

Zawartość opracowania

I. OPIS TECHNICZNY	2
1. Cel opracowania	2
2. Przedmiot i zakres opracowania	2
3. Materiały wyjściowe	2
4. Stan istniejący.....	3
5. Stan projektowany	4
5.1. Konstrukcja przejazdu	4
5.2. Konstrukcja nawierzchni drogowej w przejeździe	4
5.3. Odwodnienie	4
5.4. Bezpieczeństwo ruchu.....	5
6. Kolejność wykonywania robót	6
7. Uwagi końcowe	7
8. Rysunki	8
9. Załączniki	8
II. Rysunki	17

I. OPIS TECHNICZNY

1. Cel opracowania

Celem niniejszego opracowania jest przedstawienie podstawowych rozwiązań projektowanej konstrukcji przejazdów drogowo kolejowych na linii 229 w km 55+967, 57+874 przebudowywanych w ramach rozbudowy i przebudowy drogi wojewódzkiej nr 211.

2. Przedmiot i zakres opracowania

Niniejszy projekt jest częścią wielobranżowej dokumentacji projektowej w ramach zadania p.n. „Rozbudowa i przebudowa drogi wojewódzkiej nr 211 na odcinkach Nowa Dąbrowa - Puzdrowo i Mojusz – Kartuzy”

Przedmiotem opracowania jest przebudowa nawierzchni przejazdów kategorii D na linii nr 229 Pruszcz Gdański - Łeba w zakresie:

- - robót rozbiórkowych istniejących przejazdów
- - konserwacyjnych robót torowych
- - zabudowy przejazdu płytami małogabarytowymi
- - budowy odwodnienia powierzchniowego w nawierzchni drogi.

3. Materiały wyjściowe

- Mapa sytuacyjno wysokościowa do celów projektowych 1:500
- Rozporządzenie MTiGM z dnia 10 września 1998r. (Dz.U. Nr 151 z 15.12.1998r. z późniejszymi zmianami) w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie.
- Rozporządzenie MliR z dnia 20 października 2015. (Dz.U. 2015 poz. 1744) w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie.
- Warunki techniczne wydane przez ZLK Gdynia pismem: IZDKm-5003-96/14 z dnia 08.09.2014
- Projekty branżowe dotyczące przedmiotowej inwestycji

4. Stan istniejący

Przedmiotowy odcinek linii kolejowej jest obecnie nieczynny, jednak w związku z obecnym wznowieniem ruchu z Kartuz do Gdańska i Gdyni, linia ta może zostać zrewitalizowana w niedalekiej przyszłości.

Konstrukcja toru w obrębie wszystkich przejazdów jest taka sama: szyna S49 na podkładach przytwierdzeniem typu K. Nawierzchnia przejazdów – asfaltowa z kątownikami stalowymi do utrzymania żłobków. Droga jest o nawierzchni asfaltowej. Nie można stwierdzić rodzaju podkładu pod samym przejazdem ze względu na przykrycie nawierzchnią drogową lecz prawdopodobnie są to podkłady betonowe.

Szerokość korony drogi istniejąca/projektowana, w kolejności kilometracji, wynosi 7/8m, 7/7m. W km 57,874 występuje chodnik o szerokości 1.5m. Kąt skrzyżowania wynosi, dla obu przejazdów, około 60 stopni. Linia kolejowa w obrębie przejazdów przebiega w poziomie terenu z rowem ziemnym po obu stronach. W profilu podłużnym drogi na odcinkach dojazdowych występują pochylenia od 0.7% do 2.5%. Umiejscowienie przejazdów nie ulega zmianie.



Fot.1. Przejazd w km 55,967 (Google streetview)



Fot.2. Przejazd w km 57,874 (Google streetview)

5. Stan projektowany

W związku z tym, że linia jest obecnie nieczynna, oraz w związku z przewidywaną jej rewitalizacją, obecnie projektowane roboty mają charakter powierzchniowy. Przewiduje się jedynie wymianę na nową nawierzchni przejazdowej i konserwację toru.

5.1. Konstrukcja przejazdu

Nawierzchnia na przejeździe zostanie wykonana z płyt typu Mirosław Ujski. Zostaną ułożone tylko wewnętrzne płyty, od zewnątrz toru nawierzchnia asfaltowa zostanie ułożona aż do połączenia z szynami. Styk nawierzchni drogowej z torową zostanie uszczelniony masą zalewową do uszczelnień nawierzchni drogowych.

5.2. Konstrukcja nawierzchni drogowej w przejeździe

Warstwy konstrukcyjne nawierzchni drogowej na przejeździe zostaną wykonane tak samo jak na drodze przed przejazdem. Nawierzchnia drogowa zostanie ograniczona opornikami betonowymi 12x25cm dochodzącymi do czoł podkładów. Chodniki w obrębie przejazdów zostaną oddzielone od jezdni opornikami betonowymi stopniowo zagłębiającymi się do poziomu toru na długości 3m przed i za przejazdem.

5.3. Odwodnienie

Odwodnienie podtorza zostanie poprawione przez profilowanie podsypki i ław torowiska w obrębie przejazdu. Również pod przejazdem, na poziomie ław torowiska zostanie wbudowane nowe kruszywo filtracyjne.

Na każdym przejeździe, od strony napływającej wody z powierzchni drogi przewidziano zastosowanie korytka odwodnienia powierzchniowego krytego demontowalnym rusztem żeliwnym.

5.4. Bezpieczeństwo ruchu

W związku z przebudową drogi, nie przewiduje się zmiany sposobu zabezpieczenia przejazdów ponieważ linia kolejowa jest obecnie nie czynna. Rozwiązania oznakowania ruchu drogowego na przejeździe będą zawarte w projekcie organizacji ruchu branży drogowej.

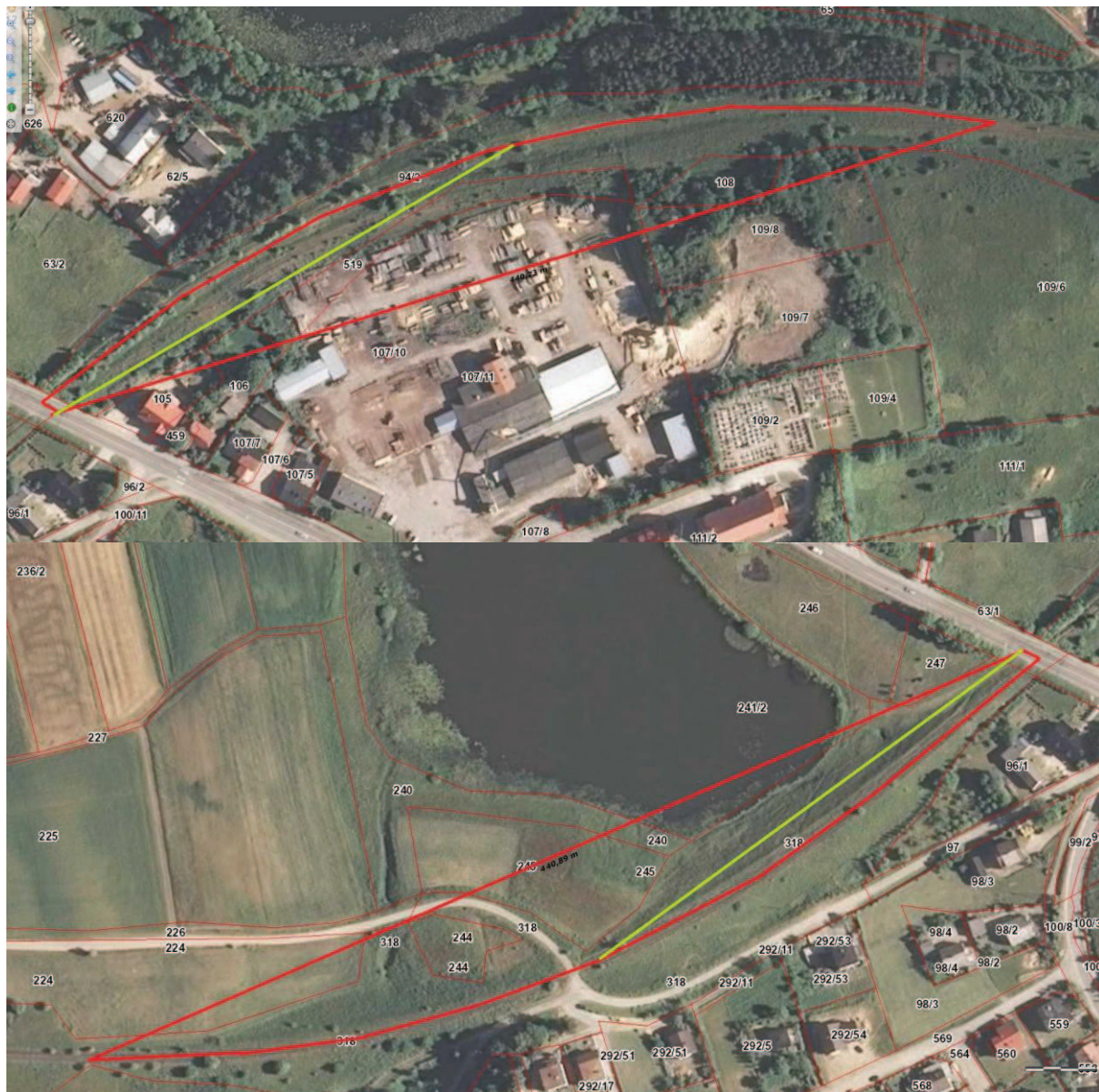
Wznowienie ruchu na przedmiotowym odcinku linii kolejowej będzie wymagało analizy sposobu zabezpieczenia przejazdów i ewentualnej zmiany kategorii zabezpieczenia z D do wyższej oraz odnowienia trójkątów widoczności. W km 55+967, warunki ukształtowania terenu uniemożliwią w przyszłości uzyskanie warunków widoczności dla prędkości powyżej 60km/h. Powyższe czynniki są przesłanką do wprowadzenia urządzeń zabezpieczających przynajmniej kategorii C.

Na przejeździe kategorii D w kilometrze 57,874, bez zmiany kategorii na wyższą, możliwe jest podniesienie prędkości pociągów maksymalnie do 80km/h (czerwone trójkąty na zdjęciach). Wymagało by to jednak wycinek drzew oraz zmiany sposobu użytkowania części działki 107/11, użytkowanej jako magazyn w przemyśle drzewnym. Widoczność dla prędkości powyżej 80km/h ogranicza budynek mieszkalny zlokalizowany na działce nr 105.

Bez ponoszenia kosztów wynikających z powyższych działań, przy ograniczeniu się jedynie do wycinek drzew, prędkość ruchu pociągów będzie mogła wynosić jedynie 40km/h (zielone trójkąty na zdjęciach).

Rozbudowa i przebudowa drogi wojewódzkiej nr 211 na odcinkach Nowa Dąbrowa - Puzdrowo i
Mojusz - Kartuzy

Rys. 1. Trójkąty widoczności na przejeździe kat. D w km 57,874 dla prędkości pociągów $V=80\text{km/h}$ (czerwone) oraz 40km/h (zielone)



6. Kolejność wykonywania robót

1. zdjęcie humusu z terenu robót;
2. oznakowanie objazdu i wstrzymanie ruchu na drodze;
3. zdjęcie istniejącej nawierzchni przejazdu;
4. usunięcie starych warstw drogowych zalegających na przyłomie tłucznia;
5. naprawa lub wymiana ewentualnych uszkodzonych elementów nawierzchni, zagrażających stateczności nowego przejazdu (podkłady, złączki, przekładki);
6. oprofilowanie przyzmy podsyпки i ław torowiska
7. ułożenie krawężników drogowych pamiętając o równomiernym obniżeniu krawężnika do poziomu jezdni oddzielających nawierzchnię drogową od ścieżki rowerowej i chodnika na przygotowanych ławach betonowych;

8. ułożenie geowłókniny o gramaturze 250g/m² – powinna znajdować się pod płytami Miroslaw oraz po 2 m w obie strony od przejazdu;
9. ułożenie płyt przejazdowych wewnętrznych z małogabarytowych płyt Miroslaw;
10. przysypanie geowłókniny w poza płytami warstwą tłucznia o grubości 0,1 m;
11. ułożenie korytek odwadniających w poprzek drogi;
12. ułożenie warstw nawierzchni asfaltowej drogowej i chodnika.

7. Uwagi końcowe

Przed przystąpieniem do robót należy wykonać przekopy kontrolne w celu wykrycia ewentualnych sieci, które mogą nie być uwidocznione na mapie do celów projektowych. Ewentualne kable kolidujące z robotami należy ująć w dwudzielne rury ochronne.

8. Rysunki

1a:	Plan sytuacyjny przejazdu w kilometrze 57,874	w skali 1:250
1b:	Plan sytuacyjny przejazdu w kilometrze 55,967	w skali 1:250
2:	Przekrój A – A w km 55 + 967	w skali 1:50
3:	Przekrój B – B w km 55 + 982	w skali 1:50
4:	Przekrój C – C w km 57 + 874	w skali 1:50
5:	Przekrój D – D w km 57 + 887	w skali 1:50
6:	Tyczenie przejazd w km 57+874	w skali 1:50
7:	Tyczenie przejazd w km 55+967	w skali 1:50

9. Załączniki

1. Warunki techniczne dla przebudowy przejazdu kolejowego wydane przez Zakład Linii Kolejowych w Gdyni.
2. Uprawnienia projektanta i sprawdzającego

Rozbudowa i przebudowa drogi wojewódzkiej nr 211 na odcinkach Nowa Dąbrowa - Puzdrowo i
Mojusz - Kartuzy

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych w Gdyni
Dział ds. nawierzchni, obiektów inżynierskich, budynków i budowli
ul. Morska 24, 81-333 Gdynia
tel. + 48 58 721 13 49
fax + 48 58 721 11 20
Barbara.Lapka@plk-sa.pl
www.plk-sa.pl



IZDKm-5003-96/14

Gdynia, 08.09.2014 r.

Europojekt Gdańsk S.A.
Wpł. dnia 16.09.2014 r.
25528-2014 pr.

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku
ul. Mostowa 11A
80-778 Gdańsk

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni przesyła niezbędne do spełnienia warunki techniczne na remonty trzech przejazdów kolejowo – drogowych kategorii „D” zlokalizowanych w km 54.298, w km 55.967 oraz w km 57.874 linii kolejowej nr 229 Pruszcz Gdański – Łeba (droga wojewódzka nr 211, odcinek Mojusz – Kartuzy) wymuszone planowaną inwestycją pn.: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 211 na odcinkach Nowa Dąbrowa – Puzdrowo i Sojusz – Kartuzy”.

Warunki Techniczne

Wydane na wniosek EUROPROJEKT GDAŃSK S.A. przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni, remonty trzech przejazdów kolejowo – drogowych kategorii „D” zlokalizowanych w km 54.298, w km 55.967 oraz w km 57.874 linii kolejowej nr 229 Pruszcz Gdański – Łeba (droga wojewódzka nr 211, odcinek Mojusz – Kartuzy) wymuszone planowaną inwestycją pn.: „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 211 na odcinkach Nowa Dąbrowa – Puzdrowo i Sojusz – Kartuzy”:

- Warunkami remontów wszystkich przejazdów jest spełnienie przez Inwestora poniższych warunków:
 1. Zlecenie wykonania dokumentacji projektowej na remonty przejazdów, uzgodnionej z Zakładem Linii Kolejowych w Gdyni
 2. Pokrycie wszelkich kosztów związanych z przedsięwzięciem.
- Projekt musi być zgodny ze wszystkimi obowiązującymi przepisami, m. in. z zapisami Rozporządzenia M.T. i G.M. z dn. 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. Ustaw Nr 33, poz. 144 z 1996r.
- Konstrukcję pomostów wszystkich przejazdów pomiędzy tokami szynowymi toru należy zaprojektować i wykonać z płyt żelbetowych typu CBP.
- Dojazdy do przejazdów (na całej szerokości drogi wraz z ciągami pieszo – rowerowymi) należy wykonać z mieszanki mineralno – asfaltowej dochodzącej do bocznych krawędzi główek szyn zewnętrznych.

Spółka wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie
XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000037568 NIP 113-23-16-427
REGON 017319027 Wysokość kapitału zakładowego w całości wpłaconego: 15 838 553 000,00 zł

- Na długości 3m dojazdów do przejazdów, w obu kierunkach od skrajnych szyn, należy równomiernie obniżyć do poziomu jezdni krawężnik rozdzielający pas ciągu pieszo – rowerowego od pasa jezdni (doprowadzając krawężniki do bocznych krawędzi szyn zewnętrznych).
- Niedopuszczalne jest wprowadzanie w obrębie przejazdów pasa zieleni pomiędzy jezdnią, a chodnikiem. Wszystkie elementy drogi w obrębie przejazdu (jezdnia oraz ciąg pieszo – rowerowy) muszą przylegać bezpośrednio do siebie z wykluczeniem pasa zieleni.
- Niedopuszczalna jest zmiana układu torowego – niwelety wszystkich elementów nawierzchni kolejowej (toki szynowe, podsypka tłuczniowa, podkłady) w obrębie przejazdów muszą pozostać bez zmian.
- Należy zaprojektować i wykonać odwodnienie układu torowo – drogowego w postaci rowów, drenaży itp.
- W przypadku poszerzania drogi, na szerokości poszerzenia przejazdów o chodnik (lub ciąg pieszo – rowerowy) należy wykonać poszerzenie przyzmy podsypki kolejowej (z jednej, bądź z obu stron drogi), na długości 2,5 metra od krawędzi szyn zewnętrznych, po obu stronach dojazdów do przejazdu (Załącznik nr 1 do niniejszego pisma – szkice widoku z góry oraz z boku poszerzonej przyzmy podsypki).
- W dokumentacji projektowej należy uwzględnić konieczność przeprojektowania wszelkich stwierdzonych kolizji istniejącej w obrębie przejazdu infrastruktury kolejowej.
- Ewentualna infrastruktura kablowa może uniemożliwić prace ciężkim sprzętem – wszelkie prace ziemne muszą być poprzedzone wykopami próbnymi, a usuwanie kolizji należy wykonywać pod nadzorem pracowników Sekcji Eksploatacji w Kościerzynie.
- Inwestor zleci sporządzenie dokumentacji projektowej na remonty przejazdów osobie posiadającej uprawnienia projektowe w specjalności „Stacje, węzły i linie kolejowe” i uzgodni ten projekt z Zarządem Kolei.
- W przypadku konieczności usunięcia kolizji innych branż Inwestor zleci sporządzenie niezbędnej dokumentacji projektowej osobom posiadającym wymagane prawem uprawnienia projektowe innych branż (energetyka, automatyka itp.) i uzgodni ją z Zarządem Kolei.
- Projekt musi zawierać między innymi określenie widzialności pojazdu szynowego na przejeździe (należy obliczać dla prędkości konstrukcyjnej na linii $V_{max} = 80\text{km/h}$), niezbędne plany sytuacyjne wraz z przekrojami, w tym plan rozmieszczenia płyt, przekrój w osi drogi przedstawiający ułożenie płyt oraz szczegóły odwodnienia.
- Warunkiem rozpoczęcia prac na terenie kolejowym jest zawarcie stosownej umowy pomiędzy Inwestorem, a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni regulującej szczegółowo udostępnianie terenów kolejowych dla realizacji inwestycji oraz nadzór nad prowadzonymi robotami.
- Warunkiem rozpoczęcia użytkowania przedmiotowych przejazdów po robotach remontowych jest zwołanie komisji odbiorowej oraz spisanie protokołu odbioru przedmiotowego przejazdu.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni zauważa również, że projekty organizacji ruchu w obrębie przedmiotowych przejazdów kolejowo – drogowych należy również uzgodnić z tutejszym Zakładem.

Dodatkowo informujemy, że ze względu na fakt położenia drogi wojewódzkiej nr 211 w bardzo bliskim sąsiedztwie linii kolejowej nr 229, w dokumentacji projektowej dla zdania „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 211 na odcinkach Nowa Dąbrowa – Puzdrowo i Sojusz – Kartuzy” należy również uwzględnić poniższe zastrzeżenia

1. Projekt układu drogowego oraz ciągu pieszo rowerowego nie może pogorszyć warunków eksploatacji linii kolejowej nr 229 Pruszcz Gdański – Łeba (warunki odwodnienia, widoczności itp.)

2. Na odcinku zbliżenia do linii kolejowej należy uwzględnić przewidywaną modernizację ww. linii kolejowej w szczególności warunki kształtowania korpusu zimnego i odwodnienia tej linii (odniesienie do Załącznika nr 1 Przekroje poprzeczne nawierzchni i podtorza Instrukcji Id-1),
3. Z uwagi na stan techniczny urządzeń odwadniających linii nr 229 nie należy uwzględniać ich przy projektowaniu odwodnienia drogowego.

Akty prawne i inne informacje.

Przy projektowaniu należy w szczególności uwzględnić zapisy:

- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych. (Dz.U. 2008 nr 153 poz. 955),
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 10 września 1998r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. 1998 Nr 151, poz. 987),
- Ustawy o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003r. (Dz.U. 2003 Nr 86 poz. 789),
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 26 lutego 1998r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. U. 1996 Nr 33 poz. 144),
- Instrukcji kolejowych, dostępnych na stronie: <http://www.plk-sa.pl/o-spolce/akty-prawne-i-przepisy/>.

Przed uzyskaniem od właściwego organu nadzoru budowlanego pozwolenia na budowę lub dokonaniem zgłoszenia, Inwestor (lub osoba przez niego upoważniona) powinien wystąpić do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. o uzgodnienie projektu oraz powinien zawrzeć z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umowę określającą warunki prowadzenia robót i/lub inne warunki. Wydanie uzgodnień oraz inne czynności przedstawicieli PKP PLK S.A. są odpłatne.

ZASTĘPCA DYREKTORA
dział. technicznych
Jarosław Lewicki

Załącznik nr 1: Szkic poszerzonej pryzmy podsypki (widok „z góry” oraz przekrój poprzeczny)

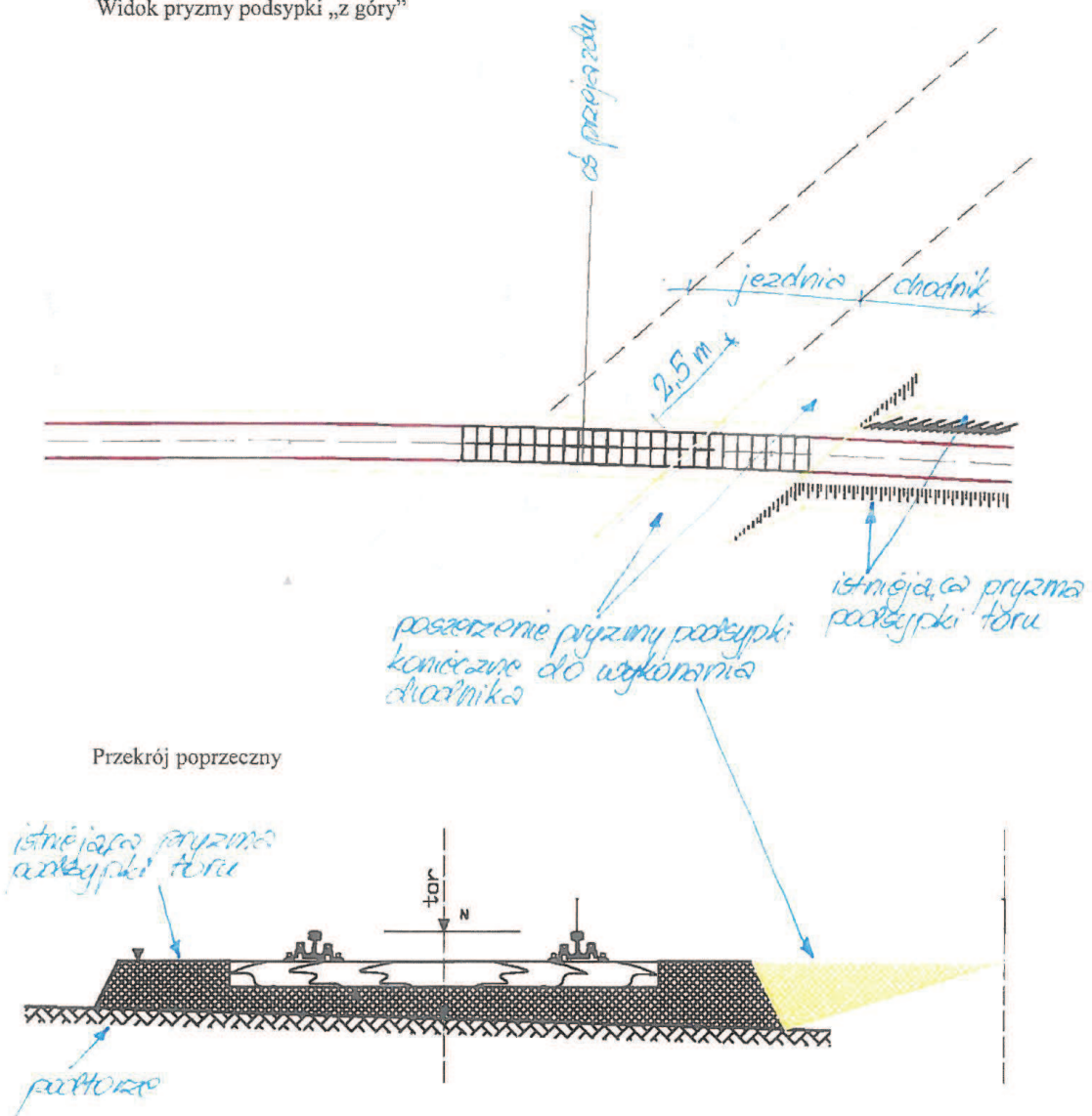
Do wiadomości:

1. Sekcja Eksploatacji w Kościerzynie, ul. Towarowa 1, 83 – 400 Kościerzyna
2. EUROPROJEKT GDAŃSK S.A., ul. Nadwiślańska 55, 80 – 680 Gdańsk

Strona 3 z 3

*Załącznik nr 1 do pisma nr 12DKm-5003-96/14
z dnia 08.09.2014 r.*

Widok pryzmy podsypki „z góry”



akt 204/POM/OKK/10

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust.1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych inżynierów budownictwa oraz urbanistów /Dz.U. z 2001 r. Nr 5 poz. 42, ze zm./, art. 12 ust. 3, 13 ust.1 pkt 1 i 2, art. 14 ust. 1 pkt 2c ustawy z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo budowlane /tekst jednolity U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 ze zm./, § 6 pkt 1 i 2, § 11 ust. 1 pkt 1, § 20 ust. 1, § 29 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie /Dz. U. z 2006 r. Nr 83 poz. 578 ze zm./ oraz art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego /t.j. Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz.1071 ze zm./

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

Pan **JAN ŁUKASZ SZCZĘSNY**
magister inżynier
urodzony dnia 17.12.1981 r. w Gdyni

uzyskał
UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny: **POM/0004/OWKL/10**

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

UZASADNIENIE

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

Pouczenie

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

Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:



PRZEWODNICZĄCY
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

dr inż. Leszek Niedostatkiwicz

WICEPRZEWODNICZĄCY
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

mgr inż. Zbigniew Drewnowski

CZŁONEK
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

dr inż. Marek Wesółowski

Wydają:

inż. Jan Łukasz Szczęsny

Gdańsk, dnia 2 lipca 2007 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, ze zm./, art. 12 ust. 3, art.13 ust.1 pkt 1, art. 14 ust. 1 pkt 2c ustawy z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo budowlane /tekst jednolity Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118/, § 6 pkt 1 i 2, § 11 ust. 1 pkt 1, § 20 ust. 1 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 Kodeksu postępowania administracyjnego /t.j. Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz.1071 ze zm./

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
stwierdza, że:

Pan BARTOSZ ROGOWSKI
magister inżynier
urodzony dnia 22.09.1976 r w Gdyni

uzyskał
UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny: POM/0002/POKL/07

**do projektowania bez ograniczeń w specjalności
kolejowej**

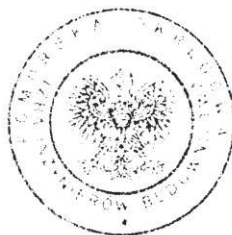
UZASADNIENIE

/ związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 K.p.a. odstępuje się od zasadnienia 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 Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:



PRZEWODNICZĄCY
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Ryszard Kolasa

WICEPRZEWODNICZĄCY
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Leszek Niedostatkiwicz

CZŁONEK
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Ziemowit Suligowski

trzymują:

Pan Bartosz Rogowski
ul.180 Gdańsk, ul. Dulina 3/19
Okręgowa Rada Izby
Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego



Zaświadczenie
o numerze weryfikacyjnym:
POM-26R-AEZ-Y62 *

Pan Bartosz Rogowski o numerze ewidencyjnym POM/BK/0386/07
adres zamieszkania: ul. Kazimierza Porębskiego 72/30, 80-180 Gdańsk
jest członkiem Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2015-09-30.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2014-09-25 roku przez:

Franciszek Rogowicz, Przewodniczący Rady Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 9 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 lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów
Budownictwa.



Zaświadczenie
o numerze weryfikacyjnym:
POM-T13-IRS-VL8 *

Pan Jan Łukasz Szczęsny o numerze ewidencyjnym POM/BK/0280/10
adres zamieszkania ul. Kornela Makuszyńskiego 2/9, 80-291 Gdańsk
jest członkiem Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2015-06-30.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2015-01-21 roku przez:

Franciszek Rogowicz, Przewodniczący Rady Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 9 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.pilib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Nr IZIW-505-61/2016

Gdynia, 29.02.2016

Dot. : uzgodnienia dokumentacji

Projekt Gdańsk S.A.

Wpł. 07. 03. 2016

30180-204 p.

EUROPROJEKT GDAŃSK Spółka z o.o.
ul. Nadwiślańska 55
80-680 Gdańsk

Na podstawie Ustawy o Transporcie Kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. //Dz.U. Nr 16 z 2007r. poz. 94/ i Ustawy o Komerccjalizacji, Restrukturyzacji i Prywatyzacji Przedsiębiorstwa Państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. 2000.84.948 z 08.06.2000r.) - art. 15 ust. 4 PKP Polskie Linie Kolejowe SA Zakład Linii Kolejowych w Gdyni, jako Zarząd Kolei uzgadnia projekt wykonawczy pn:

Remont dwóch przejazdów kolejowo-drogowych kat. „D” w km 55,967 i w km 57,874 linii kolejowej Nr 229 Pruszcz Gdański - Łeba, w ramach zadania pn. „Rozbudowa i przebudowa drogi wojewódzkiej nr 211 na odcinkach Nowa Dąbrowa - Puzdrowo i Mojusz - Kartuzy”

Projekt opieczetowano pieczęcią nagłówkową PKP Polskie Linie Kolejowe SA Zakład Linii Kolejowych w Gdyni

1. Warunkiem rozpoczęcia prac na terenie kolejowym przewidywanych w projekcie jest zawarcie stosownej umowy pomiędzy inwestorem, a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Gdyni regulującej szczegółowo udostępnienie terenów kolejowych na czas realizacji tej inwestycji oraz nadzór nad prowadzonymi robotami.
2. Prace związane z prowadzeniem robót należy wykonywać pod nadzorem pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Gdyni.
3. Wykonawca robót pisemnie, z wyprzedzeniem siedmiodniowym, poinformuje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni o planowanym terminie rozpoczęcia robót celem przekazania placu budowy.
4. Na przeprowadzenie istotnych zmian niezgodnych z niniejszym projektem, rozszerzenie lub uzupełnienie projektowanych urządzeń i budowli wymagana jest dodatkowa zgoda PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Gdyni.
5. W razie uzasadnionej konieczności usunięcia względnie przebudowy niezainwetaryzowanych kabli i innych urządzeń podziemnych w związku z rozszerzeniem urządzeń kolejowych lub w związku z zachowaniem bezpieczeństwa ruchu kolejowego użytkownik obowiązany jest usunąć względnie przebudować w/w urządzenia we własnym zakresie i na własny koszt.
6. Uruchomienie urządzeń przewidzianych niniejszym projektem może nastąpić po komisyjnym i protokolarnym odbiorze przedstawicieli PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz usunięciu ewentualnych usterek, stwierdzonych przy ostatecznym odbiorze robót.

7. Konserwacje, naprawy i remonty urządzeń na terenie kolejowym, mogą być dokonane po uprzednim zgłoszeniu robót i uzgodnieniu z Zakładem Linii Kolejowych w Gdyni.
8. Użytkownikowi obiektu nie przysługuje żadne prawo do odszkodowania, jeśli ewentualnie zostanie on uszkodzony przy normalnej eksploatacji, remoncie linii kolejowej.
9. Wykonawca robót podczas budowy, a użytkownik – inwestor po przejęciu obiektu odpowiada za wypadki i szkody jakie z budową i dalszą eksploatacją mogłoby powstać dla PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., bądź osób trzecich, korzystających z usług PKP PLK S.A. Ponadto wykonawca odpowiada za ewentualne uszkodzenia urządzeń podziemnych jak: kable, rurociągi itp.
10. Po zakończeniu prac i przed odbiorem ostatecznym wykonawca robót zobowiązany jest do sporządzenia dokumentacji geodezyjnej powykonawczej zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 21 lutego 1995 r. § 17-21 oraz przekazania zaktualizowanych map w formie papierowej i na nośniku informatycznym do PKP Polskie Linie Kolejowe SA Zakładu Linii Kolejowych w Gdyni oraz PKP Polskie Linie Kolejowe SA Centrala Biura Nieruchomości i Geodezji Kolejowej w Warszawie.
11. Niniejsze uzgodnienie nie upoważnia do dysponowania gruntem na cele budowlane. Jednostką kompetentną do wydania prawa dysponowania gruntem kolejowym na cele budowlane jest PKP S.A Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku jako użytkownik wieczysty działek kolejowych.
12. Projekt należy uzgodnić z:
 - PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku
 - PKP Energetyka Kolejowa Sp. z o.o. Północny Rejon Dystrybucji
 - PKP Utrzymanie Sp. z o.o. Region Utrzymania w Gdańsku
 - TK TELEKOM Spółka z o.o.
14. Do robót należy przystąpić w ciągu 3 lat od daty wydania niniejszej zgody, w przeciwnym wypadku zgoda traci ważność.


DIREKTOR
Julia Strzemińska

Opracował/a:
Anna Salak
tel. +48 58 721 11 25

II. Rysunki