

Protokół

okresowej kontroli co najmniej raz w roku stanu technicznego kolejowego obiektu inżynierskiego – przepustu

art. 62 ust. 1 pkt 1 Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U.2023.682 z późn. zm.)

Nr protokołu	IRAJ-2024-ZAD-2-78	Data kontroli	2024.06.22
Imię i nazwisko kontrolującego	mgr inż. Robert Drgas	Nr uprawnień	WKP/0311/OWOM/13

DANE EWIDENCYJNO – INWENTARZOWE

Nr ewidencyjny	223015715	Konstrukcja ustroju nośnego	sklepiony łukowy ceglany
Nr i nazwa linii kolejowej	245 Aleksandrów Kujawski – Ciechocinek	Ilość przęseł	1
Km linii kolejowej	0.833	Ilość torów	1
Rodzaj obiektu	Przepust	Długość: obiektu [L] / eksploatacyjna [Le]	20.95 m/ 20.95 m
Rok budowy / rok ostatniego remontu	1900 / -	Światło poziome [Lo]	210 cm
Przeszkoda	rów	Wysokość w świetle [ho]	250 cm

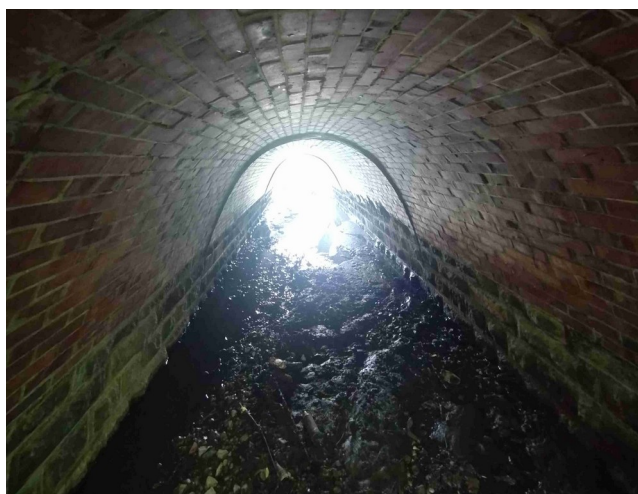
Zarządca obiektu: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.



Fot. 1 Głowica wlotowa



Fot. 2 Głowica wylotowa



Fot. 3 Wnętrze przepustu



Fot. 4 Nawierzchnia kolejowa nad przepustem

OCENA STANU TECHNICZNEGO

Skala i kryteria przyjętych poniżej ocen stanu technicznego poszczególnych elementów wg instrukcji Id-16

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.

1. Strefy przejściowe

OCENA 2/5

Opis uszkodzeń elementu - Dział VII K.U.: uszkodzenia stref przejściowych (UO-SP).

Dokumentacja fotograficzna lub rysunkowa uszkodzeń elementu:



Fot. 1.1 Strefy przejściowe – widok 1



Fot. 1.2 Strefy przejściowe – widok 2

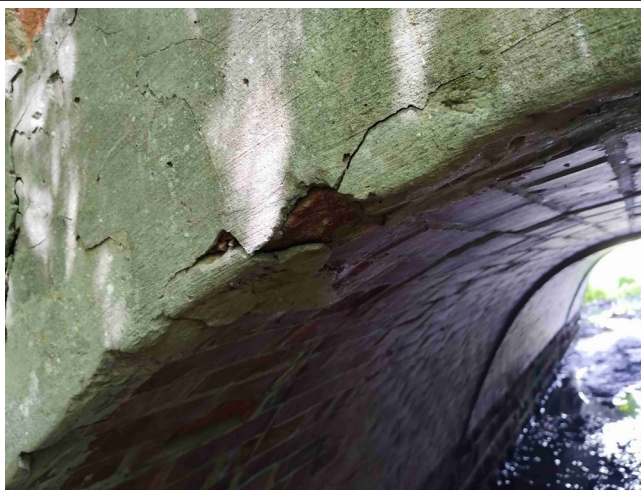
2. Płyta górna, przęsło lub sklepienie

OCENA 3/5

Opis uszkodzeń elementu Dział II K.U:

- rysy i pęknięcia w szpachli betonowej sklepienia na wlocie przepustu (K-R, B-R),
- zanieczyszczenia (K-Z),
- ubytki materiału – na licach cegieł i w szpachli betonowej (K-U, B-U).

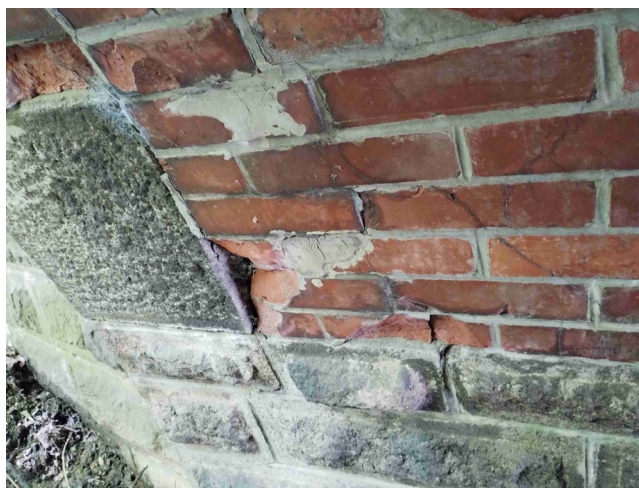
Dokumentacja fotograficzna lub rysunkowa uszkodzeń elementu:



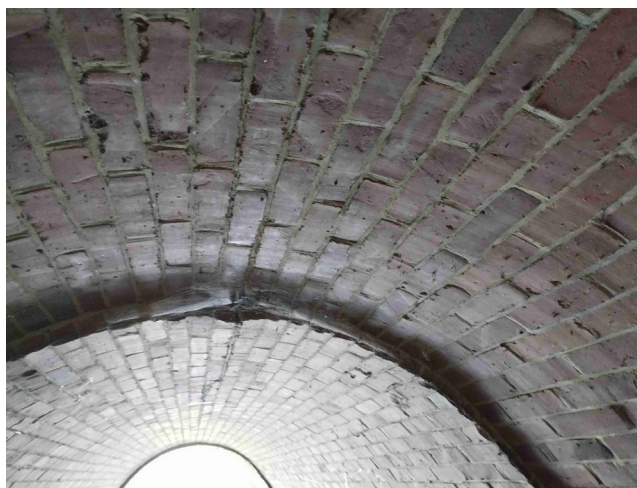
Fot. 2.1 Sklepienie łukowe – widok 1



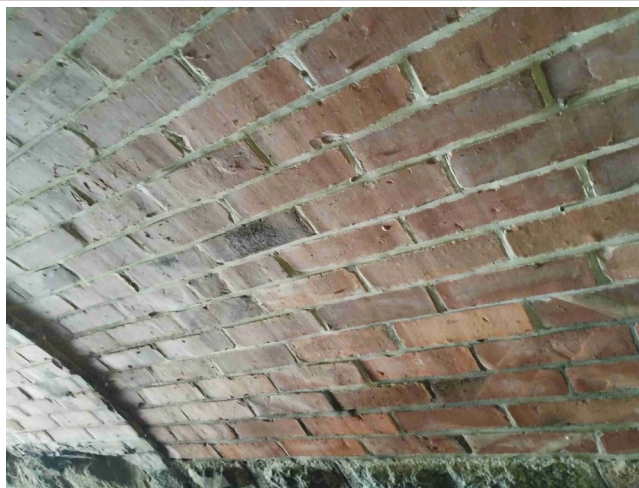
Fot. 2.2 Sklepienie łukowe – widok 2



Fot. 2.3 Sklepienie łukowe – widok 3



Fot. 2.4 Sklepienie łukowe – widok 4



Fot. 2.5 Sklepienie łukowe – widok 5



Fot. 2.6 Sklepienie łukowe – widok 6

3. Ściany przepustu

OCENA 3/5

Opis uszkodzeń elementu - Dział IV K.U.:

- wegetacja roślin - osady biologiczne (K-WR),
- ubytki materiału (K-U).

Dokumentacja fotograficzna lub rysunkowa uszkodzeń elementu:



Fot. 3.1 Ściany przepustu – widok 1



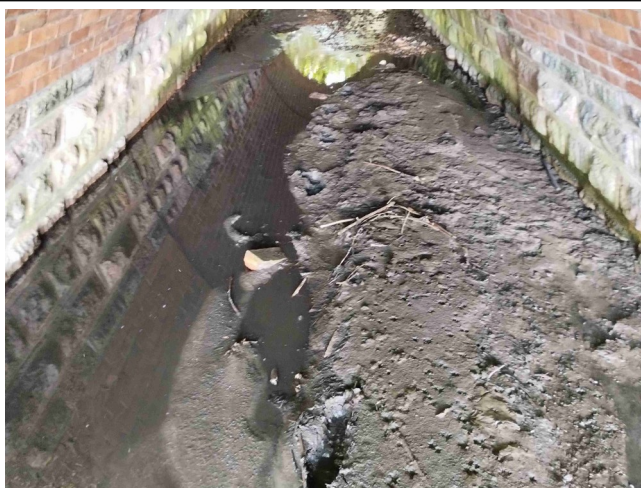
Fot. 3.2 Ściany przepustu – widok 2

4. Płyta denna i fundamenty

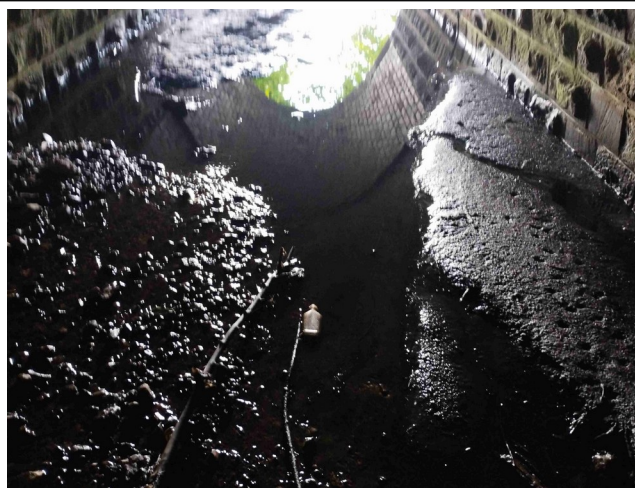
OCENA 5/5

Opis uszkodzeń elementu - Dział II K.U.: erozja dna cieku w przepuscie (UO-UZ)

Dokumentacja fotograficzna lub rysunkowa uszkodzeń elementu: -



Fot. 4.1 Płyta denna i fundamenty – widok 1



Fot. 4.2 Płyta denna i fundamenty – widok 2

5. Elementy rurowe

OCENA 0/0

Opis uszkodzeń elementu - Dział II K.U.: nie dotyczy.

Dokumentacja fotograficzna lub rysunkowa uszkodzeń elementu: -

6. Elementy ramowe

OCENA 0/0

Opis uszkodzeń elementu - Dział II K.U.: nie dotyczy.

Dokumentacja fotograficzna lub rysunkowa uszkodzeń elementu: -

7. Głowica wlotowa

OCENA 3/5

Opis uszkodzeń elementu - Dział IV K.U.:

- wegetacja roślin - osady biologiczne, mchy, porosty (K-WR),
- ubytki i uszkodzenia spoin (K-USP),
- ubytki cegieł (K-U),
- brak balustrad (UW-S-U).

Dokumentacja fotograficzna lub rysunkowa uszkodzeń elementu:



Fot. 7.1 Głowica wlotowa – widok 1



Fot. 7.2 Głowica wlotowa – widok 2

8. Głowica wylotowa

OCENA 3/5

Opis uszkodzeń elementu - Dział IV K.U.:

- zacieki i wykwyty (K-ZW),,
- wegetacja roślin - osady biologiczne, mchy, porosty (K-WR),
- ubytki i uszkodzenia spoin (K-USP),
- brak balustrad (UW-S-U).

Dokumentacja fotograficzna lub rysunkowa uszkodzeń elementu:



Fot. 8.1 Głowica wylotowa – widok 1



Fot. 8.2 Głowica wylotowa – widok 2

9. Izolacja

OCENA 5/5

Opis uszkodzeń elementu - Dział V K.U.: nie stwierdzono uszkodzeń izolacji.

Dokumentacja fotograficzna lub rysunkowa uszkodzeń elementu: -

10. Urządzenia odwadniające

OCENA 0/0

Opis uszkodzeń elementu - Dział V K.U.: nie dotyczy.

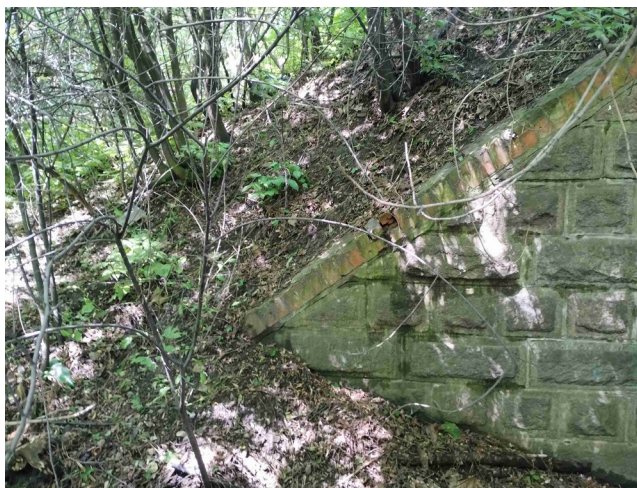
Dokumentacja fotograficzna lub rysunkowa uszkodzeń elementu: -

11. Nasypy i skarpy

OCENA 2/5

Opis uszkodzeń elementu - Dział VII K.U.: - wegetacja roślinności (UO-WR!),..

Dokumentacja fotograficzna lub rysunkowa uszkodzeń elementu:



Fot. 11.1 Nasypy i skarpy – widok 1.



Fot. 11.2 Nasypy i skarpy – widok 2.

12. Koryto ciek

OCENA 3/5

Opis uszkodzeń elementu - Dział VII K.U.:

- zanieczyszczenia (UO-Z),
- wegetacja roślinności (UO-WR).

Dokumentacja fotograficzna lub rysunkowa uszkodzeń elementu:



Fot. 12.1 Koryto ciek – widok 1.



Fot. 12.2 Koryto ciek – widok 2.

Obiekt nadaje się do eksploatacji z następującymi ograniczeniami:/ Obiekt nie nadaje się do eksploatacji/*

OGRANICZENIA EKSPLOATACYJNE:

Prędkość [km/h]	Maksymalny nacisk osi kN/oś	Skrajnia budowli linii kolejowej
0 km/h – ruch zawieszony	0 kN/oś – ruch zawieszony	ruch kolejowy zawieszony.

Obiekt nie stwarza zagrożenia dla życia i zdrowia ludzi, bezpieczeństwa mienia bądź środowiska.

* niepotrzebne skreślić

OSTATECZNA OCENA OBIEKTU: 3 [206, 40,40, 40] ruch kolejowy zawieszony

gdzie:

- cyfra przed nawiasem kwadratowym to globalny stopień oceny obiektu według oceny stanu technicznego,
- pierwsza liczba w nawiasie kwadratowym to maksymalny dopuszczalny nacisk osi w kN pod obciążeniem statycznym,
- druga liczba w nawiasie kwadratowym to maksymalna prędkość dla składów wagonowych w km/h,
- trzecia liczba w nawiasie kwadratowym to maksymalna prędkość dla autobusów szynowych i EZT w km/h,
- czwarta liczba w nawiasie kwadratowym to maksymalna prędkość dla pociągów towarowych w km/h,

zaś:

globalny stopień oceny obiektu według oceny stanu technicznego to najniższa ocena z elementu krytycznego, który decyduje o bezpiecznym spełnieniu przez obiekt funkcji założone w projekcie (elementem krytycznym jest element pomostu zapewniający bezpieczny przejazd pociągu oraz każdy element decydujący o nośności i stateczności przęsła), zgodnie z powyższym jako globalny stopień oceny obiektu wg oceny stanu technicznego przyjęto minimalną ocenę ze stanu technicznego: płyty górnej, przęsła lub sklepienia, ścian przepustu, elementów rurowych, elementów ramowych, głowic wlotowej i wylotowej.

SPRAWDZENIE WYKONANIA ZALECEŃ Z POPRZEDNIEJ KONTROLI

Sprawdzenie wykonania zaleceń z art. 5 ust. 2 Prawa Budowlanego w zakresie:

- użytkowania obiektu zgodnie z jego przeznaczeniem: brak zaleceń,
- użytkowania obiektu zgodnie z zasadami ochrony środowiska: brak zaleceń,
- utrzymania obiektu w należytych stanie technicznym i estetycznym: nie zostały wykonane.

Sprawdzenie wykonania pozostałych zaleceń:

- wykonano przegląd specjalny obiektu.

WNIOSKI I ZALECENIA

Urządzenia obce na obiekcie: nie stwierdzono występowania widocznych urządzeń obcych w obrębie obiektu inżynierskiego.

Uszkodzenia, które mogą spowodować zagrożenie życia lub zdrowia ludzi, bezpieczeństwa, mienia, bądź środowiska: brak balustrad.

Uszkodzenia, które mogą spowodować nadmierne pogorszenie właściwości użytkowych i sprawności technicznej obiektu: ubytki cegieł i kamienia w części przelotowej przepustu.

Potrzeba wykonania przeglądu specjalnego obiektu albo jego części w określonym terminie:

Wpisać Tak lub Nie
Nie



Zalecenia, które należy wykonać, aby obiekt był użytkowany w sposób zgodny z jego przeznaczeniem i wymaganiami ochrony środowiska oraz, żeby nie dopuścić do nadmiernego pogorszenia jego właściwości użytkowych i sprawności technicznej (art. 5 ust. 2 Prawa Budowlanego): brak.

Pozostałe wnioski i zalecenia dotyczące wykonania robót zgodnie z Id-16 (zalecenia eksploatacyjne):

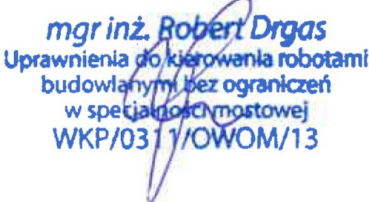
- wykoszenie roślinności (100 m2),
- wycinka krzewów (200 m2),
- oczyszczenie ścian i sklepienia przepustu (80 m2),
- wmurowanie nowych cegieł i kamieni w miejsca ubytków (5 m2),
- iniekcja rys (20 m),
- umocnienie dna cieku w obrębie obszaru kolejowego, np. narzutem kamiennym (100 m2),
- montaż balustrad (8 m),
- wykonanie schodów skarpowych (16 m).

Rekomendowany termin wykonania zaleceń: przed przystąpieniem do ponownego użytkowania linii kolejowej lub nie dłużej niż 5 lat od daty kontroli.

Dodatkowe metody i środki użytkowania elementów obiektów budowlanych narażonych na szkodliwe działanie wpływów atmosferycznych i niszczące działanie innych czynników o ile są wymagane: Wszystkie elementy obiektu należy użytkować tak jak dotychczas, stosując standardowe procedury utrzymaniowe. Nie zaleca się stosowania żadnych dodatkowych metod i środków użytkowania elementów obiektu.

Obiekt może być użytkowany na dotychczasowych warunkach przez kolejny rok

Przegląd jest zgodny obowiązującymi przepisami techniczno-budowlanymi, normami, instrukcjami oraz zasadami współczesnej wiedzy technicznej i jest on kompletny z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

Tytuł, imię i nazwisko osoby dokonującej przeglądu	Nr uprawnień budowlanych	Podpis	Data przeprowadzenia przeglądu:
mgr inż. Robert Drgas	WKP/0311/OWOM/13	 mgr inż. Robert Drgas Upewnienia do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności mostowej WKP/0311/OWOM/13	2024.06.22

Podstawa opracowania:

1. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane Dz.U.2023.682 z późn. zm.
2. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie. Dz. U. Nr 151 Poz. 987 wraz z późniejszymi zmianami.
3. Instrukcja Id-16 Instrukcja utrzymania kolejowych obiektów inżynierskich na liniach kolejowych do prędkości 200/250 km/h. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Warszawa, 2014 r. wraz z późniejszymi zmianami.
4. Instrukcja Id-2 (D2) Warunki Techniczne dla kolejowych obiektów inżynierskich, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Warszawa, 2005 r. wraz z późniejszymi zmianami.