



LIPIŃSKI MOSTY

Tomasz Lipiński

81-591 Gdynia, ul. Górczycowa 2E/13

NIP 8392983762 REGON 222018672

e-mail: lipinskimosty@gmail.com

tel. 509 419 185

STADIUM:	PRZEGLĄD SPECJALNY
TYTUŁ PROJEKTU:	PRZEGLĄD SPECJALNY PRZEPUSTU KOLEJOWEGO W KM 4,621 LINII KOLEJOWEJ NR 245 ALEKSANDRÓW KUJAWSKI - CIECHOCINEK
LOKALIZACJA OBIEKTU:	województwo: kujawsko - pomorskie, powiat: aleksandrowski, Jednostka ewidencyjna: 040104_2, Aleksandrów Kujawski Obręb: 0012 Nowy Ciechocinek Numery działek ewidencyjnych: 97/3
ADRES OBIEKTU:	km 4,621 linii kolejowej nr 245 Aleksandrów Kujawski - Ciechocinek
KATEGORIA OBIEKTU:	XXVIII – drogowe i kolejowe obiekty mostowe
BRANŻA:	Mostowa
INWESTOR:	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy ul. Zygmunta Augusta 1 85-082 Bydgoszcz

ZESPÓŁ PROJEKTOWY			
Funkcja	Imię i nazwisko Uprawnienia budowlane Numer, rodzaj, specjalność, zakres	Data	Podpis
Projektant:	mgr inż. Tomasz Lipiński upr. bud. nr POM/0088/POOM/13 do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej	11.2023 r.	
Sprawdzający:	mgr inż. Andrzej Mieszczuk upr. bud. nr 234/Gd/01 do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno- budowlanej	11.2023 r.	

EGZ. NR _

Gdynia, listopad 2023 r.

Spis treści

1.1. Przedmiot opracowania	4
1.2. Podstawa opracowania	4
1.3. Cel opracowania i zakres opracowania	4
1.4. Materiały źródłowe	4
2. CHARAKTERYSTYKA OBIEKTU	6
2.1. Lokalizacja	6
2.2. Opis ogólny i parametry geometryczne	6
2.3. Przeszkoda	6
2.4. Strefy przejściowe	6
2.5. Fundamenty	7
2.6. Przyczółki i skrzydła	7
2.7. Przęsło	7
2.8. Izolacja	7
2.9. Odwodnienie	7
2.10. Nasypy i skarpy	7
2.11. Koryto cieku	7
2.12. Wyposażenie	7
2.13. Nawierzchnia	7
2.14. Urządzenia obce	7
2.15. Uwagi	7
3. INWENTARYZACJA OBIEKTU	9
3.1. Inwentaryzacja geometryczna	9
3.2. Badania wizualne obiektu	9
3.3. Inwentaryzacja uszkodzeń	9
4. BADANIA DIAGNOSTYCZNE	9
4.1. Inwentaryzacja materiałowa elementów stalowych	9
4.2. Badania wytrzymałości betonu na ściskanie	10
4.3. Badanie głębokości karbonatyzacji betonu	10
4.4. Badanie zawartości chlorków w pobranych próbkach metodą analityczną	10
5. STAN TECHNICZNY OBIEKTU	11
5.1. Wstęp	11
5.2. Strefy przejściowe	11
5.3. Przyczółki i skrzydła	12
5.4. Przęsło	15
5.5. Izolacja	16

5.6. Nawierzchnia	16
5.7. Chodniki służbowe i balustrady.....	17
5.8. Nasypy, skarpy oraz przeszkoda	18
6. KONTROLNE OBLICZENIA STATYCZNO-WYTRZYMAŁOŚCIOWE	19
6.1. Założenia do obliczeń.....	19
6.2. Parametry materiałów	19
6.2.1. Stal dźwigarów głównych	19
6.2.2. Beton.....	19
6.3. Wyniki obliczeń	19
6.3.1. Określenie maksymalnych dopuszczalnych obciążeń kolejowych przepustu w odniesieniu do PN-EN 1991-2.....	19
6.3.2. Określenie maksymalnych dopuszczalnych obciążeń kolejowych przepustu w odniesieniu do PN-EN 15528.....	20
7. WNIOSKI ORAZ ZALECENIA EKSPLOATACYJNE	23
7.1. Wnioski	23
7.1.1. Wnioski z przeprowadzonej oceny stanu technicznego	23
7.1.2. Wnioski z przeprowadzonych obliczeń statyczno – wytrzymałościowych.....	23
7.2. Zalecenia	24
7.3. Ograniczenia eksploatacyjne.....	24
8. ANALIZA KOSZTÓW WYKONANIA ROBÓT	25
9. WNIOSKI Z PRZEPROWADZONEGO PRZEGLĄDU	25
10. ZAŁĄCZNIKI	26
10.1. Uprawnienia przeprowadzających przegląd	26
10.2. Izba inżynierów przeprowadzających przegląd	29

Pozostałe załączniki:

1. Kosztorys robót
2. Badania materiałowe
3. Obliczenia

1. WSTĘP

1.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest obiekt inżynierski znajdujący się w km 4,621 linii kolejowej nr 245 Aleksandrów Kujawski - Ciechocinek na terenie Zakładu Linii Kolejowych w Bydgoszczy.

1.2. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest zamówienie nr 6800364151 z dnia 01.09.2023 r. wystawione przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych z siedzibą w Bydgoszczy przy ul. Zygmunta Augusta 1, 85-082 Bydgoszcz dla Lipiński Mosty Tomasz Lipiński z siedzibą przy ul. Gorczycowej 2e/13, 81-591 Gdynia.

1.3. Cel opracowania i zakres opracowania

Celem opracowania jest wykonanie przeglądu specjalnego obiektu inżynierskiego znajdujący się w km 4,621 linii kolejowej nr 245 Aleksandrów Kujawski - Ciechocinek na terenie Zakładu Linii Kolejowych w Bydgoszczy.

Zakres opracowania obejmuje:

Określenie stopnia zniszczenia materiałów.

Określenie maksymalnych dopuszczalnych obciążeń eksploatacyjnych obiektu taborem kolejowym.

Określenie możliwościjazd pociągów z prędkością rozkładową i docelową:

- pociągi pasażerskie z prędkością 120 km/h (kat. C4)
- pociągi towarowe z prędkością 80 km/h (kat. D4).

Ustalenie maksymalnych dopuszczalnych prędkości jazdpociągów z podziałem na:

- towarowe (kat. D2-D4)
- pasażerskie (kat. A, B1-B2, C2-C4).

Określenie warunków użytkowania oraz podanie szczegółowego planu potrzeb remontowych dla obiektu wraz z podaniem przybliżonych kosztów ich wykonania z podziałem na koszty możliwe do wykonania w najbliższym czasie i możliwe do wykonania w późniejszym czasie.

1.4. Materiały źródłowe

Przy opracowaniu niniejszej dokumentacji korzystano z następujących opracowań, piśmiennictwa technicznego, norm oraz instrukcji:

Ustawy:

Ustawa Prawo budowlane z dnia 7 lipca 1994 r. (Dz. U. 2022., poz. 2351 z późniejszymi zmianami).

Rozporządzenia:

- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie. (Dz. U. 1998 nr 151, poz. 987 z późniejszymi zmianami).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 10 listopada 2004 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie budowli i budynków, drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowych, a także sposobu urządzania i utrzymania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. 2004 nr 249 poz. 2500 z późniejszymi zmianami).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego (Dz. U. 2004 nr 103 poz. 1090 z późniejszymi zmianami).

Warunki techniczne:

- Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych Id-1 (D-1) Warszawa, 2005 rok Załącznik do zarządzenia Nr 14/2005 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 18 maja 2005 r.
- Warunki techniczne dla kolejowych obiektów inżynierskich Id-2 (D-2) Warszawa, 2005 rok Załącznik do zarządzenia Nr 29/2005 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 5 października 2005 r.
- Instrukcja utrzymania kolejowych obiektów inżynierskich na liniach kolejowych do prędkości 200/250 km/h Id-16, Załącznik do Zarządzenia Nr 14/2014 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., z dnia 1 grudnia 2014r.
- Zarządzenie nr 202 Zarządu PKP z dnia 31 sierpnia 1988 (Biuletyn PKP S.A. nr 36 z 15 września 1998 r. poz. 201) ze zmianami wprowadzonymi Zarządzeniem Zarządu PKP nr 40 z dnia 15 lutego 2000 r. (Biuletyn PKP S.A. nr 6 z dnia 18 lutego 2000 r. poz. 38)
- Standardy techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych tom III z 2009 r. – Kolejowe obiekty inżynierskie.

Normy:

- PN-EN 1990 Eurokod: Podstawy projektowania konstrukcji.
- PN-EN 1991-1-1 Eurokod 1: Oddziaływania na konstrukcje. Część 1-1: Oddziaływania ogólne. Ciężar objętościowy, ciężar własny, obciążenia użytkowe w budynkach.
- PN-EN 1991-2 Eurokod 1: Oddziaływania na konstrukcje. Część 2: Obciążenia ruchome mostów.
- PN-EN 1992-1-1 Eurokod 2: Projektowanie konstrukcji z betonu. Część 1-1: Reguły ogólne i reguły dla budynków.
- PN-EN 1992-2 Eurokod 2: Projektowanie konstrukcji z betonu. Część 2: Mosty z betonu. Obliczanie i reguły konstrukcyjne.
- PN-EN 1993-1-1 Eurokod 3: Projektowanie konstrukcji stalowych. Część 1-1: Reguły ogólne i reguły dla budynków.
- PN-EN 1993-1-10 Eurokod 3: Projektowanie konstrukcji stalowych. Część 1-10: Dobór stali ze względu na odporność na kruche pękanie i ciągliwość międzywarstwową.
- PN-EN 15528 Kolejnictwo. Klasyfikacja linii w odniesieniu do oddziaływań pomiędzy obciążeniami granicznymi pojazdów szynowych, a infrastrukturą.
- PN-EN 10025-2 Wyroby walcowane na gorąco ze stali konstrukcyjnych. Część 2: Warunki techniczne dostawy stali konstrukcyjnych niestopowych.

Zalecenia:

Zalecenia dotyczące oceny jakości betonu „In –situ” w istniejących konstrukcjach obiektów mostowych. Załącznik do Zarządzenia nr 11 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 3.12.1998r.

Pozostałe:

Inwentaryzacja własna.

2. CHARAKTERYSTYKA OBIEKTU

2.1. Lokalizacja

Obiekt mostowy zlokalizowany jest w km 4,621 linii kolejowej nr 245 Aleksandrów Kujawski - Ciechocinek. Przepust znajduje się w miejscowości Ciechocinek.

województwo: kujawsko - pomorskie,

powiat: aleksandrowski,

Jednostka ewidencyjna: 040104_2, Aleksandrów Kujawski

Obręb: 0012 Nowy Ciechocinek

Numery działek ewidencyjnych: 97/3



2.2. Opis ogólny i parametry geometryczne

Przepust o schemacie statycznym belki wolnopodpartej. Przepust składa się z jednego przęsła o konstrukcji płytowej ułożonego bezpośrednio na przyczółkach z bloków kamiennych.

Parametry geometryczne przepustu na podstawie inwentaryzacji własnej:

- | | |
|------------------------------------|-----------------------------|
| • długość przęsła | $L_c = 3,10 \text{ m}$ |
| • rozpiętość teoretyczna przepustu | $L_t = 2,60 \text{ m}$ |
| • światło poziome przepustu | $L_s = 2,10 \text{ m}$ |
| • światło pionowe przepustu | $H_s = \sim 2,20 \text{ m}$ |
| • wysokość konstrukcyjna przepustu | $h_k = 0,94 \text{ m}$ |
| • wysokość naziomu | $h_n = 0,61 \text{ m}$ |
| • szerokość całkowita konstrukcji | $B_c = 5,50 \text{ m}$ |
| • kąt skosu konstrukcji | 90° |

2.3. Przeszkoda

Ciek bez nazwy.

2.4. Strefy przejściowe

Grunt za przyczółkami jest zagęszczony. W ciągu stref przejściowych ułożona jest nawierzchnia z szyn S49 na podkładach strunobetonowych. Przytwierdzenie szyn do podkładów typu K.

2.5. Fundamenty

Posadowienie obiektu nie jest znane.

2.6. Przyczółki i skrzydła

Korpusy przyczółków oraz skrzydła wykonane są z ciosów kamiennych. Przyczółki przepustu zostały dostosowane do ułożenia na nich bezpośrednio przęsła żelbetowego w ten sposób, że przestrzeń pomiędzy ławą podłożyskową, a spodem konstrukcji wypełniono ciosami kamiennymi na zaprawie cementowej. Szerokości korpusów przyczółków wynoszą 540 cm, wysokość przyczółków od spodu konstrukcji do wody wynosi 220 cm.

Skrzydła wykonane są ciosów kamiennych. Długości skrzydeł wynoszą 130 cm, a szerokości gzymsów na skrzydłach 40 cm.

2.7. Przęsło

Ustrój nośny przepustu stanowi płyta z betonu zbrojonego. Długość przęsła wynosi 3,10 m, szerokość przęsła wynosi 5,50 m. Rozpiętość teoretyczna 2,80 m. Grubość płyty oszacowano na 33 cm. Po obu stronach płyty wykonano gzymsy o szerokości 30 cm i wysokości od spodu płyty 60 cm. Brak poprzecznic podporowych.

2.8. Izolacja

Izolacja płyty prawdopodobnie bitumiczna.

2.9. Odwodnienie

Nie znaleziono urządzeń odwadniających na obiekcie. Odwodnienie płyty jest powierzchniowe.

2.10. Nasypy i skarpy

Skarpy przy przepuszcie od strony wlotu i wylotu są nieumocnione i porośnięte roślinnością.

2.11. Koryto ciek

Koryto ciek

2.12. Wyposażenie

Balustrady stalowe na gzymsach przęsła wysokości 110 cm, przytwierdzone do bocznych powierzchni gzymsów. Pochwyty i przeciągi wykonane z kątownika 80x80 mm, słupki z kątownika 50x80 mm.

Nie znaleziono technicznych schodów skarpowych.

2.13. Nawierzchnia

Na obiekcie ułożony jest 1 tor kolejowy.

Nawierzchnia z szyn typu S49 na podkładach strunobetonowych. Szyny przytwierdzone są do podkładów drewnianych mocowaniami typu K.

2.14. Urządzenia obce

Nie zinwentaryzowano urządzeń obcych na obiekcie.

2.15. Uwagi

Brak.



Fot. 2.1. Widok z kierunku stacji Aleksandrów Kujawski



Fot. 2.2. Widok z kierunku stacji Ciechocinek



Fot. 2.3. Widok w kierunku północnym

3. INWENTARYZACJA OBIEKTU

3.1. Inwentaryzacja geometryczna

Wykonano inwentaryzację geometryczną obiektu na podstawie pomiarów terenowych. Wykonano inwentaryzację elementów konstrukcji nośnej i wyposażenia. Pomiary wykonano dalmierzem laserowym Leica, ruletką stalową, przymiarem, suwmiarką i grubościomierzem.

Przeprowadzono niwelację elementów konstrukcyjnych obiektu mostowego w stosunku do wysokości główek szyn jezdnych celem określenia wysokości warstw naziomu znajdującego się nad badanym obiektem mostowym

Na podstawie pomiarów w dostępnych miejscach zweryfikowano nominalne wymiary elementów.

3.2. Badania wizualne obiektu

Szczegółowym oględzinom poddano wszystkie elementy konstrukcji obiektu mostowego. Sprawdzone czy występują deformacje, przemieszczenia, ubytki materiału, nacieki, rysy i spękania elementów nośnych i wyposażenia. Wyniki tych badań przedstawione zostały w punkcie 5.0 (stan techniczny obiektu).

3.3. Inwentaryzacja uszkodzeń

Inwentaryzację uszkodzeń przepustu przedstawiono w punkcie 5.0 opracowania.

4. BADANIA DIAGNOSTYCZNE

4.1. Inwentaryzacja materiałowa elementów stalowych

Na podstawie wieloletniego doświadczenia oraz na podstawie badań wykonywanych dla analogicznych obiektów mostowych budowanych w podobnym okresie czasu oraz przy wykorzystaniu analogicznych danych, dla prętów głównych płyty przepustu przyjęto wytrzymałość na rozciąganie stali równą (dla stali 18G2) 295MPa.

Współczynnik uwzględniający zjawiska reologiczne i korozyjne stali przyjęto $\gamma = 0,80$

Wytrzymałość obliczeniowa na rozciąganie przy zginaniu $R_a = 295 \cdot 1,05 \cdot 0,90 = 247,80 \text{ MPa}$

Wytrzymałość obliczeniowa na ścinanie $R_t = 120 \cdot 1,05 \cdot 0,80 = 100,8 \text{ MPa}$

4.2. Badania wytrzymałości betonu na ściskanie

Przeprowadzone badania materiałowe miały na celu identyfikację podstawowych cech betonu, takich jak jego jednorodność i szacunkowego wyznaczenia wytrzymałości na ściskanie dla potrzeb wykonania analizy nośności konstrukcji obiektu mostowego.

Pomiary wykonano młotkiem Schmidta typu N firmy Proceq według normy PN-EN 12504-2:2002. Badanie sklerometryczne oparte jest na zasadzie, że odbicie się sprężystej masy po uderzeniu zależy od twardości powierzchni, z jaką owa masa się zderza. Metoda pomiaru polega tu na określeniu wytrzymałości na ściskanie betonu R na drodze wyznaczenia powierzchniowej twardości rozpatrywanego materiału scharakteryzowanej przez tzw. liczbę odbicia L, opisującą wielkość odskoku trzpienia połączonego z masą uderzeniową i układem sprężynowym od badanej powierzchni, po uprzednim uderzeniu w nią z określoną siłą.

Zależność R – L przyjęto wstępnie na podstawie "Instrukcji stosowania młotków Schmidta do nieniszczącej kontroli jakości betonu w konstrukcji" wydanej przez ITB w 1969 r.

Za krzywą podstawową regresji R-L przyjęto krzywą paraboliczną, o równaniu:

$$R_{sr} = 0.3634(vL^2+1)L_{sr}^2 - 8.107L_{sr} + 65.255 \text{ [kG/cm}^2\text{]}$$

Metodą przekształceń matematycznych, powyższe równanie przekształcono na równanie o jednostkach w [MPa], tj.:

$$R_{sr} = 0.037044(vL^2+1) L_{sr}^2 - 0.8264L_{sr} + 6.652$$

$$sR = L_{sr} vL (0.00274 L_{sr}^2(vL^2+2) - 0.1224 L_{sr} + 0.6829) - 0.5$$

Odczytów liczby odbicia dokonano przy prostym położeniu młotka do badanej powierzchni. Wybrana powierzchnia do badań charakteryzowała się możliwie brakiem uszkodzeń, nalotów oraz oznak skorodowania betonu. W przypadku wystąpienia nierówności, powierzchnia została oczyszczona za pomocą kamienia ściernego lub szlifierki. Do badań wyznaczono 2 punkty na płycie pomostowej.

Protokoły z wykonania badań zamieszczono w załączniku nr 2.

4.3. Badanie głębokości karbonatyzacji betonu

Badanie pH pobranych próbek z odwiertów przeprowadzono przy użyciu pH metru. Kalibracja instrumentu została wykonana bezpośrednio przed badaniem. Próbkę (wiercinę) w miarę możliwości podzielono w zakresie odległości od płaszczyzny zewnętrznej w obiekcie. Następnie pył betonowy wsypywano do menzurki ze 100ml wody destylowanej i intensywnie mieszano. Następnie dokonywano odczytu.

Nr	Element	Głębokość pomiaru	Wartość PH
1	Górna część płyty	1 cm	11,10
2	Górna część płyty	3 cm	11,20

4.4. Badanie zawartości chlorków w pobranych próbkach metodą analityczną

Próbki do badań chemicznych pobrano z odwiertów. Badanie przeprowadzono przy użyciu Refraktometru cyfrowego kalibrowanego bezpośrednio przed badaniem. Próbkę w miarę możliwości podzielono w zakresie odległości od płaszczyzny zewnętrznej w obiekcie i je sproszkowano. Następnie pył ze sproszkowanych próbek wsypywano do menzurki ze 100ml wody destylowanej i intensywnie mieszano. Następnie w wodzie zanurzono urządzenie i dokonywano odczytu. Zgodnie z instrukcją IBDIM oraz wytycznymi literaturowymi (Zybura A.: Diagnostyka konstrukcji żelbetowych. Badania korozji zbrojenia i właściwości ochronnych betonu, PWN, Warszawa, 2011) dla żelbetu graniczna wartość zawartości chlorków w betonie odpowiada 0,4% masy cementu.

Nr	Element	Głębokość pomiaru	Wartość CI [%] w stosunku do masy cementu
1	Górna część płyty	1 cm	0,12
2	Górna część płyty	3 cm	0,10

5. STAN TECHNICZNY OBIEKTU

5.1. Wstęp

W celu wykonania oceny stanu technicznego całego obiektu i jego poszczególnych elementów przyjęto następującą procedurę:

- a) wykonanie szczegółowej inwentaryzacji geometrycznej obiektu mostowego,
- b) dokonanie oceny stanu technicznego elementów opracowywanego obiektu mostowego,
- c) wykonanie niezbędnych badań materiałowych oraz przeprowadzenie analizy wyników.

Przeгляд obiektu mostowego przeprowadzono zarówno z poziomu terenu jak i z poziomu nawierzchni na obiekcie.

Na potrzeby opracowania oceny stanu technicznego elementów konstrukcyjnych obiektu przyjęto kryteria oceny tych elementów zgodnie z zaleceniami PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zawartymi w instrukcji Id-16 „Instrukcja utrzymania kolejowych obiektów inżynierskich na liniach kolejowych do prędkości 200/250 km/h” wg poniższej tabeli.

Ocena	Stan	Opis stanu elementu
5	bardzo dobry	bez widocznych uszkodzeń powierzchniowych i zanieczyszczeń
4	dobry	uszkodzenia powierzchniowe lub zanieczyszczenia lub defekty wewnętrzne nie świadczące o procesach degradacji
3	dostateczny	uszkodzenia świadczące o procesach degradacji zachodzących w warstwach wewnętrznych nie obniżających jednak przydatności użytkowej elementu
2	niedostateczny	uszkodzenia świadczące o zmniejszeniu przydatności i kwalifikujące element do remontu lub wymiany
1	przedawaryjny	uszkodzenia świadczące o znacznym stopniu destrukcji, kwalifikującym element do natychmiastowego remontu lub wymiany
0	awaryjny	element zniszczony w stopniu wyłączającym go ze współpracy z innymi elementami

Tab. 1 Skala oceny stanu technicznego elementów kolejowego obiektu inżynierskiego (wg Id-16 „Instrukcja utrzymania kolejowych obiektów inżynierskich na liniach kolejowych do prędkości 200/250 km/h”)

5.2. Strefy przejściowe

Stan techniczny dojazdów do obiektu jest **dostateczny (ocena 3/5)**.

W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji stwierdzono następujące uszkodzenia:

- zanieczyszczenia tłucznia,
- ubytki podsypki tłuczniowej,
- odsłonięte podkłady strunobetonowe,
- wegetacja roślinności.

Poniżej przedstawiono przykładowe fotografie przedstawiające stan techniczny dojazdów do obiektu mostowego.



Fot. 5.2.1. Tor w strefach przejściowych bez odkształceń co może świadczyć o dobrym zagęszczeniu gruntu.

5.3. Przyczółki i skrzydła

Stan techniczny ścian przyczółków i skrzydeł przepustu jest **dostateczny (ocena 3/5)**.

W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji stwierdzono następujące uszkodzenia:

Przyczółek i skrzydła po stronie stacji Aleksandrów Kujawski:

- ubytki wypełnienia spoin pomiędzy elementami kamiennymi,
- zanieczyszczenia,
- nalot organiczny,
- zacieki,
- korozja i ubytki betonu skrzydełek na przedłużeniu przęsła,
- wegetacja roślinności na skrzydłach.

Przyczółek i skrzydła po stronie stacji Ciechocinek:

- ubytki wypełnienia spoin pomiędzy elementami kamiennymi,
- zanieczyszczenia,
- nalot organiczny,
- zacieki,
- korozja i ubytki betonu skrzydełek na przedłużeniu przęsła,
- wegetacja roślinności na skrzydłach i ścianie korpusu.

Poniżej przedstawiono przykładowe fotografie przedstawiające stan techniczny ścian przyczółków i skrzydeł.

Przyczółek i skrzydła po stronie stacji Aleksandrów Kujawski:



Przyczółek i skrzydła po stronie stacji Ciechocinek:



Fot. 5.3.1. Widoczny stan techniczny przyczółków i skrzydeł przepustu po stronie stacji Aleksandrów Kujawski i Ciechocinek.

5.4. Przęsło

Stan techniczny przęsła jest **niedostateczny (ocena 2/5)**.

W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji stwierdzono następujące uszkodzenia:

- ubytki betonu otuliny prętów zbrojeniowych,
- ubytki powierzchniowe i punktowe betonu płyty,
- ubytki krawędziowe betonu płyty,
- niesprawną izolację płyty pomostowej,
- zacieki, wykwity, wysolenia,
- wegetacja roślinności na gzymsach,
- korozja prętów zbrojeniowych,
- brak zabezpieczenia elementów stalowych w przęsle przed działaniem czynników zewnętrznych jak woda, chlorki, beton nie posiada żadnych właściwości pasywujących,
- niska wytrzymałość betonu na ściskanie.

Poniżej przedstawiono przykładowe fotografie przedstawiające stan techniczny przęsła.





Fot. 5.4.1. Widoczna ubytki otuliny prętów zbrojeniowych, przecieki, zawilgocenia, wykwyty, wegetacja roślinności.

5.5. Izolacja

Stan izolacji płyty mostowej jest **niedostateczny (ocena 2/5)**.

Na spodzie przęsła widoczne zacieki, zawilgocenia, korozja elementów zbrojenia. Widoczne są powierzchniowe zacieki świadczące o nieszczelności izolacji (patrz pkt. 5.4.).

5.6. Nawierzchnia

Stan nawierzchni na przepuście jest **niedostateczny (ocena 2/5)**.

W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji stwierdzono następujące uszkodzenia:

- zanieczyszczenia tłucznia,
- ubytki podsypki tłuczniowej,
- odsłonięte podkłady strunobetonowe,
- wegetacja roślinności.

Poniżej przedstawiono przykładowe fotografie przedstawiające stan nawierzchni na obiekcie mostowym.



Fot. 5.6.1. Widok na nawierzchnię na obiekcie.

5.7. Chodniki służbowe i balustrady

Stan techniczny balustrad jest dostateczny (ocena 3/5).

W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji stwierdzono następujące uszkodzenia:

- ubytki powierzchniowe powłok antykorozyjnych na balustradach,
- korozja powierzchniowa elementów balustrad,
- nienormatywne wypełnienia balustrad.

Poniżej przedstawiono przykładowe fotografie przedstawiające stan techniczny balustrad.



Fot. 5.7.1. Stan techniczny balustrad.

5.8. Nasypy, skarpy oraz przeszkoda

Stan skarp i nasypów w rejonie obiektu jest **dostateczny (ocena 3/5)**.

W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji stwierdzono następujące uszkodzenia:

- wegetacja roślinności trawiastej i wysokiej,
- regulacja skarp nie możliwa do oceny,
- porośnięte koryto cieku za wylotem przepustu.

Poniżej przedstawiono przykładowe fotografie przedstawiające stan skarp i nasypów w obrębie przepustu oraz przeszkodę.



Fot. 5.8.1. Widoczna roślinność w obrębie przyczółków i skrzydeł przepustu.

6. KONTROLNE OBLICZENIA STATYCZNO-WYTRZYMAŁOŚCIOWE

6.1. Założenia do obliczeń

Schemat statyczny stanowi belka wolnopodparta.

Rozpiętość teoretyczna wynosi $L_t = 2,60$ m

Długość toru na obiekcie $L = 3,10$ m

Współczynnik dynamiczny dla toru normalnie utrzymanego wynosi $f = 2,00$

Obciążenie wg:

1. PN-EN 1991-2 Eurokod 1: Oddziaływania na konstrukcje. Część 2: Obciążenia ruchome mostów.
2. PN-EN 15528 Kolejnictwo – Klasyfikacja linii w odniesieniu do oddziaływań pomiędzy obciążeniami granicznymi pojazdów szynowych, a infrastrukturą.
3. Id-1 (D-1) Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych. Tekst ujednolicony. Moduł A1.

Współczynniki dynamiczne dla zadanych prędkości wg:

4. PN-EN 1991-2 Eurokod 1: Oddziaływania na konstrukcje. Część 2: Obciążenia ruchome mostów.

6.2. Parametry materiałów

6.2.1. Stal dźwigarów głównych

Na podstawie wieloletniego doświadczenia oraz na podstawie badań wykonywanych dla analogicznych obiektów mostowych budowanych w podobnym okresie czasu oraz przy wykorzystaniu analogicznych danych, dla prętów głównych płyty przepustu przyjęto wytrzymałość na rozciąganie stali równą (dla stali 18G2) 295MPa.

Współczynnik uwzględniający zjawiska reologiczne i korozyjne stali przyjęto $\gamma = 0,80$

Wytrzymałość obliczeniowa na rozciąganie przy zginaniu $R_a = 295 \cdot 1,05 \cdot 0,80 = 247,80$ MPa

Wytrzymałość obliczeniowa na ścinanie $R_t = 120 \cdot 1,05 \cdot 0,80 = 100,8$ MPa

Grubość otuliny prętów zbrojeniowych wynosi $c = 2,5$ cm

6.2.2. Beton

Wytrzymałość szacowana betonu na ściskanie wynosi $R_b = 10,04$ MPa.

6.3. Wyniki obliczeń

6.3.1. Określenie maksymalnych dopuszczalnych obciążeń kolejowych przepustu w odniesieniu do PN-EN 1991-2

Wykonano analizę w celu określenia współczynnika α dla przedmiotowego obiektu mostowego. W wyniku przeprowadzonych obliczeń statyczno-wytrzymałościowych należy stwierdzić, że:

konstrukcja w stanie istniejącym nie spełnia wymagań stanu granicznego nośności ULS / FLS od schematu obciążenia LM71 wg PN-EN 1991-2 z współczynnikami $\alpha = 0,75-1,46$.

o nośności decyduje brak wytrzymałości na ściskanie betonu przęsła i wytrzymałości na rozciąganie stali zbrojeniowej.

Konstrukcja nie spełnia wymagań stanu granicznego użytkowalności SLS od obciążenia schematem sił LM71 wg PN-EN 1991-2 z współczynnikami $\alpha = 0,75-1,46$.

Uzyskane wyteżenia od poszczególnych obciążeń:

Lp.	Nazwa obciążenia	Współczynnik alfa wg PN-EN 1991-2	Współczynnik obciążenia	Współczynnik dynamiczny	Napężenia w betonie	Napężenia w stali	Stopień wyężenia w betonie	Stopień wyężenia w stali	Czy spełnia warunki?
			[-]	[-]	[MPa]	[MPa]	%	%	
1.	LM-71	0,75	1,45	2,00	10,47	250,98	104,3	101,3	NIE
2.	LM-71	0,83	1,45	2,00	11,35	272,07	113,0	109,8	NIE
3.	LM-71	0,91	1,45	2,00	12,23	293,17	121,8	118,3	NIE
4.	LM-71	1,00	1,45	2,00	13,22	316,90	131,7	127,9	NIE
5.	LM-71	1,10	1,45	2,00	14,32	343,27	142,6	138,5	NIE
6.	LM-71	1,21	1,45	2,00	15,53	372,27	154,7	150,2	NIE
7.	LM-71	1,33	1,45	2,00	16,85	403,91	167,8	163,0	NIE
8.	LM-71	1,46	1,45	2,00	18,28	438,19	182,1	176,8	NIE

Raport z przeprowadzonych obliczeń statyczno-wytrzymałościowych znajduje się w załączniku nr 3.

6.3.2. Określenie maksymalnych dopuszczalnych obciążeń kolejowych przepustu w odniesieniu do PN-EN 15528

W wyniku przeprowadzonej analizy obliczeniowej należy stwierdzić, że konstrukcja teoretycznie spełnia wymagania stanu granicznego nośności ULS dla kategorii linii **C3 (196 kN/oś oraz 71 kN/m) i prędkości max. 60 km/h**. O nośności decyduje wytrzymałość na ściskanie betonu przęsła i wytrzymałość na rozciąganie stali zbrojeniowej.

Kod	Nacisk osi	Nacisk liniowy
A	157 kN/oś (16,0 t/oś)	49 kN/m (5,0 t/m)
B1	177 kN/oś (18,0 t/oś)	49 kN/m (5,0 t/m)
B2	177 kN/oś (18,0 t/oś)	63 kN/m (6,4 t/m)
C2	196 kN/oś (20,0 t/oś)	63 kN/m (6,4 t/m)
C3	196 kN/oś (20,0 t/oś)	71 kN/m (7,2 t/m)
C4	196 kN/oś (20,0 t/oś)	78 kN/m (8,0 t/m)
D2	221 kN/oś (22,5 t/oś)	63 kN/m (6,4 t/m)
D3	221 kN/oś (22,5 t/oś)	71 kN/m (7,2 t/m)
D4	221 kN/oś (22,5 t/oś)	78 kN/m (8,0 t/m)
--	0 kN/oś (0,0 t/oś)	0 kN/m (0,0 t/m)

Tab. 2 Zestawienie wyznaczonych kategorii linii kolejowych wraz z dopuszczalną nośnością wg PN-EN 15528

W tabelach poniżej opisano maksymalne wyężenia uzyskane dla ustawienia możliwych układów sił wg PN-EN 15528 na przęśle wolnopodpartym.

Uzyskane wyteżenia od poszczególnych obciążeń dla współczynnika dynamicznego odpowiadającego prędkości **120 km/h** zgodnie z pkt. 4.3. PN-EN 15528:

Lp.	Nazwa obciążenia	Współczynnik obciążenia	Współczynnik dynamiczny [120 km/h]	Napężenia w betonie	Napężenia w stali	Stopień wyteżenia w betonie	Stopień wyteżenia w stali	Czy spełnia warunki?
		[-]	[-]	[MPa]	[MPa]	%	%	
1.	D4	1,45	1,93	11,62	278,50	115,7	112,4	NIE
2.	D3	1,45	1,93	11,62	278,50	115,7	112,4	NIE
3.	D2	1,45	1,93	11,62	278,50	115,7	112,4	NIE
4.	C4	1,45	1,93	10,55	253,02	105,1	102,1	NIE
5.	C3	1,45	1,93	10,55	253,02	105,1	102,1	NIE
6.	C2	1,45	1,93	10,55	253,02	105,1	102,1	NIE
7.	B2	1,45	1,93	9,75	233,65	97,1	94,3	TAK
8.	B1	1,45	1,93	9,75	233,65	97,1	94,3	TAK
9.	A	1,45	1,93	8,90	213,26	88,6	86,1	TAK

Uzyskane wyteżenia od poszczególnych obciążeń dla współczynnika dynamicznego odpowiadającego prędkości **100 km/h** zgodnie z pkt. 4.3. PN-EN 15528:

Lp.	Nazwa obciążenia	Współczynnik obciążenia	Współczynnik dynamiczny [100 km/h]	Napężenia w betonie	Napężenia w stali	Stopień wyteżenia w betonie	Stopień wyteżenia w stali	Czy spełnia warunki?
		[-]	[-]	[MPa]	[MPa]	%	%	
1.	D4	1,45	1,90	11,47	274,98	114,3	111,0	NIE
2.	D3	1,45	1,90	11,47	274,98	114,3	111,0	NIE
3.	D2	1,45	1,90	11,47	274,98	114,3	111,0	NIE
4.	C4	1,45	1,90	10,42	249,90	103,8	100,8	NIE
5.	C3	1,45	1,90	10,42	249,90	103,8	100,8	NIE
6.	C2	1,45	1,90	10,42	249,90	103,8	100,8	NIE
7.	B2	1,45	1,90	9,63	230,83	95,9	93,2	TAK
8.	B1	1,45	1,90	9,63	230,83	95,9	93,2	TAK
9.	A	1,45	1,90	8,79	210,76	87,6	85,1	TAK

Uzyskane wyteżenia od poszczególnych obciążeń dla współczynnika dynamicznego odpowiadającego prędkości **80 km/h** zgodnie z pkt. 4.3. PN-EN 15528:

Lp.	Nazwa obciążenia	Współczynnik obciążenia	Współczynnik dynamiczny [80 km/h]	Napężenia w betonie	Napężenia w stali	Stopień wyteżenia w betonie	Stopień wyteżenia w stali	Czy spełnia warunki?
		[-]	[-]	[MPa]	[MPa]	%	%	
1.	D4	1,45	1,87	11,33	271,64	112,9	109,6	NIE
2.	D3	1,45	1,87	11,33	271,64	112,9	109,6	NIE
3.	D2	1,45	1,87	11,33	271,64	112,9	109,6	NIE
4.	C4	1,45	1,87	10,30	246,93	102,6	99,7	NIE
5.	C3	1,45	1,87	10,30	246,93	102,6	99,7	NIE
6.	C2	1,45	1,87	10,30	246,93	102,6	99,7	NIE
7.	B2	1,45	1,87	9,52	246,93	94,8	99,7	TAK
8.	B1	1,45	1,87	9,52	246,93	94,8	99,7	TAK
9.	A	1,45	1,87	8,69	208,39	86,6	84,1	TAK

Uzyskane wyteżenia od poszczególnych obciążeń dla współczynnika dynamicznego odpowiadającego prędkości **60 km/h** zgodnie z pkt. 4.3. PN-EN 15528:

Lp.	Nazwa obciążenia	Współczynnik obciążenia	Współczynnik dynamiczny [60 km/h]	Naprężenia w betonie	Naprężenia w stali	Stopień wyteżenia w betonie	Stopień wyteżenia w stali	Czy spełnia warunki?
		[-]	[-]	[MPa]	[MPa]	%	%	
1.	D4	1,45	1,66	10,29	246,64	102,5	99,5	NIE
2.	D3	1,45	1,66	10,29	246,64	102,5	99,5	NIE
3.	D2	1,45	1,66	10,29	246,64	102,5	99,5	NIE
4.	C4	1,45	1,66	9,38	224,76	93,4	90,7	TAK
5.	C3	1,45	1,66	9,38	224,76	93,4	90,7	TAK
6.	C2	1,45	1,66	9,38	224,76	93,4	90,7	TAK
7.	B2	1,45	1,66	8,68	208,13	86,5	84,0	TAK
8.	B1	1,45	1,66	8,68	208,13	86,5	84,0	TAK
9.	A	1,45	1,66	7,95	190,62	79,2	76,9	TAK

Raport z przeprowadzonych obliczeń statyczno-wytrzymałościowych znajduje się w załączniku nr 3.

Na podstawie obliczeń statyczno-wytrzymałościowych określa się następujące parametry:

Klasa linii kolejowej C3

Maksymalny nacisk na oś 196 kN

Maksymalny nacisk liniowy na 1 mb toru 71 kN/m

Maksymalna prędkość poruszania się taboru wagonowego (A, B1-B2, C2-C3): 60 km/h

Maksymalna prędkość poruszania się autobusów szynowych i EZT (A, B1-B2, C2-C3): 60 km/h

Maksymalna prędkość poruszania się taboru towarowego (C2-C3): 60 km/h

7. WNIOSKI ORAZ ZALECENIA EKSPLOATACYJNE

Po przeprowadzeniu szczegółowej inwentaryzacji kolejowego obiektu mostowego w km 4,621 linii kolejowej nr 245 Aleksandrów Kujawski - Ciechocinek, przeprowadzeniu analizy statyczno-wytrzymałościowej, wykonaniu badań materiałowych i określeniu jego stanu technicznego podaje się wnioski końcowe.

7.1. Wnioski

7.1.1. Wnioski z przeprowadzonej oceny stanu technicznego

Na podstawie przeprowadzonej oceny stanu technicznego stwierdza się, że przedmiotowy obiekt posiada znaczny stopień uszkodzeń elementów konstrukcyjnych kwalifikujący je do wymiany. Stwierdza się również, że obiekt jest w ogólnym **niedostatecznym stanie technicznym** ze względu na stan płyty nośnej, a możliwość przenoszenia obciążeń jest ograniczona z punktu widzenia taboru jaki dopuszczony jest do poruszania się po linii kolejowej.

Beton konstrukcji przęsła jest niedostatecznie jednorodny, w dużym stopniu zawilgocony o czym świadczą zacieki oraz przecieki na spodnich częściach płyty nośnej. Struktura betonu wskazuje na znaczący wpływ zawilgocenia.

Stan techniczny izolacji płyty pomostowej jest awaryjny. Izolacja jest zdegradowana i nie spełnia swojej funkcji.

Przyczółki oraz skrzydła wykonane są jako kamienne. Stan techniczny przyczółków i skrzydeł jest dostateczny.

Koryto ciekłu za i przed przepustem jest zanieczyszczone trawami i roślinnością średniej wysokości. Balustrady są w stanie dostatecznym z nienormatywnym wypełnieniem i za małą długością w stosunku do skrzydeł.

7.1.2. Wnioski z przeprowadzonych obliczeń statyczno – wytrzymałościowych

Na podstawie przeprowadzonej analizy statyczno-wytrzymałościowej stwierdza się co następuje:

- konstrukcja w stanie istniejącym nie spełnia wymagań stanu granicznego nośności ULS / FLS od schematu obciążenia LM71 wg PN-EN 1991-2 i odpowiadającym współczynnikom $\alpha = 0,75-1,46$.
- o braku nośności decyduje wytrzymałość na rozciąganie stali zbrojeniowej oraz wytrzymałość na ściskanie betonu przęsła.

Należy stwierdzić, że konstrukcja przepustu teoretycznie spełnia wymagania stanu granicznego nośności ULS dla kategorii linii C3 tj. obciążenie wynoszące 196 kN/oś oraz 71 kN/m i prędkości maksymalnej 60 km/h. O nośności decyduje wytrzymałość na rozciąganie stali zbrojeniowej oraz wytrzymałość na ściskanie betonu przęsła.

Nośność konstrukcji nie jest wystarczająca do przenoszenia obciążeń taboru określonego w Regulaminie sieci 2022/2023 przyjętym do stosowania Uchwałą Nr 758/2021 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 22 listopada 2021 r. tj.:

Klasa linii kolejowej C3

Maksymalny nacisk na oś 206 kN

Maksymalny nacisk liniowy na 1 mb toru 71 kN/m

Maksymalna prędkość poruszania się taboru wagonowego 40 km/h

Maksymalna prędkość poruszania się autobusów szynowych i EZT 40 km/h

Maksymalna prędkość poruszania się taboru towarowego 40 km/h

Proponuje się obniżenie maksymalnych nacisków na oś w stosunku do powyższych danych tj.:

Klasa linii kolejowej C3

Maksymalny nacisk na oś 196 kN

Maksymalny nacisk liniowy na 1 mb toru 71 kN/m

Maksymalna prędkość poruszania się taboru wagonowego (A, B1-B2, C2-C3): 60 km/h

Maksymalna prędkość poruszania się autobusów szynowych i EZT (A, B1-B2, C2-C3): 60 km/h
Maksymalna prędkość poruszania się taboru towarowego (C2-C3): 60 km/h

7.2. Zalecenia

W związku z przedstawionymi w raporcie z przeglądu specjalnego uwagami zaleca się przeprowadzenie przebudowy lub budowy nowego przepustu w miejscu istniejącego. Głównym czynnikiem wpływającym na zalecenie przeprowadzenia przebudowy lub budowy nowego przepustu w miejscu istniejącego jest destrukcja materiału z jakiego jest on wykonany. Płyta pomostowa przepustu wykonana została jako żelbetowa, wytrzymałość betonu płyty oraz stali zbrojeniowej ocenia się jako niską. Ponadto płyta pomostowa posiada znaczne zniszczenia izolacji przeciwwodnej w skutek czego jest zawilgocona, posiada znaczne ubytki otuliny prętów zbrojeniowych w spodniej części. Pręty zbrojeniowe płyty są skorodowane co przyczynia się do zmniejszenia ich średnicy o około 20%. Ściany przyczółków oraz skrzydła wykonane są z ciosów kamiennych murowanych na zaprawę cementową. Na ścianach przyczółków widoczne są miejscowe ubytki zaprawy, co może w konsekwencji wpływać na szybszą degradację podpór. Płyta pomostowa ułożona jest bezpośrednio na przyczółkach kamiennych.

7.3. Ograniczenia eksploatacyjne

Przedmiotowy obiekt dopuszcza się do eksploatacji dla taboru kolejowego z ograniczeniami:

Klasa linii kolejowej C3

Maksymalny nacisk na oś 196 kN

Maksymalny nacisk liniowy na 1 mb toru 71 kN/m

Maksymalna prędkość poruszania się taboru wagonowego (A, B1-B2, C2-C3): 60 km/h

Maksymalna prędkość poruszania się autobusów szynowych i EZT (A, B1-B2, C2-C3): 60 km/h

Maksymalna prędkość poruszania się taboru towarowego (C2-C3): 60 km/h

8. ANALIZA KOSZTÓW WYKONANIA ROBÓT

Przedmiar robót przedstawiono w załączniku nr 1 do raportu.

9. WNIOSKI Z PRZEPROWADZONEGO PRZEGLĄDU

Obiekt inżynierski (przepust) w km 4,621 znajduje się w stanie niedostatecznym wg oceny dokonanej na podstawie instrukcji utrzymania kolejowych obiektów inżynierskich na liniach kolejowych do prędkości 200/250 km/h ID-16.

Nośność obiektu nie odpowiada stosunkowi sił wewnętrznych otrzymanych w konstrukcji obciążonej schematem sił LM71 wg PN-EN 1991-2 wraz z współczynnikami $\alpha = 0,75-1,46$, do wytrzymałości obliczeniowej materiału tych elementów. Uzyskane wartości sił wewnętrznych w elementach konstrukcji od obciążenia schematem sił LM71 wg PN-EN 1991-2 wraz z współczynnikami $\alpha \Rightarrow 0,75$ są wyższe od wytrzymałości tych elementów.

Elementy konstrukcyjne przepustu odpowiadają obciążeniom dla kategorii linii kolejowej C3 tj. (196 kN/oś oraz 71 kN/m), według PN-EN 15528 z prędkością maksymalną 60 km/h.

Przedmiotowy obiekt dopuszcza się do eksploatacji dla taboru kolejowego z następującymi ograniczeniami:

Klasa linii kolejowej C3

Maksymalny nacisk na oś 196 kN

Maksymalny nacisk liniowy na 1 mb toru 71 kN/m

Maksymalna prędkość poruszania się taboru wagonowego (A, B1-B2, C2-C3): 60 km/h

Maksymalna prędkość poruszania się autobusów szynowych i EZT (A, B1-B2, C2-C3): 60 km/h

Maksymalna prędkość poruszania się taboru towarowego (C2-C3): 60 km/h

Wprowadzone ograniczenia wynikają głównie z dostatecznego stanu samej konstrukcji płyty przęsłowej i przyczółków. Mimo zadowalających wyników obliczeń statycznych – wytrzymałościowych obiekt posiada szereg uszkodzeń opisanych w pkt. 5, które w dłuższej perspektywie czasu spowodują degradację obiektu i konieczność jego naprawy.

Po wykonaniu przebudowy lub budowy nowego przepustu w miejscu istniejącego, możliwy będzie ruch po obiekcie odpowiadający:

Klasie linii kolejowej D4

Maksymalny nacisk na oś 221 kN

Maksymalny nacisk liniowy na 1 mb toru 78 kN/m

Maksymalna prędkość poruszania się taboru wagonowego (A, B1-B2, C2-C4): 120 km/h

Maksymalna prędkość poruszania się autobusów szynowych i EZT (A, B1-B2, C2-C4): 120 km/h

Maksymalna prędkość poruszania się taboru towarowego (D2-D4): 80 km/h

Powyżej podane prędkości nie są związane z kształtem niwelety oraz usytuowaniem toru w planie na analizowanym obiekcie.

10. ZAŁĄCZNIKI

10.1. Uprawnienia przeprowadzających przegląd

POMORSKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
80 840 Gdańsk, ul. Świętojańska 43/44
(t) Tel. 58-324-89-77
Fax 58-301-44-98

Gdańsk, 10 czerwca 2013 r.

syg. akt 91/POM/OKK/13

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust.1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów /Dz.U. z 2001 r. Nr 5 poz. 42, ze zm./, art. 12 ust. 3, art.13 ust.1 pkt 1, art. 14 ust. 1 pkt 2b ustawy z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo budowlane /tekst jednolity Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623 ze zm./, § 6 pkt 1 i 2, § 11 ust. 1 pkt 1, § 15, § 19 ust. 1 pkt 1 i 2 oraz ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie /Dz. U. z 2006 r. Nr 83 poz. 578, ze zm./ oraz art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego /t.j. Dz.U. z 2013 r., poz. 267/

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

Pan TOMASZ MARCIN LIPIŃSKI
magister inżynier budownictwa
urodzony dnia 28.01.1985 r. w Słupsku

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny: POM/0088/POOM/13

**do projektowania bez ograniczeń
w specjalności 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 Tomasz Marcin Lipiński upoważniony jest do:

I. Na podstawie art. 12 ust.1 pkt 1, art. 13 ust. 4 ustawy Prawo budowlane, w specjalności mostowej, bez ograniczeń do:

- a) projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
- b) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.

II. Na podstawie § 19 ust. 1 pkt 1 i 2 oraz ust. 2 powołanego na wstępie rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie /Dz. U. z 2006 r. Nr 83 poz. 578, ze zm./, uprawnienia niniejsze uprawniają do:

- projektowania obiektu budowlanego, takiego jak:

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

- uprawnienia budowlane w specjalności mostowej do projektowania bez ograniczeń uprawniają również do obliczania światła mostów i przepustów.

III. Na podstawie § 15 w/w rozporządzenia, niniejsze uprawnienia do projektowania w specjalności mostowej uprawniają do sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie tej specjalności.

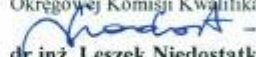
Pouczenie

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

Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:

PRZEWODNICZĄCY

Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej


dr inż. Leszek Niedostatkiwicz

WICEPRZEWODNICZĄCY

Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej


mgr inż. Zbigniew Drewnowski

CZŁONEK

Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej


dr inż. Marek Wesołowski



Otrzymują:

- 1. Pan Tomasz Marcin Lipiński
- 80-119 Gdańsk, ul. Ks. Robaka 11
- 2. Okręgowa Rada Izby
- 3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
- 4. aa

POMORSKI URZĄD WOJEWÓDZKI
(5) W GDAŃSKU
WYDZIAŁ
Architektury i Budownictwa
80-610 Gdańsk, ul. Okopowa 21/27

Gdańsk, dnia 2001-12-12

AB-II-7131/7132/01

DECYZJA NR 234/Gd/01

Na podstawie art. 13 ust. 1 pkt ^{1,2} 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 § 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 :

Paniu..... Andrzejowi Mieszczukowi
..... magistrowi inżynierowi budownictwa
.....
ur. w dniu 17 maja 1954 r w Gdańsku

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

w specjalności konstrukcyjno - budowlanej

w zakresie projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń.



up. WOJEWODY
Ryszard Muśkietowicz
Ryszard Muśkietowicz
Z-ca DYREKTORA WYDZIAŁU

Otrzymuje:

- 1/ Pan Andrzej Mieszczuk
ul. Leśna Góra 23/24
80-281 Gdańsk
- 2/ a/a

10.2. Izba inżynierów przeprowadzających przegląd



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

POM-T4F-JD7-R2W *

Pan Tomasz Marcin Lipiński o numerze ewidencyjnym POM/BM/0235/13
adres zamieszkania ul. Gorczykowa 2e/13, 81-591 Gdynia
jest członkiem Pomorskiej 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 2023-07-19 roku przez:

Krzysztof Wilde, Przewodniczący Rady Pomorskiej 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.



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

POM-WFM-EX2-R5J *

Pan Andrzej Mieszczuk o numerze ewidencyjnym POM/BM/3177/01
adres zamieszkania [REDACTED]
jest członkiem Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada
wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2023-01-01 do 2023-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2022-12-02 14:10:31 roku przez:

Krzysztof Wilde, Przewodniczący Rady Pomorskiej 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.