

PROJEKT WYKONAWCZY

PROJEKT TOROWY

NR PROJ. 190002
NR DOK. 00K101REW2

INWESTOR:


REJONOWY ZARZĄD INFRASTRUKTURY KRAKÓW
30-901 KRAKÓW UL. MOGIŁSKA 85

INWESTYCJA:

PRZEBUDOWA KOLEJOWEGO FRONTU NALEWCZEGO BAZY PALIW
NIEDŹWIEDŹ

OBIEKT:

BOCZNICA KOLEJOWA, TOR NR 2 I 4

Funkcja	Tytuł, imię i nazwisko	Nr uprawnień	Data	Podpis
Opracował	mgr inż. Marek Gaworski	-	maj 2019	
Projektant	mgr inż. Tomasz Witkowicz	WKP/0367/POKL/10	maj 2019	
Sprawdzający	mgr inż. Marek Kozłowski	WKP/0183/POKL/12	maj 2019	
Kierownik projektu	mgr inż. Jarosław Szaturski	n.d	maj 2019	

Warszawa, maj 2019

**PRZEBUDOWA KOLEJOWEGO FRONTU NALEWCZEGO BAZY PALIW NIEDŹWIEDŹ
BOCZNICA KOLEJOWA, TOR NR 2 I 4****ZAWARTOŚĆ PROJEKTU**

Lp.	Nazwa	Nr dokumentu
1	Opis techniczny	00K101REW1
	Część rysunkowa	
2	Rys. 1 Plan sytuacyjno - wysokościowy	00K102REW1
3	Rys. 2 Przekroje normalne	00K103REW1
4	Rys. 3 Profil podłużny	00K104REW0

SPIS TREŚCI:	strona
CZĘŚĆ OPISOWA	4
1. ZAKRES OPRACOWANIA	4
2. PODSTAWA OPRACOWANIA	4
3. STAN ISTNIEJĄCY	4
3.1. Układ torowy boczniczy na terenie składu MPS	4
3.2. Parametry techniczno – eksploatacyjne	4
3.3. Konstrukcja nawierzchni torowej	5
3.4. Warunki gruntowo - wodne	5
4. STAN PROJEKTOWANY	5
4.1. Zakres robót	5
4.2. Parametry techniczno – eksploatacyjne	6
4.3. Projektowany układ torowy	6
4.4. Wykaz współrzędnych osi projektowanych torów	6
4.5. Konstrukcja drogi szynowej	6
4.5.1. Nawierzchnia	6
4.5.2. Podtorze wraz z odwodnieniem	7
4.6. Skrajnia	8
4.7. Oznakowanie na boczniczy	8
5. DOWIĄZANIE SYTUACYJNO – WYSOKOŚCIOWE	8
6. WYKAZ ROBÓT	8
7. WAGA KOLEJOWA	8
8. PRZEPISY ZWIĄZANE I LITERATURA	9
9. ZAŁĄCZNIKI	10
CZĘŚĆ RYSUNKOWA	16

CZĘŚĆ OPISOWA

1. ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotowy tom obejmuje projekt robót modernizacyjnych układu torowego wojskowej bocznic kolejowej nr 301 w części znajdującej się na terenie składu MPS. Projekt obejmuje:

- usytuowanie wagi kolejowej w torze nr 2 (projekt konstrukcji wagi ujęty jest w odrębnym opracowaniu);
- wymianę nawierzchni razem ze zmianą niwelety tor nr 2 w celu spełnienia warunków, jakie są wymagane dla ważenia wagonów;
- montaż płyt prefabrykowanych w torach nr 2 i 4 zapewniających możliwość dojazdu po torze samochodom odpowiednio do wagi i rampy.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Umowa nr 1/42423/DP/2019 z dn.15.01.2019r. zawarta pomiędzy Rejonowym Zarządem Infrastruktury Kraków; 30-901 Kraków, ul.Mogilska 85 a PROCHEM S.A., 02-457 Warszawa, ul. Łopuszańska 95;
- Ustalenia z Użytkownikiem i Inwestorem;
- Mapa do celów projektowych;
- Dokumentacja geotechniczna;
- Wizja lokalna;
- Regulamin pracy bocznic;
- Projekty branżowe infrastruktury projektowanej;
- Przepisy formalne i literatura branżowa wg p. 8 .

3. STAN ISTNIEJĄCY

3.1. Układ torowy bocznic na terenie składu MPS

Bocznic kolejowa WBK-301 odgałęzia się od stacji Niedźwiedź na linii kolejowej nr 008 Warszawa Zachodnia – Kraków Główny i prowadzi do składu MPS Niedźwiedź. W ramach przedmiotowej inwestycji zostaną wykonane roboty budowlane w torach numer 2 i 4 związane z budową wagi kolejowej. Przedmiotowe tory swoich początkach rozgałęziają się w km 0,042 toru nr 2 rozjazdem zwyczajnym nr 106 typu S42-1:9-205 odm. II

Na końcu obu torów zabudowane są kozły oporowe typowe - stalowe.

Istniejący układ torowy w planie i profilu (na długości od rozjazdu nr 106 do końca torów):

1. Tor nr 2:

- tor ułożony jest w planie na prostej,
- tor ułożony jest w pochyleniu: 3,5‰;

2. Tor nr 4:

- tor ułożony jest w planie na prostej, dalej na łuku o promieniu $R=455$ m i dalej na prostej,
- w przedmiotowym zakresie tor ułożony jest w pochyleniu: 4,2‰.

Długości użyteczne torów nr 2 i 4 liczone od ukresu rozjazdu nr 106 do kozła oporowego wynoszą ok. 105 m.

3.2. Parametry techniczno – eksploatacyjne

- Dopuszczalny nacisk osi - **20 t**
- Prędkość jazdy na terenie składu MPS - **max 5 km/h**
- **3 km/h** przy dojeżdżaniu do stojących wagonów
- Obciążenie przewozami - **< 3 mln ton / rok**

3.3. Konstrukcja nawierzchni torowej

Istniejąca konstrukcja nawierzchni:

1. Tor nr 2:
 - szyna typu S42
 - podkłady drewniane
 - podsypka tłuczniowa
 - na prawie całej długości toru zabudowane są zniszczone płyty przejazdowe typu CBP,
2. Tor nr 4:
 - szyna typu S42
 - podkłady drewniane
 - podsypka tłuczniowa
 - na prawie całej długości toru zabudowane są płyty przejazdowe typu CBP

Kozioł oporowy na końcu torów nr 2 i 4 – typowy, szynowy.

W torach nr 2 i 4 ułożone są płyty przejazdowe typu CBP.

3.4. Warunki gruntowo - wodne

Jednostka wojskowa w miejscowości Niedźwiedź położona jest w południowej części Wyżyny Miechowskiej. Rzędne terenu wahają się od 275 do 318m n.p.m.

Wody opadowe i roztopowe wsiąkają w grunt i generalnie spływają zgodnie z morfologią terenu.

W budowie geologicznej biorą udział czwartorzędowe osady eoliczne- lessy i grunty lessopodobne, złożone na utworach kredy. Lessy reprezentowane są przez pyły, pyły piaszczyste, pyły z przewarstwieniami gliny pylastej, które charakteryzują się strukturą mikroporowatą i osiadaniem zapadowym.

W wykonanych otworach badawczych nawierconych do głębokości 6,0 m ppt zwierciadła wody gruntowej i sączeń nie stwierdzono.

Dla występujących pyłów określono współczynnik filtracji , który waha się w granicach $1,19 \times 10^{-8}$ ÷ $1,17 \times 10^{-7}$. Niska wartość współczynnika filtracji nie pozwala na rozsączanie wód opadowych.

4. STAN PROJEKTOWANY

4.1. Zakres robót

Planuje się rozbiórkę toru nr 2, a następnie jego odbudowę z materiałów nowych i / lub starych użytecznych. Ponadto zakłada się wykonanie warstwy ochronnej pod nawierzchnią oraz drenażu zbierającego wody opadowo – roztopowe z torowiska. Dla układu geometrycznego toru nr 4 nie planuje się prac torowych.

W torze nr 2 zostanie zbudowana waga kolejowo – samochodowa, do której będzie doprowadzony dojazd cystern samochodowych po torze na nawierzchni z płyt przejazdowych CBP. Na torze nr 4 zostaną wymienione płyty przejazdowe CBP umożliwiające dojazd samochodów ciężarowych do rampy kolejowej.

4.2. Parametry techniczno – eksploatacyjne

- Dopuszczalny nacisk osi - **22,5 t**
- Prędkość jazdy na terenie składu MPS - **max. 5 km/h**
- Obciążenie przewozami - **3 km/h** przy dojeżdżaniu do stojących wagonów
- Skrajnia budowli - **T < 3 mln t/rok**
- Odległość osi toru w miejscu ukresu - **zgodna z instrukcją MON-1**
- - **3,80 m** ewentualne poszerzenie z uwagi na tor w łuku

4.3. Projektowany układ torowy

Układ torowy w planie pozostaje jak w stanie istniejącym.

Tor nr 2 zaprojektowano o następującym pochyleniu podłużnym:

- 3,87‰ do km 0,102 (pochylenie istniejący)
- 0,00‰ od km 0,102 do km 0,195

4.4. Wykaz współrzędnych osi projektowanych torów

Tabela 1 Współrzędne proj. toru nr 2

X	Y	Z	KM	AZYMUT	R	OZN
4564841.676	5421527.728	276.471	70	279 2 3.7	INFINITY	PT=KR106
4564812.048	5421532.439	276.587	100	279 2 3.7	INFINITY	HM
4564810.073	5421532.753	276.595	102	279 2 3.7	INFINITY	ZAŁOM
4564718.101	5421547.376	276.595	195.127	279 2 3.7	INFINITY	KT

Uwaga: współrzędna końca toru nr 2 dotyczy punktu w miejscu lica belki odbojnicowej kozła oporowego.

LEGENDA:

- PT - POCZĄTEK TRASOWANIA
KT - KONIEC TRASOWANIA

4.5. Konstrukcja drogi szynowej

4.5.1. Nawierzchnia

Zakłada się wykonanie infrastruktury torowej toru nr 2 w standardzie klasy 5:

- szyny S49(49E1)- regenerowane lub nowe, łączone na złączach wiszących za pomocą łubków 6 otworowych w tor klasyczny,
- przytwierdzenie szyn typu SB,
- podkłady strunobetonowe typu PS-83 nowe lub staroużyteczne
- podsypka tłuczniowa gr. 0,20 m, o uziarnieniu 31,5/50 mm.

Za rozjazdem nr 106 w torze nr 2 należy na odcinku dł. 15 m zabudować podkłady drewniane oraz łubki przejściowe S42/S49(49E1).

Na torach numer 2 i 4 na długości jak na rysunku należy ułożyć płyty przejazdowe typu CBP. Płyty mają w swojej konstrukcji wykonane otwory, w które należy wkładać pręty i łączyć w ten sposób kolejne płyty, co zapobiega klawiszowaniu. Wzdłuż płyt należy ułożyć krawężnik drogowy posadowiony na ławie fundamentowej betowej w kształcie litery „U”.

W okolicy rozjazdu nr 106 należy zabudować płytę wewnętrzną CBP (pomiędzy tokami szynowymi) oraz kostkę kamienną z wypełnieniem szczelin specjalną - elastyczną masą bitumiczną. Szczegóły przedstawiono na rysunku przekroju normalnego.

Szerokość drogi dojazdowej do wagi oraz wzdłuż rampy jest równa szerokości zabudowywanych płyt CBP – 2,915 m. Wierzch płyt CBP powinien być zabudowany na tej samej rzędnej co oś toru.

4.5.2. Podtorze wraz z odwodnieniem

Po rozbiórce toru nr 2 należy przeprowadzić badanie makroskopowe gruntu w celu stwierdzenia zgodności z dokumentacją geotechniczną. W przypadku różnic, wykonawca wykona badania mikroskopowe gruntu w celu określenia jego właściwości i przeprowadzi konsultację z projektantem. W miejscu planowanej wymiany nawierzchni toru nr 2 należy wykonać korytowanie w celu zabudowy warstwy ochronnej. Grunt podłoża należy następnie zagęścić do uzyskania wskaźnika zagęszczenia $I_s \geq 1,0$.

Na przygotowanym podłożu należy ułożyć warstwę ochronną grubości 0,20 m z kłińca spełniającą wymagania:

- min. moduł wtórnego odkształcenia kruszywa $E_0 \geq 200$ MPa
- odporność na wodę – nie powinna zawierać substancji rozpuszczalnych, np. soli
- zawartość części organicznych $< 0,2\%$
- zawartość siarczanów $< 0,2\%$
- zawartość części drobnych $d < 0,063$ mm powinna znajdować się w zakresie 1 – 3 %
- wskaźnik wodoprzepuszczalności $> 5 \times 10^{-4}$ m/s
- powinna być dobrze zagęszczalna - wskaźnik różnoziarnistości $U = d_{60}/d_{10} \geq 5$
- powinna być niewysadzinowa – zawartość ziaren $d \leq 0,02$ mm mniejsza niż 3%
- powinna zapewnić stabilność mechaniczną na stykach z podsypką – $4d_{15} \leq D_{15} \leq 4d_{85}$, gdzie: d_{15} – średnica ziaren gruntu o drobniejszym uziarnieniu, które wraz z mniejszymi stanowią 15% masy gruntu, d_{85} – jw. stanowią 85% masy gruntu, D_{15} – średnica ziaren gruntu o grubszym uziarnieniu, które wraz z mniejszymi stanowią 15% masy gruntu;
- powinna uniemożliwiać migrację drobnych cząstek w podsypkę – wymaganie to spełniają materiały zawierające 10-20% ziaren mniejszych od 0,2 mm

Minimalna wartość modułu wtórnego odkształcenia podłoża: - 60 MPa

Wymagany moduł wtórny na torowisku: - **100 MPa**

Górną część podtorza, w tym warstwę ochronną, należy zagęścić do wskaźnika zagęszczenia

$I_s \geq 1,03$.

Między podłożem, a warstwą ochronną należy ułożyć geowłókninę drenującą.

Odwodnienie toru nr 2 oraz wagi zostanie zrealizowane poprzez wykonanie drenażu rurowego. Szczegóły rozwiązania zostały uwzględnione w odrębnym opracowaniu.

4.6. Skrajnia

Projektowane obiektu w sąsiedztwie torów powinny być sytuowane w odległości zgodnej z instrukcją MON-1.

4.7. Oznakowanie na bocznicy

Należy wykonać następujące znaki:

- ukresy - 1 szt.,
- tarcza Z1 – przed zasypką kozła oporowego – 1 szt.

5. DOWIĄZANIE SYTUACYJNO – WYSOKOŚCIOWE

Projekt został opracowany w oparciu o aktualne pomiary geodezyjne i i opracowane na ich podstawie mapy w układzie odniesienia "1965" strefa 7 i układzie wysokościowym "KRONSTAD 60". Kilometraż toru nr 2 nawiązano do rozjazdu nr 104 opisanego w Regulaminie Pracy Bocznicy.

6. WYKAZ ROBÓT

Roboty budowlane obejmują następujący zakres.

Tabela 2 Wykaz robót torowych i podtorzowych

L.p.	Rodzaj robót	Jednostka miary	Ilość
1	Rozbiórka toru nr 2	kmt	0,125
2	Budowa warstwy ochronnej pod torem numer 2	m ³	118
3	Odbudowa toru nr 2	kmt	0,105*
4	Zabudowa płyt przejazdowych typu CBP w torze nr 2	m ²	149
5	Zabudowa płyt przejazdowych typu CBP w torze nr 4	m ²	254
6	Zabudowa nawierzchni przejazdowej z kostki kamiennej	m ²	17,85
7	Wypełnieniem kłincem międzytorzy	m ³	92,76
8	Rozbiórka kozła oporowego w torze nr 2	szt.	1
9	Odbudowa kozła oporowego w torze nr 2	szt.	1

*Różnica w długości rozbieranej nawierzchni torowej, a odbudowywanej wynika z zabudowy w torze nr 2 wagi kolejowej wraz z nawierzchnią szynową.

Roboty powinny być wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zgodnie z Warunkami technicznymi [...] MON-1 [11].

7. WAGA KOLEJOWA

Waga została usytuowana w ten, że możliwe będzie wpychanie i ważenie składu złożonego maksymalnie z trzech wagonów nie blokując przejazdu w km 1+121.

Wymagania technologiczne dla wagi kolejowo - samochodowej:

- Typ wagi – statyczna,
- Możliwość ważenia wagonów o długości 17,0 m,
- Możliwość ważenia samochodów ciężarowych o długości 16,0 m i szerokości 2,60 m,
- Waga fundamentowa.

W projekcie nie uwzględnia się szczegółowych rozwiązań wagi, w tym fundamentów, z tego względu, że najczęściej są to rozwiązania indywidualne każdego producenta i przez tego producenta są dostarczane przy zakupie wagi.

8. PRZEPISY ZWIĄZANE I LITERATURA

- [1] Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz.U. 2017 poz. 1332 z późn. zm.)
- [2] Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity: Dz. U. 2017, poz. 1073 z późn. zm.)
- [3] Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. 2016 poz.1727 z późn. zm.)
- [4] Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych (Dz.U. 2004 Nr 92 poz. 881 z późn. zm.).
- [5] Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (Dz.U. z 2016 r. poz. 191 z późn. zm.).
- [6] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. 1998 Nr 151 poz. 987)
- [7] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. 2014 Nr 0 poz. 867).
- [8] 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. 329).
- [9] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych
- [10] Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie.
- [11] Warunki techniczne utrzymania infrastruktury kolejowej wojskowych bocznic kolejowych MON-1
- [12] Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych Id-1
- [13] Warunki techniczne utrzymania podtorza na liniach kolejowych Id-3.
- [14] Henryk, Maria Bałuch, Układy geometryczne toru i ich deformacje, PKP PLK S.A., Warszawa 2010 r.
- [15] Andrzej Massel, Projektowanie linii i stacji kolejowych, PKP PLK S.A., Warszawa 2010 r.
- [16] PN-B-03020:1981 Grunty budowlane. Posadowienie bezpośrednie budowli. Obliczenia statyczne i projektowanie
- [17] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 3 lipca 2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.
- [18] Roman Edel, Odwodnienie dróg, WKŁ, Warszawa 2009
- [19] Jan Sysak, Odwodnienie podtorza, WKŁ, Warszawa 1980.
- [20] Regulamin pracy wojskowej bocznic kolejowej WBK-301.

9. ZAŁĄCZNIKI

Niniejszym oświadczam, że projekt wykonawczy:

Przebudowa kolejowego frontu nalewczego bazy paliw Niedźwiedź

w zakresie obiektów:

BOCZNICA KOLEJOWA, TOR NR 2 I 4

został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami
oraz zasadami wiedzy technicznej

Zespół projektowy	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Podpis
Projektant	Tomasz Witkowicz	WKP/0367/POKL/10	
Sprawdzający	Marek Kozłowski	WKP/0183/POKL/12	



WIELKOPOLSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

sygn. akt WOIB-OKK-KLP-0054-280/2010

Poznań, dnia 21 grudnia 2010 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.) i art. 12 ust. 1 pkt 1, art. 12 ust. 3 i 4, art. 13 ust. 1 pkt 1 oraz ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 2c ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2006 r. Nr 156 poz. 1118 z późn. zm.) oraz § 20 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. Nr 83 poz. 578 z późn. zm.)

decyzją Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej WOIB
otrzymuje

Pan
Tomasz Witkowicz

magister inżynier
kierunek: Budownictwo
specjalność: drogi żelazne
urodzony dnia 14 września 1982 r. w Złotowie

UPRAWNIENIA BUDOWLANE nr ewidencyjny WKP/0367/POKL/10

**do projektowania 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 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 Komisji Kwalifikacyjnej Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Poznaniu w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.



Skład orzekający
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Przewodniczący – dr inż. Daniel Pawlicki:

Członek Komisji – dr inż. Andrzej Barczyński:

Członek Komisji – mgr inż. Szczepan Mikurenda:



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

WKP-IB9-HFP-XHB *

Pan Tomasz Witkowicz o numerze ewidencyjnym WKP/BK/0276/12
adres zamieszkania ul. Młodzieży Polskiej 52, 62-200 Gniezno
jest członkiem Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2019-08-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2018-08-20 roku przez:

Jerzy Stroński, Przewodniczący Rady Wielkopolskiej 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.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.





WIELKOPOLSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

sygn. akt WOIB-OKK-KLP-0054-09/2012

Poznań, dnia 20 czerwca 2012 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.) i art. 12 ust. 1 pkt 1, art. 12 ust. 3 i 4, art. 13 ust. 1 pkt 1 oraz ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 2c ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 243 poz. 1623 z późn. zm.) oraz § 20 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. Nr 83 poz. 578 z późn. zm.)

decyzją Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej WOIB
otrzymuje

Pan
Marek Mateusz Kozłowski

magister inżynier
kierunek: Budownictwo
w zakresie dróg żelaznych
urodzony dnia 07 września 1982 r. w Poznaniu

UPRAWNIENIA BUDOWLANE nr ewidencyjny WKP/0183/POKL/12

**do projektowania bez ograniczeń
w specjalności kolejowej**

UZASADNIENIE

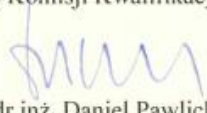
W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 K.p.a. odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

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 Komisji Kwalifikacyjnej Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Poznaniu w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.



Przewodniczący
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej WOIB


dr inż. Daniel Pawlicki

Na podstawie art.12 ust.1 pkt 1 i 5 ustawy Prawo budowlane Pan Marek Mateusz Kozłowski jest upoważniony w specjalności kolejowej do:

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

Zgodnie z § 20 ust.1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r., niniejsze uprawnienia budowlane w specjalności kolejowej upoważniają do projektowania obiektu budowlanego takiego jak: stacja, węzeł, linia i bocznic kolejowa oraz z nimi związane inne budowle kolejowe, w rozumieniu przepisów o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe, z wyłączeniem budowli, o których mowa w § 19 ust. 1 pkt 2, tj. kolejowych obiektów inżynierskich: most, wiadukt, przepust, konstrukcja oporowa oraz nadziemne i podziemne przejście dla pieszych, w rozumieniu przepisów o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe, oprócz przepustów.

Na podstawie § 15 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, uprawnienia do projektowania stanowią podstawę do sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu w zakresie w/w specjalności.

Skład orzekający
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Przewodniczący – dr inż. Daniel Pawlicki:

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

Członek Komisji – mgr inż. Szczepan Mikurenda:.....

Otrzymują:

1. Pan Marek Mateusz Kozłowski
61-741 Poznań, ul. 23 Lutego 10/6
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/a

**Zaświadczenie**

o numerze weryfikacyjnym:

WKP-JZK-CBU-3N4 *

Pan Marek Mateusz Kozłowski o numerze ewidencyjnym WKP/BK/0319/12
jest członkiem Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2019-09-30.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2018-09-17 roku przez:

Jerzy Stroński, Przewodniczący Rady Wielkopolskiej 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.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

CZĘŚĆ RYSUNKOWA