

## PROJEKT WYKONAWCZY

### TOM I z VI Perony wraz z zagospodarowaniem

NAZWA ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO:

**Rozbiórka istniejących i budowa nowych peronów osobowych na przystanku osobowym Borowina wraz z dojściem, wyposażeniem oraz infrastrukturą towarzyszącą i techniczną w ciągu linii kolejowej nr 26 w km około 16+750 – 17+050 w ramach zadania: „ Prace na linii kolejowej nr 26 Łuków – Radom Główny na odcinku Łuków Łapiguz - Dęblin”**

NAZWA I ADRES INWESTORA:



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

ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa

NAZWA I ADRES WYKONAWCY:



**Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe Sp. z o.o. w Gdańsku**

ul. Sandomierska 17, 80-051 Gdańsk

NAZWA I ADRES OBIEKTU BUDOWLANEGO, NUMERY EWIDENCYJNE DZIAŁEK:

**Perony osobowe, p.o. Borowina, linia kolejowa nr 26 Łuków – Radom Główny, od km 16+750 do km 17+050**

Kraj - Polska, województwo lubelskie, powiat łukowski, gmina Stanin,

Jednostka ewidencyjna: 061107\_2, obręb ewidencyjny: 0003 Borowina, nr działki: 92/4

Identyfikator działki: 061107\_2.0003.92/4

NR UMOWY:

212/205/0007/24/Z/I z dnia 11.06.2024r.

KATEGORIA OBIEKTU:

**IV, XXVI**

NAZWA I ADRES JEDNOSTKI  
PROJEKTOWANIA:



**TDMPROJEKT**

Projektujemy infrastrukturę szynową  
[www.tdm-projekt.pl](http://www.tdm-projekt.pl)

ul. Kuklińskiego 17, 30-720 Kraków, [biuro@tdm-projekt.pl](mailto:biuro@tdm-projekt.pl)  
NIP 6793129340, REGON 36457827, KRS 0000 909336

Imię i nazwisko, specjalność i numer uprawnień	Pełniona funkcja	Zakres opracowania	Podpis
mgr inż. Michał Piszczek spec. kolejowa nr upr. MAP/0176/POOL/11	Główny Projektant	perony wraz z zagospodarowaniem	
mgr inż. Michał Stochniat spec. kolejowa nr upr. SLK/0979/PWOH/05	Projektant	perony wraz z zagospodarowaniem	
mgr inż. Anna Kulig spec. inżynierska kolejowa nr upr. MAP/0249/PBK1/19	Projektant	perony wraz z zagospodarowaniem	
mgr inż. Dominika Szwedurska spec. inżynierska kolejowa nr upr. MAP/0341/PBK1/22	Sprawdzający	perony wraz z zagospodarowaniem	
Kraków, styczeń 2025 rok		Rew 02	Egz. 1/1

„Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. Prace na Linii kolejowej nr 26 Łuków – Radom Główny na odc. Łuków Łapiguz – Dęblin”		
Stadium:	Projekt wykonawczy	Nr projektu: TDM-120

## ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

### NAZWA ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO

**Rozbiórka istniejących i budowa nowych peronów osobowych na przystanku osobowym Borowina wraz z dojściem, wyposażeniem oraz infrastrukturą towarzyszącą i techniczną w ciągu linii kolejowej nr 26 w km około 16+750 – 17+050 w ramach zadania: „ Prace na linii kolejowej nr 26 Łuków – Radom Główny na odcinku Łuków Łapiguz - Dęblin”**

### PROJEKT WYKONAWCZY

<b>TOM I z VI</b>	<b>Perony wraz z zagospodarowaniem</b>
TOM II z VI	Sieć trakcyjna
TOM III z VI	Elektroenergetyka nietrakcyjna
TOM IV z VI	Telekomunikacja
TOM V z VI	Sterowanie ruchem kolejowym
TOM VI z VI	Przejazd kolejowo – drogowy

„Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. Prace na Linii kolejowej nr 26 Łuków – Radom Główny na odc. Łuków Łąpiguz – Dęblin”		
Stadium:	Projekt wykonawczy	Nr projektu: TDM-120

## **OŚWIADCZENIE PROJEKTANTÓW SPORZĄDZAJĄCYCH PROJEKT WYKONAWCZY**

Zgodnie z art. 34 ust. 3d pkt 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2020 r., poz. 1333 z późn. zm.) niniejszym oświadczam, że projekt wykonawczy:

NAZWA ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO:




**Rozbiórka istniejących i budowa nowych peronów osobowych na przystanku osobowym Borowina wraz z dojściem, wyposażeniem oraz infrastrukturą towarzyszącą i techniczną w ciągu linii kolejowej nr 26 w km około 16+750 – 17+050 w ramach zadania: „ Prace na linii kolejowej nr 26 Łuków – Radom Główny na odcinku Łuków Łąpiguz - Dęblin”**

sporządzony w styczniu 2025 r. dla

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ul. Targowa 74 03-734 Warszawa**

został wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej. Opracowanie stanowi komplet dokumentacji pod względem celu, któremu ma służyć.

### **ZESPÓŁ PROJEKTOWY:**

Imię i nazwisko, specjalność i numer uprawnień	Pełniona funkcja	Zakres opracowania	Podpis
mgr inż. Michał Piszczek spec. kolejowa nr upr. MAP/0176/POOL/11	Główny Projektant	perony wraz z zagospodarowaniem	
mgr inż. Michał Stochniał spec. kolejowa nr upr. SLK/0979/PWOH/05	Projektant	perony wraz z zagospodarowaniem	
mgr inż. Anna Kulig spec. inżynierska kolejowa nr upr. MAP/0249/PBK1/19	Projektant	perony wraz z zagospodarowaniem	

## **OŚWIADCZENIE PROJEKTANTÓW SPRAWDZAJĄCYCH PROJEKT WYKONAWCZY**

Zgodnie z art. 34 ust. 3d pkt 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2020 r., poz. 1333 z późn. zm.) niniejszym oświadczam, że projekt wykonawczy:

NAZWA ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO:


**Rozbiórka istniejących i budowa nowych peronów osobowych na przystanku osobowym Borowina wraz z dojściem, wyposażeniem oraz infrastrukturą towarzyszącą i techniczną w ciągu linii kolejowej nr 26 w km około 16+750 – 17+050 w ramach zadania: „ Prace na linii kolejowej nr 26 Łuków – Radom Główny na odcinku Łuków Łąpiguz - Dęblin”**

sporządzony w styczniu 2025 r. dla

**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ul. Targowa 74 03-734 Warszawa**

został wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej. Opracowanie stanowi komplet dokumentacji pod względem celu, któremu ma służyć.

### **ZESPÓŁ PROJEKTOWY:**

Imię i nazwisko, specjalność i numer uprawnień	Pełniona funkcja	Zakres opracowania	Podpis
mgr inż. Dominika Szwedurska spec. inżynierska kolejowa nr upr. MAP/0341/PBK1/22	Sprawdzający	perony wraz z zagospodarowaniem	

„Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. Prace na Linii kolejowej nr 26 Łuków – Radom Główny na odc. Łuków Łapiguz – Dęblin”		
Stadium:	Projekt wykonawczy	Nr projektu: TDM-120

## ZAWARTOŚĆ CZĘŚCI OPISOWEJ:

1.	PRZEDMIOT, CEL I ZAKRES OPRACOWANIA.....	5
2.	OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO.....	5
2.1.	UKŁADY TOROWE .....	5
2.2.	PERONY.....	6
2.3.	PRZEJAZDY KOLEJOWO-DROGOWE .....	6
3.	OPIS STANU PROJEKTOWANEGO.....	7
3.1.	PARAMETRY TECHNICZNE PERONÓW.....	7
3.2.	KONSTRUKCJA PERONÓW .....	7
3.3.	DOJŚCIA DO PERONÓW .....	9
3.4.	ODWODNIENIE.....	9
3.5.	WYPOSAŻENIE PERONÓW.....	9
4.	NAWIĄZANIE GEODEZYJNE .....	14
5.	INFORMACJE DODATKOWE .....	15
6.	DANE DOTYCZĄCE WARUNKÓW OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ.....	15
7.	OPINIA GEOTECHNICZNA ORAZ INFORMACJA O SPOSOBIE POSADOWIENIA OBIEKTU BUDOWLANEGO.....	15
8.	SPIS OBOWIĄZUJĄCYCH NORM, PRZEPISÓW I LITERATURY ZWIĄZANEJ.....	15
9.	UPRAWNIENIA BUDOWLANE.....	17
10.	ZAŚWIADCZENIA OKRĘGOWEJ IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA .....	21
11.	CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	25

## ZAWARTOŚĆ CZĘŚCI RYSUNKOWEJ:

Nazwa rysunku	Nr rys.	Skala	Nr str.
Plan sytuacyjno-wysokościowy	1	1:250	26
Profil podłużny krawędzi peronu	2.1-2.2	1:2000/1:100	27-28
Przekroje konstrukcyjne	3.1-3.2	1:50	29-30
Tablice i gabloty informacyjne	4	1:200	31
Mała architektura	5.1	1:25	32
Przykładowe ogrodzenie systemowe	5.2	1:25	33
Przykładowa wiata peronowa	5.3	1:25	34
Przykładowa wiata nad stojakami rowerowymi	5.4	1:25	35

„Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. Prace na Linii kolejowej nr 26 Łuków – Radom Główny na odc. Łuków Łapiguz – Dęblin”		
Stadium:	Projekt wykonawczy	Nr projektu: TDM-120

## 1. PRZEDMIOT, CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem zamówienia jest przygotowanie dokumentacji projektowej niezbędnej dla realizacji przedsięwzięcia pn.: Rozbiórka istniejących i budowa nowych peronów osobowych na przystanku osobowym Borowina wraz z dojściem, wyposażeniem oraz infrastrukturą towarzyszącą i techniczną w ciągu linii kolejowej nr 26 w km około 16+750 – 17+050 w ramach zadania: „ Prace na linii kolejowej nr 26 Łuków – Radom Główny na odcinku Łuków Łapiguz - Dęblin”, tj. zaprojektowanie i budowa nowych peronów jednokrawędziowych.

W ramach prac przewiduje się również budowę dojść do peronów, wykonanie odwodnienia, zapewnienie oświetlenia peronu i dojścia, likwidacje kolizji oraz inne niezbędne roboty w branżach towarzyszących.

## 2. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

### 2.1. UKŁADY TOROWE

#### 2.1.1. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA MODERNIZOWANEGO ODCINKA

Linia kolejowa nr 26 Łuków – Radom Główny zlokalizowana jest na terenie województwa lubelskiego w powiecie łukowskim. Zakres robót objęty zamówieniem znajduje się na obszarze działania PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.: Zakładu Linii Kolejowych w Lublinie.

#### 2.1.2. NAWIERZCHNIA TOROWA

- tor bezстыkowy,
- podkłady typu Ps 93/94,
- szyny typu 60E1,
- przytwierdzenie typu SB,
- grubość warstwy podsypki 0,35 m

#### 2.1.3. STAN PODTORZA

Odwodnienie szlaku na linii kolejowej nr 26 rozwiązane jest przede wszystkim za pomocą rowów bocznych, nieumocnionych.

#### 2.1.4. ODWODNIENIE

Elementem systemu odwodnienia są również przepusty pod drogami kołowymi – dojazdami do przejazdów kolejowo-drogowych. Przepusty te są częściowo zamulone przez co trudno jest określić ich stan techniczny.

Opisany i zawarty w ww protokołach stan istniejący odwodnienia oparty jest na danych posiadanych przez Zamawiającego.

„Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. Prace na Linii kolejowej nr 26 Łuków – Radom Główny na odc. Łuków Łapiguz – Dęblin”		
Stadium:	Projekt wykonawczy	Nr projektu: TDM-120

## 2.2. PERONY

Na linii nr 26 na odcinku od km 16+750 do km 17+050 znajdują się następujące perony:

- km 16,900 Borowina – 2 perony jednokrawędziowe

## 2.3. PRZEJAZDY KOLEJOWO-DROGOWE

Na linii nr 26 na odcinku od km 16+750 do km 17+050 znajdują się następujące przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia:

- km 17,023 przejazd kat. D – istniejąca nawierzchnia CBP

„Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. Prace na Linii kolejowej nr 26 Łuków – Radom Główny na odc. Łuków Łąpiguz – Dęblin”		
Stadium:	Projekt wykonawczy	Nr projektu: TDM-120

### 3. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO

#### 3.1. PARAMETRY TECHNICZNE PERONÓW

Planuje się budowę dwóch jednokrawędziowych peronów wg poniższych parametrów:

Lp.	Numer linii kolejowej	Nazwa stacji/ przystanku osobowego	Nr peronu	Tor nr	Wysokość peronu [m]	Długość peronu [m]	Szerokość peronu [m]	Ilość krawędzi peronowych
1	26	p.o. Borowina	1	1	0,76	150	4,00-4,50 z poszerzeniem w miejscu montażu wiat do szerokości 6,00	1
2	26	p.o. Borowina	2	2	0,76	150	4,50-5,00 z poszerzeniem w miejscu montażu wiat do szerokości 6,50	1

Wymiary i skrajnia peronu dostosowane zostaną do obecnie obowiązujących standardów, tj. do wysokości krawędzi peronowej równej 0,76 m od płaszczyzny geodezyjnej toków szynowych, skrajni poziomej do lica ścianki peronowej wynoszącej 1,78 m mierzona poziomo od osi toru wg Id-22.

Projektuje się odległość poziomą krawędzi peronu od osi toru jako 1675 mm przy zachowaniu wymaganego zwiększenia bądź zawężenia tej odległości wynikającego z przechytki, promienia i kierunku łuku.

Przebieg krawędzi peronowych względem układu torowego:

PERON NR 1 P.O. BOROWINA TOR 1 LINIA 26										
Opis punktu	Km	D [mm]	X <sub>B</sub> [mm]	H [mm]	Δb <sub>D</sub> [mm]	Δb <sub>S</sub> [mm]	X <sub>BA</sub> [mm]	X <sub>Bi</sub> [mm]	H <sub>BA</sub> [mm]	H <sub>Bi</sub> [mm]
<b>Początek peronu</b>	<b>16+847.067</b>	0	1675	760	0	0	<b>1675</b>	-	<b>760</b>	-
PKP – 26 m	16+971.067	0	1675	760	0	0	1675	-	760	-
<b>Koniec peronu = PKP</b>	<b>16+997.067</b>	-	1675	760	-	-	<b>1669</b>	-	<b>781</b>	-
KKP – 6 m	17+071.067	50	1675	760	25,3	2	1652	-	841	-
PERON NR 2 P.O. BOROWINA TOR 2 LINIA 26										
<b>Początek peronu</b>	<b>16+847.067</b>	0	1675	760	0	0	-	<b>1675</b>	-	<b>760</b>
PKP – 20 m	16+968.813	0	1675	760	0	0	-	1675	-	760
PKP	16+988.813	-	1675	760	-	-	-	1679	-	755
<b>Koniec peronu</b>	<b>16+997.067</b>	-	1675	760	-	-	-	<b>1681</b>	-	<b>753</b>
KKP=PŁK	17+090.589	50	1675	760	25,3	2	-	1702	-	729

Przebieg krawędzi peronowych został obliczony zgodnie z punktem 9.9 i tabelą nr 3 Standardów Technicznych PKP PLK S.A. Tom II – Skrajnia budowlana Linii Kolejowych.

#### 3.2. KONSTRUKCJA PERONÓW

Peron należy wykonać w konstrukcji zgodnej z „Warunkami technicznymi budowy i odbioru peronów pasażerskich aspekty: peronowe krawędzie dostępu, nawierzchnie i korpus peronu - Id-22”.

„Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. Prace na Linii kolejowej nr 26 Łuków – Radom Główny na odc. Łuków Łapiguz – Dęblin”		
Stadium:	Projekt wykonawczy	Nr projektu: TDM-120

Na podstawę konstrukcji peronu składa się ścianka peronowa L1 o wymiarach: 160 x 105 x 99,5 cm oraz płyta peronowa typu P o wymiarach: 200 x 99,5 x 10 cm.

Płyta peronowa w standardzie podstawowym - płyta betonowa z odkrytym kruszywem, antypoślizgowa, będzie posiadała pas ostrzegawczy o szerokości 20 cm z tworzywa sztucznego w kolorze żółtym - RAL1023, wykonany w wytwórni, umieszczony na powierzchni strefy zagrożenia, przy jej granicy z ostrzegawczym pasem dotykowym o szerokości 40 cm w kolorze płyty. Dodatkowo projektuje się 10 cm pas na krawędzi płyty peronowej w kolorze białym – RAL9010, w celu uzyskania kontrastu pomiędzy płytą a ciemnym uskokiem. Jeżeli kontrast pomiędzy krawędzią peronu a ciemnym uskokiem od strony toru zostanie zachowany zgodnie z PN-EN 16584-1, można zrezygnować z białego pasa. Szerokość strefy zagrożenia wynosi 1,00 m od krawędzi płyty, zgodnie z przyjętą prędkością maksymalną  $V_{max} = 120$  km/h. Pas bezpieczeństwa powinien mieć wystające guzki, dobrze wyczuwalne pod nogą szczególnie przez osoby niewidome i niedowidzące.

Ścianki peronowe powinny być posadowione na warstwie wyrównawczej z mieszanki związanej hydraulicznie, piaskowo-cementowa gr. 3 cm oraz na ławie betonowej C12/15 o wymiarach 0,20x1,45 m. Istniejące podłoże należy doprowadzić do  $E2 \geq 45$  MPa,  $I_s \geq 1,0$ . Ściankę peronową należy zabezpieczyć od strony zasypki i przemy podsyпки warstwą izolacji przeciwwilgociowej.

Nawierzchnia peronu wykonana zostanie z płytek chodnikowych o niefazowanych krawędziach o minimalnych wymiarach 0,40x0,40 m o grubości 8 cm w kolorze szarym, na podsypce cementowo – piaskowej i podbudowie zasadniczej z chudego betonu C8/10 gr. 12 cm. Powierzchnię peronu należy zabezpieczyć środkami hydrofobowymi. Pochylenie 1% wykonane będzie na długości płyt peronowych. Spadek poprzeczny nawierzchni peronu, poza płytami krawędziowymi, wynosić będzie 1-3% w kierunku od toru. W peronie zastosowano obrzeże betonowe 20x6 cm.

Odwodnienie peronu przewidziano powierzchniowe ze spływem wody na przyległe tereny kolejowe.

Skarpy o pochyleniu 1:1,5 należy wzmocnić poprzez obsianie nasionami traw na warstwie humusu gr. 10 cm. Skarpy o pochyleniu 1:1 należy wzmocnić płytami ażurowymi typu mata krata, mocowanymi za pomocą kotków.

Warstwy gruntów zasypowych według Id-22:

- M1 - Podbudowa pod płytkami chodnikowymi nawierzchni peronu – podsypka cementowo – piaskowa gr. 3 cm
- M2 - Podbudowa zasadnicza nawierzchni peronu – chudy beton C8/10 gr. 12 cm
- M3 - Warstwa filtracyjna pod podbudową płytek chodnikowych nawierzchni peronu  $k_{10} \geq 1 \cdot 10^{-4}$  m/s
- M4 - Materiał zasypowy bezpośrednio za ścianką – piaszczysty  $U > 5$ ,  $I_s \geq 0,95$  (pospółka gr. 30 cm)
- M5 - Materiał zasypowy na stopie ścianki - piaszczysty  $U > 5$ ,  $I_s \geq 0,95$  (pospółka gr. 30 cm)
- M6 - Materiał zasypowy na podłożu – piaszczysty  $U > 5$ ,  $I_s \geq 0,95$  (pospółka gr. 30 cm)
- M7 - wypełnienie korpusu istniejącego – grunt sytki

Czoło peronu wykonane będzie z elementów oporowych L2 o wymiarach 139x90x99,5, umieszczonych prostopadle do toru. Na czołach peronu należy zabudować barierki o wysokości min. 110 cm uwzględniając 2,70 m skrajnię od osi toru.



„Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. Prace na Linii kolejowej nr 26 Łuków – Radom Główny na odc. Łuków Łapiguz – Dęblin”		
Stadium:	Projekt wykonawczy	Nr projektu: TDM-120

### 3.3. DOJŚCIA DO PERONÓW

Dojścia do peronów realizowane będą poprzez chodnik o pochyleniu  $< 6\%$ , dostosowany do osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Szerokość dojść wynosić będą 2,00 m, z poszerzeniem do 4,00 m w miejscu montażu wiaty rowerowej ze stojakami.

Nawierzchnia dojść zostanie wykonana z płytek chodnikowych bezfazowych o wymiarach 0,40x0,40 m gr. 8cm, na podsypce cementowo – piaskowej i podbudowie z kruszywa.

Wzdłuż dojść zostanie wykonany system oznakowania dotykowego składający się ze ścieżek prowadzących i pól uwagi.

### 3.4. ODWODNIENIE

W związku z budową peronów naprzeciwległych niezbędna jest zabudowa odwodnienia wgłębnego na międzytorzu.

Odwodnienie wgłębne zaprojektowano jako rury drenarskie PVC-U, częściowo sączące  $\varnothing 200$  o perforacji  $220^\circ$ , sztywności  $SN \geq 8 \text{ kN/m}^2$ . Drenokolektory układane są w wykopie wyścielonym geowłókniną separacyjną, na podsypce piaskowej o grubości 5 cm. Wykop o skarpach pionowych. Drenokolektor obsypany z boków i zasypany min. 0,20 m ponad wierzch rury żwirem, pozostały wykop do terenu zasypany tłucznem.

Na ciągach odwadniających projektuje się studzienki z tworzywa PP o średnicy DN425 mm, nakryte pokrywą żelbetową, osadzoną na stożku żelbetowym.

Drenaże układane są ze spadkiem min. 0,3 % w kierunku studni rewizyjnej o średnicy DN600. Studzienkę zaprojektowano z osadnikiem głębokości min. 0,50 m.

Jeśli zabudowa studzienek nie będzie możliwa z powodu zbyt wąskich międzytorzy, to górne części studzienek należy wykonać w formie nadstawek z otworami o szerokości min. 0,2 m i długości zbliżonej do średnicy studzienki zgodnie z Id-3. Nadstawki ustawia się dłuższymi bokami równolegle do osi torów.

Odprowadzenie wód deszczowych z drenokolektora poprzez kolektor do studni wpadowej. Projektuje się studnię betonową o średnicy 1500 mm, w ciągu istniejącego przepustu zlokalizowanego pod drogą, na jego wlocie, zapewniającej ciągłość rowów kolejowych.

### 3.5. WYPOSAŻENIE PERONÓW

Na peronach należy zabudować elementy małej architektury tj.: wiaty, ławki, poręcze do odpoczynku na stojąco, kosze na odpady zmieszane oraz do selektywnej zbiórki odpadów, gabloty i tablice informacyjne, system oznakowania dotykowego, system oznakowania stałego oraz wiatę rowerową ze stojakami przy dojściu do peronu.

Wszystkie elementy wyposażenia peronów przewiduje się zgodnie z wytycznymi Ipi-1 oraz Ipi-2.

#### 3.5.1. Wiaty peronowa

W projekcie zaproponowano zabudowę standardowej wiaty peronowej siedziskowej, o wzmocnionej konstrukcji dachu. Planowane jest zabudowanie jednej wiaty peronowej jednostronnej na każdym peronie.

Pokrycie dachowe wiaty siedziskowej wykonane z poliwęglanu litego, odporne na działanie promieni UV. Ściany boczne oraz tylna wiaty wykonane zostaną z szyb hartowanych klejonych o grubości min. 8 mm, o klasie odporności na uderzenia przynajmniej P2. Na przezroczystych powierzchniach wiaty należy wykonać pasy w kolorze szarym o szerokości min. 2 cm w odległości 10 cm od siebie, minimalizujące kolizje ptaków ze ściankami oraz

„Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. Prace na Linii kolejowej nr 26 Łuków – Radom Główny na odc. Łuków Łapiguz – Dęblin”		
Stadium:	Projekt wykonawczy	Nr projektu: TDM-120

zabezpieczające przed przypadkowym wejściem podróżnych na ściany boczne wiaty. Pasy zabezpieczające przed wejściem w szybę powinny kontrastować w stosunku do otoczenia. Dopuszcza się naklejane oznakowanie w postaci umieszczenia naklejek pomiędzy dwiema klejonymi szybami szkła bezpiecznego, co spełnia wymagania funkcjonalności i trwałości wykonania. Graficzne oznaczenie może być również wykonane w następujących technologiach: drukowanie wzorów metodą sitodruku, druk cyfrowy utwardzany promieniami UV, wypalanie szklanych powierzchni kwasem, grawerowanie laserowe, piaskowanie.

Wiatę peronową należy zabezpieczyć przed korozją oraz nałożyć ochronę anty-graffiti.

Pod wiatą znajduje się miejsce przeznaczone dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonych możliwościach poruszania się (miejsce na wózek inwalidzki o wymiarach 150x150 cm) oraz poręcz do odpoczynku na stojąco o szerokości min. 1,40 m, na wysokości ok 0,86 m, z siedziskiem poręczy wykonanym z drewna twardego. Ławka trwale związana z konstrukcją wiaty (niedemontowana), wykonana z siedziskiem i oparciem z drewna twardego. Ławka wyposażona w podłokietniki.

Pod wiatą należy umieścić piktogramy informacyjne z osobą na wózku inwalidzkim oraz zakaz palenia. Piktogram wykonane na blasze, tak jak pozostałe tablice, mocowane do wiaty. Odprowadzenie wód opadowych z wiaty przewiduje się za pomocą rur spustowych za peron.

### 3.5.2. Kosze na odpady

Na peronach należy zabudować kosze do selektywnej zbiórki odpadów wraz z komorą na odpady zmieszane oraz kosze na odpady zmieszane, transparentne w całości z tworzywa sztucznego. Wymagane jest zabezpieczenie klapy kosza (zamki) przed otwarciem przez osoby nieuprawnione.

Oznakowanie kolorystyczne kosza selektywnej zbiórki powinno być zgodne z lpi-1. Minimalna pojemność kosza wynosi 50 litrów.

Oznakowanie kolorystyczne kosza do selektywnej zbiórki:

1. kosz na papier – kolor niebieski części pojemnika oraz oznaczenie „Papier”;
2. kosz na szkło – kolor zielony części pojemnika oraz oznaczenie „Szkło”;
3. kosz na metale i tworzywa sztuczne – kolor żółty części pojemnika oraz oznaczenie „Metale i tworzywa sztuczne”;
4. kosz na odpady biodegradowalne – kolor brązowy części pojemnika oraz oznaczenie „Bio”;
5. kosz na odpady zmieszane – kolor czarny części pojemnika oraz oznaczenia „Odpady zmieszane”.

Kosze przylegające całą powierzchnią podstawy do nawierzchni peronu, przytwierdzone w sposób niewidoczny z zewnątrz, bez popielniczek. Obudowa kosza bez ostrych krawędzi, otwory w koszach uniemożliwiające włożenie dużych przedmiotów. Zgodnie z wytycznymi lpi-1 kosze nie będą mocowane do konstrukcji wiat, konstrukcji wsporczych słupów oświetleniowych oraz konstrukcji wsporczej sieci trakcyjnej.

### 3.5.3. Ławki wolnostojące

W projekcie zaproponowano ławki ze stalowych ocynkowanych profili, malowanych proszkowo na kolor szary RAL7047, z siedziskiem i oparciem z drewna jednolitego twardego – kolor sosna skandynawska. Profil siedziska należy dodatkowo wzmocnić (zabezpieczyć przed uginaniem się). Ławki projektowane są jako ławki wolnostojące. Należy przewidzieć miejsca na

„Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. Prace na Linii kolejowej nr 26 Łuków – Radom Główny na odc. Łuków Łapiguz – Dęblin”		
Stadium:	Projekt wykonawczy	Nr projektu: TDM-120

odstawienie bagaży po 40 cm z obu stron. Ławki wolnostojące powinny być wyposażone w podłokietniki po obu stronach ławki. W przypadku ławek mających ponad 5 miejsc siedzących stosuje się dodatkowe podłokietniki. Podłokietniki powinny znajdować się na wysokości 0,15-0,20 m od górnej powierzchni siedziska.

Ławki przymocować na stałe do nawierzchni peronu w sposób niewidoczny z poziomu użytkownika.

#### 3.5.4. Poręczne do odpoczynku na stojąco

Na peronach projektuje się poręczne wolnostojące do odpoczynku na stojąco. Konstrukcja stalowa, malowana proszkowo, umieszczone na wysokości ok 0,85 m ponad poziomem posadzki, szerokości 1,40 m, mocowane do nawierzchni peronu w sposób niewidoczny z poziomu użytkownika. Siedzisko wykonane z drewna twardego.

#### 3.5.5. Gabloty informacyjne

W projekcie zaplanowano zabudowę gabloty informacyjnej 3-panelowej jednostronnej z dwustronną nazwą stacji we fryzie oraz gabloty dwupanelowej jednostronnej z fryzem „Informacja”, na każdym peronie.

Gabloty wykonane z profili stalowych posadowione w podłożu na głębokości min. 0,50 m. Zastosować rozetę maskującą miejsce montażu słupków gablot. W gablotach należy zastosować szkło bezpieczne o grubości 5 mm.

Na fryzach gablot nie stosować liter naklejanych. Oznaczenia powinny być namalowane. Gabloty wyposażać w magnesy -15 sztuk na każdy panel gabloty.

#### 3.5.6. Tablice informacyjne

Na peronach zamontowane zostaną tablice informacyjne, na które składają się: tablice z nazwą stacji o wysokości 30 i 70 cm (TN30 i TN70), tablice informujące o drodze wyjścia z peronu (Wy), tablice z numerem peronu oraz kierunku biegu pociągów (TK). Tablice wykonane zostaną z blachy aluminiowej o grubości min. 3 mm. Napisy na tablicach będą namalowane i wykonane za pomocą czcionek Myriad Pro Semibold (dla napisów w języku polskim) oraz Myriad Pro Italic (dla napisów w języku angielskim). Na peronie należy zamontować także tablice informujące o zakazie palenia oraz wskaźnik zatrzymania się czoła pociągu. Tablice „Zakaz palenia” należy wykonać na blasze, tak jak pozostałe tablice, dwustronnie i zamontować prostopadłe do peronu.

Tablice z nazwą stacji zaprojektowano w konstrukcji stalowej, dwustronne z blachy aluminiowej:

- usytuowanie: na własnym fundamencie;
- wysokość słupków ponad poziom peronu 310/270 cm (240 cm do dolnej krawędzi tablicy + 70/30 cm wysokość tablicy);
- konstrukcja nośna tablic z kształtowników stalowych ocynkowanych. Obudowa tablic z ram z kształtowników aluminiowych lub stalowych;
- szerokość dostosowana do długości nazwy stacji.

Tablice z nazwą stacji o wys. 30 cm należy umieścić równolegle do osi peronu, tablice z nazwą stacji o wys. 70 cm należy umieścić prostopadłe do torów lub pod odpowiednim kątem (30/60°).

„Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. Prace na Linii kolejowej nr 26 Łuków – Radom Główny na odc. Łuków Łapiguz – Dęblin”		
Stadium:	Projekt wykonawczy	Nr projektu: TDM-120

Tablice z nazwą stacji Tn70 należy również ustawić przed peronami, na obszarze w zarządzie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., pod kątem dostosowanym do jak najlepszej widoczności dla podróżnych siedzących w pociągu, w odległości:

- od peronów do 200 m;
- od skrajnego torowiska, po którym przejeżdżają pociągi pasażerskie, co najmniej 10 m od osi toru.

Wszelkie jednostronne oznakowanie montowane na peronie, widoczne z terenu przyległego (np. ulicy), powinno mieć zabudowane z blachy w kolorze RAL 5003.

Na dwustronnych tablicach o wysokości 70 cm, ustawionych równolegle do torów na/przy peronach jednokrawędziowych, zlokalizowanych po zewnętrznej stronie układu torowego, na stronie widocznej jedynie od drogi, należy umieścić dodatkowo piktogram „stacja/ przystanek osobowy/ peron”.

Tablice należy wykonać i zamontować zgodnie z Wytycznymi dla oznakowania stałego stacji pasażerskich lpi - 2.

### 3.5.7. Wiata rowerowa ze stojakami i nawierzchnią utwardzoną

Przy dojściach do peronów zostały zaprojektowane wiaty rowerowe ze stojakami. Ściany wiaty rowerowej należy wykonać z szyb hartowanych klejonych o grubości min. 8 mm, zabezpieczonego oznakowaniem kontrastowym, w celu zabezpieczenia przed przypadkowym wejściem człowieka. Pokrycie dachowe wykonane płyty kompozytowej w kolorze szarym RAL 7047.

Stojaki w ilości 5 sztuk, U-kształtne należy wykonać z profili z rur ze stali nierdzewnej ok. Ø 5 cm, o parametrach stali kwasoodpornej, z kompletem maskownic (rozeta maskująca) wykonana z tego samego materiału co rura. Nawierzchnia pod stojakami wykonana zostanie z płytek chodnikowych bezfazowych o wym. 40x40 cm gr. 8 cm, na podsypce cementowo – piaskowej i podbudowie z kruszywa.

### 3.5.8. Ogrodzenia

Wygradzenie na końcu peronu oraz wzdłuż nieczynnej krawędzi peronu należy wykonać ze sztywnych paneli systemowych z siatek stalowych min. 250x110 cm. Wygradzenia będą miały średnicę siatek nie mniejszą niż 5 mm a rozstaw słupków/szczeblin nie może wynosić więcej niż 12 cm. Ogrodzenia należy wykonać jako ocynkowane i malowane proszkowo. Kolorystyka elementów – kolor szary RAL 7047.

### 3.5.9. Wykaz wyposażenia przystanku osobowego

Wyposażenie peronu nr 1 p.o. Borowina		
Element wyposażenia	Skrót	Ilość
Wiata peronowa z wyposażeniem	-	1
Ławka wolnostojąca jednostronna	-	1
Poręcz do odpoczynku na stojąco	-	1
Kosz na odpady zmieszane	-	1
Kosz do selektywnej zbiórki odpadów z komorą na odpady zmieszane	-	1
Gablota informacyjna 3-panelowa jednostronna z dwustronną nazwą przystanku osobowego	G+TN30	1

„Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. Prace na Linii kolejowej nr 26 Łuków – Radom Główny na odc. Łuków Łapiguz – Dęblin”		
Stadium:	Projekt wykonawczy	Nr projektu: TDM-120

Wypożalenie peronu nr 1 p.o. Borowina		
Element wypożalenia	Skrót	Ilość
Gablota informacyjna 2-panelowa jednostronna	G+I	1
Tablica z nazwą przystanku 70 cm	TN70	1
Tablica z nazwą przystanku 30 cm	TN30	2
Tablica z kierunkiem wyjścia z peronu	Wy1	1
Tablica informacyjna z kierunkiem biegu pociągów	TK1	1
Tablica z numerem peronu	PN1	1
Piktogram „Zakaz Palenia”	P1	2

Wypożalenie peronu nr 2 p.o. Borowina		
Element wypożalenia	Skrót	Ilość
Wiata peronowa z wypożaleniem	-	1
ławka wolnostojąca jednostronna	-	1
Poręcz do odpoczynku na stojąco	-	1
Kosz na odpady zmieszane	-	1
Kosz do selektywnej zbiórki odpadów z komorą na odpady zmieszane	-	1
Gablota informacyjna 3-panelowa jednostronna z dwustronną nazwą przystanku osobowego	G+TN30	1
Gablota informacyjna 2-panelowa jednostronna	G+I	1
Tablica z nazwą przystanku 70 cm	TN70	1
Tablica z nazwą przystanku 30 cm	TN30	2
Tablica z kierunkiem wyjścia z peronu	Wy2	1
Tablica informacyjna z kierunkiem biegu pociągów	TK2	1
Tablica z numerem peronu	PN2	1
Piktogram „Zakaz Palenia”	P1	2

Wypożalenie poza peronem p.o. Borowina		
Element wypożalenia	Skrót	Ilość
Wiata rowerowa	-	2
Tablica z nazwą przystanku 70 cm dwustronna	TN70	4
Tablica informacyjna z kierunkiem wejścia na peron	We1, We2	2
Piktogram „Zakaz Palenia”	P1	2
Piktogram „Przejdźcie przez tory. Strzeż się pociągu”	P2	4
Stojaki rowerowe	-	10

Wypożalenie peronu przyjęto zgodnie z kategorią przystanku – kat. E.

### 3.5.10. System oznakowania dotykowego

System oznakowania dotykowego składa się z:

- pól uwagi – kwadratów o boku 0,60 m, wypożalonych w guzki dotykowe,
- pasów ostrzegawczych dotykowych – o szerokości 0,60 m, wypożalonych w guzki dotykowe. Wyjątek stanowi pas ostrzegawczy dotykowy umieszczony przy strefie zagrożenia, którego szerokość wynosi 0,40 m.
- ścieżki prowadzącej – o szerokości 0,40 m, złożonych z podłużnych rowków lub linii.

„Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. Prace na Linii kolejowej nr 26 Łuków – Radom Główny na odc. Łuków Łapiguz – Dęblin”		
Stadium:	Projekt wykonawczy	Nr projektu: TDM-120

Informacja o trasie wolnej od przeszkód będzie przekazywana osobom z dysfunkcją wzroku za pomocą ścieżek dotykowych, zgodnie z następującymi zasadami:

- Ścieżki prowadzone są od dojścia do peronu do ostrzegawczego pasa dotykowego, zlokalizowanego w odległości 0,50 m od końca peronu,
- Ścieżkę dotykową wykonać o szerokość 40 cm z wzdłużnymi wystającymi elementami o wysokości 6 mm (elementy prefabrykowane). Kolor ścieżki dotykowej powinien kontrastować z pozostałym kolorem posadzki i powinien być jaśniejszy (zbliżony do białego, przy czym przedmiotowy kolor powinien być barwą zastosowanego materiału, a nie uzyskany poprzez malowanie jego powierzchni). W miejscu rozwidlenia ścieżki dotykowej zastosować pola uwagi. Pola uwagi powinny być o wymiarach 60x60 cm.

Ścieżki dotykowe powinny być zakończone pasami ostrzegawczymi. Pas ostrzegawczy powinien być usytuowany m.in. przed chodnikiem na całej szerokości tych przeszkód. Pas ostrzegawczy powinien mieć szerokość 0,60 m i składać się z elementów dotykowych jak przy polach uwagi i kontrastować z pozostałym kolorem posadzki.

#### 3.5.11. Trasa wolna od przeszkód

Należy zapewnić przynajmniej jedną trasę wolną od przeszkód, która będzie łączyć m. in.: parkingi, perony, wejścia i wyjścia dostępne dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Trasa wolna od przeszkód powinna być wyraźnie oznaczona informacjami wizualnymi, dostępnymi we wszystkich punktach, w których pasażerowie muszą podejmować decyzje o wyborze tras, w odstępach maksymalnie, co 100 m na trasie.

Zgodnie z TSI PRM minimalna wolna od przeszkód szerokość peronu musi być równa szerokości strefy zagrożenia oraz dwóch przeciwległych tras o szerokości 80 cm (160 cm).

Posadzka trasy wolnej od przeszkód powinna mieć własności przeciwodblaskowe.

Należy zastosować następujące symbole graficzne i piktogramy dotyczące osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się:

- znak zgodny z międzynarodowym symbolem oznaczającym „udogodnienie dla osoby niepełnosprawnej”
- informacje wskazujące kierunek, dotyczące trasy wolnej od przeszkód
- oraz punktów dostępnych dla wózków inwalidzkich

Na peronach zostały umieszczone tablice z kierunkiem wyjścia z peronu dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

## 4. NAWIĄZANIE GEODEZYJNE

Geodezyjna inwentaryzacja powykonawcza, wykonana zgodnie ze Standardem Technicznym „O organizacji i wykonywaniu pomiarów w geodezji kolejowej” GK-1 oraz Standardem dla kolejowej osnowy geodezyjnej, znaków regulacji osi torów, wykonywania pomiarów geodezyjnych oraz opracowań map na zlecenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ig-6, ustali i odtworzy kilometrąż linii i obiektów.

Projektowany układ dowiązany jest do siatki współrzędnych mapy sytuacyjno – wysokościowej w układzie współrzędnych „2000” (strefa 7).

Natomiast pod względem wysokościowym projektowany układ nawiązano do reperów, których rzędne wysokościowe określono w układzie odniesienia Kronsztad 60.

„Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. Prace na Linii kolejowej nr 26 Łuków – Radom Główny na odc. Łuków Łapiguz – Dęblin”		
Stadium:	Projekt wykonawczy	Nr projektu: TDM-120

## 5. INFORMACJE DODATKOWE

- Materiał na krawędzi peronu po stronie toru musi kontrastować z ciemnym uskokiem.
- Wszystkie nawierzchnie na peronie, dojeściach powinny zostać wykonane z materiałów o właściwościach przeciwpoślizgowych.
- W obrębie peronu oraz dojeścia do peronu nie dopuszcza się nierówności posadzki większych niż 5 mm.
- Na peronach i dojeściach nie wykonuje się progów.
- Brzegi elementów wyposażenia peronu oraz urządzeń należy zaokrąglać.
- Wszystkie elementy wyposażenia peronu i urządzenia powinny kontrastować z tłem.
- Elementy drewniane powinny być odpowiednio zaimpregnowane / zabezpieczone przed warunkami atmosferycznymi.
- Elementy stalowe - konstrukcyjne wiat, ławek i poręczy do odpoczynku na stojąco należy wykonać jako ocynkowane i malowane proszkowo.
- Przeszkody przezroczyste należy oznakować.
- Szczegóły nie wymienione w powyższym opisie należy wykonać zgodnie z wytycznymi lpi-1 oraz lpi-2.
- W przypadku wykrycia na etapie realizacji robót rozbieżności rozwiązań projektowych ze stanem faktycznym oraz pojawienia się faktów nieznanymi, czy też nieuwzględnionych na etapie projektowania dokumentacja projektowa zostanie zweryfikowana. Zmiany zostaną przekazane Wykonawcy do realizacji.

## 6. DANE DOTYCZĄCE WARUNKÓW OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ

Dla obiektu nie wymaga się realizacji ochrony przeciwpożarowej.

## 7. OPINIA GEOTECHNICZNA ORAZ INFORMACJA O SPOSOBIE POSADOWIENIA OBIEKTU BUDOWLANEGO

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz.U. Nr 0 poz. 463) stwierdzono, że w wykonanych otworach badawczych występują generalnie proste warunki gruntowe. W związku z tym przyjęto dla całego projektu budowlanego pierwszą kategorię geotechniczną z prostymi warunkami gruntowymi.

## 8. SPIS OBOWIĄZUJĄCYCH NORM, PRZEPISÓW I LITERATURY ZWIĄZANEJ

- „Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie” (Dziennik Ustaw nr 151, poz. 987),
- „Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie”,
- „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” wraz z późniejszymi zmianami
- Standardy Techniczne – Szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości  $V_{max} \leq 200$  km/h (dla taboru konwencjonalnego) / 250 km/h (dla taboru z wychylny pudłem”),

„Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. Prace na Linii kolejowej nr 26 Łuków – Radom Główny na odc. Łuków Łapiguz – Dęblin”		
Stadium:	Projekt wykonawczy	Nr projektu: TDM-120

- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności system kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej, z późn. zm.;
- Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2023/1694 z dnia 10 sierpnia 2023 r. zmieniające rozporządzenia Komisji: (UE) nr 321/2013, nr 1299/2014, nr 1300/2014, nr 1301/2014, nr 1302/2014, nr 1304/2014 oraz rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/777
- PN-EN 15273-3 Kolejnictwo - Skrajnie - Część 3: Skrajnie budowli”.
- Warunki techniczne budowy i odbioru peronów pasażerskich, aspekty: peronowe krawędzie dostępu, nawierzchnie i korpus peronu Id-22
- Wytyczne architektoniczne dla infrastruktury pasażerskiej lpi-1
- Wytyczne dla oznakowania stałego infrastruktury pasażerskiej lpi-2



„Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. Prace na Linii kolejowej nr 26 Łuków – Radom Główny na odc. Łuków Łopiguz – Dęblin”		
Stadium:	Projekt wykonawczy	Nr projektu: TDM-120

## 9. UPRAWNIENIA BUDOWLANE

Szczegółowy zakres uprawnień  
do projektowania bez ograniczeń

w specjalności kolejowej

I. Na mocy art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5, art. 13 ust. 4 ustawy - Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.), w zakresie objętym wyżej wymienioną specjalnością, niniejsze uprawnienia stanowią podstawę do:

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

II. Na mocy § 20 ust. 1 oraz § 19 ust 1 pkt 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), niniejsze uprawnienia uprawniają do:

projektowania obiektu budowlanego takiego jak: stacja, węzeł, linia i bocznic kolejowa oraz z nimi związane inne budowle kolejowe, w rozumieniu przepisów o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe, z wyłączeniem budowli, o których mowa w § 19 ust. 1 pkt 2, oprócz przepustów.

§ 19 ust. 1 pkt 2 w/w rozporządzenia wymienia: 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.



Skład Orzekający  
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

1. Przewodniczący Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej  
dr inż. Zygmunt Rawicki

2. Członek Składu Orzekającego  
dr inż. Janusz Cieślinski

3. Członek Składu Orzekającego  
mgr inż. Marian Jamorski

*[Signature]*  
*[Signature]*

Kraków, dnia 30 maja 2011 r.

### 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, z późn. zm.) art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5 i art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1, art. 13 ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 2e ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.), oraz § 11 ust. 1 pkt 1, § 15 i § 20 ust. 1 i § 19 ust 1 pkt 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) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.)

**Małopolska Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna**

stwierdza, że

Pan mgr inż. **Michał Wojciech Piszczek**

*kierunek studiów: Budownictwo, specjalność drogi kolejowe*

urodzony dnia 23.08.1982 r. w Krakowie

uzyskał

**UPRAWNIENIA BUDOWLANE**

numer ewidencyjny MAP/0176/POOL/11

do projektowania bez ograniczeń  
w specjalności kolejowej.

### UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Krakowie na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu, stwierdza, że Pan Michał Piszczek posiada wymagane prawem wykształcenie i praktykę zawodową konieczną do uzyskania uprawnień budowlanych w wyżej wymienionej specjalności i uzyskał pozytywny wynik egzaminu na uprawnienia budowlane.

Szczegółowy zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

### POUCZENIE

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



Skład Orzekający  
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

1. Przewodniczący Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej  
dr inż. Zygmunt Rawicki

2. Członek Składu Orzekającego  
dr inż. Janusz Cieślinski

3. Członek Składu Orzekającego  
mgr inż. Marian Jamorski

Orzekający:

1. Michał Piszczek  
Inżynier, ul. Jana Pawła II 6  
30-444 Kraków

2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego

3. a/a

*[Signature]*  
*[Signature]*

„Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. Prace na Linii kolejowej nr 26 Łuków – Radom Główny na odc. Łuków Łąpiguz – Dęblin”		
Stadium:	Projekt wykonawczy	Nr projektu: TDM-120



SLK/OIKB/7131.7132/0979/05

Katowice, dnia 15 grudnia 2005 r.

## 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 z późn. zm.), art. 13 ust. 1 pkt 1 i 2 i ust. 2, art. 14 ust. 1 pkt 2c ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2003 r. Nr 207, poz. 2016 z późn. zm.) oraz § 12 pkt. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2005 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. z 2005 r. Nr 96, poz. 817) w związku z art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.)

### Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Śl.OIKB n a d a j e

**Panu(i) Michałowi Stochniał**

inż. budownictwa w specjalności drogi kolejowe  
ur. dnia 17 sierpnia 1972 w Sosnowcu

**UPRAWNIENIA BUDOWLANE**  
**numer ewidencyjny SLK/0979/PWOH/05**

**do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń  
w specjalności kolejowej**

## UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Katowicach na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu, stwierdziła, że Pan(i) **Michał Stochniał** posiada wymagane prawem: wykształcenie i praktykę zawodową oraz uzyskał(a) pozytywny wynik egzaminu - konieczne do uzyskania uprawnień budowlanych **do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń** w specjalności kolejowej.

Szczegółowy zakres uprawnień jest określony na odwrocie niniejszej decyzji.

### Pouczenie

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 w/w ustawy Prawo budowlane – podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis do centralnego rejestru Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego.
2. Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Śl.OIKB w Katowicach w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Otrzymują:

1. Pan(i) Michał Stochniał  
Goszczyńskiego 7/93  
41-219 Sosnowiec
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor  
Nadzoru Budowlanego
4. a/a.



Skład orzekający OKK

1.   
Mgr inż. Zbigniew Dzierżewicz
2.   
Mgr inż. Bolesław Jurkiewicz
3.   
Mgr inż. Tadeusz Lipiński

„Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. Prace na Linii kolejowej nr 26 Łuków – Radom Główny na odc. Łuków Łopiguz – Dęblin”		
Stadium:	Projekt wykonawczy	Nr projektu: TDM-120

## Szczegółowy zakres uprawnień

do projektowania  
w specjalności inżynierii kolejowej  
bez ograniczeń  
w zakresie kolejowych obiektów budowlanych

I. Na mocy art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5, art. 13 ust. 4 ustawy - Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 1202 z późn. zm.), w zakresie objętym wyżej wymienioną specjalnością, niniejsze uprawnienia stanowią podstawę do:

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

II. Na mocy art. 15a ust. 11 ustawy - Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 1202 z późn. zm.), niniejsze uprawnienia uprawniają do:

projektowania obiektu budowlanego takiego jak: stacje, linie kolejowe, bocznice kolejowe i inne budowle, w rozumieniu przepisów w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich użytkowanie, z wyłączeniem obiektów budowlanych, o których mowa w ust. 6 pkt 2, sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych przeznaczonych dla kolei, o których mowa w ust. 22, oraz urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym.

Ust. 6 pkt 2 w/w ustawy wymienia: most, wiadukt, przepust, ślony oporowy, tunel liniowy, nadziemne i podziemne przejścia dla pieszych, w rozumieniu przepisów w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich użytkowanie.

Ust. 22 w/w ustawy wymienia: sieci, instalacje i urządzenia elektryczne i elektroenergetyczne, w tym kolejowe, trolejbusowe i tramwajowe sieci trakcyjne, sieci trakcyjne metra, wraz z instalacjami i urządzeniami technicznymi zasilania, w tym kolejowej, trolejbusowej i tramwajowej sieci trakcyjnej, sieci trakcyjne metra oraz elektrycznego ogrzewania rozjazdów.

Zgodnie z art. 15a ust. 1 w/w ustawy uprawnienia budowlane do projektowania w odpowiedniej specjalności uprawniają do sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie tej specjalności.



1. Przewodniczący Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej  
dr inż. Marcin Pichociński
2. Członek Składu Okręgowego  
inż. Roman Chmielewski
3. Członek Składu Okręgowego  
mgr inż. Jerzy Hydzik

1. Opracował: Anna Kulig  
ul. Lipiecka 6/108  
30-721 Kraków
2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
3. aia

Kraków, dnia 28 czerwca 2019 r.



MAP 01BKK/0054-0268/18

## DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 1725) i art. 12 ust. 2 pkt 1, art. 14 ust. 1 pkt 3 lit. c, art. 15a ust. 1 i 11 ust. 11 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 1202 z późn. zm.), po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

**Pani Anna Kulig**  
magister inżynier  
kierunek: Budownictwo  
ur. dnia 02.10.1989 r. w Białymstoku  
otrzymuje

## UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny MAP0249/PBKU19

do projektowania  
w specjalności inżynierii kolejowej  
bez ograniczeń  
w zakresie kolejowych obiektów budowlanych.

## UZASADNIENIE

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

## Pouczenie

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

Zgodnie z treścią art. 127a ustawy Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2018r. poz. 2096 z późn. 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 przysługują prawo do odwołania się ani skargi do sądu administracyjnego.



1. Przewodniczący Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej  
dr inż. Marcin Pichociński
2. Członek Składu Okręgowego  
inż. Roman Chmielewski
3. Członek Składu Okręgowego  
mgr inż. Jerzy Hydzik





„Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. Prace na Linii kolejowej nr 26 Łuków – Radom Główny na odc. Łuków Łapiguz – Dęblin”		
Stadium:	Projekt wykonawczy	Nr projektu: TDM-120

## 10. ZAŚWIADCZENIA OKRĘGOWEJ IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA



**Zaświadczenie**  
o numerze weryfikacyjnym:  
**MAP-C3U-3IZ-FEM \***

Pan Michał Wojciech Piszczek o numerze ewidencyjnym MAP/BK/0517/11  
adres zamieszkania ul. Jana Pawła II 6, Libertów, 30-444 Kraków  
jest członkiem Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane  
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.  
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2024-11-01 do 2024-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym  
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2024-10-30 roku przez:

Mirosław Boryczko, Przewodniczący Rady Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Zgodnie z art. 78<sup>1</sup> K.c.

§ 1. Do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarcza 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.piiib.org.pl](http://www.piiib.org.pl) lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów  
Budownictwa.



„Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. Prace na Linii kolejowej nr 26 Łuków – Radom Główny na odc. Łuków Łapiguz – Dęblin”		
Stadium:	Projekt wykonawczy	Nr projektu: TDM-120



### Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:  
SLK-5WA-5JG-APF \*

Pan Michał Stochniał o numerze ewidencyjnym SLK/BK/3896/06  
adres zamieszkania ul. Parkowa 16 D, 42-582 Rogoźnik  
jest członkiem Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane  
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.  
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2024-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym  
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2024-02-13 roku przez:

Roman Karwowski, Przewodniczący Rady Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie z art. 781 K.c.

1. Do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarcza 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](http://www.piib.org.pl) lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.



„Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. Prace na Linii kolejowej nr 26 Łuków – Radom Główny na odc. Łuków Łapiguz – Dęblin”		
Stadium:	Projekt wykonawczy	Nr projektu: TDM-120



### Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

**MAP-LP2-9FK-GEI \***

Pani Anna Kulig o numerze ewidencyjnym MAP/BK/0418/19

adres zamieszkania [REDACTED]

jest członkiem Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2025-01-01 do 2025-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2024-12-13 11:37:15 roku przez:

Mirosław Boryczko, Przewodniczący Rady Małopolskiej 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](http://www.piib.org.pl) lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.



„Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. Prace na Linii kolejowej nr 26 Łuków – Radom Główny na odc. Łuków Łąpiguz – Dęblin”		
Stadium:	Projekt wykonawczy	Nr projektu: TDM-120



### Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

**MAP-E97-566-PG4 \***

Pani Dominika Karolina Szwedurska o numerze ewidencyjnym MAP/BK/0031/23

adres zamieszkania [REDACTED]

jest członkiem Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2025-01-01 do 2025-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2024-12-16 08:46:03 roku przez:

Mirosław Boryczko, Przewodniczący Rady Małopolskiej 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.pilb.org.pl](http://www.pilb.org.pl) lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.





„Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. Prace na Linii kolejowej nr 26 Łuków – Radom Główny na odc. Łuków Łapiguz – Dęblin”		
Stadium:	Projekt wykonawczy	Nr projektu: TDM-120

## 11. CZĘŚĆ RYSUNKOWA