

NAZWA ZADANIA:

**Dostosowanie obiektów dla potrzeb osób niepełnosprawnych
i o ograniczonej możliwości poruszania się, w ramach inwestycji.:
„Budowa wiaduktów i przystanków kolejowych
w bydgosko-toruńskim obszarze metropolitalnym BiT-City Bydgoszcz”**

NAZWA I ADRES OBIEKTU:

**Węzeł komunikacyjny Bydgoszcz Leśna
ulica Modrzewiowa**

FAZA PROJEKTU:

PROJEKT BUDOWLANO - WYKONAWCZY

OPRACOWANIE:

PERONY I MAŁA ARCHITEKTURA

WYKONAWCA:

**ECO-INVESTMENT
POLAND Sp. z o.o.
ul. Filtrowa 65/45
02-055 Warszawa**

ZAMAWIAJĄCY:

**Zarząd Dróg Miejskich
i Komunikacji Publicznej
w Bydgoszczy
ul. Toruńska 174a
85-844 Bydgoszcz**

INWESTOR:

**Miasto Bydgoszcz
ul. Jezuitska 1
85-102 Bydgoszcz**



FUNKCJA	IMIĘ i NAZWISKO	NR UPRAWNIEŃ	PODPIS
PROJEKTANT	mgr inż. Łukasz Jamiński	KUP/0179/PBKI/18	
ZESPÓŁ PROJEKTOWY	mgr inż. Sławomir Dobrzyński	KUP/0049/POOM/12	
	mgr inż. Krzysztof Karpiński	KUP/0045/POOM/14	
SPRAWDZAJĄCY	mgr inż. Andrzej Sawoszczuk	KUP/5/POOK/03	
DATA: 06.2019r.	NR UMOWY: 65/IR/19 z dnia 19.03.2019 r.		EGZ.:

OŚWIADCZENIE

Zgodnie z art. 20 ust. 4 Ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (t. j. Dz. U. z 2018 r. poz. 1202) oświadczamy, że niniejszy projekt dla zadania:

Dostosowanie obiektów dla potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej możliwości poruszania się, w ramach inwestycji: „Budowa wiaduktów i przystanków kolejowych w bydgosko-toruńskim obszarze metropolitalnym BiT-City Bydgoszcz”

sporządzony w czerwcu 2019 roku, został wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym techniczno-budowlanymi, oraz zasadami wiedzy technicznej.

Perony i mała architektura	Projektant	Łukasz Jamiński	
Perony i mała architektura	Sprawdzający	Andrzej Sawoszczuk	

SPIS TREŚCI OPRACOWANIA

1	INFORMACJA BIOZ.....	3
2	INFORMACJE WSTĘPNE.....	10
2.1	Kraj beneficjenta.....	10
2.2	Zamawiający	10
2.3	Lokalizacja obiektu	10
2.4	Przedmiot, cel i zakres koncepcji projektowej	10
2.4.1	Przedmiot.....	10
2.4.2	Cel.....	10
2.4.3	Zakres.....	10
2.5	Podstawa opracowania.....	11
2.5.1	Podstawa formalna	11
2.5.2	Podstawa techniczna	11
3	OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO	12
3.1	Infrastruktura istniejąca.....	12
3.2	Niezgodności z wymogami TSI	12
4	OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWANYCH.....	14
4.1	WARUNKI TECHNICZNE.....	14
4.1.1	Oznakowanie stałe	14
4.1.2	Mała architektura.....	15
4.1.3	Nawierzchnia peronów, dojść oraz utwardzonych placów.....	15
4.2	ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE	15
4.2.1	Oznakowanie stałe.....	15
4.2.2	Schody oraz poręcze.....	16
4.2.3	Oznaczenia w języku Braille'a	17
4.2.4	Wiaty.....	17
4.2.5	Przeszkody szklane	17
4.3	Zasady gospodarowania odpadami oraz materiałami z odzysku.....	17
4.4	Postanowienia końcowe	18
5	UZGODNIENIA	19
6	UPRAWNIENIA BUDOWLANE ORAZ PRZYNALEŻNOŚĆ DO OIIB	23
7	CZĘŚĆ RYSUNKOWA	31

1 INFORMACJA BIOZ

1.1 Zakres robót całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność realizacji poszczególnych obiektów

Zakres zamierzenia inwestycyjnego w części dotyczącej peronów obejmuje realizację następujących robót budowlanych:

- roboty rozbiórkowe nawierzchni peronów,
- roboty rozbiórkowe wyposażenia peronów oraz elementów małej architektury,
- korektę usytuowania płyt peronowych,
- uzupełnienie nawierzchni peronów oraz terenów przyległych,
- ponowny montaż wyposażenia peronów oraz elementów małej architektury.

1.2 Wykaz istniejących obiektów budowlanych

- tory główne zasadnicze linii kolejowej nr 18 Kutno – Piła,
- tory główne linii kolejowej nr 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia,
- przejazdy kolejowe w poziomie szyn (wraz urządzeniami sterowania ruchem kolejowym na przejeździe i oświetleniem),
- obiekty kubaturowe,
- obiekty inżynierskie w postaci kładki dla pieszych oraz przejścia podziemnego,
- sieć trakcyjna 3 kV nad torami.

1.3 Elementy zagospodarowania terenu stwarzające zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi

Tory główne zasadnicze linii nr 18 oraz 201, sieć trakcyjna, układ drogowy.

1.3.1 Zagrożenia – rodzaj, skala, miejsce i czas występowania

Przewidywane zagrożenia, które wystąpią podczas realizacji robót budowlanych związanych wykonaniem konstrukcji układu torowego stanowią:

Roboty budowlane, których charakter, organizacja lub miejsce prowadzenia stwarza szczególnie wysokie ryzyko powstania zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi, a w szczególności przysypania ziemią lub upadku z wysokości:

- a) wykonywanie wykopów o ścianach pionowych bez rozparcia o głębokości większej niż 1,5 m oraz wykopów o bezpiecznym nachyleniu ścian o głębokości większej niż 3,0 m,
 - nie występują
- b) roboty, przy których wykonywaniu występuje ryzyko upadku z wysokości ponad 5,0m,
 - nie występują
- c) rozbiórki obiektów budowlanych o wysokości powyżej 8 m,
 - nie występują
- d) roboty wykonywane na terenie czynnych zakładów przemysłowych,
 - nie występują

- e) montaż, demontaż i konserwacja rusztowań przy budynkach wysokich i wysokościowych,
 - nie występują
- f) roboty wykonywane przy użyciu dźwigów lub śmigłowców,
 - układanie elementów nawierzchni peronowej
- g) prowadzenie robót na obiektach mostowych metodą nasuwania konstrukcji na podpory,
 - nie występują
- h) montaż elementów konstrukcyjnych obiektów mostowych,
 - nie występują
- i) betonowanie wysokich elementów konstrukcyjnych mostów, takich jak przyczółki, filary i pylony,
 - nie występują
- j) fundamentowanie podpór mostowych i innych obiektów budowlanych na palach,
 - nie występują
- k) roboty wykonywane pod lub w pobliżu przewodów linii elektroenergetycznych, w odległości liczonej poziomo od skrajnych przewodów, mniejszej niż:
 - 3,0 m - dla linii o napięciu znamionowym nie przekraczającym 1 kV
 - 5,0 m - dla linii o napięciu znamionowym powyżej 1 kV, lecz nie przekraczającym 15 kV
 - 10,0 m - dla linii o napięciu znamionowym powyżej 15 kV, lecz nie przekraczającym 30 kV: **nie występują**
 - 15,0 m - dla linii o napięciu znamionowym powyżej 30 kV, lecz nie przekraczającym 110 kV: **nie występują**
- l) roboty budowlane prowadzone w portach i przystaniach podczas ruchu statków,
 - nie występują
- m) roboty prowadzone przy budowlach piętrzących wodę, przy wysokości piętrzenia powyżej 1 m,
 - nie występują
- n) roboty wykonywane w pobliżu linii kolejowych,
 - występują

Roboty budowlane, przy prowadzeniu których występują działania substancji chemicznych lub czynników biologicznych zagrażających bezpieczeństwu i zdrowiu ludzi:

- a) roboty prowadzone w temperaturze poniżej -10°C,
 - zabrania się prowadzenia prac budowlano montażowych w temperaturze poniżej -10°C
- b) roboty polegające na usuwaniu i naprawie wyrobów budowlanych zawierających azbest;
 - nie występują

Roboty budowlane stwarzające zagrożenie promieniowaniem jonizującym:

- a) roboty remontowe i rozbiórkowe obiektów przemysłu energii atomowej,
 - nie występują,
- b) roboty remontowe i rozbiórkowe obiektów, w których były realizowane procesy technologiczne z użyciem izotopów;
 - nie występują.

Roboty budowlane prowadzone w pobliżu linii wysokiego napięcia lub czynnych linii komunikacyjnych:

- a) roboty wykonywane w odległości liczonej poziomo od skrajnych przewodów, mniejszej niż 15,0 m
 - dla linii o napięciu znamionowym 110 kV: **nie występują**
 - roboty wykonywane w odległości liczonej poziomo od skrajnych przewodów, mniejszej niż 30,0 m
 - dla linii o napięciu znamionowym powyżej 110 kV: **nie występują**
- b) budowa i remont:
 - linii kolejowych - występują
 - sieci trakcyjnej i linii zasilającej sieć trakcyjną i urządzenia elektroenergetyczne - mogą wystąpić,
 - linii i urządzeń sterowania ruchem kolejowym – nie występują
 - sieci telekomunikacyjnych, radiotelekomunikacyjnych i komputerowych związane z prowadzeniem ruchu kolejowego – występują
- c) wszystkie roboty budowlane, wykonywane na obszarze kolejowym w warunkach prowadzenia ruchu kolejowego – występują

Roboty budowlane stwarzające ryzyko utonięcia pracowników:

- a) roboty prowadzone z wody lub pod wodą,
 - nie występują
- b) montaż elementów konstrukcyjnych obiektów mostowych,
 - nie występują
- c) fundamentowanie podpór mostowych i innych obiektów budowlanych na palach,
 - nie występują
- d) roboty prowadzone przy budowłach piętrzących wodę, przy wysokości piętrzenia powyżej 1 m;
 - nie występują

Roboty budowlane prowadzone w studniach, pod ziemią i w tunelach:

- a) roboty prowadzone w zbiornikach, kanałach, wnętrzach urządzeń technicznych i w innych niebezpiecznych przestrzeniach zamkniętych,
 - nie występują,
- b) roboty związane z wykonywaniem przejść rurociągów pod przeszkodami metodami: tunelową, przecisku lub podobnymi;
 - nie występują.

Roboty budowlane wykonywane przez kierujących pojazdami zasilanymi z linii napowietrznych - roboty przy budowie, remoncie i rozbiórce torowisk

- nie występują

Roboty budowlane wykonywane w kesonach, z atmosferą wytwarzaną ze sprężonego powietrza - roboty przy budowie i remoncie nabrzeży portowych i przepraw mostowych;

- nie występują

Roboty budowlane wymagające użycia materiałów wybuchowych:

- a) roboty ziemne związane z przemieszczaniem lub zagęszczaniem gruntu,
 - nie występują
- b) roboty rozbiórkowe, w tym wykonywanie otworów w istniejących elementach konstrukcyjnych obiektów;
 - występują

Roboty budowlane prowadzone przy montażu i demontażu ciężkich elementów prefabrykowanych - roboty, których masa przekracza 1,0 t.

- elementy nawierzchni peronów

1.3.2 Wymagania dotyczące bezpieczeństwa i ochrony zdrowia przy wykonywaniu robót budowlanych określają odrębne przepisy w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy (art. 21a. ust.3 prawa budowlanego)

- Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy. Dział dziesiąty. Bezpieczeństwo i higiena pracy. (Tekst jednolity: Dz. U. z 1998 r. Nr 21, poz. 94 z późn. zm.)
- Obwieszczenie ministra gospodarki, pracy i polityki społecznej z dnia 28 sierpnia 2003 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U.2003 Nr 169 poz. 1650,) Dział II i Dział IV - Rozdział 4.
- Rozporządzenie ministra pracy i polityki socjalnej z dnia 28 maja 1996 r. w sprawie rodzajów prac, które powinny być wykonywane przez co najmniej dwie osoby (Dz. U. Nr 62, poz. 288)
- 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)
- Rozporządzenie ministra gospodarki z dnia 27 kwietnia 2000 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy pracach spawalniczych (Dz. U. Nr 40, poz. 470)
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 23 grudnia 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy produkcji i magazynowaniu gazów, napełnianiu zbiorników gazami oraz używaniu i magazynowaniu karbidu Dz. U. 2004 nr 7 poz. 590
- Rozporządzenie ministrów pracy i opieki społecznej oraz zdrowia z dnia 20 marca 1954 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy obsłudze żurawi (Dz. U. Nr 15, poz. 58)
- Rozporządzenie ministra pracy i polityki społecznej z dnia 14 marca 2000 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy ręcznych pracach transportowych (Dz. U. Nr 26, poz. 313, zm.: Dz. U. Nr 82, poz. 930)
- Warunki bezpieczeństwa przy utrzymaniu nawierzchni - rozdział VIII Warunków technicznych utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych – Id-1 (D1) (Załącznik nr 1 do Uchwały nr 173 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 18 maja 2005r.)

Zamieszczenie ogłoszenia, zawierające dane dotyczące bezpieczeństwa pracy i ochrony zdrowia - nie jest wymagane. (art. 42 ust.2 pkt 2 prawa budowlanego).

1.4 Sposób prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych

Przed przystąpieniem do robót szczególnie niebezpiecznych, instruktażu udzielają kierownik budowy, kierownicy robót - każdorazowo przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych.

1.5 Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie, w tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń

Wykonawca wykonujący prace na terenie zamkniętym jest zobowiązany do przestrzegania obowiązków wynikających z „Zasad bezpieczeństwa pracy podczas wykonywania prac inwestycyjnych, rewitalizacyjnych, utrzymaniowych, remontowych wykonywanych przez pracowników obcych firm na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Wytycznych sposobu dostarczania informacji i poinformowania pracownika innego pracodawcy o zagrożeniach dla bezpieczeństwa i zdrowia podczas wykonywania prac na terenie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. IBH – 105 (Uchwała nr 283/2015 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 08.04.2014 r.).

a) Środki zapewniające bezpieczną i sprawną komunikację stanowią:

- łączność radiowa z nastawnią dysponującą,
- sygnały podawane zgodnie z Instrukcją sygnalizacji na PKP – Ie-1 (E1),
- łączność telefoniczna (np. telefonia komórkowa),
- radi łączność,
- łączność radiowęzłowa.

b) Środki umożliwiające szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń, stanowią:

- środki transportu szynowego (lokomotywa manewrowa, wózek motorowy)
- środki transportu kołowego (karetka pogotowia, wóz strażacki)
- inne środki transportu (śmigłowiec ratowniczy)

1.6 Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych:

a) Zagrożenia w czasie wykonywania robót ziemnych można zmniejszyć lub wyeliminować poprzez:

- Stosowanie wygradzeń wykopów i barier ochronnych
- Systematyczną kontrolę stanu deskowania
- Stosowanie przez pracowników obowiązujących zasad bhp
- Przeszkolenie pracowników w zakresie bhp
- Bezwzględne przestrzeganie dojazdu maszyn i urządzeń w bezpośrednie oddziaływanie na ściany wykopu (min. 3,5 m)
- Stały dostęp do podręcznej apteczki

- b) Zagrożenia z tytułu pracy maszyn budowlanych
 - Po zakończonej pracy w danym dniu maszyny i urządzenia winny być zabezpieczone przed dostępem osób postronnych przy jednoczesnym wyłączeniu instalacji paliwowej i elektrycznej.
 - Stanowiska postoju maszyn winny być wygradzone i dozorowane.
 - Maszyny, które mogą zbliżyć się na niebezpieczną odległość do linii elektroenergetycznych powinny być wyposażone w sygnalizatory napięcia.
- c) Na terenie budowy należy stosować:
 - Środki ochrony indywidualnej pracowników
 - Pracowników obowiązuje noszenie obuwia i odzieży ochronnej oraz roboczej a przy pracach w pobliżu dźwigów, koparek i innego sprzętu także kasków ochronnych.
 - Przy pracy na wysokościach (powyżej 1,5 m ponad poziom terenu lub posadzki) pracownik winien być wyposażony w sprzęt zabezpieczający przed upadkiem z wysokości.
- d) Środki techniczne zapobiegające niebezpieczeństwu w strefach zagrożenia:
 - Przenośne bariery
 - Taśmy ostrzegawcze
 - Osobista odzież ochronna i kaski ochronne
 - Łączność telefoniczna w biurze budowy
 - Apteczka pierwszej pomocy w biurze budowy
 - Wykopy wykonywane jako szalowane
 - Ustawianie w pobliżu osób pracujących w wykopach sprawnych technicznie drabin ewakuacyjnych.
 - Traktować jako czynne kable w gruncie będące pod napięciem, roboty w pobliżu prowadzić pod nadzorem służb eksploatacyjnych.
 - Bezpośredni nadzór nad bezpieczeństwem i higieną pracy na stanowiskach pracy sprawują odpowiednio Kierownik Budowy, Kierownik Robót, Majster lub Brygadzysta, stosownie do zakresu obowiązków.
 - Obowiązuje zasada, że zawsze na terenie budowy przebywa przynajmniej jedna z tych osób i pełni obowiązki osoby kierującej pracownikami.
 - W przypadku wystąpienia zagrożeń należy przerwać pracę i o zaistniałej sytuacji powiadomić kierownika robót, kierownika budowy, majstra budowy lub brygadzystę.
 - Prace przy urządzeniach elektrycznych prowadzić w stanie beznapięciowym. Roboty prowadzić pod nadzorem służb energetyki zgodnie z obowiązującą instrukcją eksploatacji oraz zasadami bezpieczeństwa i higieny pracy

- e) W razie wypadku należy:
- Zabezpieczyć miejsce wypadku,
 - Poszkodowanemu(ym) udzielić pierwszej pomocy, a w razie potrzeby wezwać pogotowie, policję, straż pożarną,
 - Niezwłocznie powiadomić o wypadku Kierownictwo Zakładu, Inspekcję Pracy i przedstawiciela zamawiającego, zgodnie z wymogami prawa.

Opracował:



Łukasz Jamiński

2 INFORMACJE WSTĘPNE

2.1 Kraj beneficjenta

Polska

2.2 Zamawiający



ul. Jezuicka 1, 85-102 Bydgoszcz

2.3 Lokalizacja obiektu

Przedmiotowa inwestycja znajduje się w ciągu linii nr 18 w województwie kujawsko-pomorskim, w powiecie bydgoskim, gminie Bydgoszcz.

Zakres zamówienia obejmuje węzeł komunikacyjny Bydgoszcz Leśna. Infrastrukturą linii zarządzają Zakłady Linii Kolejowych w Bydgoszczy.

2.4 Przedmiot, cel i zakres koncepcji projektowej

2.4.1 Przedmiot

Przedmiotem niniejszego opracowania jest Projekt Wykonawczy dla zadania pn.: „Dostosowanie obiektów dla potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej możliwości poruszania się, w ramach inwestycji pn.: „Budowa wiaduktów i przystanków kolejowych w bydgosko-toruńskim obszarze metropolitalnym BiT-City Bydgoszcz””.

2.4.2 Cel

Realizacja zamówienia ma na celu sporządzenie dokumentacji projektowej, która uzupełni i w pełni dostosuje obiekty dla potrzeb osób o ograniczonej mobilności i niedowidzących, po przeprowadzonej przez jednostkę notyfikowaną ocenie zgodności WE podsystemu TSI INF + PRM na węzłach komunikacyjnych **Bydgoszcz Leśna Et. I**.

2.4.3 Zakres

Przedmiotowe zadanie obejmuje wykonanie projektów oraz prace w następujących branżach:

- a. perony i mała architektura,
- b. obiekty inżynierskie,
- g. telekomunikacja,
- h. elektroenergetyka nietrakcyjna.

2.5 Podstawa opracowania

2.5.1 Podstawa formalna

Podstawą opracowania Koncepcji Projektowej jest:

- Umowa nr 65/IR/19 zawarta w dniu 19.03.2019 r. pomiędzy Zamawiającym, tj.: **Miasto Bydgoszcz, w którego imieniu i na rzecz którego działa Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy na podstawie Pełnomocnictwa Nr WOA-I.0052.448.2018 Prezydenta Miasta Bydgoszczy z dnia 24.04.2018 r.**, a jednostką projektową:

ECO-INVESTMENT POLAND Sp. z o.o.

ul. Filtrowa 65/45 02-055 Warszawa

- SIWZ,
- Archiwalna Dokumentacja Projektowa,
- Mapa do celów projektowych,
- Wizja lokalna oraz inwentaryzacja obiektów budowlanych.

2.5.2 Podstawa techniczna

USTAWY

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (tekst jednolity - Dz. U. z 2017 nr 0 poz. 1332 z późn. zm.) wraz z rozporządzeniami wykonawczymi do tej ustawy.

ROZPORZĄDZENIA

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. 1998 nr 151 poz. 987),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno - użytkowego (tekst jednolity - Dz. U. 2013 nr 0, poz. 1129, z późn. zm.),
- Rozporządzenia wykonawcze.

INNE:

- Warunki techniczne,
- Normy,
- Standardy techniczne szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości $V_{max} \leq 200 \text{ km/h}$ (dla taboru konwencjonalnego) 250km/h (dla taboru z wychylnym pudłem) – uchwała nr 1086/2017 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A z dnia 13 listopada 2017r.,
- Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej,
- Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się,
- Id-1 (D1) – Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych. (Zarządzenie Zarządu PKP PLK S.A. Nr 14 z dnia 18 maja 2005 r.), z późniejszymi zmianami,

- Id-2 – Warunki techniczne dla kolejowych obiektów inżynierskich (Zarządzenie Zarządu PKP PLK S.A. Nr 29 z dnia 5 października 2005 r. wraz ze zmieniającym Zarządzeniem Zarządu PKP PLK S.A. Nr 16 z dnia 04 maja 2011 r.),
- Id-22 Warunki techniczne budowy i odbioru peronów pasażerskich, aspekty: peronowe krawędzie dostępu, nawierzchnie i korpus peronu (Zarządzenie nr 1228/2015 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 22 grudnia 2015 r.),
- Wytyczne architektoniczne dla kolejowych obiektów obsługi podróżnych Ipi-1,
- Wytyczne dla oznakowania stałego stacji pasażerskich Ipi-2,
- DIN 51097 Badanie powłok posadzkowych. Określenie oporu poślizgu stref mokrych.

3 OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

3.1 Infrastruktura istniejąca

Na przystanku zlokalizowane są dwa perony jednokrawędziowe o szerokości 4,5 m, długości 300 m i wysokości 0,76 m PGS. Dojście do peronów zapewnione jest poprzez przejście pod torami w km 24,308 linii kolejowej nr 201, zapewniając bezkolizyjne dojście peronu nr 1 zlokalizowane na międzytorzu torów nr 1 i 2 oraz umożliwia przejście na drugą stronę torów w kierunku Lasu Gdańskiego. Dla obsługi toru nr 2 wykonany jest od strony południowej peron jednokrawędziowy nr 2.

Na każdym z peronów zlokalizowane zostaną po trzy wiaty peronowe.

Perony wykonane są w systemie z prefabrykowanych żelbetowych płyt peronowych typu P długości 200 cm wspartych na prefabrykowanych ścianach oporowych typu L1. Płyty peronowe wyposażone są w pas naprowadzający wyznaczający strefę zagrożenia w odległości 1,0 m od krawędzi peronowej. Pozostała powierzchnia peronu wykonana jest z kostki betonowej. Nachylenie poprzeczne płyty peronowej od krawędzi peronu wynosi 1% natomiast pozostała część peronu posiada spadek min. 2%.

Perony wyposażone są w następujące elementy małej architektury:

- Tablice informacyjne,
- Tablice z rozkładem jazdy,
- Wyświetlacze SDIP,
- Punktowe wiaty,
- Śmietniki,
- Ścieżki prowadzące wraz z polami uwagi.

3.2 Niezgodności z wymogami TSI

Na podstawie raportu wykonanego przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą, stwierdzono niezgodności z wymogami TSI wg. poniższego zestawienia.

L.p.	Element	Lokalizacja	
1	Trasa pozbawiona przeszkód	Peron 1	<ul style="list-style-type: none"> - brak połączenia ścieżki dotykowej w obrębie wiaty peronowej ze schodami wyprowadzającymi z peronu nr 1, - brak doprowadzenia ścieżki dotykowej do punktu informującego o odjeździe pociągów (gabloty informacyjne z rozkładem jazdy pociągów), - brak zastosowania pola uwagi na końcu ścieżki dotykowej doprowadzającej do strefy wiaty peronowej, - pas ostrzegawczy przy wejściu do windy

			osobowej z poziomu peronu nr 1 zlokalizowany w zbyt bliskiej odległości (30 cm), - brak połączenia wyjścia z peronu nr 1 ścieżką dotykową, wyprowadzającą podróżnych do wyjścia „Las Gdański”, - brak wyposażenia schodów wyprowadzających podróżnych przy wyjściu „Las Gdański”, w podwójne poręcze prowadzące, - brak oznaczenia biegów schodów przy wyjściu „Las Gdański”, żółtymi pasami ostrzegawczymi barwy żółtej (RAL 1023).
		Peron 2	- brak zastosowania pola uwagi na końcu ścieżki dotykowej doprowadzającej do strefy wiaty peronowej, - brak doprowadzenia ścieżki dotykowej do punktu informującego o odjeździe pociągów (gabloty informacyjne z rozkładem jazdy pociągów), - przerwanie ścieżki dotykowej prowadzącej z peronu nr 2 do windy/schodów/kas, przez ścieżkę rowerową kolidującą z przebiegiem trasy pozbawionej przeszkód, - lokalizacja pasa ostrzegawczego dotykowego przy wejściu do windy w odległości 67cm.
2	Oznaczenie trasy	Peron 1	- brak wyposażenia schodów wyprowadzających podróżnych przy wyjściu „Las Gdański”, w oznaczenia dotykowe w języku Braile’a, informujące o wyjściu ze strefy peronowej, - niewystarczający kontrast zastosowanych elementów dotykowych w przejściu pod torami; obliczony kontrast barwny K.
		Peron 2	- niewystarczający kontrast zastosowanych elementów dotykowych doprowadzających do schodów biegnących ku przejściu pod torami; obliczony kontrast barwny K.
3	Sygnalizacja przeszkód przezroczystych	Budynek dworca	- brak zapewnienia pasów na całej szerokości drzwi prowadzących do hali dworcowej.
4	Meble i urządzenia wolno stojące	Peron 1 i 2	- brak piktogramu wózka inwalidzkiego w strefie oczekiwania na pociąg (strefa wiaty peronowej)
5	Informacje wizualne: drogowaskazy, piktogramy, informacja drukowana lub dynamiczna	Peron 1 i 2	- brak umiejscowienia piktogramu oznaczającego miejsce oczekiwania dostosowane dla osób na wózkach inwalidzkich, w strefie wiaty peronowej (międzynarodowy symbol wózka inwalidzkiego).

4 OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWANYCH

4.1 WARUNKI TECHNICZNE

4.1.1 Oznakowanie stałe

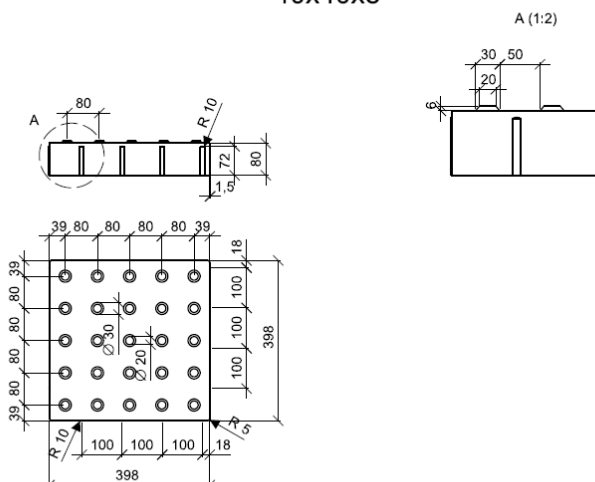
Na dojściach do peronów z terenu przyległego, projektuje się system oznakowania dotykowego. W celu zachowania spójności rozwiązań uzupełniających ze stanem istniejącym, projektuje się elementy o następujących parametrach:

- płytki antypoślizgowe (zgodnie z DIN 51097 Badanie powłok posadzkowych. Określenie oporu poślizgu stref mokrych.) o wymiarach 40x40x8 cm stosowane pojedynczo jako tzw. „pola uwagi” (na załamaniach, skrzyżowaniach, itp.). Ostrzegawczy pas dotykowy powinien posiadać formę jednakowych znaków wypukłych o następujących parametrach:
 - znak wypukły powinien mieć formę ściętego stożka lub kopułki o wysokości nie mniejszej niż 5 mm i nie większej niż 8 mm, średnicy podstawy nie mniejszej niż 30 mm i nie większej niż 40 mm,
 - znaki powinny być rozmieszczone w układzie siatki prostokątnej o wymiarach boków nie mniejszych niż 60 mm i nie większych niż 80 mm.
- ścieżki dotykowe prowadzące, o powierzchni rowkowanej, z płytek z betonu 40x40x8 cm, o właściwościach antypoślizgowych (zgodnie z DIN 51097 Badanie powłok posadzkowych. Określenie oporu poślizgu stref mokrych.). Ścieżki dotykowe prowadzą od wyjść z peronów, do ławek znajdujących się najbliżej wyjścia na peron. Ścieżkę prowadzącą dla osób niewidomych projektuje się odsuniętą od przeszkód o min. 40 cm,
- zabezpieczenie miejsc niebezpiecznych, jak np. schody, za pomocą wcześniej wspomnianych płytek ze stożkami wypukłymi o wymiarach 40x40x8 cm.

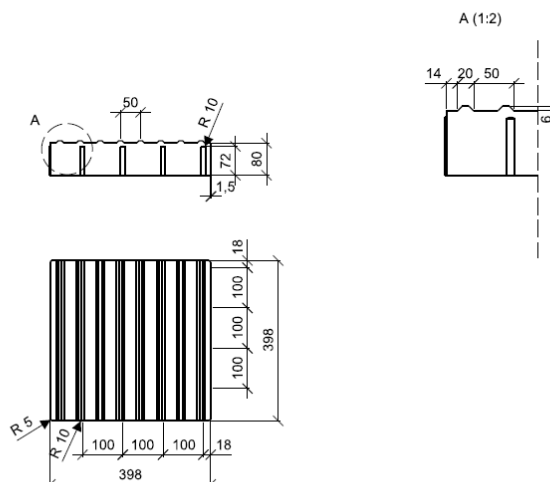
Oznakowanie dotykowe, na które składają się ścieżki prowadzące i pola uwagi projektuje się w kolorze żółtym RAL 1023.

Szczegóły projektowanych elementów przedstawiono na rysunku poniżej.

Płytki z wypustkami (pole uwagi)
kamienna
40x40x8



Płytki ryflowane
kamienna
40x40x8



Rys. Szczegóły pola uwagi oraz płytek prowadzących

4.1.2 Mała architektura

W ramach projektu przewidziano zastosowanie balustrad o wysokości pochwyty 75 cm i 90 cm oraz średnicy 40 mm. Projektuje się poręcze stalowe, malowane w kolorze RAL 7047, wsparte na słupkach w rozstawie 1,2 m.

4.1.3 Nawierzchnia peronów, dojść oraz utwardzonych placów

W miejscach występowania ubytków nawierzchni po zmianie lokalizacji ścieżek prowadzących oraz przy poszerzaniu istniejących dojazdów, projektuje się następującą konstrukcję nawierzchni:

- | | |
|---|-----------|
| a) Kostka betonowa fazowana w kolorze RAL 7024 | gr. 8 cm |
| b) Podsyпка cementowo-piaskowa | gr. 5 cm |
| c) Warstwa odcinająca z mieszanki niezwiązanej – kruszywo naturalne | gr. 10 cm |

Nawierzchnia poszerzanych dojazdów ograniczona jest opornikiem 8x30cm na podsypce cementowo piaskowej, gr. 3 cm oraz ławie betonowej C12/15 o wym. 21x10cm z oporem zewnętrznym 10x15cm.

4.2 ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

4.2.1 Oznakowanie stałe

a. Peron nr 1

W celu dostosowania elementów małej architektury i oznakowania stałego do wymogów TSI, na peronie nr 1 projektuje się odsunięcie pola uwagi od windy, w celu zachowania wymaganej odległości 50 cm od krawędzi pola uwagi do przeszkody. Dodatkowo projektuje się odgałęzienie od istniejącej ścieżki dotykowej, prowadzące do wejścia do przejścia podziemnego. Ścieżkę projektuje się w odległości min. 40 cm od konstrukcji ścian zejścia, zapewniając jednocześnie możliwość chwycenia się poręczy. Istniejące pola uwagi przed schodami należy wymienić na nowe w kolorze żółtym RAL 1023. W obszarze konstrukcji przejścia, elementy prowadzące oraz pola uwagi należy wykonać z elementów klejonych, z zachowaniem wymiarów określonych w pkt. 3.1.1.

W celu uzupełnienia pola uwagi przed ławką pod wiatą, należy jeden segment perforowanej kratki odwodnienia liniowego zastąpić elementem nieperforowanym oraz wykonać na nim elementy klejone pola uwagi, uzupełniające jego normatywny wymiar.

W segmencie pod wiatą w miejscu, w którym nie ma ławek, projektuje się strefę oczekiwania dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. W tym celu na ogrodzeniu panelowym należy zamocować piktogram zgodny z rysunkiem 4. Dodatkowo, na jednej konstrukcji wsporczej każdej z wiat, należy nakleić piktogram „Zakaz palenia”. Piktogramy mocowane do ogrodzenia projektuje się z blachy aluminiowej grubości 3 mm.

Dodatkowo należy przedłużyć ścieżkę dotykową w stronę rosnącej kilometracji linii nr 18 w celu doprowadzenia ścieżki dotykowej do gabloty informacyjnej z rozkładem jazdy, z zachowaniem wymaganej odległości 50 cm od krawędzi pola uwagi do gabloty.

Rozmieszczenie projektowanych elementów przedstawiono na rysunku 2.

b. Peron nr 2

Projektuje się zmianę lokalizacji ścieżki prowadzącej do miejsca siedzącego pod wiatą peronową. Istniejące ścieżki należy dosunąć do opornika za płytami peronowymi. Pozwoli to uzyskać wymaganą odległość 50 cm pola uwagi od krawędzi ławki. Ścieżkę prowadzącą wzdłuż krawędzi peronowej wykonać z płytek, jedynie na wysokości pokrywy studni teletechnicznej zachować ciągłość poprzez elementy naklejane, z zachowaniem wymiarów określonych w pkt. 3.1.1. Nowo projektowaną ścieżkę dowiązać do istniejącego ciągu. Ubytki w nawierzchni po zmianie lokalizacji ścieżek prowadzących należy uzupełnić kostką betonową, fazowaną w kolorze RAL 7024.

W segmencie pod wiatą w miejscu, w którym nie ma jest ławek, projektuje się strefę oczekiwania dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. W tym celu na ogrodzeniu panelowym należy zamocować piktogram zgodny z rysunkiem 4. Dodatkowo, na jednej konstrukcji wsporczej każdej

z wiat, należy nakleić piktogram „Zakaz palenia”. Piktogramy mocowane do ogrodzenia projektuje się z blachy aluminiowej grubości 3 mm.

Należy wykonać odgałęzienie ścieżki dotykowej do gabloty informacyjnej z rozkładem jazdy znajdującej się przed wejściem na peron. W celu zachowania wymaganej odległości 50 cm od krawędzi pola uwagi do gabloty, plac przed gablotą (głębokość 1,2 m, szerokość 2,6 m) należy utwardzić, poprzez wykonanie nawierzchni z kostki betonowej, zgodnie z pkt. 3.1.3. Należy zdemontować obrzeże przy istniejącej nawierzchni oraz wykonać nowe wokół utwardzonego placu.

Rozmieszczenie projektowanych elementów przedstawiono na rysunku 2.

c. Dojście do budynku dworca

Istniejącą ścieżkę dotykową należy uzupełnić o pola uwagi na skrzyżowaniu z istniejącą ścieżką rowerową. Pola uwagi ukształtować w sposób zapewniający odległość 50 cm krawędzi pól od krawędzi ścieżki rowerowej.

Pola uwagi przed wejściem do windy należy odsunąć od krawędzi przeszkody o 50 cm.

Ciąg ścieżek pomiędzy schodami prowadzącymi do przejścia pod torami oraz budynkiem dworca należy przebudować. Istniejącą ścieżkę prowadzącą w stronę schodów należy usunąć, a ubytki uzupełnić płytkami chodnikowymi zgodnymi ze stanem istniejącym. Nowy ciąg należy wykonać w odległości 40 cm od krawędzi konstrukcji zejścia, zapewniając możliwość chwycenia się poręczy. W obszarze konstrukcji przejścia, elementy prowadzące oraz pola uwagi należy wykonać z elementów klejonych, z zachowaniem wymiarów określonych w pkt. 3.1.1. Istniejące pola uwagi przed schodami należy wymienić na nowe w kolorze żółtym RAL 1023.

W celu zachowania wymaganej odległości pól uwagi przed wejściem do budynku dworca, należy zdemontować wycieraczkę, uzupełnić ubytki w nawierzchni płytkami chodnikowymi zgodnymi ze stanem istniejącym oraz wykonać pole uwagi 50 cm od krawędzi drzwi wejściowych.

Rozmieszczenie projektowanych elementów przedstawiono na rysunku 1.

d. Przejście pod torami oraz wyjście w stronę Lasu Gdańskiego

Projektuje się wymianę klejonych elementów ścieżek prowadzących oraz pól uwagi w przejściu podziemnym. Należy wykonać nowe elementy w kolorze żółtym RAL 1023. Schemat rozmieszczenia elementów należy zachować tożsamy z istniejącym.

Dodatkowo, projektuje się kontynuację ścieżki prowadzącej w stronę wyjścia do Lasu Gdańskiego. Na posadzce przejścia podziemnego, ścieżki należy wykonać z elementów klejonych, z zachowaniem wymiarów określonych w pkt. 3.1.1, natomiast na nawierzchni z kostki wykonać ścieżki z płytek. Ścieżkę należy prowadzić do istniejących schodów oraz zakończyć polem uwagi z elementów klejonych, zachowując wymaganą odległość 50 cm od krawędzi schodów do krawędzi pola. Dodatkowo, pas ostrzegawczy wykonać w odległości 50 cm przed najwyższym stopniem.

Rozmieszczenie projektowanych elementów przedstawiono na rysunku 3.

4.2.2 Schody oraz poręcze

Projektuje się wyposażyć schody wyprowadzające podróżnych przy wyjściu „Las Gdański”, w obustronne, podwójne poręcze prowadzące, o pochwytach na wysokości odpowiednio 75 cm oraz 90 cm, o konstrukcji zgodnej z pkt. 3.1.2. Do wykonania poręczy należy wykorzystać poręcze pochodzące z demontażu na dojściu do peronu nr 1 przystanku Bydgoszcz Bielawy.

Na powierzchni poziomej i pionowej pierwszego i ostatniego stopnia każdego z biegu schodów, należy wykonać pasy o szerokości 5 cm, w kolorze żółtym RAL 1023. Wykonane pasy powinny mieć właściwości antypoślizgowe (zgodnie z DIN 51097 Badanie powłok posadzkowych. Określenie oporu poślizgu stref mokrych.) oraz być zlicowana z powierzchnią stopni.

Lokalizację projektowanych balustrad przedstawiono na rysunku 3 oraz 5.

4.2.3 Oznaczenia w języku Braille'a

Na pochwytach poręczy o wysokości 90 cm należy umieścić oznaczenia w języku Braille'a:

1. w przypadku wyjścia z peronu nr 1 do przejścia podziemnego, oznaczenia powinny posiadać odpowiednio informacje „wyjście” gdy osoba znajduje się na peronie,
2. podczas zejścia do przejścia podziemnego należy umieścić informację „wyjście” wraz ze wskazaniem kierunku lewego jako dojście do budynku dworca oraz prawego jako wyjście w kierunku na „Las Gdański”.
3. poniżej oznaczeń wyjścia należy umieścić informację „wejście peron 1” dla osób wchodzących z przejścia na peron,
4. wyjście z przejścia podziemnego w kierunku budynku dworca należy oznaczyć informacją „wyjście budynek dworca” oraz „peron nr 2”,
5. wejście do przejścia podziemnego od strony budynku dworca oznaczyć informacją „dojście do peronu nr 1” oraz „dojście” ze wskazaniem kierunku „Las Gdański”,
6. na projektowanych poręczach na schodach wyjściowych w kierunku na „Las Gdański” należy umieścić odpowiednio u dołu „wyjście” ze wskazaniem kierunku „Las Gdański” oraz u góry „dojście do peronów” oraz „dojście” ze wskazaniem kierunku „Budynek dworca”.

4.2.4 Wiaty

Nie przewiduje się zmian w zakresie konstrukcji wiat.

4.2.5 Przeszkody szklane

Na prawym skrzydle drzwi wejściowych do budynku dworca należy wykonać dwa poziome żółte pasy ostrzegawcze grubości 10 cm. Oznakowanie wizualne wykonać na wysokości tożsamej z pasami na skrzydle lewym.

4.3 Zasady gospodarowania odpadami oraz materiałami z odzysku

Materiały pochodzące z rozbiórki (demontażu) podlegają zasadom gospodarki materiałami z odzysku zgodnie z Instrukcją gospodarki odpadami PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Is-1 (Uchwała Nr 617/2014 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 5 sierpnia 2014 r.), Instrukcją postępowania z materiałami pochodzącymi z działalności PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Im-3 (Uchwała nr 893/2017 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 28 sierpnia 2017 r.) oraz Instrukcją o prowadzeniu gospodarki złomem stalowym i metali kolorowych Im-2 (Uchwała nr 461/2018 z dnia 19 czerwca 2018 r. z późn. zm.). Przed rozpoczęciem robót Wykonawca weźmie udział we wstępnej kwalifikacji materiałów przewidzianych do pozyskania w ramach prowadzonych robót.

Odpady powstałe w czasie realizacji zadania, a w szczególności odpady niebezpieczne, Wykonawca robót powinien poddać odzyskowi, recyklingowi lub unieszkodliwieniu zgodnie z uregulowaniami prawnymi wynikającymi z ustawy o odpadach.

Wszelkie dokumenty powstałe w związku z odzyskiem materiałów (protokoły, wykazy) Wykonawca zobowiązany jest przekazać w dniu odbioru końcowego i wchodzi w skład dokumentacji powykonawczej.

4.4 Postanowienia końcowe

Wszystkie roboty muszą być prowadzone zgodnie z wszelkimi przepisami Prawa oraz normami i standardami technicznymi, z wykorzystaniem współczesnej wiedzy naukowo-technicznej, przy zachowaniu obowiązujących przepisów BHP.

Opracował:



Łukasz Jamiński

5 UZGODNIENIA



ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH I KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ W BYDGOSZCZY

IR/BIT/...../2019
Nr 14939

Bydgoszcz, dnia 25.06.2018r.

Pani Alicja Wawrzonkowska
Dyrektor Operacyjny
ECO-INWESTMENT POLNAD Sp. z o.o.
Ul. Filtrowa 65/45
02-055 Warszawa

Dotyczy:

Dostosowanie obiektów dla potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej możliwości poruszania się, w ramach inwestycji: „Budowa wiaduktów i przystanków kolejowych w bydgosko-toruńskim obszarze metropolitalnym BiT – City Bydgoszcz”

Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy uprzejmie informuje, że opiniuje pozytywnie przedstawioną dokumentację projektową dla: „Dostosowania obiektów dla potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej możliwości poruszania się, w ramach inwestycji: „Budowa wiaduktów i przystanków kolejowych w bydgosko-toruńskim obszarze metropolitalnym BiT – City Bydgoszcz”

Uwaga :

Należy wykonać symulacje wartości współczynnika zrozumiałości mowy (STIPA) na całej powierzchni przeznaczonej dla pasażerów Dworca Bydgoszcz Leśne.

Zastępca Dyrektora
ds. Inwestycji Drogowych
Małgorzata Gusi

Otrzymują:
1. Adresat
2. a/a

Kontakt: Tomasz Tomaszewski tel. (52) 582-27-58 , 885 508 875

85-844 Bydgoszcz, ul. Toruńska 174a, tel. (52) 582 27 23 • fax (52) 582 27 77
e-mail: zarzad@zdmikp.bydgoszcz.pl, www.zdmikp.bydgoszcz.pl
REGON: 090476971

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych
w Bydgoszczy
Dział ds. inwestycji
ul. Zygmunta Augusta 1, 85-082 Bydgoszcz
tel.: + 48 662 169 970
Remigiusz Kamiński@plk-sa.pl
www.plk-sa.pl



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

IZIW5-505-8/2019

Bydgoszcz, 10.06.2019 r.

ECO-INVESTMENT POLAND Sp. z o.o.
Oddział w Bydgoszczy
ul. Wojska Polskiego 65
85-825 Bydgoszcz

Odpowiadając na pismo ZDMiKP/20190520/53 z dnia 20.05.2019 r. (data wpływu 24.05.2019r.) dotyczące zaopiniowania projektów budowlano-wykonawczych zadania inwestycyjnego pn.: Opracowanie dokumentacji projektowej dla: „Dostosowanie obiektów dla potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej możliwości poruszania się, w ramach inwestycji pn.: „Budowa wiaduktów i przystanków kolejowych w bydgosko-toruńskim obszarze metropolitalnym BiT-City Bydgoszcz” PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy opiniuje:

1. Projekt budowlano-wykonawczy branży kolejowo-mostowej Bydgoszcz Leśna i Bydgoszcz Bielawy – **pozytywnie** z poniższymi uwagami:
 - strona 8 – z akapitu wyposażenie wykreślić podpunkt „c. Wyświetlacze SDIP”;
 - perony – prowadzenie ścieżek dotykowych do gablot informacyjnych z rozkładem jazdy jest niegodne z „Wytocznymi architektonicznymi dla kolejowych obiektów obsługi podróżnych Ipi-1”.Ponadto informujemy, że obiekt inżynierski kładka dla pieszych nad torami linii kolejowej nr 18 w km 154,442 i linii kolejowej nr 201 w km 22,279 nie jest zarządzany przez PKP PLK S.A.
2. Projekt budowlano-wykonawczy branży teletechnicznej Bydgoszcz Leśna i Bydgoszcz Bielawy – **pozytywnie**.
3. Projekt budowlano-wykonawczy branży konstrukcyjnej Bydgoszcz Bielawy – **pozytywnie**.
4. Projekt budowlano-wykonawczy branży elektrycznej Bydgoszcz Leśna i Bydgoszcz Bielawy – **negatywnie** (uwagi w załączeniu).

Załącznik.
Branża elektroenergetyczna

ZASTĘPCA DYREKTORA

Tomasz Kaźmierczak

Opracował:
Remigiusz Kamiński, tel. + 48 662 169 970

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: 20 424 938 000,00 zł

1

Polskie Koleje Państwowe S.A.
Centrala
Al. Jerozolimskie 142A, 02-305 Warszawa



PKP S.A. Oddział Gospodarowania
Nieruchomościami w Gdańsku
ul. Dyrekcyjna 2-4
80 - 852 Gdańsk
tel.: +48 58 721 49 05
fax: +48 58 721 49 06
e-mail: sekretariat.kngd@pkp.pl

Miasto Bydgoszcz
ul. Jezuicka 1
85-102 Bydgoszcz

Za pośrednictwem:
ECO-INVESTMENT POLAND Sp. z o.o.
ul. Filtrowa 65/45
02-055 Warszawa

Gdańsk, 18.06.2019
KNGd2.6315.267.2019.MP/2
UNP : 2019-0275060

Dotyczy: Dostosowanie obiektów dla potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej możliwości poruszania się, w ramach inwestycji pn.: "Budowa wiaduktów i przystanków kolejowych w bydgosko-toruńskim obszarze metropolitalnym BiT-City Bydgoszcz" (dz. nr 20, 23/3, 33/2 obr. Bydgoszcz 381; dz. nr 12/2, 5/2 obr. Bydgoszcz 207; dz. nr 86/1, 84/8, 82/2, 84/6 obr. 196 Bydgoszcz).

W odpowiedzi na pismo nr ZDMiKP/20190520/53 z dnia 20.05.2019 r. PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku uzgadnia projekt wielobranżowy, pn.: dostosowaniu obiektów dla potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej możliwości poruszania się, w ramach inwestycji pn.: "Budowa wiaduktów i przystanków kolejowych w bydgosko-toruńskim obszarze metropolitalnym BiT-City Bydgoszcz" (dz. nr 20, 23/3, 33/2 obr. Bydgoszcz 381; dz. nr 12/2, 5/2 obr. Bydgoszcz 207; dz. nr 86/1, 84/8, 82/2, 84/6 obr. 196 Bydgoszcz).

Ustala się następujące warunki realizacji przedmiotowej inwestycji:

1. Zakres i sposób wykonania robót winien być zgodny z projektem zagospodarowania terenu dołączonym do pisma nr ZDMiKP/20190520/53 z dnia 20.05.2019 r.
2. Przed przystąpieniem do robót Inwestor wystąpi do tut. Oddziału (Wydział Najmu, tel. 691 500 925) z powołaniem się na numer niniejszego pisma z 30-dniowym wyprzedzeniem w celu zawarcia umowy cywilnoprawnej regulującej zasady oraz opłaty za udostępnienie i pozostawienie na terenie PKP S.A. instalacji wg zasad obowiązujących w PKP S.A.
3. Przed rozpoczęciem robót na terenie PKP S.A. Inwestor winien zwrócić się do Zarządcy Rejonu Administrowania i Utrzymania Nieruchomości w Bydgoszczy (tel. 89 677 56 87), ul. Zygmunta Augusta 7, 85-082 Bydgoszcz (na 14 dni przed planowanym terminem rozpoczęcia).
4. Ewentualne szkody powstałe podczas prowadzonych robót inwestor usuwa własnym staraniem i na własny koszt.
5. W przypadku wystąpienia kolizji z sieciami podziemnymi należącymi do PKP S.A. OGN w Gdańsku, Inwestor ma obowiązek niezwłocznie powiadomić właściciela sieci oraz usunięcia kolizji we własnym

- zakresie, na własny koszt, bez możliwości zwrotu poniesionych kosztów i pod nadzorem PKP S.A. OGN w Gdańsku.
6. Po zakończeniu robót teren należy uporządkować.
 7. Zakończenie zadania należy zgłosić do tut. Oddziału celem dokonania odbioru wykonanych robót.
 8. Po zakończeniu robót, przed odbiorem ostatecznym Inwestor zobowiązany jest do wykonania inwentaryzacji powykonawczej inwestycji i naniesienia jej na mapy z zasobu Kolejowego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Gdańsku, Wydział Geodezji i Regulowania Stanów Prawnych Nieruchomości, 80-958 Gdańsk, ul. Dyrekcyjna 2-4, tel. 782 997 856.
 9. W celu zabezpieczenia interesów PKP S. A. przed rozpoczęciem robót, Inwestor wpłaci na rzecz tut. Oddziału kaucję w wysokości 2 000 zł, stanowiącą gwarancję sporządzenia inwentaryzacji powykonawczej w/w inwestycji. Z chwilą dostarczenia potwierdzonej przez KODGiK w Gdańsku mapy inwentaryzacji kaucja zostanie przez Oddział zwrócona na konto wskazane przez Inwestora.
 10. Niniejsze uzgodnienie upoważnia Inwestora do dysponowania gruntem na cele budowlane i złożenia wniosku o wydanie pozwolenia na budowę pod warunkiem uzyskania pozytywnej opinii Spółek Grupy PKP.
 11. Ważność uzgodnienia wygasa z upływem 2 lat od chwili jego wydania, jeżeli w tym okresie nie zostanie wydana decyzja o pozwoleniu na budowę.
 12. Przed rozpoczęciem robót dokumentację należy uzgodnić z:
 - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - Zakład Linii Kolejowych
85-082 Bydgoszcz, ul. Zygmunta Augusta 1
 - PKP Energetyka S.A. Zakład Północny
81-859 Sopot, ul. Jana z Kolna 29
 - PKP Telkol Sp. z o.o. Region w Gdańsku
80-958 Gdańsk, ul. Dyrekcyjna 2-4
 - TK Telekom Sp. z o.o.
80-958 Gdańsk, ul. Dyrekcyjna 2-4.
 13. Z tyt. ww. uzgodnienia pobiera się opłatę w wys. **181,00 zł + 23% VAT**
W/w opłatę należy uregulować na podstawie faktury, która zostanie wystawiona przez tut. Oddział.

Otrzymuje:

1. KNGd4 w m.
2. KNGd7 w m.
3. KNGd11 w m.
4. NR Bydgoszcz

Opracował:
Marek Pniewski
tel. kontaktowy: +48 500 181 773
e-mail: marek.pniewski@pkp.pl

Zastępca Dyrektora Oddziału
ds. Obrotu Nieruchomościami

Andrzej Włodarski

Zastępca Dyrektora Oddziału
ds. Eksploatacji

Adam Neumann

6 UPRAWNIENIA BUDOWLANE ORAZ PRZYNALEŻNOŚĆ DO OIIBKUJAWSKO
POMORSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

Bydgoszcz, dnia 20 grudnia 2018 r.

Sygn. akt: KUPOIIB/KK-0054-0063/18

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa (tj. Dz. U. z 2016 r. poz. 1725, z późn. zm.), art. 12 ust. 1 pkt 1, ust. 2, ust. 3 i ust. 4c pkt 1, art. 13 ust. 1, ust. 2 i ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 3 lit. c) i ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (tj. Dz. U. z 2018 r., poz. 1202, z późn. zm.) oraz § 10 i § 13 ust. 6 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. z 2014 r. poz. 1278), po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym,

Pan Łukasz Marek Jamiński
magister inżynier o kierunku budownictwo
ur. dnia 14 marca 1988 r. w Toruniu

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny KUP/0179/PBKI/18

do projektowania bez ograniczeń

w specjalności inżynierskiej kolejowej
w zakresie kolejowych obiektów budowlanych**UZASADNIENIE**

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 Kodeksu postępowania administracyjnego (tj. Dz. U. z 2018 r., poz. 2096) odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwołanie decyzji.

Pouczenie

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

Zgodnie z treścią art. 127a ustawy Kodeks postępowania administracyjnego (tj. Dz. U. z 2018 r., poz. 2096):

§ 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 przysługuje prawo do odwołania się ani skargi do sądu administracyjnego.

Skład Orzekający
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Otrzymują:

1. Pan Łukasz Marek Jamiński
ul. Kosynierów Kościuszkowskich 7A/19
87-100 Toruń
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
4. a/a



dr inż. Justyna Sobczak-Piąstka
inż. Wojciech Klatecki
inż. Paweł Gonczewicz

Ofobacz Piastka
[Signature]



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

KUP-3QX-7E1-RBD *

Pan Łukasz Jamiński o numerze ewidencyjnym KUP/BK/0025/19

adres zamieszkania [REDACTED]

jest członkiem Kujawsko-Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada
wymagane

ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2020-03-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2019-03-27 roku przez:

Renata Staszak, Przewodniczący Rady Kujawsko-Pomorskiej 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 lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.





KUJAWSKO
POMORSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

Bydgoszcz, dnia 11 czerwca 2012 r.

Sygn. akt: KUPOIIB/KK-0054-0019/12

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 ust. 2, art. 14 ust. 1 pkt 2b i ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623, z późn. zm.) oraz § 11 ust. 1 pkt 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, z późn. zm.) w związku z art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.)

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna n a d a j e

Panu Sławomirowi Dobrzyńskiemu
magistrowi inżynierowi o kierunku budownictwo
urodzonemu dnia 08 sierpnia 1984 r. w Mogilnie

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny KUP/0049/POOM/12

do projektowania bez ograniczeń
w specjalności mostowej

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

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

Skład Orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

mgr inż. Jacek Kołodziej

inż. Wojciech Klatecki

inż. Franciszek Szypliński



Otrzymują:

1. Pan Sławomir Dobrzyński
ul. Wyszyńskiego 3
88-300 Mogilno
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
4. a/a



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

KUP-4UU-IJZ-LL3 *

Pan Sławomir Dobrzyński o numerze ewidencyjnym KUP/BM/0134/12
adres zamieszkania ul. Kard. Wyszyńskiego 3, 88-300 Mogilno
jest członkiem Kujawsko-Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada
wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2019-07-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2018-07-30 roku przez:

Renata Staszak, Przewodniczący Rady Kujawsko-Pomorskiej 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 lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów
Budownictwa.





KUJAWSKO
POMORSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA
OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

Sygn. akt: KUPOIIB/KK-0054-0007/14

Bydgoszcz, dnia 18 czerwca 2014 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 ust. 2, art. 14 ust. 1 pkt 2b i ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1409, z późn. zm.) oraz § 11 ust. 1 pkt 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, z późn. zm.) w związku z art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r., poz. 267, z późn. zm.) po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym,

Pan Krzysztof Karpiński
magister inżynier o kierunku budownictwo
ur. dnia 05 sierpnia 1984 r. w Strzelnie

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny KUP/0045/POOM/14

do projektowania bez ograniczeń
w specjalności mostowej

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

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

Skład Orzekający
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

mgr inż. Jacek Kołodziej
inż. Wojciech Klatecki
inż. Paweł Gonczewicz



Otrzymują:
1. Pan Krzysztof Karpiński
ul. Krynicka 8
85-479 Bydgoszcz
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
4. a/a





Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

KUP-ZIB-1FV-4LV *

Pan Krzysztof Karpiński o numerze ewidencyjnym KUP/BM/0012/15
adres zamieszkania ul. Krynicka 8, 85-479 Bydgoszcz
jest członkiem Kujawsko-Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada
wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2020-02-29.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2019-03-13 roku przez:

Renata Staszak, Przewodniczący Rady Kujawsko-Pomorskiej 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. 1430) 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.



Bydgoszcz, dnia 15 października 2003 r.

Kujawsko – Pomorska Okręgowa
Izba Inżynierów Budownictwa
OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

Sygn. akt OKK KUP – I – 7131 – 11/03

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 późniejszymi zmianami) i art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1, art. 14 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2000 r. Nr 105, poz. 1126, z późniejszymi zmianami) oraz § 9 ust. 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. z 1995 r. Nr 8, poz. 38, z późniejszymi zmianami)

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
n a d a j e

Panu Andrzejowi Sawoszczuk
magistrowi inżynierowi o kierunku budownictwo
urodzonemu dnia 19 sierpnia 1970 r. we Włodawku

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny KUP/5/POOK/03

do projektowania bez ograniczeń
w specjalności konstrukcyjno - budowlanej

Szczegółowy zakres uprawnień jest określony na odwołanie niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Kujawsko – Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Bydgoszczy na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu, uchwałą Nr 5/03 z dnia 27 września 2003 r. stwierdziła, że Pan Andrzej Sawoszczuk posiada wymagane prawem wykształcenie i praktykę zawodową konieczną do uzyskania uprawnień budowlanych w ww. specjalności i uzyskał pozytywny wynik egzaminu na uprawnienia budowlane.

Pouczenie

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

Skład Orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

mgr inż. Witold Przybylski
mgr inż. Andrzej Mańkowski
mgr inż. Marek Krzyżanowski
mgr Andrzej Papuciewicz



Otrzymują:

1. Pan Andrzej Sawoszczuk
ul. Okulickiego 8/24
85-799 Bydgoszcz
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
4. a/a





Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

KUP-F9Y-BYK-X1D *

Pan ANDRZEJ SAWOSZCZUK o numerze ewidencyjnym KUP/BD/1138/03
adres zamieszkania ul. KONWALIOWA 22, 86-010 KORONOWO
jest członkiem Kujawsko-Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada
wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2019-11-30.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2018-11-28 roku przez:

Renata Staszak, Przewodniczący Rady Kujawsko-Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 3 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1430) 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.pilb.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.



7 CZĘŚĆ RYSUNKOWA

SPIS RYSUNKÓW

Rys. 1	Plan sytuacyjny – Bydgoszcz Leśna
Rys. 2	Plan sytuacyjny – przejście podziemne oraz wyjście „Las Gdański”
Rys. 3	Piktogramy i tablice
Rys. 4	Przekroje normalne peronów