

o/a

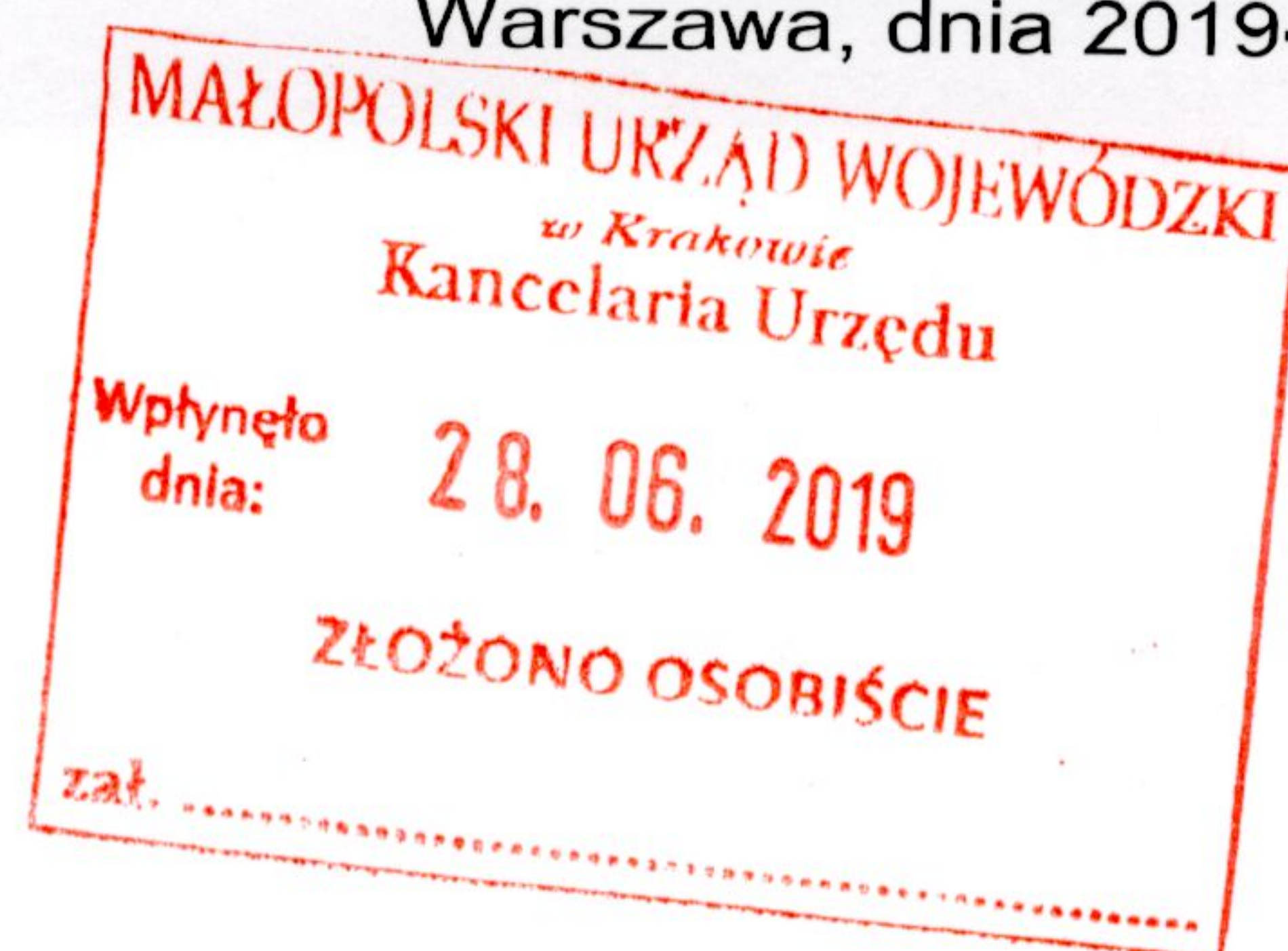
Warszawa, dnia 2019-06-27

Inwestor:

35 Wojskowy Oddział Gospodarczy
ul. Krakowska 2
30-199 Rząska

przez pełnomocnika:

Hubert Kleban
ul. Karabeli 3 m. 90
01-313 Warszawa



Wojewoda Małopolski
ul. Basztowa 22
31-156 Kraków

**ZGŁOSZENIE ZAMIARU WYKONANIA ROBÓT BUDOWLANYCH
NIEWYMAGAJĄCYCH UZYSKANIA POZWOLENIA NA BUDOWĘ
(Poprawione po postanowieniu Wojewody Małopolskiego
nr 226/PZ/2019)**

Na podstawie art. 30 ust. 1 pkt 2a lit. a) ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane zgłaszam zamiar wykonania robót budowlanych, o których mowa w art. 29 ust. 2 pkt 1, polegających na **remoncie wiaduktu kolejowego w ciągu wojskowej bocznic kolejowej nr 301 nad drogą powiatową nr 2145K.**

1. Lokalizacja miejsca zgłaszanych robót

Lokalizacja obiektu budowlanego podlegającego remontowi: działka ewidencyjna nr 388/2 z obrębu ewidencyjnego nr 0010 Niedźwiedź, jednostka ewidencyjna Słomniki, powiat krakowski, województwo małopolskie, stanowiąca teren zamknięty resortu obrony narodowej ustalony decyzją nr 42/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 4 marca 2016 r. w sprawie ustalenia terenów zamkniętych w resorcie obrony narodowej (Dz. Urz. MON z 2016 r., poz. 25 z późn. zm.) – dla której to działki inwestor posiada prawo dysponowania nieruchomością na cele budowlane, zgodnie z oświadczeniem dołączonym do niniejszego zgłoszenia.

Granice terenu zamkniętego resortu obrony narodowej (dz. ew. nr 388/2) pokazano na rys. 1 linią przerywaną koloru zielonego, a fragment dz. ew. nr 388/2, którego dotyczy niniejsze zgłoszenie pokazano na rys. 1 linią przerywaną koloru granatowego.

o/a

2. Informacje ogólne o obiekcie, stan istniejący

Niniejsze zgłoszenie dotyczy remontu wiaduktu kolejowego wraz z przynależnymi odc. toru na najazdach do wiaduktu w ciągu wojskowej bocznic kolejowej nr 301 nad drogą powiatową nr 2145K, zlokalizowanych w kompleksie wojskowym w Niedźwiedziu, gmina Słomniki, powiat krakowski, województwo małopolskie. Obiekt objęty zakresem niniejszego zgłoszenia nie jest eksploatowany dla potrzeb prowadzenia ruchu kolejowego od lat. W związku z planowanym przywróceniem ruchu pojazdów kolejowych na wojskowej bocznic kolejowej nr 301, na zlecenie zarządcy obiektu, Instytut Badawczy Dróg i Mostów wykonał ekspertyzę techniczną, która określiła stan techniczny obiektu jako zły oraz wymagający podjęcia pilnych prac remontowych. Niniejsze zgłoszenie wraz z dołączonymi do niego odpowiednimi szkicami i rysunkami zostało opracowane przez personel Instytutu Badawczego Dróg i Mostów i obejmuje zakres robót potrzebnych do bezpiecznego wznowienia ruchu kolejowego przez obiekt.

Remontowany wiadukt jest obiektem stalowym, jednotorowym, jednoprzęsłowym, o schemacie belki wolnopodpartej. Na wiadukcie został ułożony jeden niezelektryfikowany tor na mostownicach drewnianych. Wiadukt stanowi przeprawę nad drogą powiatową nr 2145K. Przęsło wiaduktu ma długość 9,65 m, a rozpiętość teoretyczną 9,3 m. Składa się z czterech dźwigarów z dwuteowników zwykłych I550. W obecnym stanie wiadukt jest wyłączony z eksploatacji ze względu na zły stan techniczny przyczółków, w związku z odspojeniem betonowych gzymsów od kamiennych skrzydełek oraz braków w spoinowaniu kamieni w górnej części konstrukcji przyczółków. Zaplanowany zakres robót remontowych pozwala na wznowienie bezpiecznej eksploatacji obiektu przy zachowaniu dotychczasowych parametrów (dopuszczalnej prędkości oraz obciążenia).

Remontowany obiekt posiada odwodnienie wgłębne nisz przyczółków w postaci drenaży, z wylotami umieszczonymi bezpośrednio przy skrzydełkach (spływ wód z drenażu następuje po skarpach nasypu, wody z drenażu wsiąkają w grunt u podnóża nasypu – w granicach terenu inwestora).

Nawierzchnię kolejową na obiekcie tworzą szyny o profilu S42 mocowane za pomocą przytwierdzenia pośredniego typu „K” do mostownic typu I (wym. przekroju poprzecznego 220x240 mm; o dwóch długościach – 2,50 i 4,80 m). Do mostownic przytwierdzone są również odbojnice mostowe z szyn o profilu S42 – za pośrednictwem podkładek P1S (dociętych jednostronnie).

Stan techniczny elementów składowych nawierzchni torowej zlokalizowanych na obiekcie pod względem stopnia zużycia i przydatności do dalszej eksploatacji jest dobry. Nawierzchnię kolejową na dojazdach do obiektu stanowi tor klasyczny z szyn o profilu S42 na podkładach drewnianych z przytwierdzeniami pośrednimi typu „K”. Stan techniczny

elementów składowych nawierzchni kolejowej na dojazdach do obiektu oceniania się jako: generalnie zdatny do dalszej eksploatacji (szyny, przytwierdzenia) oraz zły (podkłady drewniane, podsypka tłuczniowa). Oględziny układu torowego na dojazdach do obiektu wraz z inwentaryzacją geodezyjną wykazały występowanie licznych nierówności pionowych toków szynowych oraz zniekształcenie układu geometrycznego toru bocznic w planie. Dodatkowym stwierdzonym problemem jest nieprawidłowe obsypanie czół podkładów tłuczniem, obniżające stateczność toru w łuku o małym promieniu, będące wynikiem nieprawidłowych ław torowiska. Nieprawidłowości te zostaną usunięte przy odtwarzaniu układu torowego po zakończeniu robót remontowych branży mostowej.

Obiekt podlegający robotom nie jest ujęty w rejestrze i ewidencji zabytków i nie podlega ochronie konserwatorskiej.

Obiekt podlegający robotom zlokalizowany jest poza obszarami Natura 2000, obszar uciążliwości remontowanego obiektu dla terenów sąsiednich nie wykracza poza działkę ewidencyjną na której jest zlokalizowany.

3. Rodzaj robót budowlanych

Zakres niniejszego zgłoszenia obejmuje wykonanie następujących rodzajów robót budowlanych:

- roboty rozbiórkowe nawierzchni torowej,
- roboty ziemne związane z profilowaniem korony i skarp nasypu,
- roboty ogólnobudowlane i konstrukcyjno-budowlane, w tym m. in. piaskowanie, malowanie, spoinowanie, roboty betoniarskie, układanie warstw konstrukcyjnych z kruszywa, układanie płyt prefabrykowanych,
- roboty odwodnieniowe związane z odtworzeniem drenażu oraz wykonaniem ścieku skarpowego,
- roboty torowe związane z odtworzeniem toru bocznic, w tym układanie nawierzchni torowej, balastowanie toru tłuczniem, regulacja sytuacyjno-wysokościowa toru (podbijanie).

4. Zakres i sposób wykonywania robót budowlanych

a. Roboty rozbiórkowe układu torowego poprzedzające roboty branży mostowej

W celu wykonania remontu obiektu mostowego rozebrana zostanie istniejąca nawierzchnia torowa na obiekcie mostowym oraz dojazdach do niego. Zakres rozbiórki został pokazany na rys. nr 1 i obejmuje odc. toru od hm 0+12,09 do hm 0+83,10 (długość 71,01 m). Roboty rozbiórkowe nawierzchni torowej będą

wykonywane przy użyciu narzędzi ręcznych oraz sprzętu mechanicznego, w tym: zakrętarek, koparki dwudrożnej oraz samochodów ciężarowych. Granice demontażu szyn pokazano na planie sytuacyjnym i przyjęto je w istniejących stykach szynowych, aby uniknąć niepotrzebnego cięcia szyn, które przewidziano do powtórnej zabudowy. Zakres robót rozbiórkowych obejmuje demontaż szyn (tocznych oraz odbojnic mostowych), przytwierdzeń, mostownic i podkładów oraz usunięcie podsypki tłuczniowej na łącznej długości ok. 71 metrów toru.

Materiały z rozbiórki, w zależności od kwalifikacji przez Inspektora Nadzoru będą dzielone na dwie kategorie:

- materiały zdatne do dalszego wykorzystania w budownictwie kolejowym (tzw. materiały staroużyteczne), które zostaną wbudowane ponownie w toku dalszych robót lub zagospodarowane przez inwestora w innej lokalizacji;
- materiały niezdatne do dalszego wykorzystania (odpady), które zostaną zagospodarowane przez wykonawcę robót zgodnie z obowiązującymi przepisami z zakresu gospodarki odpadami i ochrony środowiska.

Materiały z rozbiórki, których nie przewidziano do powtórnego wbudowania będą na bieżąco usuwane z miejsca robót. Materiały przewidziane do powtórnego wbudowania składowane będą podczas trwania robót w granicach działki inwestora.

b. Roboty remontowe branży mostowej

Roboty remontowe branży mostowej będą wykonywane przy użyciu narzędzi ręcznych oraz sprzętu mechanicznego, w tym: koparek, samochodów ciężarowych, sprężarki, agregatu do piaskowania i czyszczenia konstrukcji stalowej oraz zagęszczarki wibracyjnej do zagęszczania warstw kruszywa.

Poniżej opisano zakres i sposób wykonania robót w odniesieniu do poszczególnych elementów składowych obiektu.

A) **Konstrukcja stalowa przęsła**: zostaną usunięte istniejące powłoki malarskie, oczyszczone elementy stalowe konstrukcji, a następnie zabezpieczone za pomocą systemu malarskiego.

B) **Łożyska**: zostaną oczyszczone i zabezpieczone antykorozyjnie.

C) **Balustrady**: istniejące balustrady zostaną zdemontowane i wymienione na typowe balustrady dla chodników służbowych na obiektach kolejowych. Nowe balustrady mocowane będą, jak istniejące, do mostownic w obrębie przęsła i do gzymsów skrzydełek w obrębie przyczółków.

D) **Mostownice**: istniejące drewniane mostownice typu I (wym. przekroju

poprzedniego 220x240 mm) zostaną wymienione na nowe.

E) **Nawierzchnia chodników roboczych:** pozostawione zostaną obecne stalowe, ażurowe, kraty pomostowe.

F) **Przyczółki:** po zdemontowaniu balustrad, chodników, blach osłonowych i torowiska, zostanie wybrane wypełnienie wewnętrznych przestrzeni przyczółków oraz zostaną usunięte stożki nasypów do poziomu dna niszy wewnętrznej. Następnie zdemontowane zostaną gzymsy betonowe skrzydełek zachowując ścianki zapleczne. Kamienne ściany skrzydełek przyczółków zostaną rozebrane do poziomu spodu betonowej ławy podłożyskowej – około 120 cm poniżej gzymsów. Rozbiórka ta będzie obejmowała całą długość wszystkich skrzydełek. W wypadku stwierdzenia złego stanu muru kamiennego poniżej tego poziomu, zostanie rozebrany mur, aż do poziomu stwierdzonego właściwego stanu spoinowania. Określenie stanu spoinowania będzie możliwe w trakcie wykonywania prac. Wszystkie powierzchnie wewnętrzne elementów przyczółków, tzn. wewnętrzne powierzchnie skrzydełek, tylna ściana trzonu i dno niszy zostaną oczyszczone. Po oczyszczeniu zostanie wykonana reprofilacja powierzchni wewnętrznych za pomocą zapraw naprawczych typu PCC, a następnie wykonana będzie izolacja powłokowa na bazie asfaltowej, układana na zimno. Na spodzie nisz zostaną odtworzone dreny (wielkość odwadnianej powierzchni pozostaje bez zmian), które zostaną wyprowadzone, jak w stanie istniejącym, na zewnątrz skarp nasypów do skarpowego cieku betonowego. Przestrzeń wewnętrzna zostanie wypełniona gruntem (warstwami) i zagęszczona. Na poziomie spodu ławy podłożyskowej zostanie ułożona druga warstwa drenów i wyprowadzona również poza obrys nasypów do skarpowego cieku betonowego (kierunek, całkowita ilość oraz natężenie wód opadowych nie ulegną zmianie względem stanu pierwotnego). Mur skrzydełek zostanie odtworzony jako kamienny, do poziomu spodu obecnych gzymsów. W murze zostaną zakotwione pręty $\varnothing 20$ mm mocujące gzymsy. Głębokość ich zakotwienia (w odtwarzanym murze) wyniesie co najmniej 80 cm. Pozostawione zostaną końcówki prętów na długości około 25 cm w celu dowiązania do nich zbrojenia gzymsów żelbetowych. Betonowe powierzchnie ścianki zapleczonej i ławy podłożyskowej zostaną oczyszczone, a ewentualne ubytki uzupełnione zaprawą naprawczą typu PCC. Gzymsy będą wykonane na miejscu jako żelbetowe z betonu mostowego C30/37 zbrojonego dwiema siatkami z prętów $\varnothing 14$ mm w rozstawie 15 cm. Projektowana grubość gzymsów 30 cm. Zewnętrzne

powierzchnie skrzydełek oraz powierzchnie czołowe zostaną oczyszczone. Po oczyszczeniu zostaną uzupełnione fugi zaprawą do spoinowania typu PCC (ewentualnie dodatkowo iniekcja stwierdzonych rys). Odsłonięte powierzchnie zewnętrzne w strefach stożków, przed ich odtworzeniem (zasypaniem) zostaną zabezpieczone izolacją powłokową na bazie asfaltowej układaną na zimno. W wypadku pionowej powierzchni zewnętrznej ścianki czołowej, po oczyszczeniu zostanie wykonana izolacja powłokowa na bazie asfaltowej, układana na zimno. Głębokość wykonania izolacji pionowej na powierzchni zewnętrznej ścianki czołowej przyczółka będzie wynosiła około 40 cm poniżej poziomu gruntu.

G) Skarpy stożków i nasypów: W obrębie skarp nasypów i stożków zostanie wykonana ich reprofilacja (odtworzenie) wraz z umocnieniem oraz odtworzeniem elementów wyposażenia obiektu. W stanie istniejącym na dojazdach do obiektu jest miejscami niewłaściwa szerokość korony nasypu (pochylenie skarp nasypu wynosi 1:1,5). W związku z tym, w obrębie stożków i na nasypach na dojazdach do obiektu zostanie usunięta roślinność wraz z karpami drzew i krzewów oraz zdjęty humus. Stożki wokół skrzydełek zostaną usunięte do poziomu dna niszy wewnętrznej przyczółka, a po wykonaniu prac wymienionych w pkt. 3F) odtworzone. Szerokość korony nasypu zostanie odtworzona do wymaganej na tej klasie toru kolejowego (4,8 m), a skarpy nasypu i stożki po odtworzeniu zostaną dodatkowo umocnione betonowymi płytami ażurowymi tzw. kratami i wyposażone w brakujące wyposażenie obiektu mostowego, to jest schody skarpowe oraz betonowy ciek do odprowadzenia wód opadowych z drenów odwadniających nisze przyczółków. Zakresy poszczególnych prac przedstawiono na rysunku nr 1.

c. Odtworzenie układu torowego po zakończeniu robót branży mostowej

Roboty związane z odtworzeniem nawierzchni torowej będą wykonywane przy użyciu narzędzi ręcznych oraz sprzętu mechanicznego, w tym: zakrętarek, koparki dwudrożnej, samochodów ciężarowych, sprzętu do regulacji toru kolejowego w planie i profilu (podbijania) oraz przyrządów do kontroli parametrów oraz położenia toru (toromierz i sprzęt geodezyjny).

Zakres odtwarzania toru ściśle odpowiada odcinkowi rozebranemu i obejmuje odcinek od hm 0+12,09 do hm 0+83,10 (długość 71,01 m), zgodnie z rys. 1. Odtwarzany tor będzie miał dwie, pokazane na rysunku nr 4 konstrukcje, podobnie jak w stanie istniejącym, tzn.:

A) **Bezpodsypkową** – na obiekcie mostowym, gdzie toki szynowe jezdne zostaną przymocowane do mostownic przy pomocy przytwierdzenia pośredniego typu „K”, a odbojnice mostowe za pomocą przytwierdzenia bezpośredniego, wykorzystując szyny i elementy przytwierdzeń z demontażu. Tor zostanie ułożony z przechyłką $h=60$ mm, jak w stanie istniejącym.

B) **Podsypkową** – na dojazdach do obiektu, gdzie zaprojektowana konstrukcja odtwarzanego toru składa się kolejno, od spodu, z:

- warstwy geowłókniny wzmacniającej o parametrach wytrzymałości co najmniej jak dla materiału Typar SF77,
- subwarstwy z tłucznia kolejowego o frakcji 31,5-50 mm – grubość warstwy minimum 0,17 m (materiał nowy),
- balastu z tłucznia kolejowego o frakcji 31,5-50 mm – grubość warstwy minimum 0,08 m (materiał nowy),
- podkładów sosnowych (materiał nowy) – pierwsze 20 szt. licząc od ścianki zapleczonej przyczółka typu IB, dalej IIB – układanych z rozstawem: pierwsze 10 szt. licząc od ścianki zapleczonej przyczółka 0,60 m, na dalszym odcinku układanych z rozstawem co 0,65 m. W miejscach występowania styków szyn wbudowane będą zespoły podkładów podłączowych łączone na śruby wieńcowe,
- przytwierdzeń szyn pośrednich typu „K” z podkładkami żebrowymi typu Pm49 i Pz 49,
- szyn o profilu S42 staroużytecznych (wbudowane będą powtórnie szyny z rozbiórki).

Tor należy podbić mechanicznie do uzyskania przechyłki $h=60$ mm w łuku nawiązując go z jednej strony do toru zlokalizowanego na mostownicach, z drugiej do toru istniejącego. Po zakończeniu regulacji toru w planie i profilu – celem poprawy stateczności toru w łuku o małym promieniu należy podkłady obsypać od czół zgodnie z przekrojem konstrukcyjnym. Odcinki toru istniejącego, niepodlegającego rozbiórce, gdzie zaplanowano w ramach bieżącej konserwacji ich regulację (usunięcie nierówności pionowych i poprzecznych poprzez podbicie) zostały pokazane na rys. nr 1 linią przerywaną (od hm 0+00,00 do hm 0+12,09 – długość 12,09 m oraz od hm 0+83,10 do hm 1+05,92 – długość 22,82 m).

5. Roboty wykończeniowe i porządkowe

Po zakończeniu robót budowlanych z terenu robót zostaną usunięte wszelkie niewykorzystane materiały budowlane i odpady, a teren budowy zostanie wyrównany.

6. Informacja dot. bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.

Celem zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony zdrowia wykonawca robót budowlanych objętych zakresem niniejszego zgłoszenia robót będzie je prowadził zgodnie z obowiązującymi przepisami, w tym w szczególności z:

- Rozporządzeniem Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (t. jedn. Dz. U. z 2003 r., nr 169, poz. 1650 z późn. zm.),
- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. z 2003 r., nr 47, poz. 401),
- Rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 20 września 2001 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas eksploatacji maszyn i innych urządzeń technicznych do robót ziemnych, budowlanych i drogowych (t. jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 583).

Nad przestrzeganiem przepisów zapewniających bezpieczeństwo i ochronę zdrowia podczas prowadzenia robót będzie czuwał inspektor nadzoru powołany przez inwestora.

7. Zakładany termin rozpoczęcia robót

Do wykonania robót zamierzam przystąpić w dniu **2019-09-01**.

Zwracam się z prośbą o wydanie przez organ zaświadczenia, o którym mowa w art. 30 ust. 5aa ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane.

W załączeniu:

- 1) Oświadczenie o posiadanym prawie dysponowania nieruchomością na cele budowlane (formularz B-3) wraz z pełnomocnictwem Pawła Grada i rozkazem personalnym Szefa Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych Nr 133 z dnia 21 grudnia 2018 r.;
- 2) Odpowiednie szkice i rysunki:
 - a. Widok z góry – Rys. nr 1,
 - b. Przekrój podporowy – Rys. nr 2,
 - c. Przekrój przęsłowy – Rys. nr 3,
 - d. Przekrój konstrukcyjny toru – Rys. nr 4;
- 3) Pełnomocnictwo Huberta Klebana;

4) Dowód wniesienia opłaty skarbowej w kwocie 61 zł, w tym z tytułu:

- a. pełnomocnictwa Pawła Grada,
- b. pełnomocnictwa Huberta Kleban,
- c. wydania zaświadczenia,
- d. poświadczenia za zgodność przez organ dokumentów ad a oraz ad b.

mgr inż. Hubert Kleban

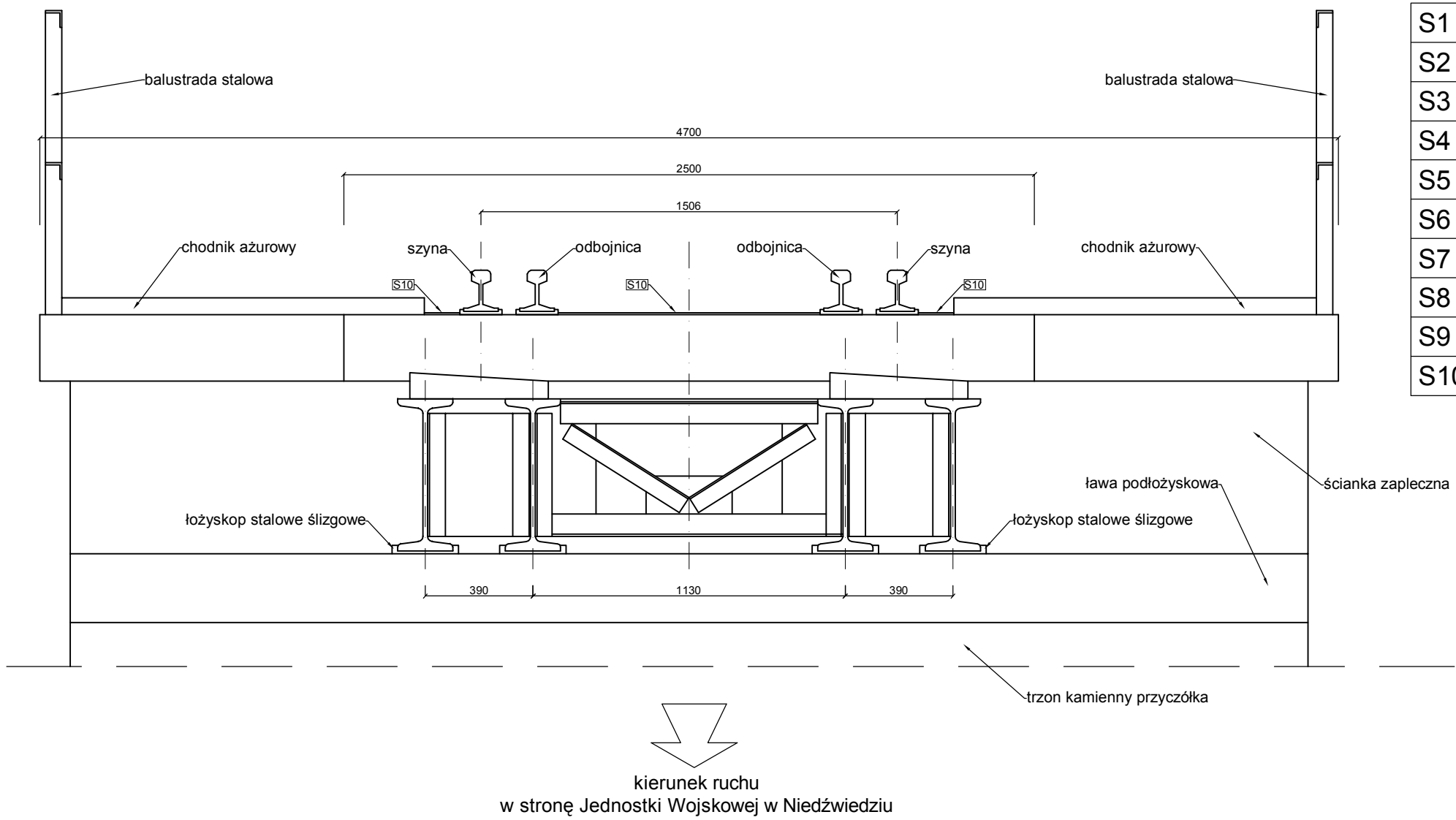
Uprawnienia budowlane do projektowania
i kierowania robotami budowlanymi
w specjalności inżynierskiej kolejowej
w zakresie kolejowych obiektów
budowlanych bez ograniczeń

MAZ/0472/PWBKI/15

.....
(podpis pełnomocnika inwestora)

Przekrój podporowy

skala 1:20

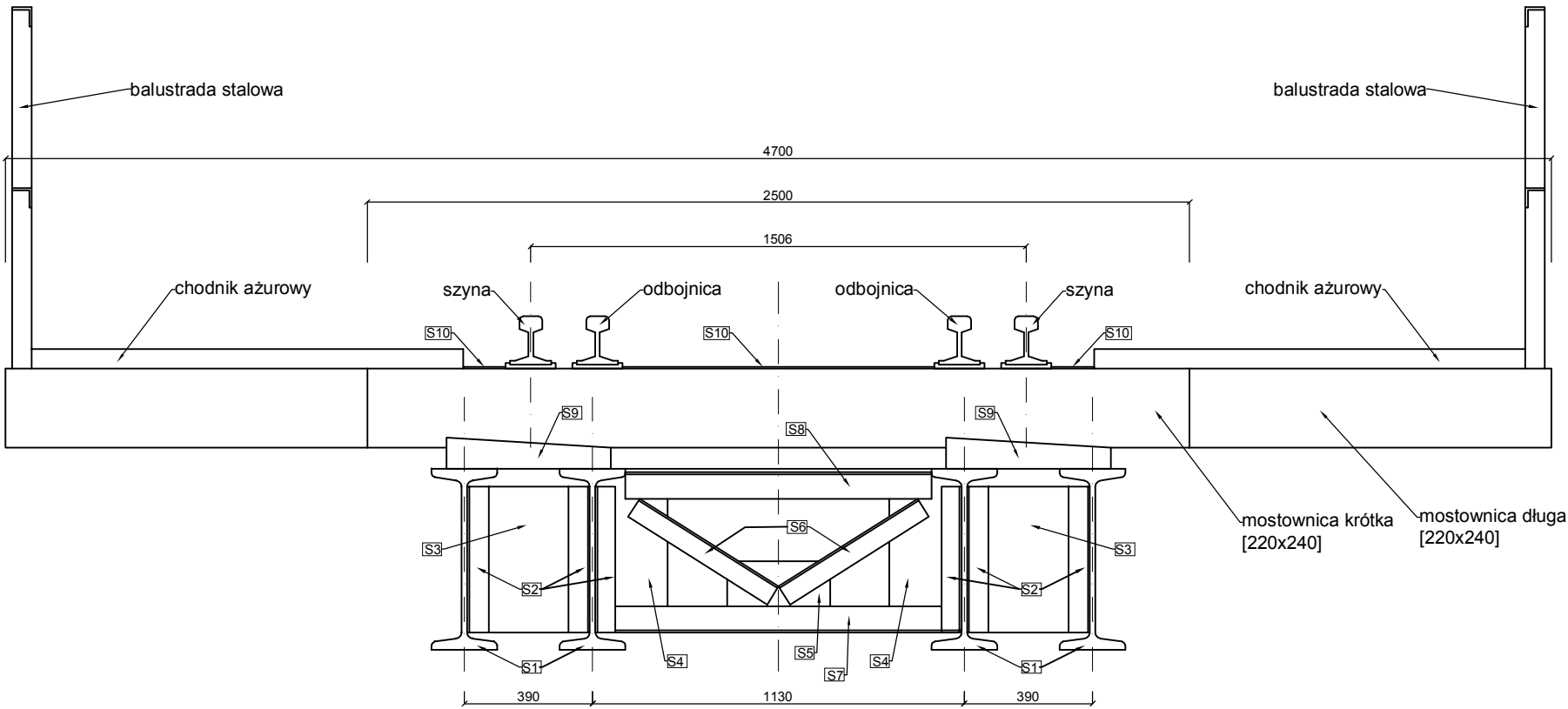


S1	dźwigar	I 550
S2	mocowanie poprzecznicy	L 65x65x7
S3	poprzecznica - przepona	bl. gr. 10mm
S4	blacha węzłowa poprzecznicy - skrajna	bl. gr. 10mm
S5	blacha węzłowa poprzecznicy - środkowa	bl. gr. 10mm
S6	krzyżulec poprzecznicy	L 65x65x7
S7	poprzecznica - pas górny	L 80x80x8
S8	poprzecznica - pas dolny	L 80x80x8
S9	stolek mostownicy	L 120x120x12
S10	blacha osłonowa	bl. gr 6mm

<div><div></div><div>INSTYTUT BADAWCZY DRÓG I MOSTÓW</div><div>ul. Instytutowa 1, 03-302 Warszawa</div></div>			
Projekt: Remont wiaduktu kolejowego w ciągu wojskowej bocznicyskolejowej nr 301 nad drogą powiatową nr 2145K			Nr rys.2
Nazwa rysunku: Przekrój podporowy			Skala1:20
Branża: Mostowa		Faza: Materiały do zgłoszenia robót	Data04.2019
Projektant	Nr uprawnieńMAZ/BM/3933/01	mgr inż. Paweł Nurek	Podpis
Sprawdzający	Nr uprawnieńMAZ/BO/1038/07	mgr inż. Artur Sakowski	Podpis
Opracował		Rafał Mróz	Podpis

Przekrój przęsłowy

skala 1:20

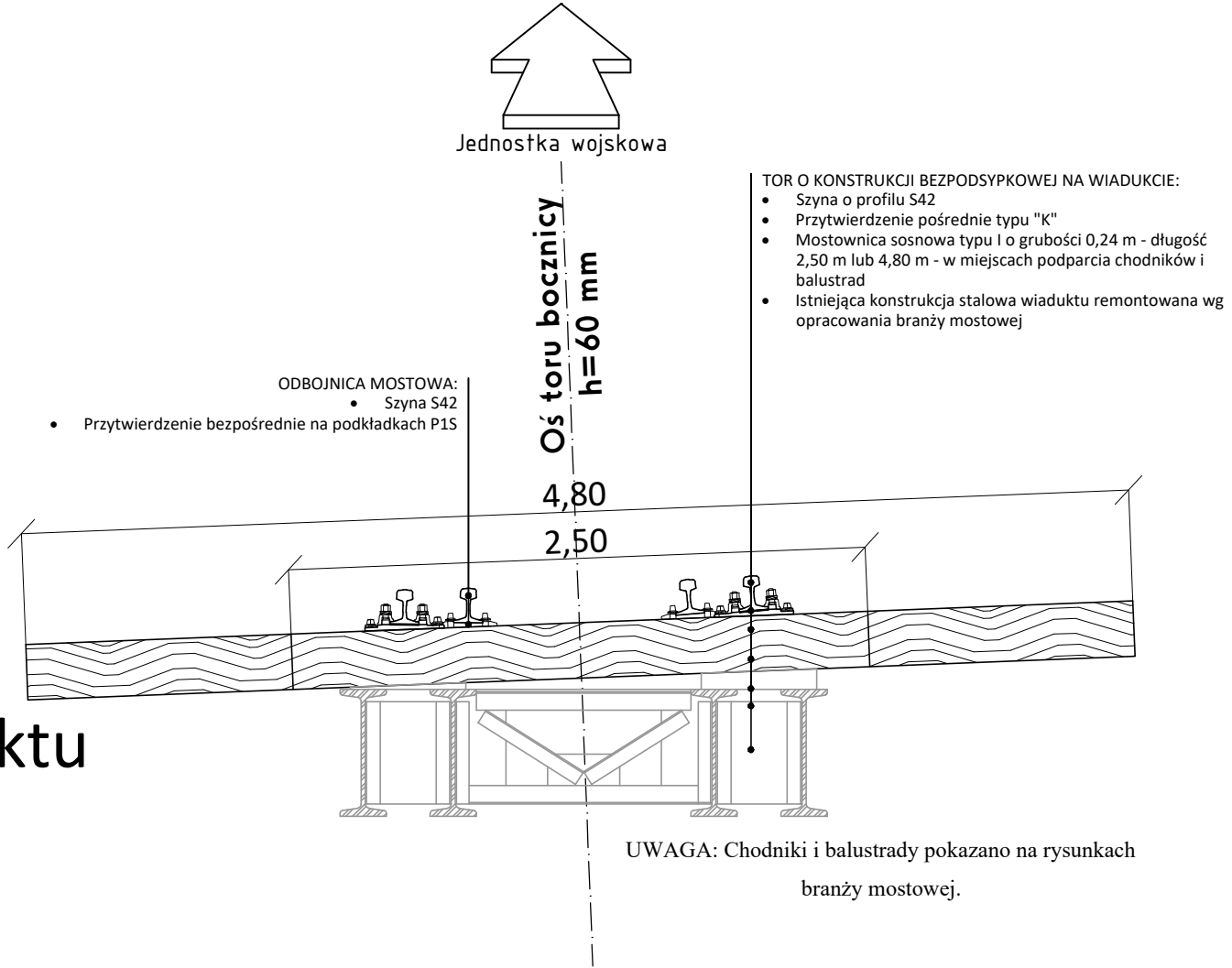


↓
kierunek ruchu
w stronę Jednostki Wojskowej w Niedźwiedziu

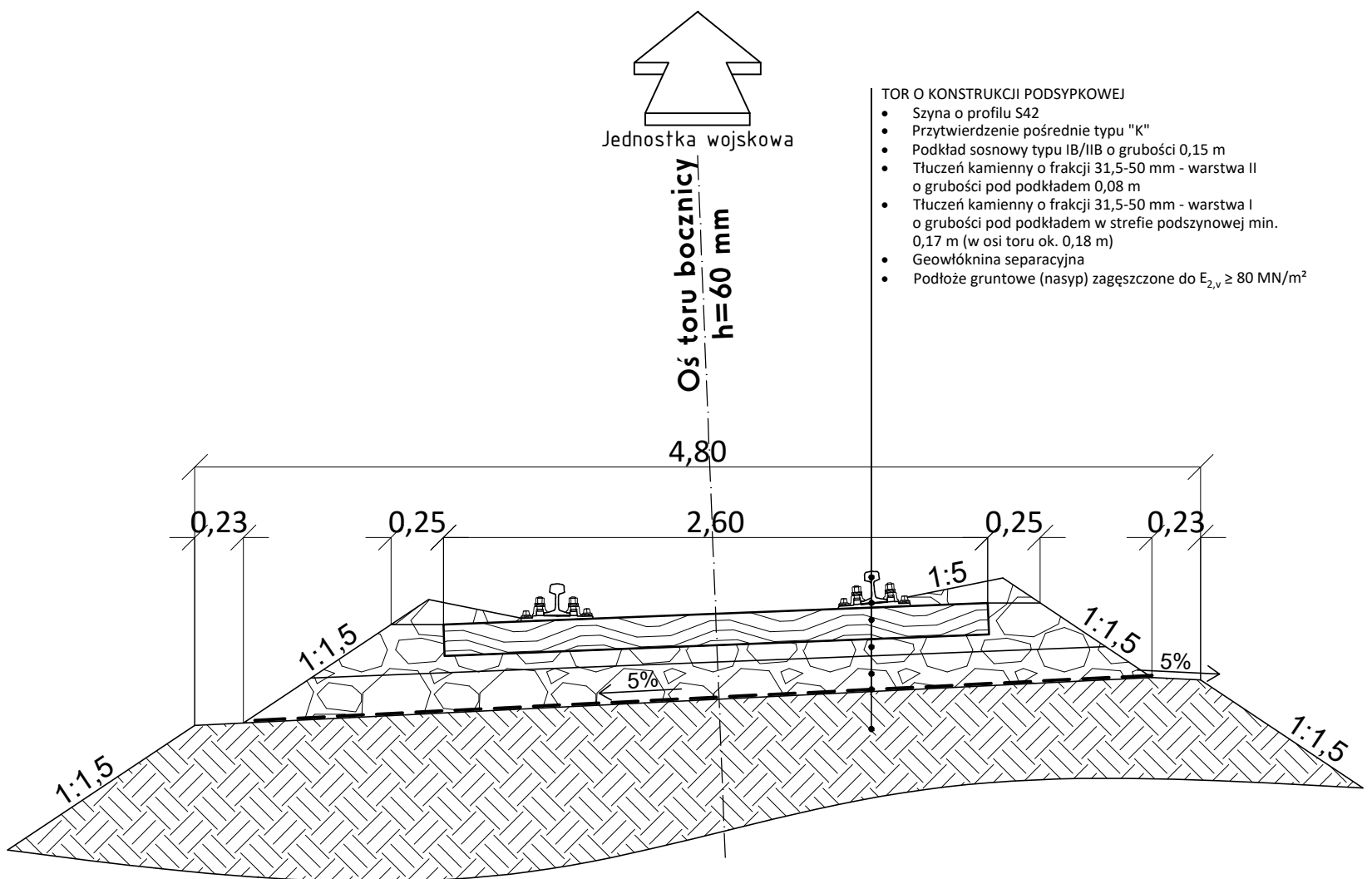
S1	dźwigar	I 550
S2	mocowanie poprzecznicy	L 65x65x7
S3	poprzecznica - przepona	bl. gr. 10mm
S4	blacha węzłowa poprzecznicy - skrajna	bl. gr. 10mm
S5	blacha węzłowa poprzecznicy - środkowa	bl. gr. 10mm
S6	krzyżulec poprzecznicy	L 65x65x7
S7	poprzecznica - pas górny	L 80x80x8
S8	poprzecznica - pas dolny	L 80x80x8
S9	stołek mostownicy	L 120x120x12
S10	blacha osłonowa	bl. gr 6mm


<div><div></div><div>INSTYTUT BADAWCZY DRÓG I MOSTÓW</div><div>ul. Instytutowa 1, 03-302 Warszawa</div></div>			
Projekt: Remont wiaduktu kolejowego w ciągu wojskowej bocznicyskolejowej nr 301 nad drogą powiatową nr 2145K			Nr rys. <div>3</div>
Nazwa rysunku: Przekrój przęsłowy			Skala <div>1:20</div>
Branża: Mostowa		Faza: Materiały do zgłoszenia robót	Data <div>04.2019</div>
Projektant	Nr uprawnieńMAZ/BM/3933/01	mgr inż. Paweł Nurek	Podpis
Sprawdzający	Nr uprawnieńMAZ/BO/1038/07	mgr inż. Artur Sakowski	Podpis
Opracował		Rafał Mróz	Podpis

Przekrój konstrukcyjny toru na wiadukcie



Przekrój konstrukcyjny toru na dojazdach do wiaduktu



 INSTYTUT BADAWCZY DRÓG I MOSTÓW ul. Instytutowa 1, 03-302 Warszawa			
Projekt: Remont wiaduktu kolejowego w ciągu wojskowej boczny kolejowej nr 301 nad drogą powiatową nr 2145K		Nr rys.	4
Nazwa rysunku: Przekroje konstrukcyjne toru boczny		Skala	1:30
Branża: Kolejowa		Faza: Materiały do zgłoszenia robót	Data: 04.2019
Projektant	Nr uprawnień, specjalność MAZ/0472/PWBKI/15 Inżynieria kolejowa	mgr inż. Hubert Kleban	Podpis



Znak sprawy:
WI-XI.7843.1.51.2019.MT

ZAŚWIADCZENIE Nr 62/2019

Zgodnie z art. 217 § 2 pkt 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (tekst jednolity Dz.U. z 2018 poz. 2096 ze zm.), Wojewoda Małopolski zaświadcza, że organ nie wniósł sprzeciwu w sprawie zgłoszenia złożonego 23 maja 2019 r. i uzupełnionego 28 czerwca 2019 r. przez inwestora: 35 Wojskowy Oddział Gospodarczy, ul. Krakowska 2, 30-199 Rząska, działającego przez pełnomocnika Huberta Klebana, dotyczącego zamiaru rozpoczęcia robót budowlanych polegających na: **remontie wiaduktu kolejowego w ciągu wojskowej bocznic kolejowej nr 301 nad drogą powiatową nr 2145K, na działce nr 388/2 obr. 0010 Niedźwiedź, jedn. ewid. Słomniki (teren zamknięty).**

Zaświadczenie wydaje się na wniosek inwestora: 35 Wojskowy Oddział Gospodarczy, ul. Krakowska 2, 30-199 Rząska, działającego przez pełnomocnika Huberta Klebana.

Z up. Wojewody Małopolskiego

mgr inż. arch. Danuta Maśkowska-Pociej
Kierownik Oddziału
w Wydziale Infrastruktury

Zgodnie z art. 7 pkt 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (tekst jednolity Dz. U. z 2019 r. poz. 1000) – inwestor zwolniony od opłaty skarbowej.

Starszy Inspektor Wojewódzki

mgr Magdalena Traczyk-Matusik

