/ZAMAWIAJĄCY:		 PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. ul. Targowa 74 03-734 Warszawa	
WYKONAWCA: POMORSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO MECHANICZNO-TOROWE Sp. z o.o. ul. Sandomierska 19 80-051 Gdańsk  Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe		JEDNOSTKA PROJEKTOWA: LENTAS Sp. z o.o. al. gen. Józefa Hallera 118/4 80-420 Gdańsk 	
NAZWA INWESTYCJI: Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. „Remont mostu kolejowego w km. 5,120 linia kolejowa nr 254 Tropy-Braniewo na odcinku Tropy – Elbląg Zdrój” w ramach projektu pn.: "Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej"			
ADRES OBIEKTU BUDOWLANEGO/ NUMERY EWIDENCYJNE DZIAŁEK, NA KTÓRYCH OBIEKT JEST USYTUOWANY: WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE, POWIAT ELBLĄG, GMINA MIASTO ELBLĄG <u>Gmina miasto Elbląg:</u> Obręb 12; Numery działek: 23/17, 23/30, 21/5, 16/2, 15/2, 14/8, 8/6 Obręb 13; Numery działek: 43/7, 24/4, 15/3, 15/2, 17/13, 17/12, 12/8, 18/4, 12/10, 18/6, 12/7			
NAZWA OBIEKTU BUDOWLANEGO: Most w km 5+120 linii kolejowej nr 254			
KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO: Kategoria XXVIII: Drogowe i kolejowe obiekty mostowe: most.			
ETAP PROJEKTU: KONCEPCJA PROJEKTOWA			
BRANŻA: OBIEKTY INŻYNIERYJNE			
FUNKCJA:	IMIĘ I NAZWISKO:	SPECJALNOŚĆ I NR UPRAWNIENI:	PODPIS:
PROJEKTANT:	mgr inż. Andrzej Kozakiewicz	177/Gd/2002 do proj. bez ograniczeń w spec. konstrukcyjno - budowlanej	
SPRAWDZAJĄCY:	mgr inż. Damian Cybula	POM/0217/PBM/19 do proj. bez ograniczeń w spec. mostowej	

DATA: 12.2022	WERSJA: 01	NR UMOWY: 52/208/0061/22/Z/O, z dnia 03.11.2022 r.	NR EGZ.:
------------------	---------------	---	----------

SPIS TREŚCI OPRACOWANIA

1	INFORMACJE WSTĘPNE.....	4
1.1	Kraj beneficjenta.....	4
1.2	Zamawiający	4
1.3	Charakterystyka ogólna linii kolejowej nr 254.....	4
1.4	Lokalizacja obiektu	4
1.5	Przedmiot, cel i zakres koncepcji projektowej	5
1.5.1	Przedmiot.....	5
1.5.2	Cel.....	5
1.5.3	Zakres.....	5
1.6	Podstawa opracowania.....	6
1.6.1	Podstawa formalna	6
1.6.2	Podstawa techniczna	6
1.7	Definicje i skróty	8
2	STAN ISTNIEJĄCY	11
2.1	Podstawowe charakterystyki ogólne obiektu.....	11
2.2	Opis istniejącej konstrukcji.....	11
2.2.1	Informacje ogólne.....	11
2.2.2	Przęsła blachownicowe	11
2.2.3	Przęsła kratowe.....	12
2.2.4	Podpory	12
2.3	Dane materiałowe dotyczące obiektu.....	12
2.4	Stan techniczny istniejącego obiektu	13
2.4.1	Przęsła blachownicowe	13
2.4.2	Przęsła kratowe.....	13
2.4.3	Jezdnia w przęsłach blachownicowych.....	13
2.4.4	Jezdnia w przęsłach kratowych	13
2.4.5	Nawierzchnia torowa w przęsłach blachownicowych	14
2.4.6	Nawierzchnia torowa w przęsłach kratowych.....	14
2.4.7	Łożyska i ciosy	14
2.4.8	Podpory	14
2.5	Nośność obiektu	17
2.6	Niezgodności z obowiązującymi przepisami	17
2.7	Uwarunkowania konserwatorskie.....	17
3	KONCEPCJA REMONTU MOSTU	18
3.1	Zestawienie prac dla koncepcji remontu	18
3.1.1	Wariant I	18
3.1.2	Wariant II	20
4	UPRAWNIENIA BUDOWLANE ORAZ PRZYNALEŻNOŚĆ DO OIIB	22
5	CZĘŚĆ RYSUNKOWA	28

SPIS RYSUNKÓW

KP-01	Obiekt w KM 05+120. Stan projektowany (wariant 1) – widok z góry	Str. 29
KP-02	Obiekt w KM 05+120. Stan projektowany (wariant 1) – widok z boku	Str. 30
KP-03	Obiekt w KM 05+120. Stan projektowany (wariant 1) – przekroje poprzeczne	Str. 31
KP-04	Obiekt w KM 05+120. Stan projektowany (wariant 1) – podpory	Str. 32
KP-05	Obiekt w KM 05+120. Stan projektowany (wariant 1) – odcinek przejściowy	Str. 33
KP-11	Obiekt w KM 05+120. Stan projektowany (wariant 2) – widok z góry	Str. 34
KP-12	Obiekt w KM 05+120. Stan projektowany (wariant 2) – widok z boku	Str. 35
KP-13	Obiekt w KM 05+120. Stan projektowany (wariant 2) – przekroje poprzeczne	Str. 36
KP-14	Obiekt w KM 05+120. Stan projektowany (wariant 2) – podpory	Str. 37
KP-15	Obiekt w KM 05+120. Stan projektowany (wariant 2) – odcinek przejściowy	Str. 38

1 INFORMACJE WSTĘPNE

1.1 Kraj beneficjenta

Polska

1.2 Zamawiający



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie
ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa

1.3 Charakterystyka ogólna linii kolejowej nr 254

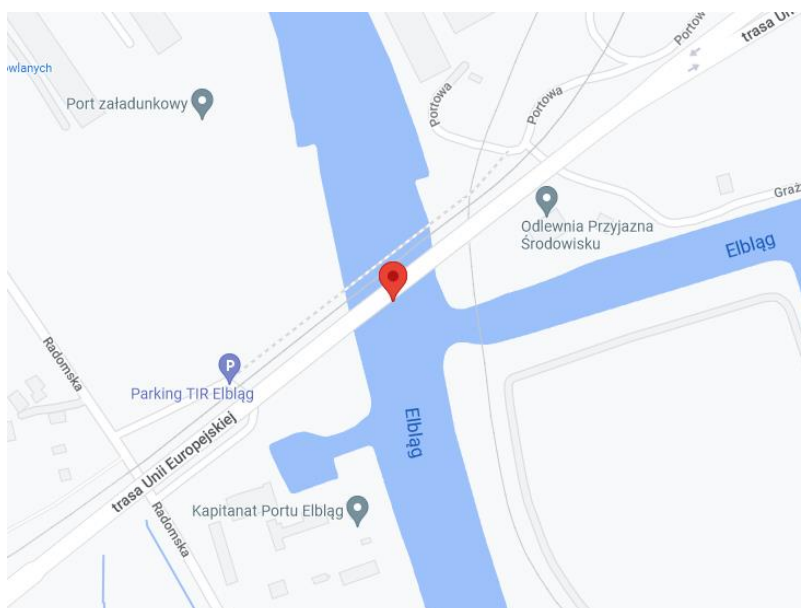
Linia kolejowa nr 254 na odcinku objętym niniejszym opracowaniem jest linią jednotorową, niezelektryfikowaną, znaczenia miejscowego. Nie została ujęta w wykazie linii kolejowych o znaczeniu państwowym w świetle Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 kwietnia 2017r. (Dz. U. 2017 poz. 824). Na podstawie Standardów Technicznych tom 17 linia kolejowa została zakwalifikowana jako typ M80, klasa torów 2÷5.

1.4 Lokalizacja obiektu

Przedmiotowy zakres linii zlokalizowany jest w województwie warmińsko-mazurskim, w powiecie M.Elbląg, na terenie gmin Elbląg oraz Braniewo.

Infrastrukturą linii zarządza Zakład Linii Kolejowych w Olsztynie.

Przeszkodę pod mostem stanowi rzeka Elbląg wraz z jej terenami zalewowymi oraz ul. Portowa.



Rys. 1.0 – Lokalizacja obiektu na mapie

1.5 Przedmiot, cel i zakres koncepcji projektowej

1.5.1 Przedmiot

Przedmiotem niniejszego opracowania jest Konceptcja Projektowa dla zadania pn.: „Remont mostu kolejowego w km. 5,120 linia kolejowa nr 254 Tropy – Braniewo na odcinku Tropy – Elbląg Zdrój” w ramach projektu pn.: "Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej".

1.5.2 Cel

Realizacja zamówienia ma na celu osiągnięcie następujących parametrów eksploatacyjnych oraz cech użytkowych zgodnych z przyjętą kategorią linii wg TSI:

Linia kolejowa nr 254 na odcinku od km 0+000 do km 48+202:

a) *Prędkość maksymalna do projektowania dla:*

- pociągów pasażerskich – **80 km/h**,
- pociągów towarowych – **50 km/h**,

b) *Dopuszczalny nacisk osi: **221 kN/oś**,*

c) *Skrajnia budowli: **GPL-1**,*

*Klasyfikacja obciążeń na obiektach inżynierskich: **α na poziomie 1,21 dla Modelu Obciążenia 71 według PN-EN 1991-2 EUROKOD 1: Oddziaływanie na konstrukcje – Część 2.***

Podstawowe cele:

- Poprawa jakości oferty dla przewoźników pasażerskich poprzez:
 - Skrócenie czasu podróży dzięki podniesieniu prędkości rozkładowej;
 - Podniesienie komfortu świadczonej usługi dla podróżnych poprzez poprawę spokojności jazdy;
 - Wyeliminowanie awarii infrastruktury wpływającej na punktualność kursowania pociągów;
- Poprawa jakości oferty dla przewoźników towarowych poprzez:
 - Podniesienie prędkości rozkładowej dla pociągów towarowych;
 - Dostosowanie zmodernizowanego odcinka linii do wymogów skrajni GPL-1;
 - Dostosowanie nawierzchni toru do przenoszenia nacisków wynoszących 221 kN/oś;
- Poprawa bezpieczeństwa w ruchu kolejowym.

1.5.3 Zakres

Zakres Koncepcji obejmuje 2 warianty wykonania prac objętych w RCO stanowiącym integralny element Zamówienia.

1.6 Podstawa opracowania

1.6.1 Podstawa formalna

Podstawą opracowania Konceptji Projektowej jest:

- Umowa nr 52/208/0061/22/Z/O z dnia 03.11.2022r. zawarta pomiędzy Zamawiającym, tj.:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.)

z siedzibą w Warszawie, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa,

a:

POMORSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO MECHANICZNO-TOROWE SP. Z O.O.

Gdańsk, ul. Sandomierska 19, 80-051 Gdańsk,

- Program Funkcjonalno – Użytkowy (**PFU**);
- Mapa sytuacyjno – wysokościowa pozyskana z zasobów geodezyjnych i kartograficznych;
- Wizja lokalna oraz inwentaryzacja obiektów budowlanych;
- Karta ewidencyjna;
- Protokół kontroli okresowej;
- Raport z przeglądu specjalnego.

1.6.2 Podstawa techniczna

USTAWY

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (tekst jednolity - Dz. U. z 2020 r. poz. 1333, 2127, 2320, z 2021 r. poz. 11, 234, 282, 784 z późn. zm.) wraz z rozporządzeniami wykonawczymi do tej ustawy.
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tekst jednolity - Dz. U. z 2020 r. poz. 1363, z 2021 r. poz. 784, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity - Dz. U. 2020 poz. 470 z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym z późn. zm.;

ROZPORZĄDZENIA

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. 1998 nr 151 poz. 987 z późn. zm),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno - użytkowego (tekst jednolity - Dz. U. 2013 nr 0, poz. 1129, z późn. zm.),

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. 2015, poz. 1744 z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. 2000 nr 63, poz. 735, z późn. zm.);
- Rozporządzenia wykonawcze.

INNE:

- Warunki techniczne,
- Normy,
- Standardy techniczne szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości $V_{max} \leq 200 \text{ km/h}$ (dla taboru konwencjonalnego) 250 km/h (dla taboru z wychylnym pudłem),
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej (**TSI INF**) z późn. zm.,
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (**TSI PRM**) z późn. zm.,
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej (**TSI CCS**) z późn. zm.,
- Lista Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 19.01.2017 r. w sprawie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei (**LP UTK**),
- Id-1 (D1) – Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych,
- Id-2 – Warunki techniczne dla kolejowych obiektów inżynierskich,
- Id-3 Warunki techniczne utrzymania podtorza kolejowego,
- Id-12 (D-29) Wykaz linii, wprowadzony Zarządzeniem Nr 1/2009 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 09 lutego 2009 r., z późniejszymi zmianami,
- Id-22 Warunki techniczne budowy i odbioru peronów pasażerskich, aspekty: peronowe krawędzie dostępu, nawierzchnie i korpus peronu,
- Ipi-1 Wytyczne architektoniczne dla kolejowych obiektów obsługi podróżnych,
- Ipi-2 Wytyczne dla oznakowania stałego stacji pasażerskich,
- Ipi-4 Wytyczne dotyczące projektowania i budowy Systemów Monitoringu Wizyjnego (SMW) na obiektach obsługi pasażerskiej,

- Ipi-6 Wytyczne w sprawie urządzeń SDIP i infrastruktury towarzyszącej,
- Ie-2 Instrukcja o telefonicznej przewodowej łączności ruchowej,
- Ie-13 Instrukcja o zasadach wykonywania obsługi technicznej urządzeń telekomunikacji kolejowej,
- Ie-108 Wytyczne dla projektowania i budowy linii optotelekomunikacyjnych,
- Ie-120 Wymagania techniczne dla zapewnienia ochrony przed przepięciami i od wyładowań atmosferycznych urządzeń sterowania ruchem kolejowym, łączności i dSAT.
- Ibh-105 Zasady bezpieczeństwa pracy podczas wykonywania prac inwestycyjnych, rewitalizacyjnych, utrzymaniowych i remontowych wykonywanych przez pracowników podmiotów zewnętrznych na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Wytyczne sposobu dostarczania informacji i poinformowania pracowników podmiotu zewnętrznego o zagrożeniach dla zdrowia i życia podczas wykonywania prac na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., wprowadzone Uchwałą Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe;
- Im-3 Instrukcja postępowania z materiałami pochodzącymi z działalności PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
- Ir-1 Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów,
- Ir-19 Zasady organizacji i udzielania zamknięć torowych.

1.7 Definicje i skróty

BHP - Bezpieczeństwo i Higiena Pracy,

DTR – dokumentacja techniczno-ruchowa,

DŚU – Decyzja o Środowiskowych Uwarunkowaniach,

EOR – elektryczne ogrzewanie rozjazdów,

GDDKiA – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,

IZ – Zakład Linii Kolejowych,

KODGiK – Kolejowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej,

LPN – Linia Potrzeb Nietrakcyjnych,

MDCP – Mapa Do Celów Projektowych,

PFU – Program Funkcjonalno – Użytkowy,

PKP PLK S.A. – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,

Plan BIOZ - Plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia,

PL-2000 – układ współrzędnych płaskich prostokątnych,

PnB – Pozwolenie na budowę,

PODGiK - Powiatowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej,

PZGiK – Państwowy Zasób Geodezyjny i Kartograficzny,

Sbl – Wieloodstępowa (samoczynna) blokada liniowa,

SDIP – System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej,

SIWZ – Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia,

SMS – System Zarządzania Bezpieczeństwem,

SMW – System Monitoringu Wizyjnego,

Srk – Sterowanie ruchem kolejowym,

Ssp – Samoczynny system przejazdowy,

SWI – System Wymiany Informacji,

STWiORB - Specyfikacje Techniczne Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych.

TEN-T – Transeuropejska Sieć Transportowa,

TSI – Techniczna Specyfikacja Interoperacyjności,

TSI PRM – Techniczna Specyfikacja Interoperacyjności w zakresie aspektu dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się,

UTK – Urząd Transportu Kolejowego,

UZK – Urządzenie Zdalnej Kontroli,

ZOPI – Zespół Oceny Projektów Inwestycyjnych w PKP PLK S.A.,

ZUDP – Zespół Uzgadniania Dokumentacji Projektowej,

PODŁOŻE GRUNTOWE - grunt lub układ warstw gruntów, stanowiący podparcie budowli lub konstrukcji (np. podłoże podkładów, podłoże nasypu).

TOROWISKO - powierzchnia górnej części podtorza, na której ułożona jest nawierzchnia kolejowa.

POKRYCIE OCHRONNE TOROWISKA – jedno lub wielowarstwowe wzmocnienie lub odwodnienie górnej części podtorza, stosowane gdy grunty tej części nie stanowią dostatecznie trwałego podparcia dla nawierzchni kolejowej.

WARSTWA OCHRONNA TOROWISKA - pokrycie ochronne torowiska w postaci warstwy odpowiednio dobranego gruntu.

ODWADNIANIE - zabezpieczanie przed napływem wód i niszcącym ich działaniem oraz zbieranie i odprowadzanie wód, w celu zapewnienia ciągłej sprawności eksploatacyjnej drogi kolejowej.

ZLEWNIA - obszar, z którego wody spływają do urządzenia odwadniającego.

DRENAŻ - urządzenie odwadniające, umożliwiające zebranie i szybkie odprowadzenie wód wzdłuż ustalonej trasy do sieci odprowadzającej lub bezpośrednio do odbiornika. Do drenaży zalicza się:

- drenaże liniowe naziemne (np. rowy, rynny, wały odprowadzające),
- drenaże liniowe podziemne (np. sączki, ciągi drenarskie rurowe),
- drenaże płytowe (np. warstwy filtracyjne).

Stosuje się również konstrukcje pośrednie (np. sączki skarpowe, drenaże punktowe) oraz drenaże pionowe, w których dominuje pionowy kierunek przepływu wód.

GEOTEKSTYLIA (MATERIAŁY GEOTEKSTYLNE, GEOSYNTETYKI) - materiały z tworzyw sztucznych stosowane do wzmocnienia (zbrojenia) podtorza, zapobiegania mieszanemu się różnych gruntów (separacji) i jako elementy filtracyjne. Najczęściej stosuje się materiały płaskie (np. geowłóknina, geotkanina, geosiatka, geokompozyt), rzadziej przestrzenne, takie jak georuszt lub geosiatka komórkowa.

WSKAŹNIK ZAGĘSZCZENIA GRUNTU I_s – wzorcowa miara zagęszczenia gruntu, będąca stosunkiem gęstości szkieletu badanego gruntu p_s do maksymalnej gęstości szkieletu tego gruntu p_{ds} uzyskanej w wyniku zagęszczania gruntu w znormalizowanych badaniach Proctora.

MODUŁ ODKSZTAŁCENIA PODTORZA LUB PODŁOŻA $E_o, E_e, E_{\square 2}$ ("MODUŁ EKWIWALENTNY")

- nośność podtorza lub podłoża gruntowego (układu warstw gruntów) określona przy drugim statycznym obciążeniu sztywną okrągłą płytą o średnicy 0,3 m.

MODUŁ ODKSZTAŁCENIA TOROWISKA PROJEKTOWY ("MODUŁ OBLICZENIOWY") - moduł odkształcenia podtorza na poziomie torowiska, przyjmowany przy wymiarowaniu (obliczaniu) jego wzmocnienia.

LINIA KOLEJOWA - wyznaczony pas terenu, składający się z podtorza, budowli inżynierskich i nawierzchni, sieci trakcyjnej, urządzeń łączności itp. dla prowadzenia ruchu pociągów od punktu początkowego do punktu końcowego, łącznie z urządzeniami zabezpieczenia ruchu kolejowego, łączności, sieci trakcyjnej, budynkami w punktach eksploatacyjnych i na szlakach oraz innymi urządzeniami zapewniającymi bezpieczny i regularny ruch pociągów.

NAWIERZCHNIA KOLEJOWA - zespół konstrukcyjny, składający się z szyn, złączek, podkładów i podsypki, który tworzy drogę dla pojazdów szynowych.

NIWELETA - wysokościowe i geometryczne rozwinięcie na płaszczyźnie pionowego przekroju w osi linii kolejowej, drogi, obiektu mostowego itp.

PRZEJAZD KOLEJOWO-DROGOWY – skrzyżowanie drogi kołowej z torem kolejowym w jednym poziomie, oznakowane i zabezpieczone zgodnie z kategorią i przepisami.

SKRAJNIA BUDOWLI - linia graniczna wyznaczająca najmniejsze dopuszczalne odległości budowli i urządzeń od osi toru i od górnej powierzchni główki szyny.

SKRAJNIA TABORU - linia graniczna, której nie powinna przekraczać żadna część pojazdu stojącego w położeniu środkowym na torze prostym.

SKRAJNIA PODZIEMNA - obszar poniżej główki szyny, w którym nie dopuszcza się lokalizacji urządzeń podziemnych.

TEREN ZAMKNIĘTY – teren zamknięty, o którym mowa w ustawie podanej w pkt. 9 [3]. Określenie terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych zostało dokonane w Decyzji Nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych.

2 STAN ISTNIEJĄCY

2.1 Podstawowe charakterystyki ogólne obiektu

Poniższa tabela zawiera podstawowe parametry obiektu określone na podstawie kart ewidencyjnych obiektu, dokumentacji archiwalnej oraz wykonanej inwentaryzacji:

Tabela 1. Zestawienie głównych parametrów obiektu w stanie istniejącym

Nazwa obiektu	Most w km 05+120 linii kolejowej nr 254 Tropy - Braniewo
Lokalizacja (km LK 254)	05+120
Przeszkoda	Rzeka Elbląg, tereny zalewowe rzeki Elbląg, ul. Portowa
Typ obiektu i rodzaj konstrukcji	Trzyprzęsłowa ciągła kratownica oraz czternaście swobodnie podpartych przęseł blachownicowych
Rok budowy/odbudowy	1982
Długość eksploatacyjna Le	575,00 m
Ilość i rozpiętość (teor.) Lt poszczególnych przęseł	29,00x14 + 42,00x2 + 70,00
Światło poziome Lo	14x27,00 + 2x40,00 + 1x68,00
Przekrój ruchowy	1x tor kolejowy
Posadowienie	Pale Franki
Urządzenia bezpieczeństwa ruchu	2xporęcz stalowa, system zabezpieczeń przeciwpożarowych
Urządzenia obce na obiekcie	Instalacja SRK
Stan techniczny obiektu	Niedostateczny

2.2 Opis istniejącej konstrukcji

2.2.1 Informacje ogólne

Konstrukcję nośną mostu stanowi czternaście swobodnie podpartych przęseł blachownicowych oraz trzyprzęsłowa kratownica ciągła. Dziewięć przęseł blachownicowych jest usytuowanych od strony Tropów (po lewej stronie brzegu), a pięć usytuowanych jest od strony Braniewa (po prawej stronie brzegu). Przęsła blachownicowe oraz skrajne kratowe stanowią przęsła zalewowe, natomiast przęsło nurtowe stanowi środkowe przęsło kratowe. Rozpiętość teoretyczna przęseł blachownicowych wynosi 29,00 m. Rozpiętości teoretyczne trzyprzęsłowej kratownicy wynoszą 42,00+70,00+42,00 m.

2.2.2 Przęsła blachownicowe

Przęsła blachownicowe wykonane zostały jako wolnopodparta stalowa blachownica spawano-nitowana dwudźwigarowa z jazdą pośrednią. Dźwigary blachownicowe połączone są ze sobą stalową płytą ortotropową, tworząc w przekroju poprzecznym koryto balastowe. Rozpiętość teoretyczna każdego przęsła wynosi 29,00 m. Osiowy rozstaw dźwigarów wynosi 4,22 m. Wysokość dźwigarów blachownicowych wynosi 2,85 m. Całkowita długość przęsła wynosi 29,50 m.

Płyta pomostu składa się z uźebrowanej blachy stalowej o gr. 12 mm opartej na poprzecznicach. Żebra podłużne stanowi 6 kształtowników typu L rozstawionych co 0,46 m. Poprzecznice rozmieszczone są osiowo co 2,40 m. Wysokość poprzecznic wynosi 0,72 m, a szerokość pasa dolnego 0,24 m. Poprzecznice nad podporami są dodatkowo stężone pionowym stężeniem w układzie V.

Po obu stronach przęseł blachownicowych znajdują się chodniki służbowe o szerokości użytkowej 0,75 m. Konstrukcje chodników stanowią stalowe kratki chodnikowe oparte na profilach teowych zamocowanych do żeber pionowych środników dźwigarów. Nawierzchnia kolejowa na przęsłach blachownicowych składa się z podsypki tłuczniowej, podkładów drewnianych oraz szyny S49 i odbojnic.

2.2.3 Przęsła kratowe

Przęsła kratownicowe wykonane zostały jako ustrój ciągły z jazdą dołem na mostownicach, które są ułożone na ruszcie z poprzecznic i podłużnic. Rozpiętość teoretyczna przęseł skrajnych kratownicy wynosi 42,00 m, natomiast przęsła środkowego 70,00 m. Rozstaw poprzeczny dźwigarów kratowych wynosi 5,64 m. Wysokość teoretyczna kratownicy wynosi 7,5 m. Dźwigary kratowe stężone są w poziomie pasa dolnego i górnego stężeniami typu X. W środku rozpiętości każdego z przęseł w poziomie pasa dolnego znajduje się stężenie hamowne. Na jednej z podpór przęsło jest podparte na łożysku stalowym nieprzesuwym, na pozostałych podporach na łożyskach przesuwym typu wałkowego.

Na obiekcie z obu stron toru występują chodniki służbowe z nawierzchnią z desek i drewnianą konstrukcją wsporczą. Elementami zabezpieczającymi są stalowe poręcze z wypełnieniem z siatki stalowej wykonane w płaszczyźnie dźwigarów kratowych. Nawierzchnia kolejowa na przęsłach wykonana została z szyn S49 mocowanych do mostownic typu I opartych bezpośrednio na podłużnicach

Do kratownicy od strony północnej zamocowana jest stalowa konstrukcja kładki dla pieszych.

2.2.4 Podpory

Przęsła oparte są na 18-tu podporach. Podpory skrajne obiektu stanowią dwa monolityczne przyczółki ze skrzydłami równoległymi. Podpory pośrednie stanowi 16 żelbetowych, pełnościennych filarów. Przekrój filarów jest zmienny po wysokości. Filary są posadowione pośrednio na palach, przyczółki natomiast są zatopione w gruncie.

2.3 Dane materiałowe dotyczące obiektu

Na podstawie Raportu z przeglądu specjalnego mostu w km 5+120 linii kolejowej nr 254 Tropy – Braniewo nad rzeką Elbląg w Elblągu stanowiącego załącznik do PFU, zidentyfikowano następujące materiały:

Klasy betonu podpór:

- C25/30, C20/25, C12/15, C16/20, C8/10

Klasa betonu przyczółków:

- C12/15

„Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. „Remont mostu kolejowego w km. 5,120 linia kolejowa nr 254 Tropy-Braniewo na odcinku Tropy – Elbląg Zdrój” w ramach projektu pn.: "Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej".

Klasa stali konstrukcyjnej:

- St3S

Klasa stali zbrojeniowej:

- A1

2.4 Stan techniczny istniejącego obiektu

2.4.1 Przęsła blachownicowe

Stan konstrukcji nośnej blachownic określono jako dostateczny - uszkodzenia świadczące o procesach degradacji zachodzących w warstwach wewnętrznych nie obniżających jednak przydatności użytkowej elementu.

Występują liczne zniszczenia i łuszczenie się powłoki antykorozyjnej. Na obiekcie zaobserwowano ogniska korozji powierzchniowej oraz wżerowej. Największe ogniska korozji występują na środkach blachownic. Oprócz korozji powierzchniowej i wżerowej zaobserwowano liczne punktowe zniszczenie powłoki antykorozyjnej.

2.4.2 Przęsła kratowe

Stan konstrukcji nośnej przęseł kratowych określono jako dostateczny - uszkodzenia świadczące o procesach degradacji zachodzących w warstwach wewnętrznych nie obniżających jednak przydatności użytkowej elementu.

Występują liczne uszkodzenia i ubytki powłoki antykorozyjnej. Na całej powierzchni dźwigarów kratowych (pasów dolnych i górnych, krzyżulców), poprzecznic i stężeń wiatrowych zaobserwowano występowanie korozji powierzchniowej stali. Największe ogniska korozji występują w miejscach podtrzymujących stan zawilgocenia, w szczególności w dolnych węzłach oraz ogólnie na dolnych elementach konstrukcji nośnej jak poprzecznice i stężenia wiatrowe. Oprócz korozji powierzchniowej i ubytków zaobserwowano liczne ogniska korozji wżerowej.

2.4.3 Jezdnia w przęsłach blachownicowych

Stan konstrukcji jezdni w przęsłach blachownicowych określono jako dostateczny - uszkodzenia świadczące o procesach degradacji zachodzących w warstwach wewnętrznych nie obniżających jednak przydatności użytkowej elementu.

Występują liczne ubytki oraz korozja powierzchniowa i wżerowa. Największe ogniska korozji występują na spodzie blachy płyty ortotropowej. Na wszystkich poprzecznicach oraz płycie ortotropowej zaobserwowano zanieczyszczenia oraz liczne ubytki w powłoce antykorozyjnej.

2.4.4 Jezdnia w przęsłach kratowych

Stan konstrukcji jezdni w przęsłach kratownicowych określono jako dostateczny - uszkodzenia świadczące o procesach degradacji zachodzących w warstwach wewnętrznych nie obniżających jednak przydatności użytkowej elementu.

Występują liczne ubytki oraz korozja powierzchniowa z miejscową korozją wżerową. Największe ogniska korozji powierzchniowej występują na spodach pasów dolnych podłużnic i poprzecznic. Na

wszystkich blachach węzłowych zaobserwowano zanieczyszczenia oraz liczne ubytki w powłoce antykorozyjnej.

2.4.5 Nawierzchnia torowa w przęsłach blachownicowych

Stan nawierzchni torowej w przęsłach blachownicowych określono jako dobry – uszkodzenia powierzchniowe lub zanieczyszczenia lub defekty wewnętrzne nie świadczące o procesach degradacji. Zaobserwowano drobną wegetację roślinności na podsypce tłuczniowej. Występuje zaawansowana korozja powierzchniowa z ogniskami korozji wżerowej na spodzie blachy płyty orotropowej.

2.4.6 Nawierzchnia torowa w przęsłach kratowych

Stan nawierzchni torowej w przęsłach kratowych określono jako dostateczny (odbojnice, szyny i ich przytwierdzenia) - uszkodzenia świadczące o procesach degradacji zachodzących w warstwach wewnętrznych nie obniżających jednak przydatności użytkowej elementu oraz jako niedostateczny (mostownice i ich przytwierdzenia, blachy przeciwwykolejeniuowe i przeciwpożarowe) - uszkodzenia świadczące o zmniejszeniu przydatności i kwalifikujące element do remontu lub wymiany. Zaobserwowano lokalnie luźne mocowania odbojnic oraz szyn typu K do mostownic, silnie zbutwiałe i popękane mostownice. Występują liczne ubytki drewna, miejscowo nie zamocowane mostownice, braki łączników oraz liczne rozwarstwienia drewna.

2.4.7 Łożyska i ciosy

Stan łożysk określono jako dostateczny - uszkodzenia świadczące o procesach degradacji zachodzących w warstwach wewnętrznych nie obniżających jednak przydatności użytkowej elementu. Natomiast stan ciosów określono jako niedostateczny - uszkodzenia świadczące o zmniejszeniu przydatności i kwalifikujące element do remontu lub wymiany. Zaobserwowano występowanie korozji powierzchniowej oraz sporadycznie korozji wżerowej na powierzchni stalowych łożysk przęseł blachownicowych oraz kratowych. Na ciosach podłożyskowych zaobserwowano liczne ubytki, wykruszenia oraz spękania. Występuje również lokalnie korozja betonu.

2.4.8 Podpory

Stan podpór określono jako niedostateczny - uszkodzenia świadczące o zmniejszeniu przydatności i kwalifikujące element do remontu lub wymiany.

Podpory posiadają wgłębne i rozległe ubytki betonu, znaczne odspojenia otuliny betonu. Zaobserwowano występującą lokalnie korozję betonu. Zinventaryzowane zostały również rysy, pęknięcia o nieregularnym charakterze, rdzawe zacieki, białe wykwity, obniżające estetykę graffiti oraz liczne zanieczyszczenia oraz wegetacje roślinności.

Stan przyczółków określono jako niedostateczny - uszkodzenia świadczące o zmniejszeniu przydatności i kwalifikujące element do remontu lub wymiany.

Podpory posiadają krawędziowe ubytki betonu na korpusie oraz na gzymsach skrzydeł, zinventaryzowano graffiti obniżające estetykę oraz osady i wykwity na betonie. Zaobserwowano również liczne przebarwienia oraz spękania.



Rys. 2.0 – Widok z boku. Lokalne ubytki betonu z odsłoniętymi i skorodowanymi prętami.



Rys. 3.0 – Widok z boku. Korozja stali, ubytki betonu ciosu podłożyskowego.



Rys. 4.0 – Widok na spód przęsła kratowego. Korozja powierzchniowa z ogniskami korozji wżerowej na elementach jezdni.



Rys. 4.0 – Widok na spód przęsła blachownicowego. Korozja powierzchniowa z ogniskami korozji wżerowej na spodzie blachy płyty.

„Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. „Remont mostu kolejowego w km. 5,120 linia kolejowa nr 254 Tropy-Braniewo na odcinku Tropy – Elbląg Zdrój” w ramach projektu pn.: "Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej".

2.5 Nośność obiektu

Według Raportu z przeglądu specjalnego mostu w km 5+120 linii kolejowej nr 254 Tropy – Braniewo nad rzeką Elbląg w Elblągu stanowiącego załącznik do PFU stwierdzono, że konstrukcja mostu bezpiecznie przenosi następujące obciążenia:

- obciążenie modelem LM71 oraz SW/O wg normy EN 1991 — 2: 2003 ze współczynnikiem $\alpha = 1,00$ (dawna klasa k-0), elementem najsłabszym, decydującym o wartości współczynnika jest poprzecznicą i podłużnicą;
- obciążenie wagonami klasy D4 wg normy PN-EN 15528, co oznacza, że dopuszczalny jest przejazd taboru o naciskach na oś 221 kN (22,5 t) i nacisku liniowym 78,0 kN/m (8,0 t/m).

2.6 Niezgodności z obowiązującymi przepisami

W trakcie Inwentaryzacji zidentyfikowano następujące niezgodności z obowiązującymi przepisami kolejowymi oraz ograniczenia związane z obiektem:

- 1) Brak wymaganej szerokości koryta balastowego o szerokości 4,40m oraz głębokości 0,75m na przęsłach blachownicowych obiektu.
- 2) Brak zachowania skrajni GPL-1 na przęsłach blachownicowych. Szerokość skrajni koliduje z wystającymi ponad główkę szyny częściami dźwigarów głównych.
- 3) Brak zachowania skrajni GPL-1 na przęsłach kratownicowych. Szerokość skrajni koliduje z konstrukcją kratownicy. Chodniki dla obsługi znajdują się w strefie zagrożenia.
- 4) Na obiekcie o długości równej 60m lub większej z torem ułożonym na mostownicach wymaga się stosowania szyn 60E1.
- 5) Część dziobowa odbojnic jest niezgodna z obowiązującymi przepisami
- 6) Wysokość barierki wynosi 1,05m jest niższa niż wymagana 1,10m.
- 7) Brak wymaganej minimalnej klasy betonu elementów.

W ramach niespełnienia skrajni podtorza (pkt.1) zgodnie z ID-2 dopuszcza się odstępstwo PKP PLK S.A.

2.7 Uwarunkowania konserwatorskie

Na podstawie informacji zawartych w PFU stwierdzono, że obiekt inżynierski, tj. most stalowy w km 5+120 linii 254, będący przedmiotem niniejszego opracowania, nie jest zabytkiem. Teren, na którym będą prowadzone roboty budowlane nie obejmuje terenów, które są wpisane do rejestru zabytków.

3 KONCEPCJA REMONTU MOSTU

3.1 Zestawienie prac dla koncepcji remontu

3.1.1 Wariant I

W ramach Wariantu I remontu obiektu należy:

- 1) Wykonać zabezpieczenie antykorozyjne konstrukcji stalowej – system malarski epoksydowo-poliuretanowy wymagający wykonania czyszczenia strumieniowo-ściernego do klasy Sa 2,5 zgodnie z ISO 8501-1 lub mechanicznego oczyszczenia do stopnia czystości minimum ISO-St3 (w miejscach trudnodostępnych), spełniający wymagania normy ISO 12944-5 i zapewnia trwałość długą H w środowisku C4 o łącznej grubości 280 um.;
- 2) Wykonać naprawę filarów mostu w zakresie:
 - oczyszczanie filarów poprzez wypłaskowanie i skucie nierówności i luźnego betonu
 - wykonanie iniekcji zespalającej rysy i pęknięcia
 - wykonania płaszcz żelbetowego grubość 8-10 cm wykonanego z beton C35/45 i siatki cięto-ciągnionej na naprawianych powierzchniach podpór (siatka z pręta fi12mm oczko 150x150 osadzonej na kotwach z pręta fi 12mm wklejanych na zaprawę ekspansywną o głębokości kotwienia 150-200mm. Należy dokonać również skucia górnej powierzchni filarów na grubość ok 8-10 cm i wykonać nową wylewkę betonową o parametrach identycznych jak płaszcz wykonany na powierzchniach bocznych.
 - wykonanie zabezpieczenia antykorozyjnego powierzchni betonowych w postaci PCC oraz farb sztywnych RAL 7042
 - wykonanie izolacji przeciwwilgociowych części odziemnych betonowych
 - wykonanie zabezpieczenia powierzchni poziomych betonowych za pomocą żywicy epoksydowej
- 3) Wykonanie naprawy przyczółków mostu w zakresie:
 - oczyszczanie przyczółków po przez wypłaskowanie i skucie nierówności i luźnego betonu
 - wykonanie iniekcji zespalającej rysy i pęknięcia
 - wykonanie zabezpieczenia antykorozyjnego powierzchni betonowych w postaci PCC oraz farb sztywnych RAL 7042
 - wykonanie izolacji przeciwwilgociowych części odziemnych betonowych
 - wykonanie zabezpieczenia powierzchni poziomych betonowych za pomocą żywicy epoksydowej

Przed wykonaniem zapraw PCC na powierzchniach betonowych przyczółka należy sprawdzić wytrzymałość na odrywanie metodą pull-off. W przypadku osiągnięcia wyników niższych niż 1,5MPa na przyczółkach należy wykonać płaszcze żelbetowe.
- 4) Wykonać naprawę ciosów podłożyskowych poprzez uzupełnienie ubytków zaprawami typu PCC, w razie konieczności ciosy podłożyskowe podkuć i uzupełnić betonem zbrojonym;

- 5) Dokonać konserwacji łożysk stałych – oczyszczenie oraz wykonanie zabezpieczenia antykorozyjnego stalowych elementów stałych w sposób analogiczny do zabezpieczeń zastosowanych na konstrukcji stalowej, dodatkowo należy przesmarować elementy ruchome;
- 6) Wykonać nowe stołki centrujące pod mostownicami przęseł kratowych, Dodatkowo w związku z podniesieniem niwelety o wysokość stołków należy dokonać korekty niwelety toru w obrębie przęseł dojazdowych;
- 7) Wykonać izolację na powierzchni betonu ochronnego koryta balastowego w zakresie wskazanym w części rysunkowej opracowania;
- 8) Wykonać nową nawierzchnię kolejową na przęsłach kratowych (wymiana mostownic, blach przeciwwykolejeniovych i przeciwpożarowych oraz stołków); Istniejące szyny i odbojnice należy ponownie zamontować po wymianie wymienionych wyżej elementów.
- 9) Wymiana dyliny na przęsłach kratowych wraz z legarami podtrzymującymi deski podłużne
- 10) Rozebrać i wykonać nowe schody skarpowe wraz z balustradami po 1 sztuce przy każdym z przyczółków obiektu.
- 11) Zamontować wysokościowe znaki pomiarowe – repery na podporach obiektu.
- 12) Wykonać nowe odcinki przejściowe wraz z odwodnieniem ścianki zapleczej przyczółka w postaci drenażu z rozsączeniem w nasypie kolejowym.

W przypadku odkrycia zniszczonych elementów należy wymienić na nowe, konieczność wymiany Wykonawca uzgodni z Projektantem po wykonaniu prac oczyszczających.

4 UPRAWNIENIA BUDOWLANE ORAZ PRZYNALEŻNOŚĆ DO OIIB



WOJEWODA POMORSKI

RR-AB-II-7131/02

Gdańsk, dnia 2002 - 07 - 31

DECYZJA NR 177/Gd/2002

Na podstawie art. 12 ust. 2, art. 13 ust. 1 pkt 1 i art. 14 ust. 1 pkt 2, ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane /tekst jednolity: Dz. U. Nr 106 poz. 1126 z 2000 r. z późn. zm./ oraz art. 8 pkt 4 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz. U. Nr 5 poz. 42 z 2002 r.), w związku z art. 62 ustawy z dnia 15 lutego 2002 r. o zmianie ustawy o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz. U. Nr 23 poz. 221 z 2002 r.) i § 9 ust. 1 - rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji w budownictwie (Dz. U. Nr 8, poz. 38 z 1995 r.)

n a d a j ę :

Panu: Andrzejowi Kozakiewiczowi

magistrowi inżynierowi budownictwa

urodzony w dniu 02 czerwca 1974 r. w Łęborku

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

w specjalności : **konstrukcyjno - budowlanej**

w zakresie: **projektowania bez ograniczeń.**

Otrzymuje :

1. Pan Andrzej Kozakiewicz
ul. Topolowa 60
84-300 Łębork
2. a/a



z up. WOJEWODY
[Signature]
mgr inż. Jacek Kazimierz Normant
p.o. Z-ca Dyrektora Wydziału

GŁÓWNY INSPEKTOR
NADZORU BUDOWLANEGO

OZ/INN/4610/3839/03

Warszawa, 2003-12-10

DECYZJA

Na podstawie art. 88a ust. 1 pkt 3 lit. a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2000 r. Nr 106, poz. 1126 z późn. zm.) oraz art. 104 § 1 i § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.),

mgr inż. budownictwa Andrzej Kozakiewicz

uprawniony na mocy decyzji

**Wojewody Pomorskiego z dnia 31.07.2002 r. znak RR-AB-II-7131/02
nr 177/Gd/2002**

**do wykonywania samodzielnej funkcji technicznej w budownictwie
w specjalności konstrukcyjno-budowlanej
obejmującej projektowanie
bez ograniczeń**

**zostaje wpisany do Centralnego Rejestru Osób Posiadających Uprawnienia Budowlane
pod pozycją 3354/03/U/C**

UZASADNIENIE

Decyzja Wojewody Pomorskiego z dnia 31.07.2002 r. znak RR-AB-II-7131/02, nr 177/Gd/2002 w przedmiocie nadania Panu Andrzejowi Kozakiewiczowi uprawnień budowlanych do wykonywania samodzielnej funkcji technicznej w budownictwie w specjalności konstrukcyjno-budowlanej obejmującej projektowanie bez ograniczeń, stała się ostateczna. Z uwagi na powyższe orzeczono jak w sentencji.

Zgodnie z art. 12 ust. 7 ustawy Prawo budowlane ostateczna decyzja o wpisie stanowi podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie.

Niniejsza decyzja jest ostateczna.

Zgodnie z art. 127 § 3 Kpa oraz stosownie do uchwały Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 9.12.1996 r., sygn. akt OPS 4/96, strona może w terminie 14 dni od daty doręczenia decyzji wystąpić z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.

Otrzymują:

1. Pan mgr inż. Andrzej Kozakiewicz
ul. Topolowa 60
84-300 Lębork
2. Wojewoda Pomorski
3. aaMPI



Z upoważnienia
GŁÓWNEGO INSPEKTORA NADZORU BUDOWLANEGO
DYREKTOR DEPARTAMENTU
UPRAWIEŃ I ODPOWIEDZIALNOŚCI ZAWODOWEJ

Grażyna Szestakow-Wilamowska



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

POM-HCR-1UZ-9WF *

Pan Andrzej Leszek Kozakiewicz o numerze ewidencyjnym POM/BO/2356/02
adres zamieszkania ul. Dubois 73, 80-419 Gdańsk
jest członkiem Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2022-01-01 do 2022-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2021-12-07 roku przez:

Franciszek Rogowicz, Przewodniczący Rady Pomorskiej 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.



POMORSKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
80-369 Gdańsk, al. Rzeczypospolitej 4/155
tel. 58 324-89-77, fax 58 301-44-98

-4-

Gdańsk, 28 czerwca 2019 r.

sygn. akt. 433/POM/OKK/18

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust.1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa (t. j. Dz. U. z 2016 r. poz. 1725 ze zm.) i **art. 12 ust. 2, ust. 3 i ust. 4c pkt 1, art. 14 ust. 1 pkt 3a, art. 15a ust. 1, ust. 6 i ust. 7** ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t. j. Dz. U. z 2018 r. poz. 1202 ze zm.) i art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 ze zm.), po ustaleniu, że spełnione zostały warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym,

**Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa**
stwierdza, że:

Pan Damian Cybula
magister inżynier budownictwa
urodzony dnia 28.12.1989 r. w Starogardzie Gdańskim

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny: POM/0217/PBM/19

do projektowania bez ograniczeń
w specjalności inżynierskiej mostowej

UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 K.p.a. odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

Pan Damian Cybula upoważniony jest:

- I. Na podstawie art. 12 ust.1 pkt 1 i art. 13 ust. 4, art. 15a ust. 1, ust. 6 i ust. 7 ustawy Prawo budowlane (t. j. Dz. U. z 2018 r., poz. 1202 ze zm.), w specjalności inżynierskiej mostowej, bez ograniczeń do:
- a) projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
 - b) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych,
 - c) sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie specjalności niniejszych uprawnień,
 - d) projektowania obiektu budowlanego związanego z obiektem budowlanym, takim jak:
 - 1) drogowy obiekt inżynierski w rozumieniu przepisów o drogach publicznych;
 - 2) kolejowy obiekt inżynierski: most, wiadukt, przepust, ściany oporowe, tunele liniowe, nadziemne i podziemne przejścia dla pieszych, w rozumieniu przepisów w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie,
 - e) obliczania światła mostów i przepustów.

Pouczenie

Od decyzji niniejszej służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Gdańsku, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Zgodnie z treścią art.127a ustawy Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2096 ze zm.):

§ 1. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję.

§ 2. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

W przypadku złożenia przez stronę oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do odwołania od decyzji (określonego w § 2) stronie nie przysługuje prawo do odwołania się ani skargi do sądu administracyjnego.

Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:

PRZEWODNICZĄCY

Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

dr inż. Marek Wesółowski

ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO

Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

mgr inż. Maciej Malinowski

CZŁONEK

Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

prof. dr hab. inż. Ziemowit Suligowski



Otrzymują:

1. Pan Damian Cybula
80-809 Gdańsk, ul. Cienista 26/44
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
- 4.a/a



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:
POM-TH4-1AN-LA5 *

Pan Damian Cybula o numerze ewidencyjnym POM/BM/0099/20
adres zamieszkania ul. Cienista 26/44, 80-809 Gdańsk
jest członkiem Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2022-03-01 do 2023-02-28.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2022-03-11 roku przez:

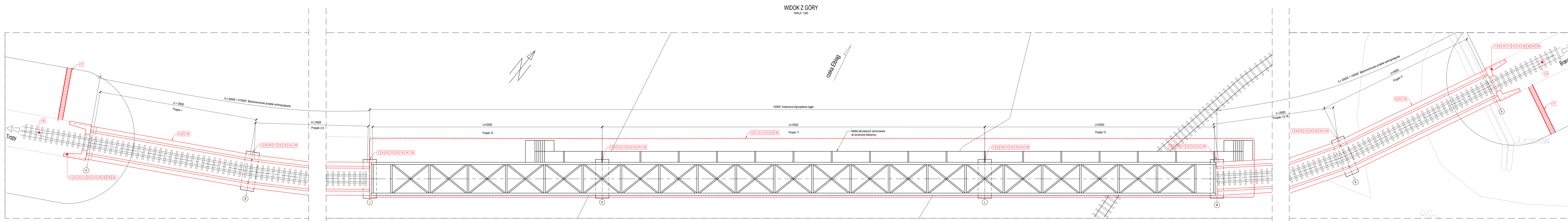
Franciszek Rogowicz, Przewodniczący Rady Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(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.pilib.org.pl lub



5 CZĘŚĆ RYSUNKOWA



WIDOK Z GÓRY
SKALA: 1:500

ZAKRES REMONTU	
1	WYMIANA BLACH PRZECIWWYKOLEJENIOWYCH
2	WYMIANA BLACH PRZECIWPÓZAROWYCH
3	WYMIANA MOSTOWNIC
4	WYKONANIE STÓŁKÓW CENTRUJĄCYCH
5	WYKONANIE IZOLACJA NA POWIERZCHNI BETONU OCHRONNEGO KORYTA BALASTOWEGO
6	WYKONANIE NOWYCH CHODNIKÓW ROBÓCZYCH - WYMIANA DYLIWY, LEGARÓW DREWNIANYCH ORAZ WYKONANIE NOWYCH MOCOWAŃ LEGARÓW NA PODŁUŻCACH
7	KONSERWACJA ŁOŻYSK STALYCH - OCZYSZCZENIE (METODA STRUMIENIOWO - ŚCIERNA) I ZABEZPIECZENIE ANTYKOROZYJNE (SYSTEM MALARSKI), SMAROWANIE ELEMENTÓW TOCZNYCH
8	OCZYSZCZENIE (METODA STRUMIENIOWO - ŚCIERNA) I ZABEZPIECZENIE ANTYKOROZYJNE PRZESEŁ - SYSTEM MALARSKI
9	WYKONANIE ZABEZPIECZENIA POZIOMYCH POWIERZCHNI BETONOWYCH ZA POMOCĄ ŻYWICY EPKOSYDOWEJ
10	IZOLACJA BETONOWYCH CZĘŚCI ODCIEMNYCH P-R
11	WYKONANIE ZABEZPIECZENIA ANTYKOROZYJNEGO POWIERZCHNI BETONOWYCH W POSTACI ZAPRAW POC I FARB SZYMYWYCH NA BAZIE ŻYWICY METALORGANICZNEJ W KOLORZE RAL 7042
12	UZUPELNIENIE USTYTRÓW W ODCIĄGACH PODŁOŻYSKOWYCH ZAPRAWAMI POC LUB PODKUCIE CIOSÓW I WYKONANIE ODDATKOWEGO DZIUBROJENIA** (MG F.V.S. 04)
13	INIEKCJA SKLEJAJĄCA W OBSZARZE ZARYSOWAŃ I PĘKŃCIEJ (JEŻELI WYSTĘPUJĄ)
14	ROZKUCIE WIERZCHU FILARÓW I WYKONANIE KOTWIONEGO PŁASZCZA ŻELBETOWEGO GR. 10CM ORAZ SPIĘCIA GŁÓWICY FILARA ZODWÓJNE Z RYS. 04**
15	WYKONANIE NOWEGO ODCINKA PRZESIOWEGO
16	ROZKUCIE LAWY PODŁOŻYSKOWEJ PRZYCZÓŁKA I UZUPELNIENIE NOWYM BETONEM, DLA POZOSTAŁEJ CZĘŚCI PRZYCZÓŁKA - PASKOWANIE I PRZYGOTOWANIE POWIERZCHNI BETONU DO NAPRAW**
17	ROZBIÓRKA ISTNIEJĄCYCH SCHODÓW SKARPOWYCH I WYKONANIE SCHODÓW WRAZ Z OBARIEROWANIEM
18	MONTAŻ WYSOKOŚCIOWYCH ZNAKÓW POMIAROWYCH (REPERÓW)
19	PODKUCIE I NAPRAWA GZYMÓW PRZYCZÓŁKA, WYKONANIE KAPINOSÓW
20	WYKONANIE ODWODNIENIA ŚCIANKI ZAPLECZNEJ PRZYCZÓŁKA

** W ZALEŻNOŚCI OD STANU CIOSÓW
** SKUCIE POWIERZCHNI BETONU NALEŻY WYKONAĆ TYLKO DO WYMAGANEJ GŁĘBOKOŚCI T.J. USUNIĘCIE CZĘŚCI OSPOJONYCH I PRZYGOTOWANIE WARSTWY SZCZEPNEJ

ZAMAWIĄCY / INWESTOR: PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
ul. Targowa 14, 03-734 Warszawa

WYKONAWCA: POMORSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO MECHANICZNO-TOROWE Sp. z o.o.
ul. Samobrońców 19, 80-051 Gdańsk

JEDNOSTKA PROJEKTOWA: LENTAS Sp. z o.o.
ul. gen. Józefa Hallera 118/4, 80-420 Gdańsk

NAZWA INWESTYCJI: Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. "Remont mostu kolejowego w KM 5+120 linii kolejowej nr 254 Tropy - Braniewo na odcinku Tropy - Elbląg Złoty" w ramach projektu pn.: "Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej"

ADRES OBIEKTU BUDOWLANEGO: Województwo Warmińsko-Mazurskie, powiat Elbląg, gmina miasto Elbląg, Gmina miasto Elbląg, Obiekt 12

NUMERY CIOSÓW: 8/6, 14/9, 15/1, 15/2, 16/1, 16/2, 21/7, 21/5, 23/17, 12/7, 12/10, 12/8, 18/4, 17/12, 17/13

NAZWA OBIEKTU BUDOWLANEGO: Most stalowy w KM 5+120 linii kolejowej nr 254

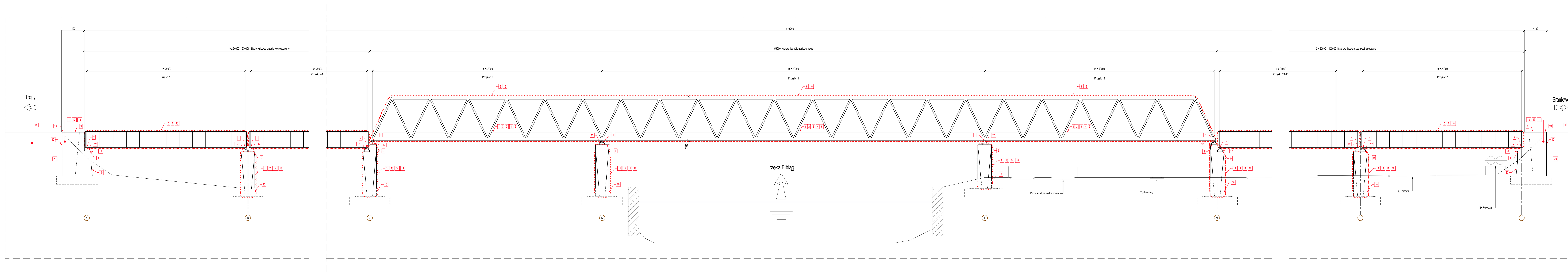
FAZA PROJEKTU: KONCEPCJA PROJEKTOWA

BRANŻA: OBIEKTY INŻYNIERYJNE

NAZWA RYSUNKU: Obiekt w KM 5+120. Stan projektowany (wariant 1) - widok z góry

FUNKCJA:	IMIĘ I NAZWIŚKO:	SPECJALNOŚĆ I NR UPRAWNIENIENI:	PODPIS:
PROJEKTANT:	mgr inż. Andrzej Kozakiewicz	177067002	<i>[Podpis]</i>
SPRAWDZAJĄCY:	mgr inż. Damian Cybulka	do post. bez ograniczeń w spec. kolej. bud. (projektowanie)	<i>[Podpis]</i>

DATA: 12.2022 NR UCZYNOWY: 52/208/0061/22/Z/O z dnia 3.11.2022 r. NR RYS: KP-01 SKALA: 1:200



- ZAKRES REMONTU
- 1 WYMIANA BLACH PRZECIWWYKOLEJENIOWYCH
 - 2 WYMIANA BLACH PRZECIWPÓZAROWYCH
 - 3 WYMIANA MOSTOWNIC
 - 4 WYKONANIE STOLKÓW CENTRALIZACYJNYCH
 - 5 WYKONANIE IZOLACJI NA POWERZCHNI BETONU OCHRONNEGO KORYTA BALASTOWEGO
 - 6 WYKONANIE NOWYCH CHODNIKÓW ROBOCZYCH - WYMIANA DYLTYNY, LEGARÓW DREWNIANYCH ORAZ WYKONANIE NOWYCH MOCOWAŃ LEGARÓW NA PODŁUŻNICACH
 - 7 KONSERWACJA ŁOŻYSK STALYCH - OCYSZCZENIE (METODA STRUMIENIOWO - ŚCIERNA) I ZABEZPIECZENIE ANTYKOROZYJNE (SYSTEM MALARSKI), SMAROWANIE ELEMENTÓW TOCZYNYCH - SYSTEM MALARSKI
 - 8 OCYSZCZENIE (METODA STRUMIENIOWO - ŚCIERNA) I ZABEZPIECZENIE ANTYKOROZYJNE PRZESEŁ - SYSTEM MALARSKI
 - 9 WYKONANIE ZABEZPIECZENIA POZIOMYCH POWERZCHNI BETONOWYCH ZA POMOCĄ ŻYWICY EPKSYDOWEJ
 - 10 IZOLACJA BETONOWYCH CZĘŚCI ODCIEMNYCH P-R
 - 11 WYKONANIE ZABEZPIECZENIA ANTYKOROZYJNEGO POWERZCHNI BETONOWYCH W POSTACI ZAPRAW PCC I FARB SZYBYNYCH NA BAZIE ŻYWICY METAKRYLOWEJ W KOLORZE RAL 7042
 - 12 UZUPEŁNIENIE UBYTKÓW W CIOSACH PODŁOŻYSKOWYCH ZAPRAWAMI PCC LUB PODKUCIE CIOSÓW I WYKONANIE DODATKOWEGO DOZBRUJENIA* (WG RYS. 04)
 - 13 INIEKCJA SKLEJAJĄCA W OBSZARZE ZARYSOWAŃ I PEKNEŃ (JEŻELI WYSTĘPUJĄ)
 - 14 ROZKUCIE WIERZCHU FILARÓW I WYKONANIE KOTWIONEGO PŁASZCZA ŻELBETOWEGO GR. 10CM ORAZ SPIĘCIA GŁOWICY FILARA ZGODNIE Z RYS. 04**
 - 15 WYKONANIE NOWEGO ODCINKA PRZEŚCIOWEGO
 - 16 ROZKUCIE ŁAWY PODŁOŻYSKOWEJ PRZYCZŁĘKA I UZUPEŁNIENIE NOWYM BETONEM, DLA POZOSTAŁEJ CZĘŚCI PRZYCZŁĘKA - PASKOWANIE I PRZYGOTOWANIE POWERZCHNI BETONU DO NAPRAW**
 - 17 ROZBIÓRKA ISTNIEJĄCYCH SCHODÓW SKARPOWYCH I WYKONANIE SCHODÓW WRAZ Z OBARIEROWANIEM
 - 18 MONTAŻ WYSOKOŚCIOWYCH ZNAKÓW POMIAROWYCH (REPERÓW)
 - 19 PODKUCIE I NAPRAWA CZYMÓW PRZYCZŁĘKA, WYKONANIE KAPINOSÓW
 - 20 WYKONANIE OODMOCNIENIA ŚCIANKI ZAPLECZEŃ PRZYCZŁĘKA

* W ZALEŻNOŚCI OD STANU CIOSÓW
 ** SKŁADCE POWERZCHNI BETONU NALEŻY WYKONAĆ TYLKO DO WYMAGANEJ GŁĘBOKOŚCI T.J. USUNIĘCIE CZĘŚCI ODPADAJĄCYCH I PRZYGOTOWANIE WARSZTNY SZCZEPNEJ

ZAMAWIAJĄCY / INWESTOR: PKP PLK S. A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa

WYKONAWCA: **PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

POMORSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO MECHANICZNO-TOROWE Sp. z o.o., ul. Samodrzemna 19, 80-051 Gdańsk

JEDNOSTKA PROJEKTOWA: **LENTAS Sp. z o.o.**, ul. gen. Józefa Hallera 118/4, 80-420 Gdańsk

NAZWA INWESTYCJI: Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. "Remont mostu kolejowego w KM 5+120 linii kolejowej nr 254 Tropy - Braniewo na odcinku Tropy - Elbląg Zdrój" w ramach projektu pn.: "Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej"

ADRES OBIEKTU BUDOWLANEGO: Województwo Warmińsko-Mazurskie, powiat Elbląg, gmina miasto Elbląg, Gmina miasto Elbląg, Obiekt 12

NUMERY OSIĄZEK: 8/6, 14/9, 15/1, 15/2, 16/1, 16/2, 21/7, 21/5, 23/17, 12/10, 12/8, 18/4, 17/12, 17/13

NAZWA OBIEKTU BUDOWLANEGO: Most stalowy w KM 5+120 linii kolejowej nr 254

FAZA PROJEKTU: KONCEPCJA PROJEKTOWA

BRANŻA: OBIEKTY INŻYNIERYJNE

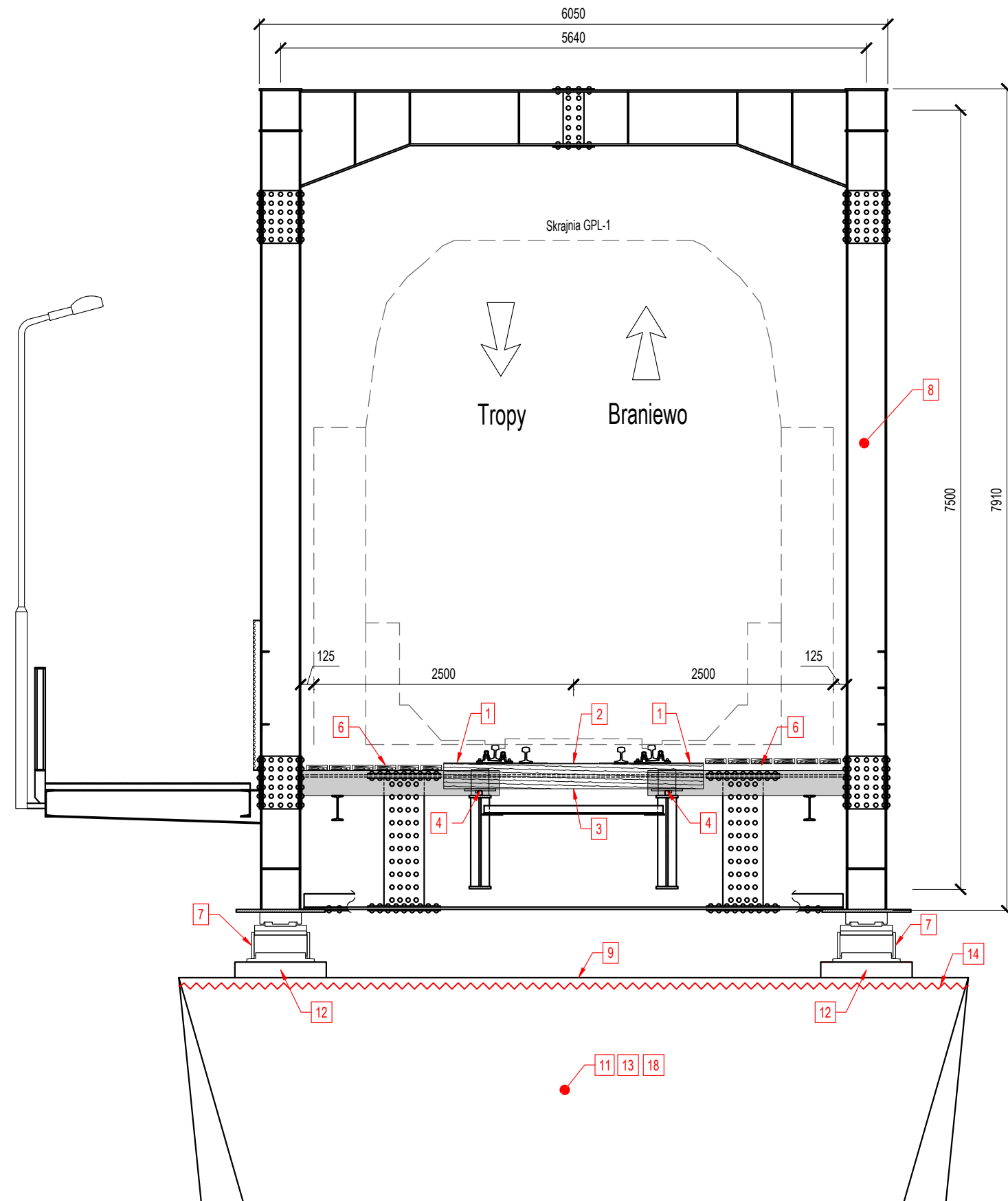
NAZWA RYSUNKU: **Obiekt w KM 5+120. Stan projektowany (wariant 1) - widok z boku**

FUNKCJA	IMIE I NAZWISKO	SPECJALNOŚĆ I NR UPRAWNIENIEN	PODPIS
PROJEKTANT	mgr inż. Andrzej Kozakiewicz	17702/202	<i>[Signature]</i>
SPRAWDZAJĄCY	mgr inż. Damian Cybulka	do post. bez ograniczeń w spec. zozar. bud. (projekt inżynierski)	<i>[Signature]</i>

DATA: 12.2022 NR UŁAWY: 52/208/0061/22/Z/O z dnia 3.11.2022 r. NR RYS: KP-02 SKALA: 1:200

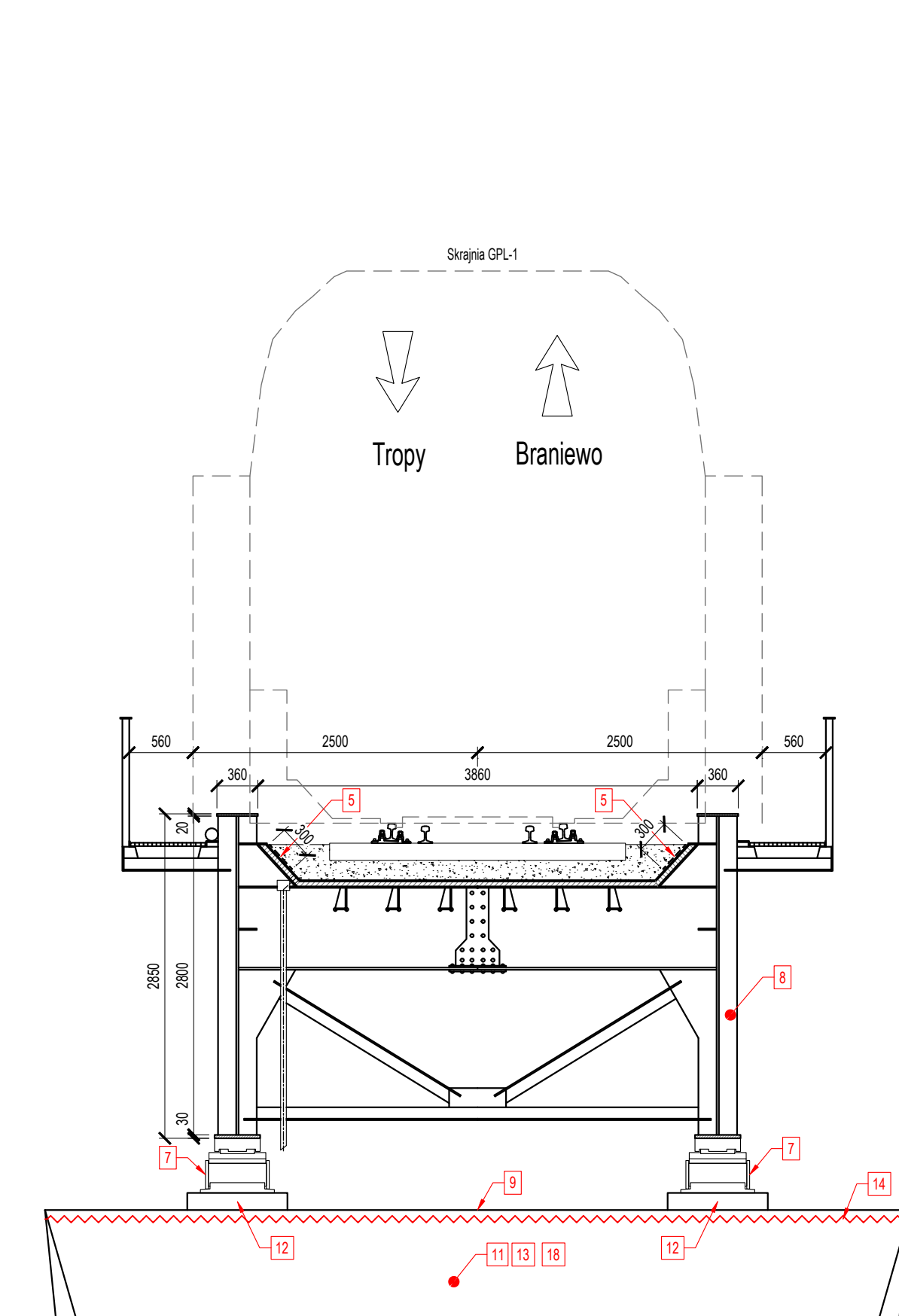
PRZEKRÓJ POPRZECZNY - PRZĘŚŁO KRATOWNICOWE

SKALA: 1:50



PRZEKRÓJ POPRZECZNY - PRZĘŚŁO BLACHOWNICOWE

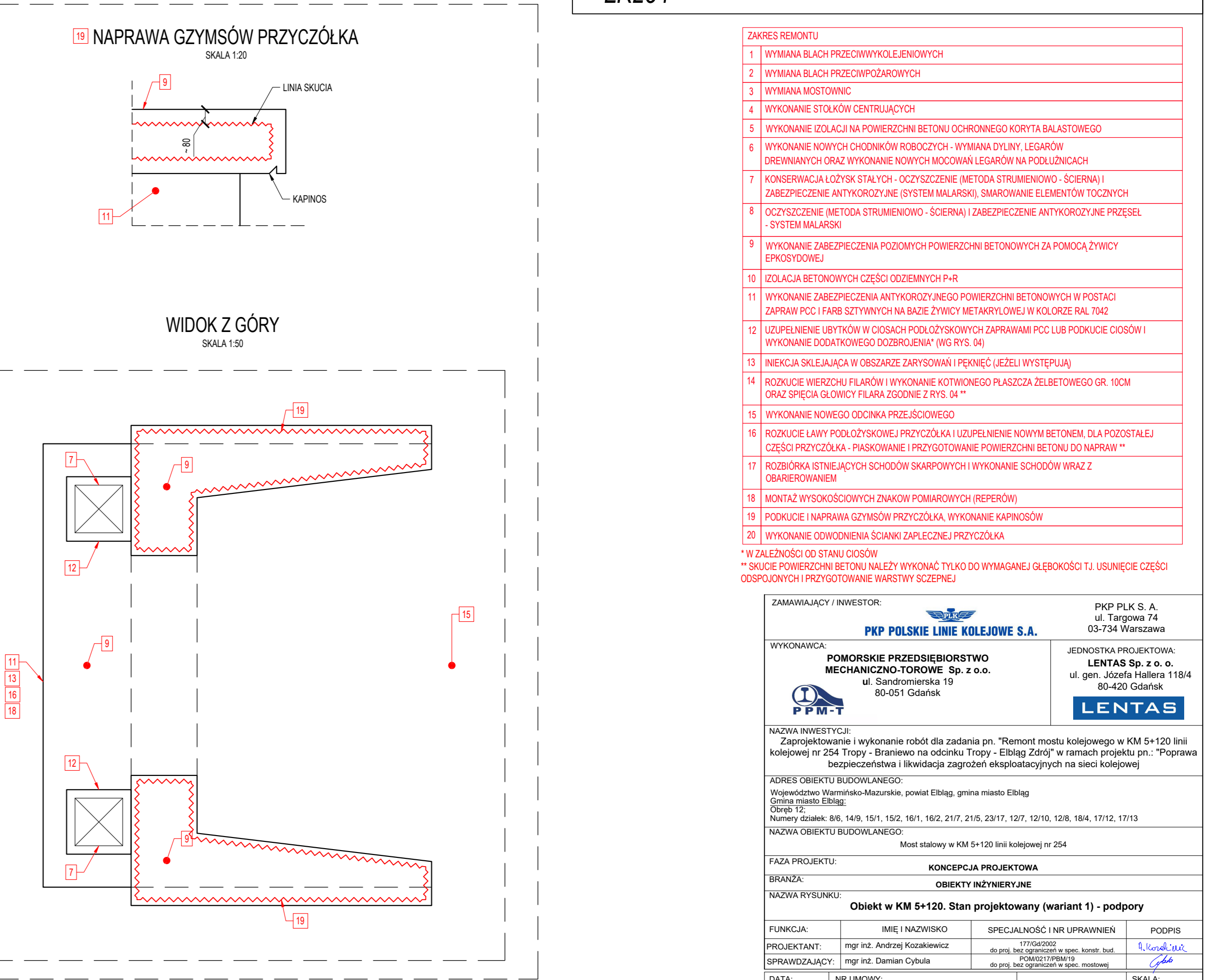
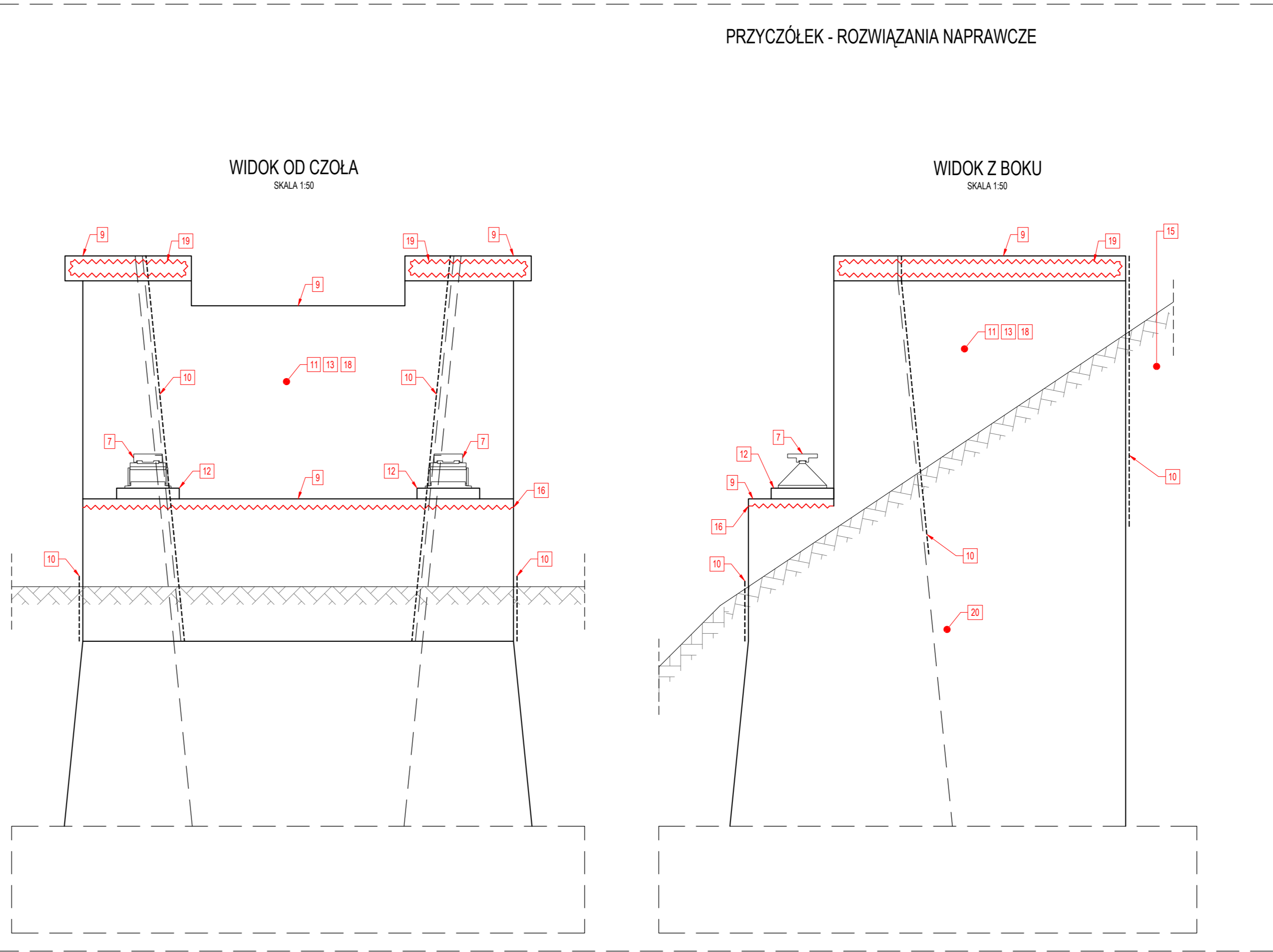
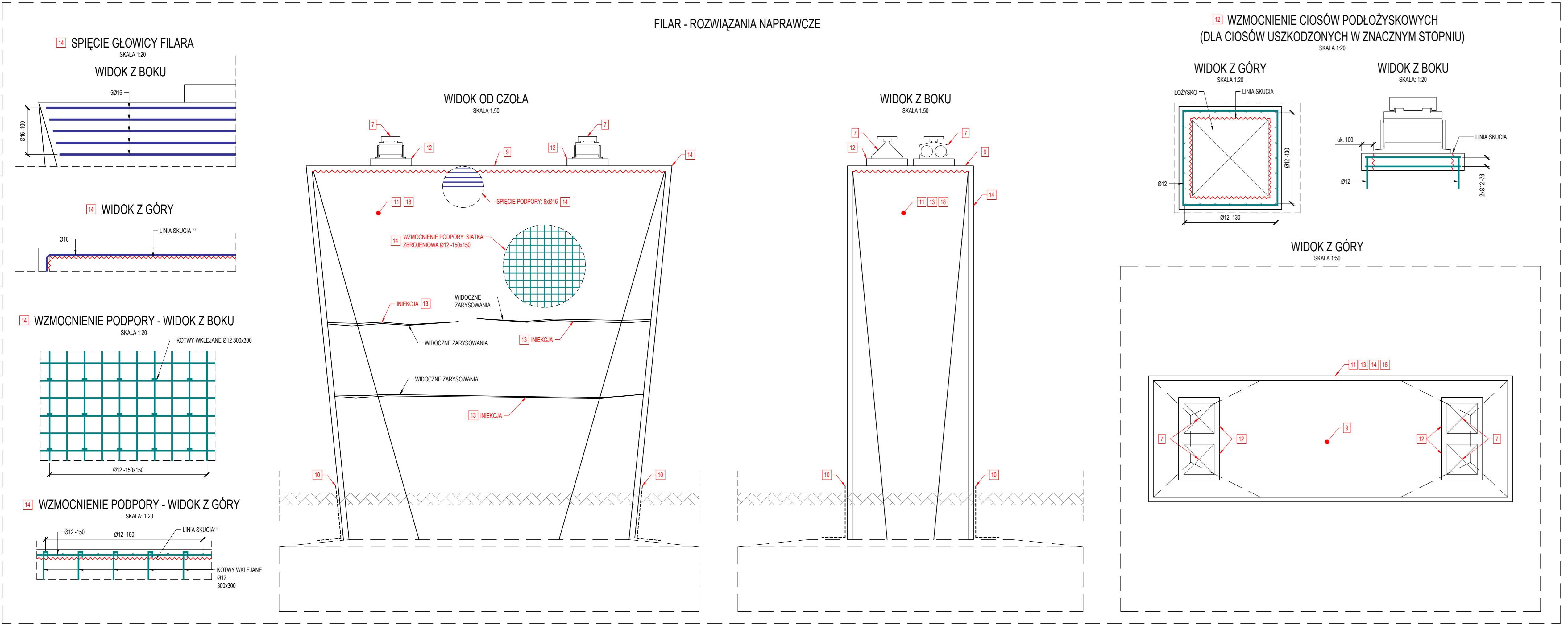
SKALA: 1:50



ZAKRES REMONTU	
1	WYMIANA BLACH PRZECIWWYKOLEJENIOWYCH
2	WYMIANA BLACH PRZECIWPÓŻAROWYCH
3	WYMIANA MOSTOWNIC
4	WYKONANIE STOLKÓW CENTRUJĄCYCH
5	WYKONANIE IZOLACJI NA POWIERZCHNI BETONU OCHRONNEGO KORYTA BALASTOWEGO
6	WYKONANIE NOWYCH CHODNIKÓW ROBOCZYCH - WYMIANA DYMLINY, LEGARÓW DREWNIANYCH ORAZ WYKONANIE NOWYCH MOCOWAŃ LEGARÓW NA PODŁUŻNICACH
7	KONSERWACJA ŁOŻYSK STAŁYCH - OCZYSZCZENIE (METODA STRUMIENIOWO - ŚCIERNA) I ZABEZPIECZENIE ANTYKOROZYJNE (SYSTEM MALARSKI), SMAROWANIE ELEMENTÓW TOCZYNYCH
8	OCZYSZCZENIE (METODA STRUMIENIOWO - ŚCIERNA) I ZABEZPIECZENIE ANTYKOROZYJNE PRZĘŚLEŁ - SYSTEM MALARSKI
9	WYKONANIE ZABEZPIECZENIA POZIOMYCH POWIERZCHNI BETONOWYCH ZA POMOCĄ ŻYWICY EPKOSYDOWEJ
10	IZOLACJA BETONOWYCH CZĘŚCI ODZIEMNYCH P-R
11	WYKONANIE ZABEZPIECZENIA ANTYKOROZYJNEGO POWIERZCHNI BETONOWYCH FARBĄ SZTYWNA NA BAZIE ŻYWICY METAKRYLOWEJ W KOLORZE RAL 7042
12	UZUPELNIENIE UBYTKÓW W CIOSACH PODŁOŻYSKOWYCH ZAPRAWAMI PCC LUB PODKUCIE CIOSÓW I WYKONANIE DODATKOWEGO DOZBJROJENIA* (WG RYS. 04)
13	INIEKCJA SKLEJAJĄCA W OBSZARZE ZARYSOWAŃ I PĘKNIĘĆ (JEŻELI WYSTĘPUJĄ)
14	ROZKUCIE WIERZCHU FILARÓW I WYKONANIE KOTWIONEGO PŁASZCZA ŻELBETOWEGO GR. 10CM ORAZ SPIĘCIA GŁOWICY FILARA ZGODNIE Z RYS. 04
15	WYKONANIE NOWEGO ODCINKA PRZEJŚCIOWEGO
16	ROZKUCIE ŁAWY PODŁOŻYSKOWEJ PRZYCZÓŁKA I UZUPELNIENIE NOWYM BETONEM, DLA POZOSTAŁEJ CZĘŚCI PRZYCZÓŁKA - PIASKOWANIE I PRZYGOTOWANIE POWIERZCHNI BETONU DO NAPRAW **
17	ROZBIÓRKA ISTNIEJĄCYCH SCHODÓW SKARPOWYCH I WYKONANIE SCHODÓW WRAZ Z OBARIEROWANIEM
18	MONTAŻ WYSOKOŚCIOWYCH ZNAKÓW POMIAROWYCH (REPERÓW)
19	PODKUCIE I NAPRAWA GZYMÓW PRZYCZÓŁKA, WYKONANIE KAPINOSÓW
20	WYKONANIE ODWODNIENIA ŚCIANKI ZAPLECZNEJ PRZYCZÓŁKA

* W ZALEŻNOŚCI OD STANU CIOSÓW
 ** SKUCIE POWIERZCHNI BETONU NALEŻY WYKONAĆ TYLKO DO WYMAGANEJ GŁĘBOKOŚCI T.J. USUNIĘCIE CZĘŚCI ODSPOJONYCH I PRZYGOTOWANIE WARSTWY SZCZEPNEJ

ZAMAWIAJĄCY / INWESTOR:		PKP PLK S. A. ul. Targowa 74 03-734 Warszawa	
WYKONAWCA:		PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
POMORSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO MECHANICZNO-TOROWE Sp. z o.o. ul. Sandromierska 19 80-051 Gdańsk		JEDNOSTKA PROJEKTOWA: LENTAS Sp. z o.o. ul. gen. Józefa Hallera 118/4 80-420 Gdańsk	
PPM-T		LENTAS	
NAZWA INWESTYCJI: Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. "Remont mostu kolejowego w KM 5+120 linii kolejowej nr 254 Tropy - Braniewo na odcinku Tropy - Elbląg Zdrój" w ramach projektu pn.: "Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej"			
ADRES OBIEKTU BUDOWLANEGO: Województwo Warmińsko-Mazurskie, powiat Elbląg, gmina miasto Elbląg Gmina miasto Elbląg Obręb 12; Numery działek: 8/6, 14/9, 15/1, 15/2, 16/1, 16/2, 21/7, 21/5, 23/17, 12/7, 12/10, 12/8, 18/4, 17/12, 17/13			
NAZWA OBIEKTU BUDOWLANEGO: Most stalowy w KM 5+120 linii kolejowej nr 254			
FAZA PROJEKTU: KONCEPCJA PROJEKTOWA			
BRANŻA: OBIEKTY INŻYNIERYJNE			
NAZWA RYSUNKU: Obiekt w KM 5+120. Stan projektowany (wariant 1) - przekroje poprzeczne			
FUNKCJA:	IMIĘ I NAZWISKO	SPECJALNOŚĆ I NR UPRAWNIENI	PODPIS
PROJEKTANT:	mgr inż. Andrzej Kozakiewicz	177/Gd/2002 do proj. bez ograniczeń w spec. konstr. bud.	<i>A. Kozakiewicz</i>
SPRAWDZAJĄCY:	mgr inż. Damian Cybula	PKM02/17/PM/19 do proj. bez ograniczeń w spec. mostowej	<i>D. Cybula</i>
DATA: 12.2022	NR UMOWY: 52/208/0061/22/Z/O z dnia 3.11.2022 r.	NR RYS: KP-03	SKALA: 1:50

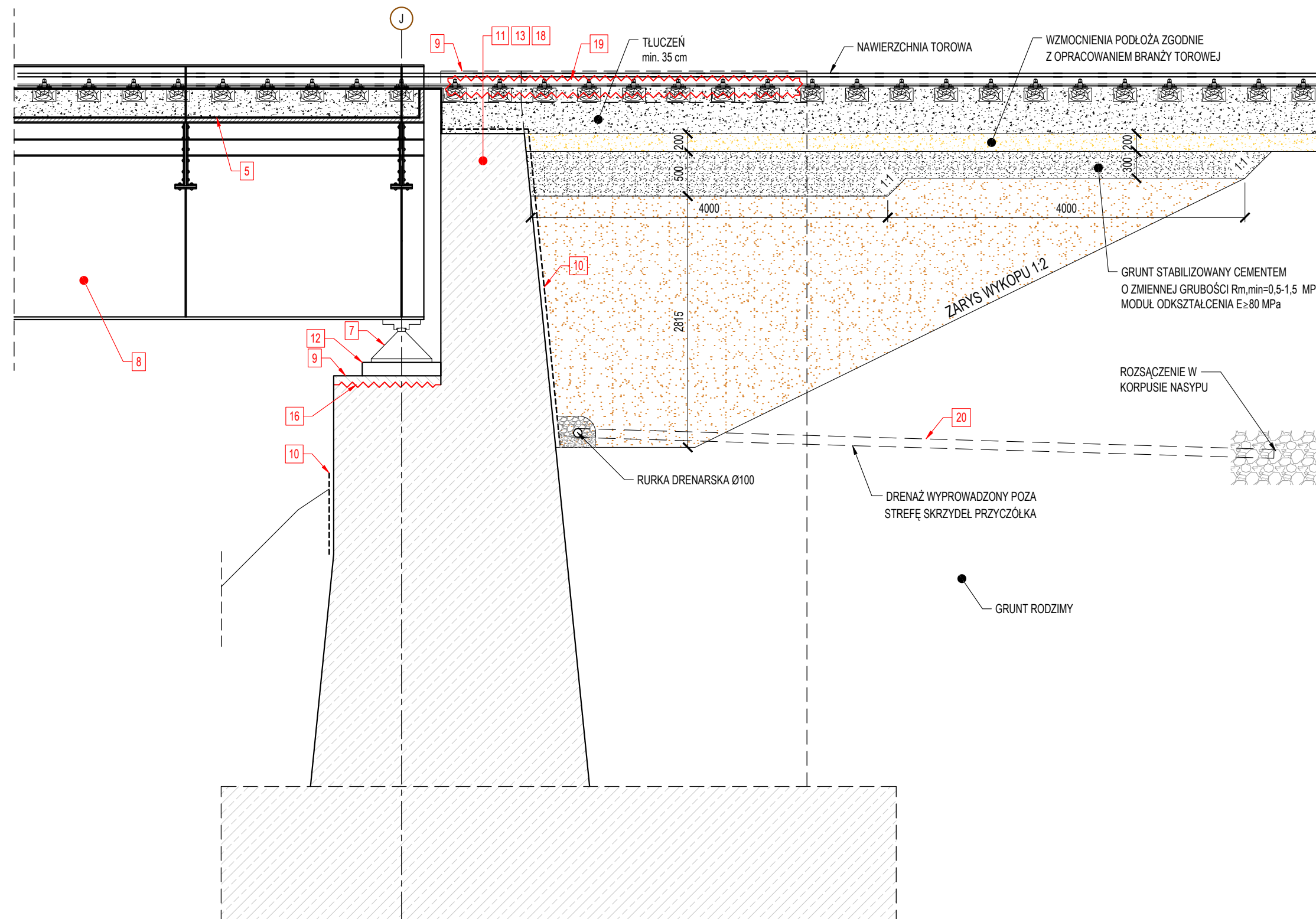


ZAKRES REMONTU	
1	WYMIANA BLACH PRZECIWWYKOLEJENIOWYCH
2	WYMIANA BLACH PRZECIWPÓZAROWYCH
3	WYKONANIE MOSTOWNIC
4	WYKONANIE STOLKÓW CENTRUJĄCYCH
5	WYKONANIE IZOLACJI NA POWIERZCHNI BETONU OCHRONNEGO KORYTA BALASTOWEGO
6	WYKONANIE NOWYCH CHODNIKÓW ROBOCZYCH - WYMIANA DYLI, LEGARÓW DREWNIANYCH ORAZ WYKONANIE NOWYCH MOCOWAŃ LEGARÓW NA PODŁUŻNICACH
7	KONSERWACJA ŁOŻYSK STALYCH - OCZYSZCZENIE (METODA STRUMIENIOWO - ŚCIERNA) I ZABEZPIECZENIE ANTYKOROZYJNE (SYSTEM MALARSKI, SMAROWANIE ELEMENTÓW TOCZYNYCH - SYSTEM MALARSKI)
8	OCZYSZCZENIE (METODA STRUMIENIOWO - ŚCIERNA) I ZABEZPIECZENIE ANTYKOROZYJNE PRZESEŁ - SYSTEM MALARSKI
9	WYKONANIE ZABEZPIECZENIA POZIOMYCH POWIERZCHNI BETONOWYCH ZA POMOCĄ ŻYWIŁY EPKOSYDOWEJ
10	IZOLACJA BETONOWYCH CZĘŚCI ODZIEMNYCH P+R
11	WYKONANIE ZABEZPIECZENIA ANTYKOROZYJNEGO POWIERZCHNI BETONOWYCH W POSTACI ZAPRAW PCC I FARB SZTYWNYCH NA BAZIE ŻYWIŁY METAKRYLOWEJ W KOLORZE RAL 7042
12	UZUPEŁNIENIE UBYTEKÓW W CIOSACH PODŁOŻYSKOWYCH ZAPRAWAMI PCC LUB PODKUCIE CIOSÓW I WYKONANIE DODATKOWEGO DOZBRÓJENIA* (WG RYS. 04)
13	INIEKCJA SKLEJĄCA W OBSZARZE ZARYSOWAŃ I PEKIŃC (JEŻELI WYSTĘPUJĄ)
14	ROZKUCIE WIERZCHU FILARÓW I WYKONANIE KOTWIENIA PŁASZCZA ŻELBETOWEGO GR. 10CM ORAZ SPIĘCIE GŁOWICY FILARA ZGODNIE Z RYS. 04 **
15	WYKONANIE NOWEGO ODCINKA PRZEŚCIOWEGO
16	ROZKUCIE ŁAWY PODŁOŻYSKOWEJ PRZYCZÓŁKA I UZUPEŁNIENIE NOWYM BETONEM, DLA POZOSTAŁEJ CZĘŚCI PRZYCZÓŁKA - PIASKOWANIE I PRZYGOTOWANIE POWIERZCHNI BETONU DO NAPRAW **
17	ROZBÓRKA ISTNIEJĄCYCH SCHODÓW SKARPOWYCH I WYKONANIE SCHODÓW WRAZ Z OBARIEROWANIEM
18	MONTAŻ WYSOKOŚCIOWYCH ZNAKÓW POMIAROWYCH (REPERÓW)
19	PODKUCIE I NAPRAWA GZYMÓW PRZYCZÓŁKA, WYKONANIE KAPINOSÓW
20	WYKONANIE ODWODNIENIA ŚCIANKI ZAPLECZNEJ PRZYCZÓŁKA

* W ZALEŻNOŚCI OD STANU CIOSÓW
** SKUCIE POWIERZCHNI BETONU NALEŻY WYKONAĆ TYLKO DO WYMAGANEJ GŁĘBOKOŚCI T.J. USUNIĘCIE CZĘŚCI ODPÓJNYCH I PRZYGOTOWANIE WARSTWY SZCZEPNEJ

ZAMAWIAJĄCY / INWESTOR:	PKP PLK S. A. ul. Targowa 74 03-734 Warszawa						
WYKONAWCA:	PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.						
JEDNOSTKA PROJEKTOWA:	LENTAS Sp. z o.o. ul. Józefa Hallera 118/4 80-420 Gdańsk						
NAZWA INWESTYCJI:	Województwo Warmińsko-Mazurskie, powiat Elbląg, gmina miasto Elbląg Zaproszenie i wykonanie robót dla zadania pn. "Remont mostu kolejowego w KM 5+120 linii kolejowej nr 254 Tropy - Braniewo na odcinku Tropy - Elbląg Zdrój" w ramach projektu pn.: "Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej"						
ADRES OBIEKTU BUDOWLANEGO:	Województwo Warmińsko-Mazurskie, powiat Elbląg, gmina miasto Elbląg Odcinek 12 Numer odcinek 016, 1410, 1511, 152, 161, 162, 217, 215, 2317, 1271, 1210, 1218, 184, 1712, 1713						
NAZWA OBIEKTU BUDOWLANEGO:	Most stalowy w KM 5+120 linii kolejowej nr 254						
FAZA PROJEKTU:	KONCEPCJA PROJEKTOWA						
BRANŻA:	OBIEKTY INŻYNIERYJNE						
NAZWA RYSUNKU:	Obiekt w KM 5+120. Stan projektowany (wariant 1) - podpory						
FUNKCJA:	mgr inż. Andrzej Kozakiewicz	mgr inż. Damian Cybulka	mgr inż. Andrzej Kozakiewicz	mgr inż. Damian Cybulka			
PROJEKTANT:	mgr inż. Andrzej Kozakiewicz	mgr inż. Damian Cybulka	mgr inż. Andrzej Kozakiewicz	mgr inż. Damian Cybulka			
SPRAWDZAJĄCY:	mgr inż. Andrzej Kozakiewicz	mgr inż. Damian Cybulka	mgr inż. Andrzej Kozakiewicz	mgr inż. Damian Cybulka			
DATA:	12.2022	NR UMOWY:	52/Z08/0061/22/Z/O z dnia 3.11.2022 r.	NR RYS:	KP-04	SKALA:	1:50 / 1:20

15 ODCINEK PRZEJŚCIOWY
SKALA 1:50



ZAKRES REMONTU	
1	WYMIANA BLACH PRZECIWWYKOLEJENIOWYCH
2	WYMIANA BLACH PRZECIWOŻAROWYCH
3	WYMIANA MOSTOWNIC
4	WYKONANIE STÓLKÓW CENTRUJĄCYCH
5	WYKONANIE IZOLACJI NA POWIERZCHNI BETONU OCHRONNEGO KORYTA BALASTOWEGO
6	WYKONANIE NOWYCH CHODNIKÓW ROBOCZYCH - WYMIANA DYLIŃ, LEGARÓW DREWNIANYCH ORAZ WYKONANIE NOWYCH MOCOWAŃ LEGARÓW NA PODŁUŻNICACH
7	KONSERWACJA ŁOŻYSK STALYCH - OCZYSZCZENIE (METODA STRUMIENIOWO - ŚCIERNA) I ZABEZPIECZENIE ANTYKOROZYJNE (SYSTEM MALARSKI), SMAROWANIE ELEMENTÓW TOCZNYCH
8	OCZYSZCZENIE (METODA STRUMIENIOWO - ŚCIERNA) I ZABEZPIECZENIE ANTYKOROZYJNE PRZESEŁ - SYSTEM MALARSKI
9	WYKONANIE ZABEZPIECZENIA POZIOMYCH POWIERZCHNI BETONOWYCH ZA POMOCĄ ŻYWICY EPKOSYDOWEJ
10	IZOLACJA BETONOWYCH CZĘŚCI ODZIEMNYCH P+R
11	WYKONANIE ZABEZPIECZENIA ANTYKOROZYJNEGO POWIERZCHNI BETONOWYCH W POSTACI ZAPRAW PCC I FARB SZTYWNYCH NA BAZIE ŻYWICY METAKRYLOWEJ W KOLORZE RAL 7042
12	UZUPEŁNIENIE UBYTKÓW W CIOSACH PODŁOŻYSKOWYCH ZAPRAWAMI PCC LUB PODKUCIE CIOSÓW I WYKONANIE DODATKOWEGO DOZBROJENIA* (WG RYS. 04)
13	INIEKCJA SKLEJAJĄCA W OBSZARZE ZARYSOWAŃ I PĘKNIĘĆ (JEŻELI WYSTĘPUJĄ)
14	ROZKUCIE WIERZCHU FILARÓW I WYKONANIE KOTWIONEGO PŁASZCZA ŻELBETOWEGO GR. 10CM ORAZ SPIĘCIA GŁOWICY FILARA ZGODNIE Z RYS. 04 **
15	WYKONANIE NOWEGO ODCINKA PRZEJŚCIOWEGO
16	ROZKUCIE ŁAWY PODŁOŻYSKOWEJ PRZYCZÓŁKA I UZUPEŁNIENIE NOWYM BETONEM, DLA POZOSTAŁEJ CZĘŚCI PRZYCZÓŁKA - PIASKOWANIE I PRZYGOTOWANIE POWIERZCHNI BETONU DO NAPRAW **
17	ROZBIÓRKA ISTNIEJĄCYCH SCHODÓW SKARPOWYCH I WYKONANIE SCHODÓW WRAZ Z OBARIEROWANIEM
18	MONTAŻ WYSOKOŚCIOWYCH ZNAKÓW POMIAROWYCH (REPERÓW)
19	PODKUCIE I NAPRAWA GZYMÓW PRZYCZÓŁKA, WYKONANIE KAPINOSÓW
20	WYKONANIE ODWODNIENIA ŚCIANKI ZAPLECZNEJ PRZYCZÓŁKA

* W ZALEŻNOŚCI OD STANU CIOSÓW
** SKUCIE POWIERZCHNI BETONU NALEŻY WYKONAĆ TYLKO DO WYMAGANEJ GŁĘBOKOŚCI T.J. USUNIĘCIE CZĘŚCI ODSPÓJNYCH I PRZYGOTOWANIE WARSTWY SZCZEPNEJ

ZAMAWIAJĄCY / INWESTOR: PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.		PKP PLK S. A. ul. Targowa 74 03-734 Warszawa	
WYKONAWCA: POMORSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO MECHANICZNO-TOROWE Sp. z o.o. ul. Sandromierska 19 80-051 Gdańsk		JEDNOSTKA PROJEKTOWA: LENTAS Sp. z o.o. ul. gen. Józefa Hallera 118/4 80-420 Gdańsk	
 			
NAZWA INWESTYCJI: Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. "Remont mostu kolejowego w KM 5+120 linii kolejowej nr 254 Tropy - Braniewo na odcinku Tropy - Elbląg Zdrój" w ramach projektu pn.: "Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej			
ADRES OBIEKTU BUDOWLANEGO: Województwo Warmińsko-Mazurskie, powiat Elbląg, gmina miasto Elbląg Gmina miasto Elbląg: Obręb 12: Numery działek: 8/6, 14/9, 15/1, 15/2, 16/1, 16/2, 21/7, 21/5, 23/17, 12/7, 12/10, 12/8, 18/4, 17/12, 17/13			
NAZWA OBIEKTU BUDOWLANEGO: Most stalowy w KM 5+120 linii kolejowej nr 254			
FAZA PROJEKTU: KONCEPCJA PROJEKTOWA			
BRANŻA: OBIEKTY INŻYNIERYJNE			
NAZWA RYSUNKU: Obiekt w KM 5+120. Stan projektowany (wariant 1) - odcinek przejściowy			
FUNKCJA:	IMIĘ I NAZWISKO	SPECJALNOŚĆ I NR UPRAWNIEN	PODPIS
PROJEKTANT:	mgr inż. Andrzej Kozakiewicz	177/Gd/2002 do proj. bez ograniczeń w spec. konstr. bud.	<i>A. Kozakiewicz</i>
SPRAWDZAJĄCY:	mgr inż. Damian Cybula	POM/0217/PBM/19 do proj. bez ograniczeń w spec. mostowej	<i>D. Cybula</i>
DATA: 12.2022	NR UMOWY: 52/208/0061/22/Z/O z dnia 3.11.2022 r.	NR RYS: KP-05	SKALA: 1:50