




Nazwa zadania:

Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. „Prace na linii kolejowej nr 3 na odc. Poznań Górczyn – Zbąszynek” realizowanego w ramach Krajowego Planu Odbudowy

PROJEKT TECHNICZNY			
Zamawiający	PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. z siedzibą w Warszawie Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu al. Niepodległości 8, 61-875 Poznań		
Branża	Automatyka		
Obiekt	Przejazd kolejowo - drogowy kategorii B w km 323.388 Linia kolejowa nr 3 Warszawa - Kunowice		
<u>ZESPÓŁ PROJEKTOWY</u>			
Funkcja	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Podpis
Projektant	mgr inż. W. Maślankowski	WKP/0123/POKS/17	
Sprawdzający	inż. B. Nowicki	ONB7-Z.2/98	
Opracowujący	inż. P. Antkowiak	-	

Egz. [1]

Spis treści

1	Część opisowa.....	3
1.1	Podstawa opracowania	3
1.2	Przedmiot projektu	3
1.3	Przepisy i normy	3
1.4	Stan istniejący	5
1.4.1	Dane charakteryzujące przejazd w km 323.388 linii kolejowej nr 3:	5
1.4.2	Dane techniczne linii:	5
1.5	Stan projektowany	6
1.5.1	Projektowane rozwiązanie	6
1.5.2	Warunki techniczno – ruchowe (po przebudowie):	7
1.5.3	Załączanie urządzeń SSP i informacja o stanie urządzeń.....	8
1.6	Opis budowy	8
1.6.1	Zakres projektu:.....	8
1.6.2	Wykonywane prace będą wymagać:.....	8
1.7	Opis rozwiązań nietypowych	8
1.8	Zapotrzebowanie mocy elektrycznej	8
1.9	Pozostałe wytyczne dla wykonawcy robót	8
1.10	Informacje dotyczące bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.....	10
1.11	Ochrona środowiska	13
2	Zestawienie podstawowych materiałów.....	14
3	Część rysunkowa	15
4	Załączniki	16
4.1	Uprawnienia budowlane projektanta i sprawdzającego	16
4.2	Przynależność do okręgowej izby inżynierów budownictwa projektanta i sprawdzającego	

1 CZĘŚĆ OPISOWA

1.1 PODSTAWA OPRACOWANIA

- a) Umowa nr 90/107/0013/24/Z/I zawarta pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa, a Zakładem Robót Komunikacyjnych – DOM w Poznaniu Sp. z o.o., ul. Mogileńska 10G, 61-052 Poznań.
- b) Wizja lokalna projektanta.
- c) Mapy w skali 1:1000.
- d) Metryka przejazdu.
- e) Dokumentacja techniczno – ruchowa urządzeń BUES 2000, wersja E 03.2022.
- f) BUES 2000, Wytyczne projektowania, wersja E 08.2022.

1.2 PRZEDMIOT PROJEKTU

Przedmiotem projektu jest zmiana lokalizacji czujników załączających 2b/323,388 i 1a/323,388 w związku z budową peronów w km od 321.193 do 321.393.

1.3 PRZEPISY I NORMY

Projekt i realizacja budowy urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej w zakresie objętym niniejszym opracowaniem powinny spełniać wymogi następujących rozporządzeń, norm, przepisów i instrukcji:

- a) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. 2015 poz. 1744).
- b) Obwieszczenie MTBiGM z dnia 10 maja 2013 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. 2013 r. poz 1129).
- c) Rozporządzenie MTiGM z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. 1998 r. nr 151 poz. 987).
- d) Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane (Dz. U. 2015 r. poz. 443 o zmianie ustawy – Prawo budowlane oraz niektórych innych ustaw).
- e) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. Nr 120, poz. 1126).

- f) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. Nr 47. poz. 401 z 19.03.2003 r.).
- g) le4 (WTB-E10) Wytyczne techniczne budowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym z dnia 30 grudnia 2019 r.
- h) le5 (E-11) „Instrukcja o zasadach eksploatacji i prowadzenia robót w urządzeniach sterownia ruchem kolejowym”, Warszawa 2015 r.
- i) le6 (WOT-E12) „Wytyczne odbioru technicznego oraz przekazywania do eksploatacji urządzeń sterowania ruchem kolejowym”, Warszawa 2005 r.
- j) le-7 (E-14) „Instrukcja diagnostyki technicznej i kontroli okresowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym”, Warszawa 2018
- k) Ir-7 (R20) „Instrukcja obsługi przejazdów kolejowo – drogowych i przejść”, Warszawa 2019 r.
- l) le12 (E-24) „Instrukcja konserwacji, przeglądów oraz napraw bieżących urządzeń sterowania ruchem kolejowym”, Warszawa 2017 r.
- m) le-119 „Wymagania na systemy zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo – drogowych i przejściach”, Warszawa 2019 r.
- n) N SEP – E – 004 „Elektroenergetyczne i sygnalizacyjne linie kablowe projektowanie i budowa”.
- o) Seria norm „Instalacje elektryczne w budynkach” PN-IEC 60364.
- p) Is-1 „Instrukcja gospodarki odpadami PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”, Warszawa 2018 r.
- q) Im-3 „Instrukcja kwalifikowania materiałów pochodzących z działalności PKP Polskie Linie Kolejowe S.A, 2019 r.
- r) Inne przepisy oraz normy obowiązujące w budownictwie, a także przepisy i instrukcje obowiązujące w PKP S.A.
- s) Wykaz linii Id-12 (D-29), Warszawa, 2009rok. Stan na dzień 08 września 2023 r.
- t) Regulamin sieci 2024/2025, Warszawa, 2023.
- u) Wymagania techniczne dla zapewnienia ochrony przed przepięciami i od wyładowań atmosferycznych urządzeń sterowania ruchem kolejowym, łączności i dSAT – le-120, Warszawa 2017 r.

1.4 STAN ISTNIEJĄCY

1.4.1 Dane charakteryzujące przejazd w km 323.388 linii kolejowej nr 3:

- » prędkość maksymalna pociągów $V_{\max}=160\text{km/h}$,
- » przejazd kat. B,
- » urządzenia ssp typu BUES 2000:
 - sygnalizatory drogowe żarówkowe S1, S2, S3 oraz S4,
 - napędy rogatkowe N1, N2, N3 oraz N4,
 - tarcze ostrzegawcze przejazdowe Top3233, Top3234N, Top3233N oraz Top3234,
 - elektromagnesy SHP wraz z odbijaczami,
 - czujniki załączające 1b, 2a, 1b oraz 2a (czujniki koła),
 - czujniki wyłączające 3a, 13a, 3b oraz 13b (czujniki koła),
 - kontener jednoizbowy kontener betonowy urządzeń przejazdowych,
- » urządzenia zdalnej kontroli (UZK) zabudowane w:
 - pomieszczeniu dyżurnego ruchu LCS Opalenica (zdalne),
 - nast. miejscowej „Pd” st. Palędzie (lokalne),
- » szerokość drogi – 6m,
- » długość przejazdu – 20m,
- » kąt skrzyżowania osi drogi z osią toru – 85°,
- » droga nr 2402P Dopiewo, ul. Wyzwolenia.

1.4.2 Dane techniczne linii:

- » linia zelektryfikowana,
- » szlak Palędzie - Buk,
- » ilość torów o rozstawie szyn normalnotorowym - 2,
- » linia pierwszorzędna,
- » prędkość konstrukcyjna linii 160km/h.

1.5 STAN PROJEKTOWANY

1.5.1 Projektowane rozwiązanie

Czujniki załączające 2b oraz 1a przejazdu w km 323.388 linii kolejowej nr 3 Warszawa – Kunowice zostaną przeniesione w nową lokalizację tak aby pociąg zatrzymujący się przy peronie nie stawał osią na w obrębie działania czujników. Przeniesienie urządzeń wiąże się z wykonaniem następujących prac:

- » demontaż czujników 2b oraz 1a,
- » zabudowa nowej sieci kablowej prowadzonej częściowo kanalizacją kablową,
- » zabudowa czujników 2b oraz 1a w nowej lokalizacji.

Projektowane urządzenia sygnalizacji przejazdowej oraz trasy kablowe zabudować według załączonych planów zagospodarowania terenu.

Zabudowywany system samoczynnej sygnalizacji przejazdowej typu BUES 2000 posiada bezterminowe świadectwo dopuszczenia do eksploatacji wydane przez Urząd Transportu Kolejowego (UTK) pod numerem U/2012/0255.

1.5.2 Warunki techniczno – ruchowe (po przebudowie):

a.	Przejazd kolejowo – drogowy	kat. B
b.	Droga asfaltowa	nr 2402P, ul. Wyzwolenia, Dopiewo
c.	Szerokość drogi z poboczem (chodnikiem)	$S = 11,2m$
d.	Długość przejazdu	$L_{prz} = 19,6m$
e.	Kąt skrzyżowania osi drogi z osią toru:	$\alpha = 80^\circ$
f.	Długość strefy niebezpiecznej	$L_n = L_{prz} + 22 + 3 = 19,6 + 22 + 3 = 44,6m$
g.	Czas potrzebny do przejechanie strefy niebezpiecznej L_n z prędkością 2m/s	$T_n = \frac{L_n}{2} = \frac{44,6}{2} = 22,3s$
h.	Czas ostrzegania wynikający z czasu przejazdu przez strefę niebezpieczną powiększony o 8s	$T_0 = T_n + 8 = 22,3 + 8 = 30,3s$
i.	Minimalny czas ostrzegania (z Dz.U poz.1744)	$T_{min} = 46s$
j.	Warunek: $T_0 \leq T_{min}$	PRAWDA
k.	Przyjęty minimalny czas ostrzegania	$T_{min} = 46s$
l.	Prędkość maksymalna pociągów	$V_{max} = 160 \frac{km}{h} = 44,4 \frac{m}{s}$
m.	Czas reakcji systemu	$t_1 = 1,4s$
n.	Droga przebyta przez pociąg jadący V_{max} w czasie reakcji systemu t_1	$L_{t1} = 1,4 \cdot 44,4 = 62,2m \rightarrow 65,0m$
o.	Droga przebyta przez pociąg jadący z V_{max} w czasie T_{min}	$L_p = 44,4 \cdot 46 = 2042,4m$
p.	Poszerzenie strefy ze względu na kat skrzyżowania toru z drogą	$L_{ctg} = 3 \cdot ctg\alpha = 3 \cdot ctg80 = 0,54m$
q.	Poszerzenie strefy ssp ze względu przesunięcie czoła pociągu względem pierwszej osi	$L_{t2} = 4,2m$
r.	Droga hamowania	$L_h = L_{hmin} + 0,5 \cdot S + L_{ctg} = 1300 + 0,5 \cdot 11,2 + 0,54 = 1306,14m \rightarrow 1310m$
s.	Minimalna widoczność sygnałów Top	$L_{wmin} = \frac{10 \cdot V_{max}}{4} = 10 \cdot \frac{160}{4} = 400m$
t.	Strefa oddziaływania ssp z Top	$L_c = L_{t1} + L_{t2} + L_h + L_{wmin} = 65 + 4,2 + 1310 + 400 = 1779,2m \rightarrow 1780m$
u.	Warunek: $L_p \leq L_c$	FAŁSZ
v.	Przyjęta minimalna strefa oddziaływania ssp z Top	2050m
w.	Minimalna odległość czujników od Top	$L_o = L_{t1} + L_{wmin} = 65 + 400 = 465m$

1.5.3 Załączanie urządzeń SSP i informacja o stanie urządzeń

1.5.3.1 Załączenie urządzeń przez pociągi jadące od strony stacji Palędzie

Lokalizacja czujników załączających 1a – 2b:

$$323,388 - 2,050 = 321,338 \rightarrow \text{zlokalizowano w km } 321,142$$

1.6 OPIS BUDOWY

1.6.1 Zakres projektu:

- » schemat rozmieszczenia urządzeń przejazdowych,
- » schemat sieci kablowej,
- » schematy połączeń,
- » zestawienie materiałów podstawowych.

1.6.2 Wykonywane prace będą wymagać:

- » usunięcia ewentualnych kolizji istniejących podziemnych urządzeń,
- » montażu nowych urządzeń wraz z ułożeniem kabli,
- » prób technicznych i sprawdzenia urządzeń przez Wykonawcę,
- » odbioru technicznego urządzeń w tym sprawdzenia funkcjonalnego,
- » przeszkolenia personelu obsługi,
- » przekazania urządzeń przejazdowych do eksploatacji.

1.7 OPIS ROZWIĄZAŃ NIETYPOWYCH

W projekcie nie zastosowano rozwiązań nietypowych.

1.8 ZAPOTRZEBOWANIE MOCY ELEKTRYCZNEJ

Urządzenia samoczynnej sygnalizacji przejazdowej typu Bues 2000 firmy Scheidt&Bachmann wraz z systemem ogrzewania wymagają min. 1,5kW mocy.

1.9 POZOSTAŁE WYTYCZNE DLA WYKONAWCY ROBÓT

- a) Urządzenia pobudować wg załączonych rysunków technicznych oraz zgodnie z rozporządzeniem 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 oraz przy zachowaniu skrajni dróg i chodników zgodnie z Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie warunków

technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 124 z dn. 29.06.2016r).

- b) Roboty kablowe prowadzić przestrzegając postanowień N SEP-E 004 i rozporządzenia nr 1864 Ministra Infrastruktury z dnia 26.10.2005 r. oraz odnośnych zarządzeń resortowych. Kable pod torami i drogami prowadzić w rurach ochronnych.
- c) Projektowane kable układać poza skrajnią w ziemi w wykopach o głębokości 1,00 m (w obrębie stacji) i szerokości dna 0,30 m, a poza stacją o głębokości 0,80 m i szerokości dna 0,30 m.
- d) Na całej długości trasy kabli ziemnych zabezpieczyć ostrzegawczą taśmą z PCV koloru niebieskiego zakopaną w połowie głębokości wykopu. Miejsca przebiegu i załamania trasy oraz odgałęzień oznaczyć specjalnymi znacznikami kablowymi.
- e) Przejścia pod torami kolejowymi lub drogami wykonać metodą przewiertu poziomego lub przecisku. Do zabezpieczenia kabli przewiduje się rury ochronne SRS-G 110/6,3 „Arot”. Przejścia należy wykonać metodą przecisku hydraulicznego poziomo na całej długości, a odległość pionowa od górnej powierzchni rur powinna wynosić min. 1,5m od głowki szyny i min. 1,3m od powierzchni drogi asfaltowej.
- f) Skrzyżowania z innymi urządzeniami podziemnymi (trasy kabli energetycznych, teletechnicznych, rurociągi, gazociągi itp.), rowami oraz drogami nieutwardzonymi, będą zabezpieczone rurami ochronnymi - dla projektowanego kabla – „Arot”, DVK110 „Arot”. Rury ochronne należy zastosować również w pobliżu obiektów inżynierskich.
- g) Roboty ziemne należy prowadzić w taki sposób, aby nie spowodowały utraty stabilności konstrukcji wsporczych i odcągów sieci trakcyjnej oraz innych elementów infrastruktury kolejowej.
- h) Przed rozpoczęciem robót ziemnych związanych z wykonaniem rowów kablowych, przepustów kablowych pod torami i drogą, należy bezwzględnie dokonać identyfikacji uzbrojenia podziemnego za pomocą specjalistycznego sprzętu wzdłuż przebiegu wytyczonych tras kablowych, w celu ustalenia ewentualnych, nie ujawnionych w projekcie kolizji urządzeń podziemnych z projektowanymi kablami srk. Rodzaj i posadowienie zidentyfikowanych urządzeń i instalacji podziemnych należy ustalić poprzez wykonanie przekopów metodą ręczną, z zachowaniem należytej ostrożności.
- i) Roboty kablowe w obrębie przejazdu oraz w miejscach kolizji należy wykonywać ręcznie. Należy zachować szczególną ostrożność przy układaniu kabli w sąsiedztwie kabli pokazanych na załączonych mapach sytuacyjno - wysokościowych (np. „eAN”, „eANN”, „ttA”, „eNN”, „ts”, itp.).

- j) Przed przystąpieniem do robót w terenie, opracować i zatwierdzić „Tymczasowy Regulamin Prowadzenia Ruchu Pociągów w czasie wykonywania robót”.
- k) Podczas prac w urządzeniach srk przestrzegać przepisów bhp.
- l) Personel obsługi urządzeń należy przeszkolić, a zmiany ująć w regulaminie technicznym stacji Palędzie i w LCS Opalenica.

1.10 INFORMACJE DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

Przed przystąpieniem do robót należy sporządzić Plan Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia – podstawa Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.06.2003 r. w *sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia* - § 6 ust. 4 pkt. c (Dz. U. z 2003 r. nr 120 poz. 1126).

- a) Informacje o sposobie prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych w tym określenie zasad postępowania w przypadku wystąpienia zagrożeń:
 - » Przed rozpoczęciem robót kierownik robót jest zobowiązany przeszkolić wszystkich pracowników zatrudnionych na budowie w zakresie bhp z uwzględnieniem specyfiki wykonywanych prac.
- b) Elementy zagospodarowania działki lub terenu, które mogą stwarzać zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi
 - » czynne tory kolejowe,
 - » głębokie wykopy, rowy kablowe,
 - » prace wykonywane w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej i drogi.
- c) Informacje dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót budowlanych, określające skalę zagrożeń oraz miejsce i czas ich wystąpienia.
 - » potrącenie przez tabor szynowy w trakcie wykonywania prac w sąsiedztwie torów kolejowych,
 - » potrącenie przez pojazdy kołowe podczas prac transportowych,
 - » obsługa wszelkich maszyn i urządzeń budowlanych,
 - » porażenie prądem elektrycznym,
 - » upadek z wysokości,
 - » praca za i wyładunkowe.

d) Informacja o wydzieleniu i oznakowaniu miejsca prowadzenia robót budowlanych stosowanie do rodzaju zagrożeń.

- » wydzielenie i oznakowanie miejsca prowadzenia robót budowlanych stosowanie do rodzaju zagrożenia
- » Wykopy pod kable zabezpieczyć taśmą z tworzywa sztucznego, wzdłuż wykopu przed rozpoczęciem pracy kierujący zespołem jest zobowiązany przeprowadzić szczegółowe pouczenie pisemne wszystkich pracowników zatrudnionych przy pracach szczególnie niebezpiecznych,
- » w trakcie wystąpienia zagrożeń (np. pojawienie się napięcia w miejscu pracy, wystąpienie pożaru, natrafienie podczas robót ziemnych na nieznanego pochodzenia kabel, niewypał należy prace przerwać, a zagrożenie zgłosić kierownikowi robót; ponownie do prac można przystąpić po usunięciu zagrożenia,
- » w przypadku gdy powstrzymanie się od wykonywania prac nie zapewni pracownikom bezpieczeństwa należy opuścić miejsce pracy, ostrzec pozostałych pracowników, a rejon prac zabezpieczyć przed możliwością dostępu osób postronnych,
- » w przypadku zaistnienia pożaru, natrafienia się na niewypał, zagrożenie zgłosić odpowiednim służbom ratowniczym,
- » zaistniały wypadek przy pracy zgłosić bezpośredniemu przełożonemu poszkodowanemu zapewnić pomoc medyczną,
- » pracowników zatrudnionych na budowie wyposażać w apteczkę pierwszej pomocy,
- » w przypadku pracy w pobliżu czynnych torów, sprzętu budowlanego, poruszających się środków transportu drogowego należy zapewnić sygnalistów, a pracownicy powinni być ubrani w kamizelki ostrzegawcze.
- » Konieczność stosowania przez pracowników środków ochrony indywidualnej, zabezpieczających przed skutkami zagrożeń
- » stosować kamizelki ostrzegawcze (pomarańczowe) w czasie wykonywania prac w pobliżu czynnych torów i dróg, a także kaski ochronne, które będą chroniły głowę przed uderzeniem,
- » stosować ochronniki słuchu i rękawice antywibracyjne przy obsłudze stopy wibracyjnej;
- » zasady bezpośredniego nadzoru nad pracami szczególnie niebezpiecznymi przez wyznaczone w tym celu osoby
- » Do sprawowania nadzoru należy wyznaczyć imiennie osobę posiadającą odpowiednie przygotowanie i doświadczenie, a także wymagane przepisami Uprawnienia. Podczas

wykonywania robót przy czynnych urządzeniach srk kierujący powinien posiadać stosowne uprawnienia.

- e) Środki techniczne i organizacyjne, zapobiegające niebezpieczeństwom wynikającym z wykonania robót budowlanych w sferach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie w tym zapewniającym bezpieczną i sprawą komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń.

» Środki organizacyjne:

- » wykonywanie prac przez pracowników posiadających odpowiednie do wykonywanych prac kwalifikacje,
- » zapewnienie bezpośredniego nadzoru przy pracach wykonywanych przy pracach szczególnie niebezpiecznych,
- » przeszkolenie pracowników w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy w zakresie objętych robót,
- » wyłączenie napięcia w czasie prac w pobliżu sieci trakcyjnej.

» Środki techniczne:

- » wykonywanie robót na podstawie projektu określającego położenie instalacji i urządzeń podziemnych mogących znaleźć się w zasięgu prowadzonych robót, wykonywanie robót ziemnych w bezpośrednim sąsiedztwie sieci, takich jak: elektroenergetyczne, teletechniczne, powinno być poprzedzone określeniem przez kierownika robót bezpiecznej odległości, w jakiej mogą być one wykonywane od istniejącej sieci i sposobu wykonywania tych robót,
- » jeżeli wykop kablowy osiągnie głębokość większą niż 1 m od poziomu terenu, należy wykonać zejście (wejście) do wykopu,
- » składowanie urobku, materiałów i wyrobów jest zabronione w strefie klina naturalnego odłamu gruntu,
- » ruch środków transportowych obok wykopów powinien odbywać się poza granicą klina naturalnego odłamu gruntu,
- » w czasie wykonywania robót ziemnych nie powinno dopuszczać się do tworzenia się nawisów gruntu,
- » przestrzegać ustaleń wynikających z instrukcji obsługi stopy wibracyjnej.

- f) Nie jest dopuszczalne sytuowanie stanowisk pracy, składowisk wyrobów i materiałów lub maszyn i urządzeń budowlanych bezpośrednio pod napowietrznymi liniami

elektroenergetycznymi lub w odległości liczonej w poziomie od skrajnych przewodów, mniejszej niż:

- » 3m - dla linii o napięciu znamionowym nieprzekraczającym 1kV;
- » 5m - dla linii o napięciu znamionowym powyżej 1kV, lecz nieprzekraczającym 15kV;
- » 10m - dla linii o napięciu znamionowym powyżej 15kV, lecz nieprzekraczającym 30kV;
- » 15m - dla linii o napięciu znamionowym powyżej 30kV, lecz nieprzekraczającym 110kV;
- » 30m - dla linii o napięciu znamionowym powyżej 110kV.

1.11 OCHRONA ŚRODOWISKA

W rejonie robót nie występują żadne zagrożenia dla środowiska naturalnego. Ze względu na rodzaj instalowanych urządzeń nie zachodzi reakcja z glebą oraz pozostałym otoczeniem stanowiąca zagrożenie dla środowiska. Po wykonaniu robót teren wzdłuż przebiegu tras kablowych oraz w obrębie zainstalowanych urządzeń należy uporządkować i przywrócić stan sprzed rozpoczęcia robót.

2 ZESTAWIENIE PODSTAWOWYCH MATERIAŁÓW

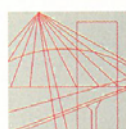
Lp.	Nazwa	Typ	Jednostka	Ilość
1.	Kabel	RE-2Y(St)Yv 3x2x1.3	mb	360
2.	Rura przepustowa	SRS-G 110/6.3	mb.	8
3.	Folia kalandrowana		mb	50

3 CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Lp.	Nazwa rysunku	Numer rysunku
1.	Plan zagospodarowania terenu	Pzt-01
2.	Rozmieszczenie urządzeń na przejeździe - montaż	R-01
3.	Schemat sieci kablowej	R-02
4.	Rozszycie kabli do czujników włączających	R-12

4 ZAŁĄCZNIKI

4.1 UPRAWNIENIA BUDOWLANE PROJEKTANTA I SPRAWDZAJĄCEGO



WIELKOPOLSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

sygn. akt WOIB-OKK-KSP-0054-231/2017

Poznań, dnia 20 czerwca 2017 r.

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 2016 r. poz. 1725) i art. 12 ust. 1 pkt 1, art. 12 ust. 2, 3 i 4 oraz ust. 4c pkt 1 oraz art. 13 ust. 1, 2 oraz ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 3c ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 290 z późn. zm.) oraz § 13 ust 7 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. 2014 r. poz. 1278) po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

decyzją Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej WOIB
otrzymuje

Pan

Waldemar Jerzy Maślankowski

magister inżynier

kierunek: Elektrotechnika

urodzony dnia 04 października 1962 r. w Strzałkowie

UPRAWNIENIA BUDOWLANE nr ewidencyjny WKP/0123/POKS/17

**do projektowania bez ograniczeń
w specjalności inżynierskiej kolejowej
w zakresie sterowania ruchem kolejowym**

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.

Pouczenie

1. Podstawą 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 Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Poznaniu w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.



Przewodniczący
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej WOIB

prof. dr hab. inż. Wiesław Buczkowski


Na podstawie art.12 ust.1 pkt 1 i 5 ustawy Prawo budowlane Pan Waldemar Jerzy Maślankowski jest upoważniony w specjalności inżynierskiej kolejowej w zakresie sterowania ruchem kolejowym do:

- projektowania, sprawdzania projektów budowlanych w specjalności objętej niniejszymi uprawnieniami i sprawowania nadzoru autorskiego,
- sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych **bez ograniczeń.**


Zgodnie z § 13 ust. 7 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, niniejsze uprawnienia upoważniają do projektowania obiektu budowlanego w zakresie urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym w rozumieniu przepisów w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie

Na podstawie § 10 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, uprawnienia budowlane do projektowania w odpowiedniej specjalności uprawniają do sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu w zakresie danej specjalności.

Skład orzekający
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Przewodniczący – prof. dr hab. inż. Wiesław Buczkowski:.....

Członek Komisji – dr inż. Andrzej Barczyński:.....

Członek Komisji – dr inż. Daniel Pawlicki:.....

Otrzymują:

1. Pan Waldemar Jerzy Maślankowski
61-144 Poznań, ul. Na Miasteczku 8/6
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor Nadzoru
Budowlanego
4. a/a



**OKRĘGOWY INSPEKTOR
KOLEJOWEGO NADZORU BUDOWLANEGO
W POZNANIU**
ONB7 – 9301 / 15 / 98

Poznań, dnia 06 listopad 1998 roku.

D E C Y Z J A

Na podstawie art.12 ust.1 i 3 , art.13 i art.14 ust.1 pkt.6 , ust.3 pkt 1 i 3 oraz ust.4 w związku z art.16 ust.2 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (Dz. U. Nr 89 , poz. 414 z późn. zmianami) oraz § 2 pkt.2, §3 pkt.2 , §10 ust.1 i § 12 ust.1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 20 grudnia 1996r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie w dziedzinie transportu kolejowego (Dz. U. z 1997r. Nr 4, poz.23), po ustaleniu na podstawie złożonych dokumentów, że spełnione zostały warunki w zakresie przygotowania zawodowego niezbędnego do uzyskania uprawnień budowlanych oraz po złożeniu w dniu 1998.11.06 egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym :

nadaję Panu
inż. Bogdanowi Nowickiemu
s. Edmunda, ur. 1952.03.06 w Środzie

**UPRAWNIENIA BUDOWLANE
NR EWID. ONB7 - Z. 2 / 98
DO PROJEKTOWANIA I KIEROWANIA ROBOTAMI BUDOWLANymi
BEZ OGRANICZEŃ
W SPECJALNOŚCI
URZĄDZENIA ZABEZPIECZENIA I STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM**

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej za pośrednictwem Okręgowego Inspektora Kolejowego Nadzoru Budowlanego w Poznaniu w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Otrzymują:

1. Pan inż. Bogdan Nowicki
ul. Zachodnia 3 m 3
60-701 Poznań
2. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej
00-628 Warszawa, ul. Chałubińskiego 4/6
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
00-512 Warszawa, ul. Krucza 38/42
4. ONB a / a



**OKRĘGOWY INSPEKTOR
Kolejowego Nadzoru Budowlanego**
inż. Wojciech Bogacki

**ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM**
PREZES ZARZĄDU
Konrad Radowicz
mgr inż. Konrad Radowicz

4.2 PRZYNALEŻNOŚĆ DO OKRĘGOWEJ IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA PROJEKTANTA I
SPRAWDZAJĄCEGO



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:
WKP-8KN-9AN-37S *

Pan Waldemar Jerzy Maślankowski o numerze ewidencyjnym WKP/BK/0246/17
adres zamieszkania ul. Na Miasteczku 8/6, 61-144 Poznań
jest członkiem Wielkopolskiej 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 2024-12-05 roku przez:

Andrzej Kulesa, Przewodniczący Rady Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

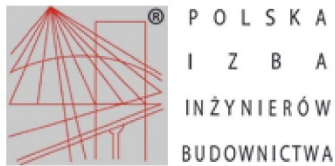
(Zgodnie z art. 78¹ K.c.

§ 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:
WKP-JTD-UMJ-44I *

Pan Bogdan Nowicki o numerze ewidencyjnym WKP/BK/0239/18
adres zamieszkania ul. Henryka Siemiradzkiego 2/8, 60-764 Poznań
jest członkiem Wielkopolskiej 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 2024-12-12 roku przez:

Andrzej Kulesa, Przewodniczący Rady Wielkopolskiej 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.piiib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów
Budownictwa.



OŚWIADCZENIE

projektanta i sprawdzającego sporządzających projekt techniczny pn:

**Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. „Prace na linii kolejowej nr 3 na odc. Poznań
Górczyn – Zbąszynek” realizowanego w ramach Krajowego Planu Odbudowy
Kanalizacja kablowa peronowa - przystanek osobowy Dopiewiec
Automatyka**

Oświadczam, że projekt techniczny sporządzony został zgodnie z obowiązującymi przepisami i
zasadami wiedzy technicznej.

PROJEKTANT

SPRAWDZAJĄCY

mgr inż. W. Maślankowski

Nr ewid. WKP/0123/POKS/17

Upr. bud. do proj. bez ograniczeń w spec.
inżynierii kolejowej w zakresie sterowania ruchem
kolejowym

inż. B. Nowicki

Nr ewid. ONB7. – Z. 2/98

Upr. bud. do proj. bez ograniczeń w spec.
inżynierii kolejowej w zakresie sterowania ruchem
kolejowym

