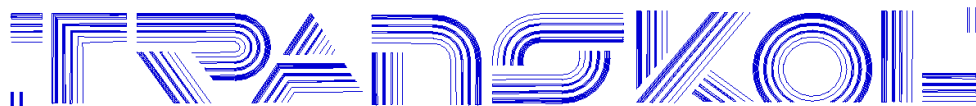




e-mail: transkol@e.pl



Biuro Projektów i Realizacji Budownictwa Kolejowego Sp.z o.o.

31-516 Kraków, ul. Rondo Mogiłskie 1

tel. kom. 603 655 252

tel. kom. 535 635 123

Regon P-350454276

NIP 676-005-97-98

Sąd Rejonowy dla Krakowa-Śródmieścia w Krakowie, XI Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego - KRS 0000174494

UMOWA NR: 73/208/0008/19/Z/O	Opracowanie dokumentacji projektowej przebudowy wiaduktu kolejowego zlokalizowanego w ciągu linii nr 820 Chlastawa – Dąbrówka Zbąska w km 2,545 wraz z uzyskaniem pozwolenia na budowę	Tom <b>2</b>	Egz. nr <b>1</b>
---------------------------------	--	-----------------	---------------------

## PROJEKT ROZBIÓRKI WIADUKTU

**NAZWA PROJEKTU:** Rozbiórka istniejącego i budowa nowego wiaduktu kolejowego w km 2,545 linii nr 820 Chlastawa – Dąbrówka Zbąska na działce nr 21/104, obręb Zbąszynek, powiat świebodziński, w obszarze terenu zamkniętego

**OBIEKT** Rozbiórka istniejącego wiaduktu kolejowego  
Budowa nowego wiaduktu kolejowego wraz z odwodnieniem  
Przebudowa niwelety toru łącznicowego nr 820

**ADRES OBIEKTU:** Działka nr: 21/104; obręb Zbąszynek; j. ewid. Zbąszynek Miasto  
Wiadukt stalowy w km 2,545 linii nr 820 Chlastawa – Dąbrówka Zbąska

**KATEGORIA  
OBIEKTU BUD.:** XXVIII

**BRANŻA:** MOSTOWA

**DZIAŁKA:** Działka nr: 21/104; obręb Zbąszynek; j. ewid. Zbąszynek Miasto  
- teren zamknięty

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

**JEDN. PROJ.:** „TRANSKOL” Biuro Projektów i Realizacji Budownictwa Kolejowego Sp. z o.o.  
31-516 Kraków, Rondo Mogiłskie 1

IMIE, NAZWISKO	NR UPRAWNIEŃ I SPECJALNOŚĆ	PODPIS
PROJEKTANT KOORDYNATOR: mgr inż. Waldemar Pawłowski	Upr. nr PDK/0028/POOM/08 Uprawnienia w specjalności mostowej bez ograniczeń	
SPRAWDZAJĄCY: mgr inż. Edward Piotrowicz	Upr. nr ONB 907u-667/44/67 Uprawnienia projektowe w specjalności mosty	

Kraków, styczeń 2020r.

## **SPIS TREŚCI PROJEKTU ROZBIÓRKI**

<b>PROJEKT ROZBIÓRKI WIADUKTU</b>	<b>od str.1 do str.19</b>
<b>I. CZĘŚĆ OPISOWA</b>	<b>3</b>
1. PODSTAWY OPRACOWANIA	3
2. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA	3
3. STAN ISTNIEJĄCY	3
4. PROJEKT ROZBIÓRKI PRZESŁA WIADUKTU	4
5. PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO	5
<b>II. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA</b>	<b>6</b>
<b>III. OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA I SPRAWDZAJĄCEGO</b>	<b>9</b>
<b>IV. CZĘŚĆ OPISOWA UPRAWNIENIA BUDOWLANE PROJEKTANTÓW I ZAŚWIADCZENIA O PRZYNALEŻNOŚCI DO IZB INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA</b>	<b>10</b>
<b>V. CZĘŚĆ GRAFICZNA</b>	<b>15</b>
Orientacja.....1:25 000.....rys. nr 1.....	16
Stan istniejący.....1:200, 1:100.....rys. nr 2.....	17
Sytuacja.....1:500.....rys. nr 3.....	18
Projekt rozbiórki.....1:200.....rys. nr 4.....	19

## I. CZĘŚĆ OPISOWA

### 1. PODSTAWY OPRACOWANIA

- Umowa nr 73/208/0008/19/Z/O
- Mapa sytuacyjno-wysokościowa 1:500 do celów projektowych
- Opinia geotechniczna podłoża gruntowego GEOMAX Kamil Wroński ul. Wygoda 47, 32-020 Wieliczka
- Raport z przeglądu specjalnego wiaduktu w km 2,545 linii nr 820 Chlastawa – Dąbrówka Zbąska opracowany przez: Pracownia Projektowa Dróg i Mostów - Janusz Hołowaty

### 2. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Opracowanie obejmuje wykonanie projektu rozbiórki wiaduktu w torze nr 1 w km 2.545 linii nr 820 Chlastawa – Dąbrówka Zbąska celem uzyskanie pozwolenia na rozbiórkę w postępowaniu administracyjnym będącym w kompetencji Lubuskiego Urzędu Wojewódzkiego w Gorzowie Wielkopolskim.

Zakres opracowania obejmuje technologię i sposób rozbiórki wiaduktu dla potrzeb budowy nowego wiaduktu kolejowego.

### LOKALIZACJA

Omawiany zakres projektu wstępnego pod względem administracyjnym znajduje się na działce 21/104 w obrębie Zbąszynek, w gminie Zbąszynek M., w powiecie Świebodzińskim, w woj. lubuskim. Działka nr 21/104 jest własnością PKP S.A i stanowi teren zamknięty.

Natomiast linia kolejowa w tym rejonie pod względem zarządzania podlega IZ Zielona Góra.

### 3. STAN ISTNIEJĄCY

Szczegółowy opis stanu istniejącego sporządzono na podstawie wizji terenowej i „Raportu z przeglądu specjalnego” przedmiotowego wiaduktu opracowanego w październiku 2018r.

#### Opis szczegółowy:

Wiadukt kolejowy położony jest na zelektryfikowanej jednotorowej łącznicy nr 820 Chlastawa – Dąbrówka Zbąska, szlak Zbąszynek – Dąbrówka.

Wiadukt zbudowany w 1955r przeprowadza tor kolejowy łącznicy nr 820 nad torami stacji Zbąszynek. Wiadukt posiada przyczółki ze skrzydłami o konstrukcji betonowej masywnej. Zachował się filar betonowy, który nie jest obciążony przęsłem. Podpory są usytuowane ukośnie z dostosowaniem do układu torów dolnych (stacyjnych). Przyczółki, betonowe skrzyniowe z żelbetową płytą stropową nad pomieszczeniem gospodarczym.

Rozpiętość przęseł kratownicowych wynosi 38,49 w osiach łóżysk.

Przęsła kratownicowe o łącznej rozpiętości 50,76m są przesunięte względem siebie (wzdłuż toru) o 12,72m. Konstrukcja kratownicowa składa się z dwóch dźwigarów spawano-nitowanych z jazdą dołem z wiatrownicami górną i dolną oraz ramami portalowymi. Rozstaw dźwigarów głównych wynosi 5,02m a wysokość teoretyczna 7,0m. Pomost belkowy otwarty z jazdą na mostownicach. Rozstaw podłużnic 1,80m. Nawierzchnia kolejowa to szyny 60E1 z odbojnicami S49. Mostownice oparte są na podkładkach centrujących. Przęsło wykonano ze stali St37 wg PN-54/H-84021 a nity ze stali St2N. Łączną masę konstrukcji wynosi około 140T.

#### Stan techniczny konstrukcji

Konstrukcja malowana o bardzo zniszczonych powłokach antykorozyjnych a nawet miejscami występuje brak tej powłoki. Konstrukcja wykazuje ogólne oznaki starzenia. Stwierdzona korozja na charakter ogólny powierzchniowy i wżerowy.

Największy postęp korozji występuje we wnętrzu pasów dolnych kratownic a zwłaszcza w węzłach pasa dolnego. W konstrukcji spawanej przęsła stwierdzono niski poziom jakości złączy spawanych.

Występują pęknięcia w spoinach łączących przewiązki z elementami prętów kratownic.

W pomoście belkowym na odcinkach przejściowych stwierdzono pęknięcia na połączeniach podłużnic i poprzecznic. Pęknięcia te wynikają z braku nośności poprzecznic pomostów przejściowych oraz ze stosowania niewłaściwych rozwiązań konstrukcyjnych.

Konstrukcja przęsła nie posiada wydzielonych chodników służbowych wzdłuż torowiska.

Ogólnie stan techniczny przęsła określa się jako stan awaryjny a obiekt przeznacza się do całkowitej przebudowy.

#### Stan techniczny podpór

Przyczółki i filar masywne betonowe o bardzo dużym skosie dostosowanym do układu torowego dolnych torów stacyjnych. Posadowienie bezpośrednie o nie określonej głębokości fundamentu. Prawdopodobny poziom posadowienia fundamentu to rzędna 69,00m n.p.m. tj. około 2,3m poniżej poziomu terenu.

Wizualnie stan techniczny betonu nie wykazuje pęknięć i wycieków natomiast jakość betonu w podporach jest niska i wynosi średnio 15,2MPa wg PN-EN 12390-3. Przy pobieraniu próbek nie stwierdzono obecności zbrojenia. Zatem istniejące przyczółki nie spełniają wymogu normy PN-EN 206 wg której minimalna klasa betonu mostowego powinna wynosić C 30/37.

W związku z powyższym istniejące przyczółki oraz filar przeznacza się do rozbiórki a skrzydła podlegają wzmocnieniu i naprawie.

#### **WARUNKI GRUNTOWO WODNE**

Ustala się drugą kategorię geotechniczną obiektu w prostych warunkach gruntowych.

Projekt geotechniczny został załączony do projektu budowlanego budowy wiaduktu w km 2.545 linii nr 820 Chlastawa – Dąbrówka Zbąska.

#### **4. PROJEKT ROZBIÓRKI PRZESŁA WIADUKTU**

- Rozbiórka wiaduktu wykonywana będzie przy zamkniętym ruchu pociągów po torze łącznicowym oraz zamkniętym ruchu pociągów w dolnym układzie torowym z wyłączeniem napięcia w sieci trakcyjnej i rozbiórką wszystkich urządzeń trakcji elektrycznej, sieci trakcyjnej innych linii zasilających nietrakcyjnych.
- Przed przystąpieniem do demontażu przęsła wiaduktu należy wykonać projektowane rusztowania i pomosty robocze z oporęczowaniem dla pracowników.
- Do rozbiórki przęsła wiaduktu należy użyć dźwigu typu drogowego o maksymalnym udźwigu min. 250T i wysięgu teleskopowym.
- Cięcie pasa górnego, montaż zawiesi do elementów demontowanych za pomocą dźwigu odbywać się będzie z pomostu roboczego.
- Dla zapewnienia bezpieczeństwa pracowników na pomostach roboczych należy ułożyć klatki drewniane jako tymczasowe podpory dla ciętych elementów pasów, co zapewni stabilność elementów po dokonaniu cięć.
- Drogę dojazdową dla dźwigu i samochodów dla wywozu złomu Wykonawca robót wykona we własnym zakresie.
- Rusztowania dla rozbiórki wykonać przy użyciu klatek stalowych zinwentaryzowanych typu PRK-15 o nośności 50T. Klatki opierać na podbudowie z podkładów drewnianych n/torowych opartych na warstwie tłucznia min. 15cm.
- Klatki wewnętrzne oparte na konstrukcji przęsła oraz klatki dolne dla demontażu pasów dolnych muszą być stężone w 2-ch kierunkach dla zachowania stateczności.

- Całość rusztowań i sposób demontażu wykonać zgodnie z rys. nr 4.

Demontaż konstrukcji przęsła:

Na wszystkich elementach demontowanych należy przyspawać elementy stalowe dla stabilizacji zawiesi linowych do haka głównego lub pomocniczego.

Kolejność rozbiórki:

W pierwszej fazie należy rozebrać pas górny ze skratowaniami. W tym celu należy elementy pasów wyciąć na 3-ch przęsłach. Pozostałe elementy należy roznitować w poszczególnych węzłach i rozebrać krzyżulce oraz słupy. Dla zapewnienia stabilności słupów i krzyżulców podczas roznitowywania należy górną część elementu przytrzymywać dźwigiem za pomocą zawiesi.

W drugiej fazie rozbiórce podlegają elementy jezdni i pasy dolne oraz łóżyska.

Rozbierane elementy należy ładować na samochody i wywieźć w miejsce wskazane przez Inwestora.

## 5. PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO

- Place budowy, ich zaplecza oraz drogi techniczne będą zorganizowane w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac tereny te przywrócone zostaną do stanu poprzedniego.
- Powierzchnie w miejscach przechowywania odpadów będą utwardzone i utrzymywane w czystości i porządku, w taki sposób, aby wykluczyć przedostawanie się zanieczyszczeń do kanalizacji lub gruntu.
- Na czas prowadzenia robót budowlanych prac budowlanych należy zorganizować plac budowy i jego zaplecze oraz prowadzić drogi techniczne zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac przeprowadzić rekultywację. Zaplecze budowy, a w szczególności magazyny, składy i bazy transportowe w pierwszej kolejności powinny być lokalizowane na terenach już zagospodarowanych.
- Powstałe w wyniku rozbiórki odpady będą w pierwszej kolejności przekazane do odzysku lub recyklingu, a jedynie odpady, których odzysk jest nieekonomiczny lub ekologicznie nieuzasadniony, przekazane będą do unieszkodliwienia firmom prowadzącym działalność w zakresie gospodarowania odpadami.

Sprawdzający:

mgr inż. Edward Piotrowicz  
Upr. nr ONB 907u-667/44/67  
Uprawnienia projektowe  
w specjalności mosty

Projektant:

mgr inż. Waldemar Pawłowski  
Upr. PDK/0028/POOM/08  
Uprawnienia projektowe  
w specjalności mostowej  
bez ograniczeń

## **II. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA**

### **Podstawa opracowania**

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia - (Dz. U. z dnia 10 lipca 2003 r.),
- Rozporządzenie Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z dnia 28 marca 1972 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu robót budowlano-montażowych i rozbiórkowych - (Dz. U. z dnia 10 kwietnia 1972 r.),
- Rozporządzenie Ministrów Komunikacji oraz Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 10 lutego 1977 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu robót drogowych i mostowych - (Dz. U. z dnia 8 marca 1977 r.),
- Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy. - (Dz. U. z dnia 23 października 1997 r.),
- Dz.U. Nr 180, poz. 1860 Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 27 lipca 2004 r. w sprawie szkolenia w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy.

### **Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego.**

Zakres robót budowlanych obejmuje:

- demontaż konstrukcji przęsła,
- rozbiórka istniejących przyczółków i filara.

### **Sposób wykonania rozbiórki wiaduktu**

Roboty budowlane wykonywane będą przy zamkniętym ruchu pociągów i wyłączonym napięciu w sieci trakcyjnej.

### **Szczegółowy wykaz i kolejność wykonania robót.**

Kolejność wykonania robót i sposób rozbiórki istniejącego wiaduktu:

- Wyłączenie napięcia w sieci i rozbiórka sieci trakcyjnej.
- Demontaż elementów nawierzchni torowej dla możliwości ustawienia klatek.
- Montaż klatek i wykonanie pomostów.
- Demontaż węzłów, pasów górnych, portali, słupków, krzyżulców oraz stężeń (do demontowanych elementów kratownicy należy dospawać opórki dla zastabilizowania zawiesia.)
- Demontaż klatek wraz z pomostami na konstrukcji przęsła.
- Demontaż nawierzchni, pasa dolnego, stężeń orazłożysk.
- Demontaż klatek wraz z pomostami.
- Rozbiórka podpór i filara wiaduktu.

### **Wykaz istniejących obiektów.**

W obrębie rozbiórki wiaduktu znajdują się następujące obiekty:

- linia kolejowa łącznicowa tor nr 820 wraz z siecią trakcyjną,
- linia kolejowa (łącznica) nr 982 wraz z siecią trakcyjną (układ torów dolnych)
- istniejący wiadukt kolejowy kratownicowy przeznaczony do rozbiórki,
- nasyp kolejowy.

**Elementy zagospodarowania działki.**

Wszystkie projektowane obiekty są bezpieczne dla zdrowia ludzi w czasie budowy i eksploatacji pod warunkiem przestrzegania przez załogę i kierownictwo budowy ogólnych i szczegółowych przepisów bhp.

**Zagrożenia mogące powstać podczas realizacji robót budowlanych.**

Do elementów zagrażających zdrowiu ludzi należą roboty:

- roboty wykonywane wzdłuż torów,
- roboty ziemne – głębokie wykopy,
- zabezpieczanie skarp wykopów na czas rozbiórki (ścianki szczelne),
- roboty rozbiórkowe istniejących podpór kamiennych,
- demontaż konstrukcji stalowej przęsła i praca na wysokości.

**Sposób prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych.**

- Kierownikiem budowy może być osoba posiadająca uprawnienia do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych na budowie.
- Wszystkie prace powinny być objęte stałym nadzorem majstra budowy, posiadającego uprawnienia w kategorii wykonywanych robót.
- Odkryte urządzenia kolejowe podlegają dodatkowo nadzorowi odpowiednich służb kolejowych.
- Zatrudnieni pracownicy powinni mieć aktualne przeszkolenie bhp w zakresie ogólnie – budowlano – montażowym, jak również wg instrukcji wykonywania robót w pobliżu czynnych torów kolejowych – instrukcja Nr 20.
- Ponadto, przed każdym rozpoczęciem, w każdym dniu, należy prowadzić krótki instruktaż przypominający o zasadach bezpieczeństwa wykonywania robót. Instruktaż taki powinien prowadzić majster nadzorujący roboty, fakt ten winien być odnotowany.

**Sposób zabezpieczenia robót budowlanych w strefach zagrożenia zdrowia.**

- **Roboty torowe i z tym związane** wszelkiego rodzaju czynności, jak: wprowadzanie powolnych jazd pociągów i inne muszą być poprzedzone uzgodnieniem i spisaniem regulaminu ze służbą drogową PKP.
- **Roboty ziemne i rozbiórkowe** – przed przystąpieniem do robót ziemnych i rozbiórkowych należy opracować plan wykonywania robót, tj. drogi dojazdowe, sposób wybierania ziemi, transport urobku i składowanie lub odwóz nadmiaru ziemi.

Należy również ustalić:

- strefy, w których będą wykopy otwarte o nachyleniu 1:1
- strefy, w których będą wykopy w rozparciu na całej głębokości
- sposób wykonywania rozparcia
- drogi dojścia do wykopów i robót betonowych w tych wykopach i nad terenem
- drogi dojazdowe dla sprzętu montażowego, usytuowanie dźwigów montażowych, oraz transport materiałów.

Wszystkie te elementy muszą być opracowane przez upoważnionego kierownika budowy i przedłożone Inżynierowi Nadzoru Inwestorskiego. Do robót montażowych i ogólnobudowlanych należy zatrudnić pracowników doświadczonych w tych pracach i przeszkolonych pod względem bhp. Ponadto powinny być oznaczone bezpieczne dojścia do

stanowisk pracy i pracownicy powinni być wyposażeni w sprzęt chroniący przed uderzeniem, upadkiem czy poślizgiem. Należy opracować kolejność robót i sposób wykonania izolacji na ścianach w wąskich przestrzeniach zwłaszcza przy użyciu gorących składników izolacji jak smoła i inne.

Budowla powinna posiadać tablicę informacyjną i być dostępna dla upoważnionych pracowników kontrolujących postęp robót.

Opracował:

mgr inż. Waldemar Pawłowski  
Upr. PDK/0028/POOM/08  
Uprawnienia projektowe w specjalności  
mostowej bez ograniczeń



### III. OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA I SPRAWDZAJĄCEGO

Po zapoznaniu się z przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz.U. 2016r. poz. 290 z późn. zm.) oświadczam, że:

**sporządziłem projekt rozbiórki wiaduktu:**

<b>Nazwa projektu:</b>	<b>Rozbiórka istniejącego i budowa nowego wiaduktu kolejowego w km 2,545 linii nr 820 Chlastawa – Dąbrówka Zbąska na działce nr 21/104, obręb Zbąszynek, powiat świebodziński, w obszarze terenu zamkniętego</b>
<b>Obiekt</b>	<b>Rozbiórka istniejącego wiaduktu kolejowego Budowa nowego wiaduktu kolejowego wraz z odwodnieniem Przebudowa niwelety toru łącznicowego nr 820</b>
<b>Adres obiektu:</b>	<b>Działka nr: 21/104; obręb Zbąszynek; j. ewid. Zbąszynek Miasto Wiadukt stalowy w km 2,545 linii nr 820 Chlastawa – Dąbrówka Zbąska</b>

Sprawdzający:

Projektant:

mgr inż. Edward Piotrowicz  
Upr. nr ONB 907u-667/44/67  
Uprawnienia projektowe  
w specjalności mosty

mgr inż. Waldemar Pawłowski  
Upr. PDK/0028/POOM/08  
Uprawnienia projektowe  
w specjalności mostowej  
bez ograniczeń

Kraków, styczeń 2020 r.

**IV. CZĘŚĆ OPISOWA UPRAWNIENIA BUDOWLANE  
PROJEKTANTÓW I ZAŚWIADCZENIA O PRZYNALEŻNOŚCI  
DO IZB INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA**

2

Szczegółowy zakres uprawnień  
do projektowania bez ograniczeń  
w specjalności mostowej

Pan Waldemar Pawłowski

I. Na mocy art. 12 ust. 1 pkt 1 i art. 13 ust. 4 ustawy Prawo budowlane, w zakresie objętym  
wyżej wymienioną specjalnością niniejsze uprawnienia stanowią podstawę do:

1. projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych w  
specjalności objętej niniejszymi uprawnieniami i sprawowania nadzoru  
autorskiego;

2. sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.

II. Na mocy § 15 oraz § 19 ust. 1 i 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:

1) drogowy obiekt inżynierski, w rozumieniu przepisów o 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, oraz do sporządzania  
projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie danej specjalności.

Przewodniczący Komisji Kwalifikacyjnej  
PODKARPACKIEJ OKRĘGOWEJ  
IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA  
dr inż. Zdzisław Piętno



PODKARPACKA OKRĘGOWA  
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA  
35-060 Rzeszów, ul. J. Słowackiego 20

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna  
PODKARPACKIEJ OKRĘGOWEJ  
IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

Rzeszów, 2008-06-03

## 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.) i art.  
12 ust. 1 pkt 1, art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1, art. 13 ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo  
budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2003 r. Nr 207 poz. 2016 z późn. zm.) oraz § 11 pkt 1, § 15  
i § 19 ust. 1 i 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 z  
późn. zm.), w związku z art. 104 § 1 i 2 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r.  
Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.)

stwierdzamy, że

**Pan WALDEMAR PAWŁOWSKI**

inżynier

/Kierownik strefów-budownictwo /  
ur. 23 marca 1976 r., miejsce urodzenia – Stalowa Wola  
otrzymał

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny PDK/0028/POOM/08

do projektowania bez ograniczeń  
w specjalności mostowej

### UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości zgłoszenia sprawy, na podstawie art. 107 § 4 Kodeksu postępowania  
administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.) obowiązuje się od uzasadnienia decyzji.

Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

Powzanie

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 w/w ustawy Prawo budowlane - podjęcie do wykonania samodzielnych funkcji  
budowlanych w budownictwie stanowi wpis do centralnego rejestru Głównego Inspektora Nadzoru  
Budownictwa 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 Podkarpackiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa  
w Rzeszowie w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Skład Orzekający: PDK OIB



dr inż. Zdzisław Piętno

Okręgowy  
Pani Waldemar Pawłowski  
ul. W. Półskiego 332  
35-060 Stalowa Wola  
Kod pocztowy 35-060  
Nadawca: 3506000000

mgr inż. Andrzej Hlinit

mgr inż. Lesław Knapik



### Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

PDK-6HX-LMT-BJ9 \*

Pan Waldemar Pawłowski o numerze ewidencyjnym PDK/BM/0231/08

adres zamieszkania ul. Gen. Andersa 7, 37-400 Nisko

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

Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2020-07-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2019-07-23 roku przez:

Grzegorz Dubik, Przewodniczący Rady Podkarpackiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

\* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa [www.piiib.org.pl](http://www.piiib.org.pl) lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

# PROJEKT ROZBIÓRKI WIADUKTU

Rozbiórka istniejącego i budowa nowego wiaduktu kolejowego w km 2,545 linii nr 820 Chlastawa – Dąbrówka Zbąska

5/2

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych  
w Krakowie  
Okręgowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego

Nr ONB 907u-667/44/67  
(numer ewidencyjny uprawnień)

## Uprawnienia budowlane

Na podstawie art. 18 ustawy z dnia 31 stycznia 1961 r. — prawo budowlane (Dz. U. Nr 7, poz. 46) oraz § 14 zarządzenia nr 195 Ministra Komunikacji z dnia 1 grudnia 1964 r. w sprawie uprawnień budowlanych w budownictwie specjalnym w zakresie komunikacji (Dziennik Budownictwa Nr 23, poz. 73).

Ob. Mr Inż. PIOTROWICZ EDWARD o. Bogdana

urodzony dnia 2. czerwca 1930 r. w Czestochowie / ZSR /

otrzymuje

w specjalności M O S T Y

uprawnienia budowlane do: projektowania obiektów budowlanych wymienionych  
w § 3 ust. 12 pkt 2 Zarządzenia Nr 195 Ministra Komunikacji z dnia  
1 grudnia 1964 roku,



Dyrektor  
[Signature]  
/ mgr inż. T. Wiciński /



### Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

MAP-NC5-2WQ-QU9 \*

Pan Edward Piotrowicz o numerze ewidencyjnym MAP/BM/0778/01  
adres zamieszkania ul. Frycza Modrzewskiego 8/62, 31-216 Kraków  
jest członkiem Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane  
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.  
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2020-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym  
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2020-01-02 roku przez:

Mirosław Boryczko, Przewodniczący Rady Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

\* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa [www.piiib.org.pl](http://www.piiib.org.pl) lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

## **V. CZĘŚĆ GRAFICZNA**

Spis rysunków:

1. Orientacja	1:25 000	rys. nr 1
2. Stan istniejący	1:200, 1:100	rys. nr 2
3. Sytuacja	1:500	rys. nr 3
4. Projekt rozbiórki	1:200	rys. nr 4