

Temat inwestycji	Rozbiórka kładki dla pieszych nad torami PKP linii Kutno-Piła w Aleksandrowie Kujawskim
Temat	<i>Projekt rozbiórki kładki dla pieszych nad torami PKP linii Kutno-Piła (linia nr 18, w km 91,863) w Aleksandrowie Kujawskim , w sąsiedztwie przejazdu kolejowego w ul. Dworcowej</i>
Adres inwestycji (dz. nr. ewid.)	Powiat : aleksandrowski ; gmina – Aleksandrów Kujawski obręb : 1 - Aleksandrów Kujawski Dz. nr ewid. : 26.1/2 ; 26.16/10 ; 26.16/20 ; 26.16/21 ; 26.16/22 ; 26.16/23 ; 26.16/25
Branża	Obiekty inżynierskie
Rodzaj opracowania	<i>PROJEKT ROZBIÓRKI (PR)</i>
Nr egzemplarza	1 2 3 4
Kody CPV	45221000, 45221111
Inwestor	URZĄD MIASTA W ALEKSANDROWIE KUJAWSKIM ul. Juliusza Słowackiego 8 87-700 Aleksandrów Kujawski
Nr umowy	GKM.272.17.2016 z dnia 29.08.2016
Data opracowania	kwiecień, 2017r
Imię i nazwisko	mgr inż. Bartosz Tomczak
Stanowisko	projektant
Uprawnienia	WKP/0265/POOM/08 , do projektowania bez ograniczeń specjalności mostowej
Podpis	

SPIS ZAWARTOŚCI

TOM I.	CZĘŚĆ OPISOWA.....	5
A.	Część formalno-prawna	6
	1. Kopie uprawnień i zaświadczeń przynależności do izby.	7
	2. Wykaz wymaganych przepisami szczególnymi uzgodnień, pozwoleń i opinii.	10
B.	Część geodezyjna	50
C.	Opis techniczny	57
	1. Podstawa opracowania	58
	2. Zamawiający	59
	3. Przedmiot i cel opracowania	59
	4. Istniejący stan zagospodarowania terenu	59
	4.1. Wykaz materiałów archiwalnych	59
	4.2. Lokalizacja.	60
	4.3. Rejestr zabytków i ochrona konserwatorska.	60
	4.4. Warunki gruntowo – wodne.	61
	4.5. Charakterystyka istniejącego obiektu.	62
	4.5.1. <i>Ustrój nośny</i>	62
	4.5.2. <i>Podpory kładki</i>	63
	4.5.3. <i>Schody</i>	63
	4.5.4. <i>Nawierzchnia.</i>	64
	4.5.5. <i>Balustrady.</i>	64
	4.5.6. <i>Wyposażenie związane z siecią trakcyjną</i>	64
	4.6. Uzbrojenie terenu.	65

5.	Opis sposobu prowadzenia robót rozbiórkowych.....	65
5.1.	Etap I - demontaż wyposażenia.	66
5.2.	Etap II - rozbiórka schodów.....	66
5.3.	Etap III - montaż podpór tymczasowych.....	67
5.4.	Etap IV - rozbiórka ustroju nośnego.....	67
5.5.	Etap V - rozbiórka podpór i reprofilacja terenu.	67
6.	Opis sposobu zapewnienia bezpieczeństwa osób i mienia.....	68
6.1.	Informacje ogólne	68
6.2.	Zakres oraz kolejność wykonywania robót rozbiórkowych	68
6.3.	Istniejące obiekty budowlane w obszarze oddziaływania robót	68
6.4.	Elementy zagospodarowania terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi	69
6.5.	Zagrożenia dla bezpieczeństwa i zdrowia	69
6.6.	Zasady prowadzenia robót.....	70
6.7.	Instruktaż pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych	73
6.8.	Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych	74
7.	Ocena przydatności materiałów rozbiórkowych i sposób ich zagospodarowania.....	77
8.	Wpływ robót rozbiórkowych na środowisko.....	77
8.1.	Odpady	77
8.1.1.	<i>Segregacja odpadów.....</i>	77
8.1.2.	<i>Utylizacja odpadów.....</i>	78
8.1.3.	<i>Sposoby zapobiegania powstawaniu odpadów.....</i>	78
8.2.	Emisja hałasu.....	78

8.3. Zanieczyszczenie powietrza	79
8.4. Wody powierzchniowe i podziemne.....	79
8.5. Zieleń	79
8.6. Zabytki kultury.....	79
8.7. Życie i zdrowie ludzi	80
9. Uwagi końcowe.	80

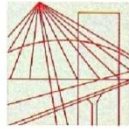
TOM II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA 82

1. Plan orientacyjny.	84
2. Szkic usytuowania obiektu budowlanego	85
3. Widok ogólny kładki - Inwentaryzacja.....	86
4. Przekrój poprzeczny kładki -Inwentaryzacja.....	87
5. Podpory stalowe kładki - Inwentaryzacja.....	88
6. Etapy rozbiórki kładki.....	89

TOM I. CZĘŚĆ OPISOWA

A. Część formalno-prawna

1. Kopie uprawnień i zaświadczeń przynależności do izby.



WIELKOPOLSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

sygn. akt WOIB-OKK-MP-0054-171/2008

Poznań, dnia 10 grudnia 2008 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 2b ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2006 r. Nr 156 poz. 1118 z późn. zm.) oraz § 19 ust. 1 i 2 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

Bartosz Tomczak

magister inżynier

kierunek: Budownictwo

urodzony dnia 26 stycznia 1980 r. w Międzyrzeczu

UPRAWNIENIA BUDOWLANE nr ewidencyjny WKP/0265/POOM/08

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

1. Podstawą do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis do centralnego rejestru Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego.
2. Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Poznaniu w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.



Skład orzekający
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Przewodniczący – dr inż. Daniel Pawlicki:

Członek Komisji – dr inż. Andrzej Barczyński:

Członek Komisji – mgr inż. Szczepan Mikurenda:

Na podstawie art.12 ust.1 pkt 1 i 5 ustawy Prawo budowlane Pan Bartosz Tomczak jest upoważniony w specjalności mostowej do:

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

Niniejsze uprawnienia budowlane zgodnie z § 19 ust.1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie uprawniają do projektowania obiektu budowlanego, takiego jak:

- 1) drogowy obiekt inżynierski, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych;
- 2) kolejowy obiekt inżynierski: most, wiadukt, przepust, konstrukcja oporowa oraz nadziemne i podziemne przejście dla pieszych, w rozumieniu przepisów o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe

oraz zgodnie z § 19 ust. 2 rozporządzenia jw. do obliczania światła mostów i 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.

PRZEWODNICZĄCY
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej
Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

dr inż. Daniel Pawlicki

Otrzymują:

1. Pan Bartosz Tomczak
66-300 Międzyrzecz, os. Kasztelańskie 14A/6
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor Nadzoru
Budowlanego
4. a/a



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

WKP-B3P-YJV-EQX *

Pan Bartosz Tomczak o numerze ewidencyjnym WKP/BM/0085/09
adres zamieszkania Dopiewiec ul. Leśnych Skrzatów 9, 62-070 Dopiewo
jest członkiem Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2017-09-30.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2017-03-07 roku przez:

Włodzimierz Draber, Przewodniczący Okręgowej 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.



2. Wykaz wymaganych przepisami szczególnymi uzgodnień, pozwoleń i opinii.



Urząd Miejski
w Aleksandrowie Kujawskim
ul. Słowackiego 8, 87-700 Aleksandrów Kujawski tel. (054) 2824855

Burmistrz Miasta
Aleksandrowa Kujawskiego
OA.0052.39.2016

Aleksandrów Kujawski, 04.08.2016

Pełnomocnictwo nr 39/2016

Burmistrz Miasta Aleksandrow Kujawskiego

udziela

Pełnomocnictwa Panu Bartoszowi Tomczakowi s. Ryszarda; zamieszkałemu w m. Dopiewiec, ul. Leśnych Skrzatów 9; 62-070 Dopiewiec, legitymującemu się dowodem osobistym seria AVU numer 858954 prowadzącemu działalność pod firmą Axial Projekt jako wykonawcy zadania: „Projekt rozbiórki kładki dla pieszych nad torami PKP linii Kutno-Piła w Aleksandrowie Kujawskim”:

1. Do wystąpienia przed właściwymi organami i osobami w związku z przygotowaniem dokumentacji projektowej na Rozbiórkę kładki a w szczególności do:
 - uzyskania branżowych warunków technicznych i uzgodnienia projektu,
 - uzyskania opinii ZUDP,
 - uzyskania i udzielenia wszelkich niezbędnych informacji w zakresie niezbędnym do uzyskania pozwolenia na rozbiórkę,
 - uzyskania pozwolenia na rozbiórkę,
 - odbioru wydanej decyzji na rozbiórkę.
2. Bez zgody mocodawcy pełnomocnik nie może przenosić swoich uprawnień ani w części ani w całości na osoby trzecie.
3. Niniejsze pełnomocnictwo nie upoważnia do zaciągania zobowiązań finansowych.
4. Udziela się pełnomocnictwa do dnia uzyskania prawomocnego pozwolenia na budowę dla w/w zadania.
5. Po utracie ważności pełnomocnictwa zobowiązuje się do jego zwrotu.

Z up. BURMISTRZA
MST Józef Krwiński
Zastępca Burmistrza

Oddział Gospodarowania
Nieruchomościami w Gdańsku

ul. Dyrekcyjna 2-4
80 - 852 Gdańsk
Tel.: +48 58 721 49 05
Fax: +48 58 721 49 06
www.pkp.pl
e-mail: ngd.sekretariat@pkp.pl



POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE
Spółka Akcyjna

Gdańsk, dnia 05.2016
KNGd11.6140.1.2016/2
UNP: 2016-0251377

AXIAL PROJECT Bartosz Tomczak
ul. Leśnych Skrzatów 9
62-070 Dopiewiec

Dotyczy: Uzgodnienie rozbiórki kładki dla pieszych, nad torami PKP linii Kutno – Piła
Główna (linia nr 18) w km 91,863, w Aleksandrowie Kujawskim oraz warunków
jej prowadzenia.

PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku opiniuje pozytywnie, z racji sąsiedztwa z terenem przeznaczonym pod proponowaną przebudowę układu komunikacyjnego, zamiar rozwiązania lokalizacji dojścia do peronu od ul. Dworcowej w Aleksandrowie Kujawskim.

Z uwagi na fakt, że przedmiotowa kładka dla pieszych, układ torowy oraz peron nie są na stanie naszych środków niezbędne jest dokonanie, przez Wasze biuro, uzgodnień zamierzenia z Urzędem Miasta w Aleksandrowie Kujawskim, PKP Polskimi Liniami Kolejowymi S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Bydgoszczy ul. Zygmunta Augusta oraz Energetyką Kolejową (nad układem torowym przebiega sieć trakcyjna).

W przypadku pozytywnych opinii proponowanego rozwiązania, przez w/w, Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku zastrzega sobie uczestnictwo na etapie przekazania terenu pod zamierzone przedsięwzięcie i na etapie końcowego odbioru robót – część planowanej do rozbiórki kładki przylega do terenu targowiska, którym to terenem zarządza nasz Oddział.

Otrzymują:
1. Adresat
2. a/a

Sprawę prowadzi:
Wiesław Miller
e-mail: wieslaw.miller@pkp.pl
tel kontaktowy: 601 067 658

Zastępca Dyrektora Oddziału
ds. Eksploatacji
Adam Wajman

Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna
z siedzibą w Warszawie
ul. Szczęśliwicka 62, 00-973 Warszawa
KRS 0000019193
Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy
XII Wydział Gospodarczy
REGON 000 126 801-03733
NIP 525-00-00-251
Kapitał zakładowy Spółki: 10 150 715 600 zł
w całości wpłacony

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych
w Bydgoszczy
Dział ds. inwestycji
ul. Zygmunta Augusta 1, 85-082 Bydgoszcz
T: + 48 56 699 31 16
F: + 48 56 699 33 16
Peter.Machala@plk-sa.pl
www.plk-sa.pl


PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

IZIW4-505-26/2016

Bydgoszcz, 17. 07.2016

AXIAL Projekt
Bartosz Tomczak
ul. Leśnych Skrzatów 9
62-070 Dopiewiec

W nawiązaniu do pisma nr 53/05/2016 z dnia 02.05.2016 r. oraz rozmów ze spotkania, które odbyło się w dniu 08.08.2016 r. w Urzędzie Miejskim w Aleksandrowie Kujawskim, w sprawie zapewnienia alternatywnego dojścia dla podróżnych do peronu na stacji Aleksandrów Kujawski w przypadku rozbiórki kładki dla pieszych nad torami linii kolejowej nr 18 Kutno – Piła, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy informuje o negatywnym stanowisku dla propozycji wykonania nowych dojazdów w poziomie szyn do peronu od strony ulicy Dworcowej.

W naszej ocenie najbardziej odpowiednim rozwiązaniem dla skomunikowania podróżnych z peronem nr 1 na stacji Aleksandrów Kujawski jest przeprowadzenie modernizacji tego peronu i wyposażenie go w przejście (przejścia) podziemne. Takie rozwiązanie zapewnić może właściwy stopień bezpieczeństwa osobom poruszającym się w obrębie infrastruktury kolejowej stacji.

Mając na uwadze znaczenie problemu deklarujemy podjęcie inicjatywy mającej na celu wdrożenie w perspektywie 2014-2020 do programu kolejowych zadań inwestycyjnych projektu obejmującego modernizację układu torowo-peronowego na stacji Aleksandrów Kujawski z zapewnieniem bezkolizyjnych dojazdów do peronów. O podejmowanych działaniach będziemy na bieżąco informować Państwa biuro oraz Urząd Miasta w Aleksandrowie Kujawskim.

Jednocześnie przedstawiamy warunki rozbiórki kładki dla pieszych nad torami linii kolejowej nr 18 Kutno – Piła (w ok. km 91,800) na stacji Aleksandrów Kujawski:

1. realizacja przedmiotowego zadania wymaga uzgodnienia dokumentacji wykonawczej:
 - 1) z właścicielem kolejowych nieruchomości gruntowych: PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku, ul. Dyrekcyjna 2/4, 80-958 Gdańsk (w kompetencjach Oddziału Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku leży również wydawanie zgody na prowadzenie robót rozbiórkowych na terenie kolejowym),
 - 2) z zarządcą infrastruktury kolejowej: PKP Polskie Linie Kolejowe Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy,
 - 3) z następującymi spółkami:
 - a) PKP Energetyka S.A., Oddział w Warszawie – Dystrybucja Energii Elektrycznej, Pomorski Rejon Dystrybucji, Ekspozytura Bydgoszcz, ul. Żeglarska 2, 85-519 Bydgoszcz;
 - b) TK Telekom Sp. z o.o., ul. Kijowska 10/12A, 03-743 Warszawa,
 - c) PKP Utrzymanie Sp. z o.o., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa.

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: 16 684 838 000,00 zł

1

2. W dokumentacji określającej wykonanie prac rozbiórkowych wyszczególnione powinny zostać m.in. następujące dane:
 - a) technologia rozbiórki kładki oraz sposób zabezpieczenia infrastruktury kolejowej w trakcie demontażu elementów konstrukcyjnych kładki. Dla prac rozbiórkowych przewidzieć należy opracowanie harmonogramu robót, który stanowić będzie podstawę do opracowania regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów w rejonie robót (niezbędnego np. dla wprowadzenia ograniczenia prędkości biegu pociągów);
 - b) plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz bezpieczeństwa mienia (określający sposób zabezpieczenia miejsca robót, wpływ robót na środowisko, oddziaływanie na zdrowie ludzi i obiekty w sąsiedztwie).
3. Warunkiem przystąpienia do robót na terenie kolejowym jest również zawarcie przez wykonawcę prac rozbiórkowych z Zakładem Linii Kolejowych w Bydgoszczy umowy regulującej zasady prowadzenia robót w obrębie infrastruktury kolejowej oraz precyzującej zasady odpłatnego świadczenia usług w powyższym zakresie przez tutejszy Zakład.

Do wiadomości:

- Urząd Miejski w Aleksandrowie Kujawskim
ul. Słowackiego 887-700, Aleksandrów Kujawski.

ZASTĘPCA DYREKTORA

Piotr Kwabiszewski

Opracował: Peter Machala, tel. +48 56 699 31 16



Od Rejon Dystrybucji we Wrocławiu
Dział Dokumentacji Energetycznej
Jarosław Walczak
93MMD

Do AXIAL Projekt Bartosz Tomczak
Osiedle Kasztelańskie 14a/6
66-300 Międzyrzecz

Tel. 56 470 6310

Znak EOP-93MMD-000220-2016
Dot. uzgodnienia projektu: rozbiórki kładki dla pieszych
nad torami PKP w Aleksandrowie Kujawskim przy
ulicy Dworcowej

Wrocław, 08 sierpnia 2016 roku

W załączeniu pisma w sprawie jak wyżej informujemy, że w pobliżu planowanej rozbiórki kładki znajduje się kablowa sieć energetyczna nN. W związku z powyższym przedłożoną dokumentację techniczną uzgadniamy z następującymi uwagami:

1. Roboty budowlane w pobliżu kablowych linii elektroenergetycznych zaznaczonych na załączonej mapie kolorem żółtym prowadzić metodą tradycyjną bez użycia sprzętu mechanicznego.
2. Wszelkie uszkodzenia istniejących kabli energetycznych w związku z prowadzonymi robotami należy usuwać kosztem i staraniem wykonawcy robót lub inwestora.
4. Całość prac wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami.
5. Uzgodnienie ważne dwa lata od daty uzgodnienia.

Z poważaniem
Dyrektor
Rejonu Dystrybucji

Henryk Ruszkiewicz

T +48 56 470 61 00
F +48 56 470 64 40

Regon 190275904-00122
NIP 583-000-11-90

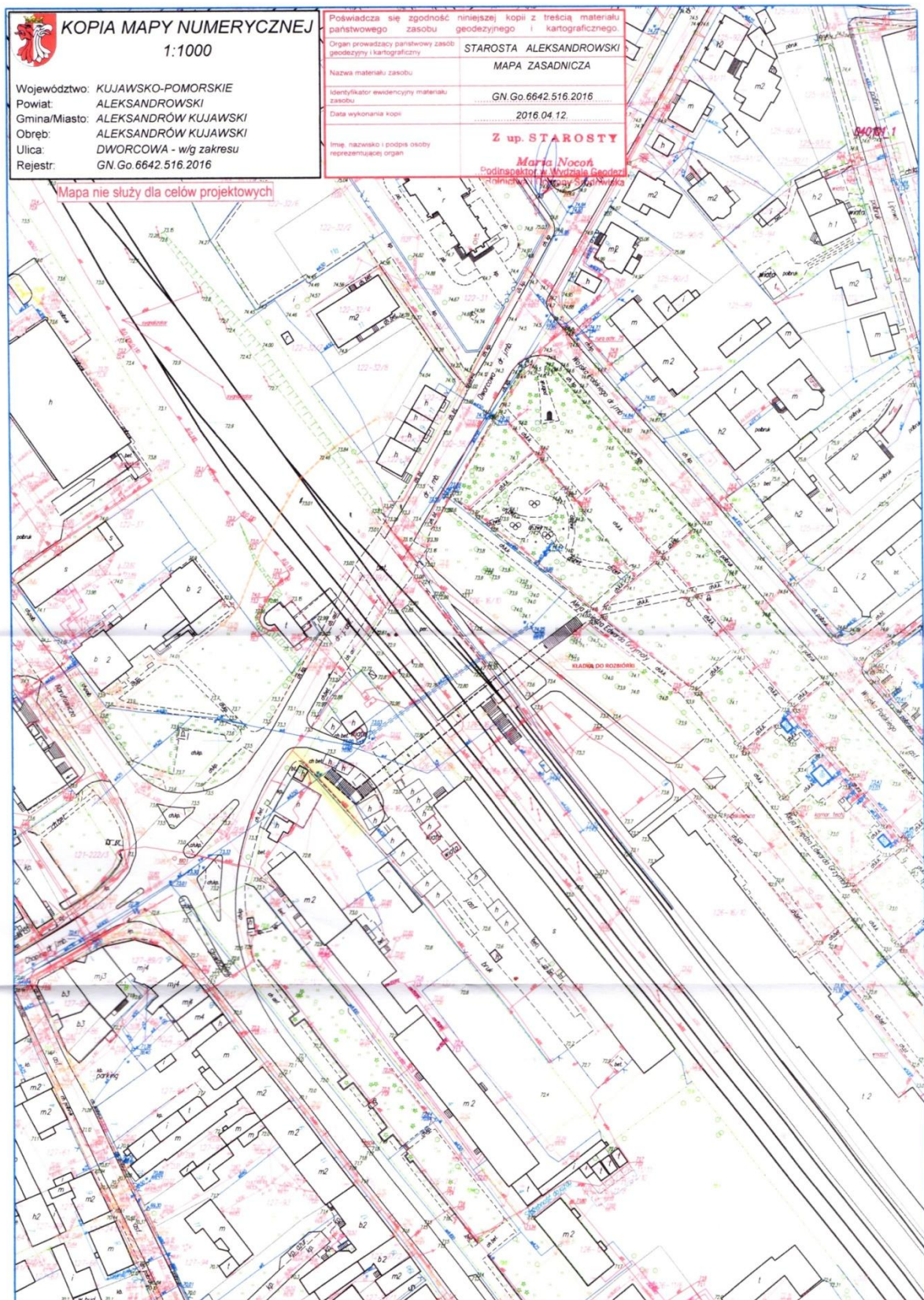
ENERGA-OPERATOR SA
Oddział w Toruniu
ul. Gen. Bema 128, 87-100 Toruń

operator.torun@energa.pl
energa-operator.pl

Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ
VII Wydział Gospodarczy KRS
KRS 0000033455

nr konta: 61 1240 6292 1111 0010 3649 1837
Kapitał zakładowy/wpłacony 1 356 110 400 zł





PRZEDSIĘBIORSTWO GOSPODARKI KOMUNALNEJ I WODOCIĄGOWEJ Sp. z o.o.

ul. Kościelna 14 87-700 Aleksandrów Kujawski

NIP 891-14-96-642 REGON 911264604

SĄD REJONOWY W TORUNIU VII WYDZIAŁ GOSPODARCZY KRS 0000075817 KAPITAŁ ZAKŁADOWY 15.582.500,00ZŁ

Nasze konto: PKO BP SA Oddział 1 Aleksandrów Kujawski 76 1020 5200 0000 4002 0027 4357

Telefony:

Sekretariat
054-282-4770
054-282-2699

PREZES
wew. 28

Gl. Księgowy
wew. 26

Fax.
wew. 30

**Oczyszczalnia
Ścieków**
054-282-5396

**Dział Usług
Komunalnych**
054-282-4760

Ujęcie Wody
054-282-2482

e-mail:
pgkiw@wp.pl

str. Internetowa
www.bip.pgkiwaleksandrowkujawski.pl

Aleksandrów Kujawski, dnia 10.08.2016 r.

L.dz. 163/2016

AXIAL Projekt Bartosz Tomczak
Osiedle Kasztelańskie 14a/6 66-300 Międzyrzecz
Adres do Korespondencji
ul. Leśnych Skrzatów 9
62 - 070 Dopiewiec

FAX. Nr. 957375296

Dotyczy : Rozbiórki kładki dla pieszych w Aleksandrowie Kujawskim .

W związku z wystąpieniem o wydanie warunków na rozbiórkę kładki dla pieszych , informujemy że w odległości 9 m od kładki znajduje istniejąca sieć wodociągowa Ø 250 .

Prosimy o nie używanie sprzętu budowlanego przenoszącego drgania oraz nie składowanie ciężkich elementów na trasie istniejącego wodociągu .

Transport zdemontowanego mostu może się odbywać przez samochody ciężarowe poza obrębem istniejącego wodociągu .

Do wiadomości :

Urząd Miasta ul. Słowackiego 8
87-700 Aleksandrów Kujawski .

Z poważaniem :

Prezes Zarządu

mgr Jan Wiśniewski



PKP ENERGETYKA

Łława, 10 sierpnia 2016
ERD3e-2203-135/16

AXIAL Project
Bartosz Tomczak
ul. Osiedle Kasztelańskie 14a/6
66-300 Międzyrzecz

W odpowiedzi na pismo 85/08/2016 dot. uzgodnienia rozbiórki kładki dla pieszych nad torami PKP linii 018 relacji Kutno-Piła, w Aleksandrowie Kujawskim, Północny Rejon Dystrybucji uzgadnia przedmiotowy projekt w zakresie energetyki PKP, pod następującymi warunkami:

1. Tut. Rejon uzgadnia pozytywnie zakres planowanych robót budowlanych dot. rozbiórki kładki dla pieszych.
2. Całość prac budowlanych przedmiotowego zadania wykonać zgodnie z aktualnie obowiązującymi normami, przepisami oraz standardami PKP uwzględniając PN EN 50122 i PN EN 50122-1 w zakresie środków bezpieczeństwa elektrycznego i ziemi.
3. Przed przystąpieniem do robót ziemnych należy wykonać przekopy kontrolne w celu wykrycia sieci, które mogą nie być uwidocznione na mapie do celów projektowych.
4. Konieczność demontażu urządzeń PKP Energetyka S.A., należy traktować jako usunięcie kolizji w trakcie inwestycji i odbudować je.
5. Przy wykonywaniu robót napotkane urządzenia energetyczne traktować jako czynne, pod napięciem mogące grozić porażeniem i zachować warunki bezpieczeństwa.
6. W przypadku uszkodzenia podczas robót ziemnych kablowych linii energetycznych PKP Energetyka S.A. oraz nie naniesionych w uzgodnieniach z powodu braku ich inwentaryzacji w zasobach dokumentacji PKP odpowiedzialność prawną i finansową przywrócenia jej do eksploatacji ponosi wykonawca robót.
7. Koszty związane z przerwami w zasilaniu oraz ewentualną konieczność przebudowy lub naprawy uszkodzeń energetycznych, wywołanych w trakcie prowadzonych robót, pokryje Wykonawca.
8. Wykonawca robót ponosi pełną odpowiedzialność prawną i finansową za ewentualne wypadki, szkody oraz przerwy w zasilaniu, jakie w związku z realizacją inwestycji mogłyby powstać na rzecz PKP Energetyka S.A.
9. Po wykonaniu robót dokumentację powykonawczą budowli wykonanych na gruncie PKP wraz z pomiarami inwentaryzacyjnymi, wykonanymi przez uprawnioną jednostkę geodezyjną, należy dostarczyć do Tut. Rejonu oraz PKP S.A. Oddziału Gospodarowania Nieruchomościami Wydział Geodezji i Regulacji Stanów Prawnych.
10. Rozpoczęcie robót należy zgłosić do PKP Energetyka S.A. Oddział w Warszawie-Usługi - Zakład Kujawski 85-519 Bydgoszcz ul. Żeglarska 2, na min. 21 dni przed planowym terminem rozpoczęcia, celem ustanowienia harmonogramu robót, płatnego nadzoru oraz wyłączeń napięcia w sieci PKP Energetyka S.A.
11. Ważność uzgodnienia wygasa z upływem dwóch lat od chwili jego wydania, jeśli w tym okresie nie zostanie rozpoczęta realizacja inwestycji.
12. Z tytułu wykonania uzgodnienia pobiera się opłatę na podstawie wystawionej faktury ProForma.
13. Uzgodnioną dokumentację, podpisane uzgodnienie oraz fakturę VAT prześlemy po opłaceniu należności.

Z poważaniem.

Zastępca Kierownika
Północnego Rejonu Dystrybucji

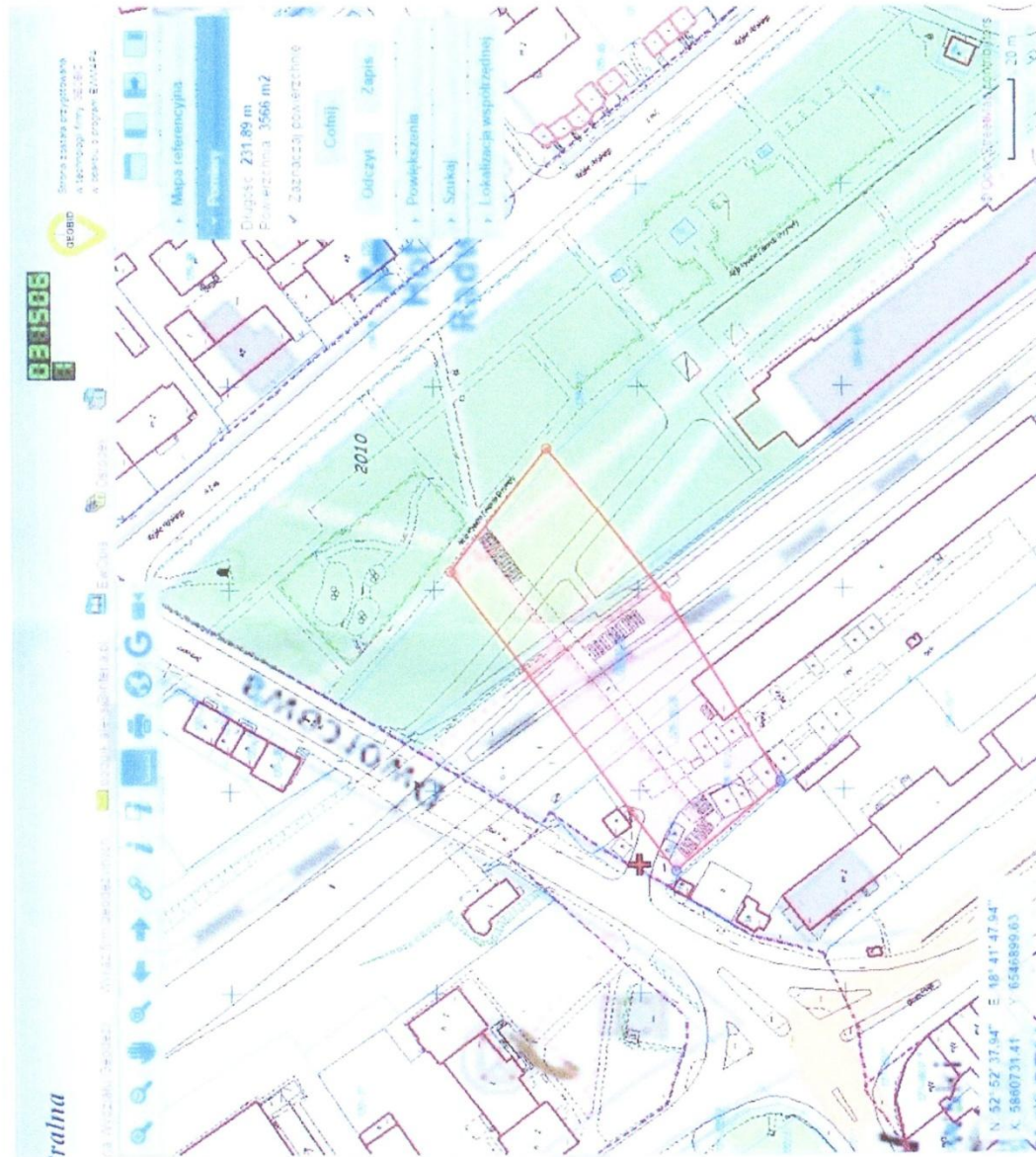
Wojciech Rudol

Do wiadomości: EZ Bydgoszcz

PKP Energetyka S.A.
Oddział w Warszawie
Dystrybucja Energii Elektrycznej
Północny Rejon Dystrybucji
ul. Dworcowa 5 14-200 Łława
tel. +48 89 674 84 10 wew. 16
fax +48 89 677 32 52
z.lemiech@pkpenergetyka.pl
www.pkpenergetyka.pl

Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy
XII Wydział Gospodarczy
Krajowego Rejestru Sądowego
numer KRS 0000322634
NIP: 526-25-42-704
REGON: 017301607-00232
kapitał zakładowy: 844 885 320,00 zł
(wpłacony w całości)

LOKALIZACJA KŁADKI DLA PIESZYCH NAD TORAMI PKP LINII KUTNO-PIŁA
W ALEKSANDROWIE KUJAWSKIM.

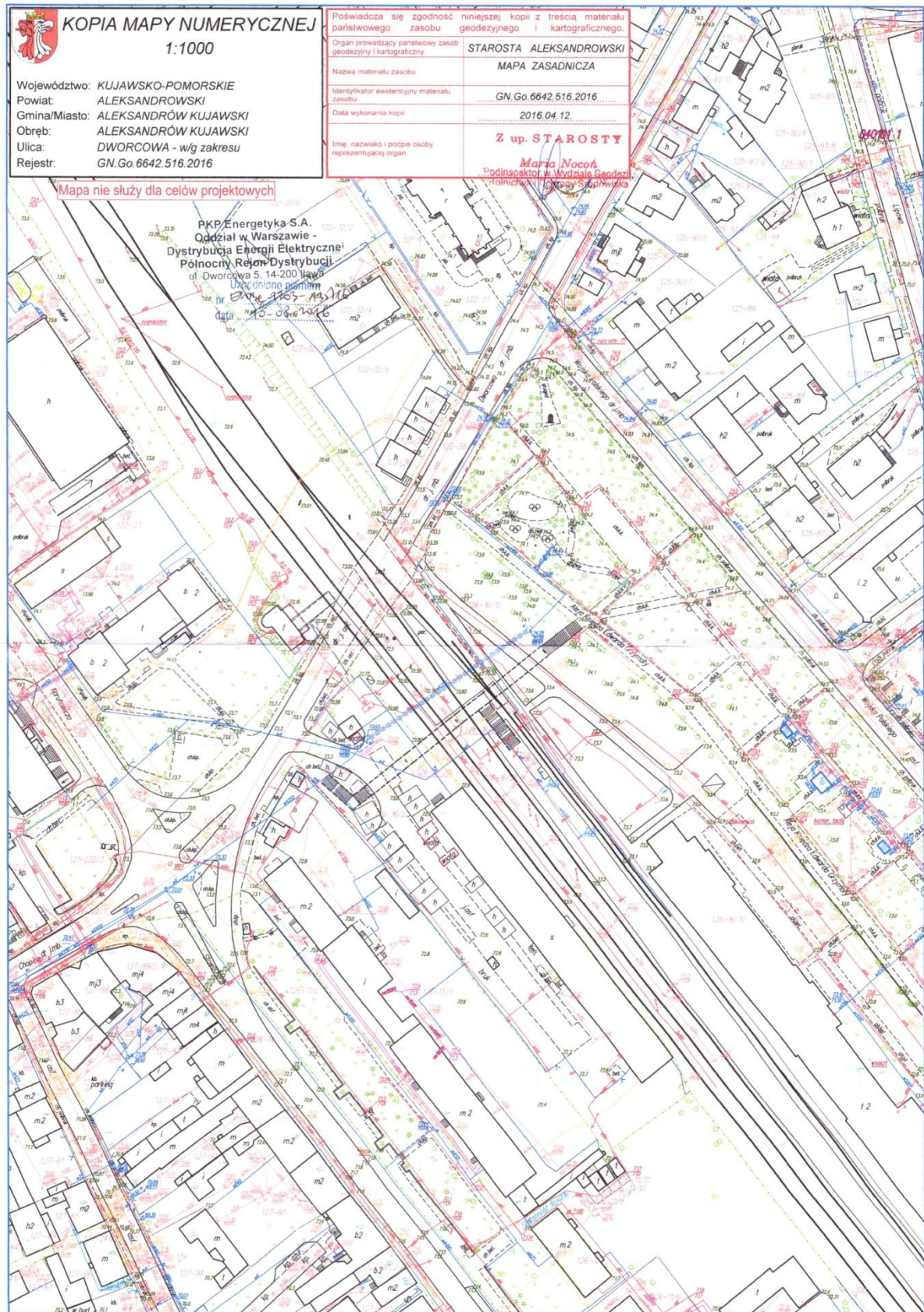


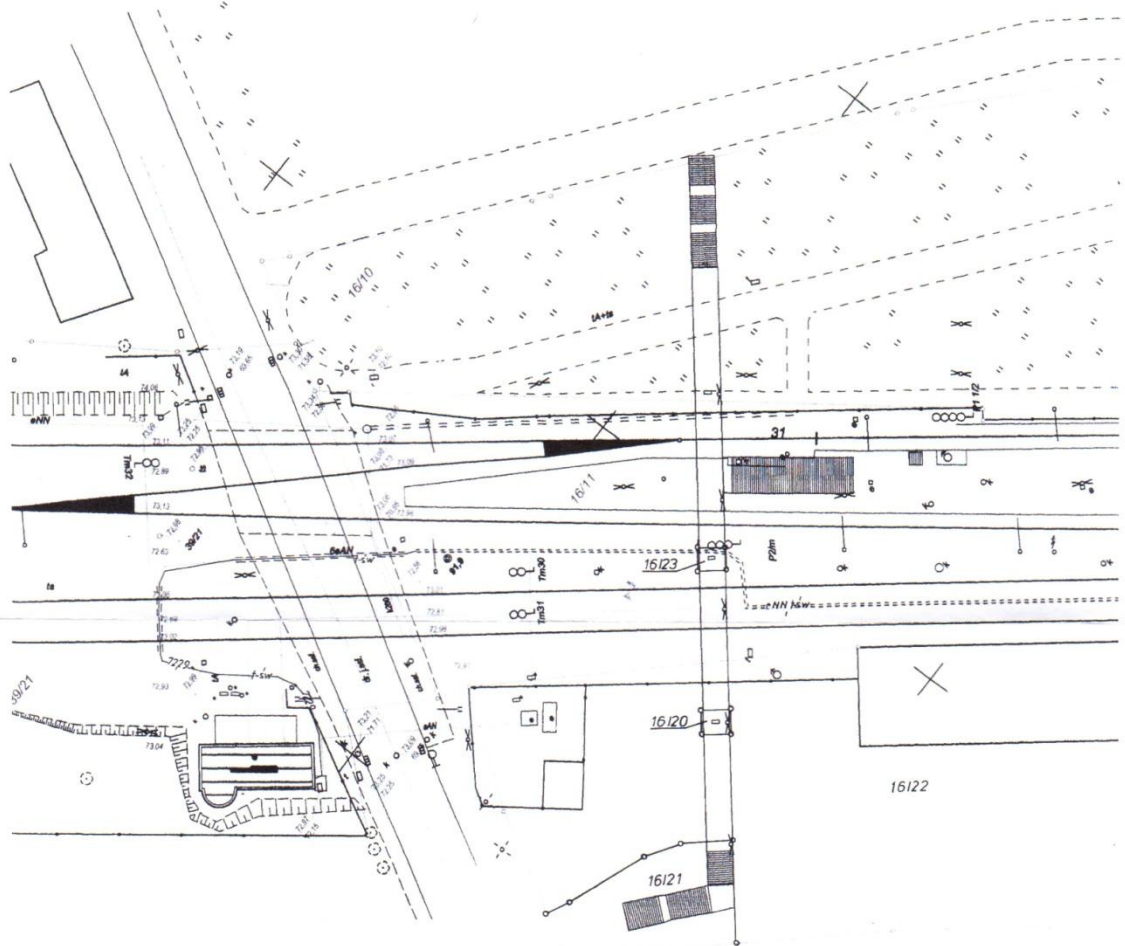
Przed rozpoczęciem robót należy wystąpić do PKP Energetyka S.A. Zakład Kujawski
o cennik opracowanie regularnego naprawy napięcia w sieci trakcyjnej na podstawie
regularnego tymczasowego prowadzenia robót.

PKP Energetyka S.A.
Oddział w Warszawie - Ulica PASTERKA NAJLEPIEJ SPOŁ.
Zakład Kujawski
Sekcja Zasilania Elektrycznego
im. W. Rostkowskiego

16.04.2016

11.04.2016





PKP Energetyka S.A.
Oddział w Warszawie -
Dystrybucja Energii Elektrycznej
Północny Rejon Dystrybucji
ul. Dworcowa 5, 14-200 Iława

Uzgodniono pismem
nr EW-26-2403-135/16
data 10-08-2016

PKP S.A.
Oddział Gospodarki Nieruchomościami w Odrzysku
Instytut Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej
i Kartograficznej w Odrzysku
MAPA W STANIE ARCHIWALNYM
Niniejszą mapę wykonano jako mapę korekcyjną mapy
z datą wydania 1/3 1/22/12
Klasa rob. nr K.116-12-63/14, 246/16
Czasok. 2016-08-06

REPRODUKCYJA WZBRONIONA
(3)

**Kujawsko-Pomorski
Wojewódzki Konserwator Zabytków
ul. Łazienna 8, 87-100 Toruń**

Włocławek, dnia 18.08.2016 r.

WUOZ.DW.WZN.5142.1.14.2016.LS

DECYZJA NR 353/2016

Na podstawie art. 89 pkt. 2, art. 6 ust. 1 pkt 1 lit. „b”, art. 7 pkt 1 i art. 36 ust. 1 pkt 1 Ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2014 r., poz. 1446, z późn. zm.), art. 39 ust. 1 Ustawy z dnia 7 lipca 1994 Prawo Budowlane (Dz. U. z 2016 r., poz. 290, tekst jednolity), art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r., poz. 23, tekst jednolity) oraz § 14 ust. 1, ust. 2 pkt 1, 2 i 3, ust. 3 Rozporządzenia Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego z dnia 14 października 2015 r. w sprawie prowadzenia prac konserwatorskich, prac restauratorskich, robót budowlanych, badań konserwatorskich, badań architektonicznych i innych działań przy zabytku wpisanym do rejestru zabytków oraz badań archeologicznych (Dz. U. 2015 r., poz. 1789) po rozpatrzeniu wniosku Pana **Bartosza Tomczaka, ul. Leśnych Skrzatów 9, 62-070 Dopiewiec, działającego z pełnomocnictwa Gminy Miejskiej Aleksandrów Kujawski, ul. Słowackiego 8, 87-700 Aleksandrów Kujawski** z dnia **05.08.2016 r.** (wpłynęło dnia 09.08.2016 r.) w sprawie wydania pozwolenia na prowadzenie robót budowlanych na obszarze wpisanym do rejestru zabytków – na terenie Dworca Kolejowego w Aleksandrowie Kujawskim wpisanego do rejestru zabytków Województwa Kujawsko-Pomorskiego pod nr A/641/1-6 (dawny nr rej. A/423) decyzją Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków we Włocławku z dnia 30 grudnia 1998 r. - w zakresie rozbiórki kładki dla pieszych nad torami PKP linii Kutno-Piła na działkach nr 16/10, 16/21, 16/22, 16/25 KM 26

p o z w a l a m

Gminie Miejskiej Aleksandrów Kujawski, ul. Słowackiego 8, 87-700 Aleksandrów Kujawski na prowadzenie robót budowlanych na obszarze wpisanym do rejestru zabytków – na terenie Dworca Kolejowego w Aleksandrowie Kujawskim wpisanego do rejestru zabytków Województwa Kujawsko-Pomorskiego pod nr A/641/1-6 (dawny nr rej. A/423) decyzją Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków we Włocławku z dnia 30 grudnia 1998 r. - w zakresie rozbiórki kładki dla pieszych nad torami PKP linii Kutno-Piła na działkach nr 16/10, 16/21, 16/22, 16/25 KM 26

Warunki szczegółowe w/w prac określa wniosek wraz z załącznikami.

Termin ważności niniejszego pozwolenia określa się do: 31 grudnia 2016 r.

Postępowanie w sprawie wydanego pozwolenia może zostać wznowione, a następnie pozwolenie może zostać cofnięte lub zmienione na podstawie art. 47 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2014 r., poz. 1446, z późn. zm.)

Warunki szczegółowe, wynikające z § 14 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego z dnia 27 lipca 2011 r. w sprawie prowadzenia prac konserwatorskich, prac restauratorskich, robót budowlanych, badań konserwatorskich, badań architektonicznych i innych działań przy zabytku wpisanym do rejestru zabytków oraz badań archeologicznych (Dz. U. 2015 r., poz. 1789),

1. zobowiązuje się wnioskodawcę do zawiadomienia Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Toruniu, Delegaturę we Włocławku o terminie rozpoczęcia i zakończenia robót budowlanych,
2. zobowiązuje się wnioskodawcę do zawiadomienia Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Toruniu o terminie podjęcia określonych czynności związanych z wydanym pozwoleniem, przynajmniej 3 dni przed rozpoczęciem tych czynności,

3. zobowiązuje się do niezwłocznego zawiadomienia Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Toruniu, Delegaturę we Włocławku o zagrożeniach lub nowych okolicznościach ujawnionych w trakcie prowadzenia robót budowlanych,
- Uzyskanie pozwolenia Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków na podjęcie robót budowlanych przy zabytku wpisanym do rejestru nie zwalnia z obowiązku uzyskania pozwolenia na budowę albo zgłoszenia, w przypadkach określonych przepisami Prawa Budowlanego (art. 36 ust. 8 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami).

Uzasadnienie

Do Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Toruniu, Delegatury we Włocławku wpłynął w dniu 09.08.2016 r. wniosek Pana Bartosza Tomczaka, ul. Leśnych Skrzatów 9, 62-070 Dopiewiec, działającego z pełnomocnictwa Gminy Miejskiej Aleksandrów Kujawski, ul. Słowackiego 8, 87-700 Aleksandrów Kujawski w sprawie wydania pozwolenia na prowadzenie robót budowlanych na obszarze wpisanym do rejestru zabytków – na terenie Dworca Kolejowego w Aleksandrowie Kujawskim w zakresie rozbiórki kładki dla pieszych nad torami PKP linii Kutno-Piła na działkach nr 16/10, 16/21, 16/22, 16/25 KM 26.

Zespół Dworca Kolejowego w Aleksandrowie Kujawskim ze względu na wysokie walory historyczne i przestrzenno-kompozycyjne wpisany został do rejestru zabytków województwa kujawsko-pomorskiego pod nr A/641/1-6 (dawny nr 423/A) decyzją Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków we Włocławku z dnia 30 grudnia 1998 r. Skutkiem w/w decyzji zespół ten podlega ochronie prawnej na mocy art. 6 ust. 1 pkt 1 lit. „b”, „c”, „g”, art. 7 ust. 1 Ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2014 r., poz. 1446, z późn. zm.), a w związku z powyższym wszelkie prace wszelkie prace realizowane w obszarze w/w zespołu i przy budynkach wchodzących w jego skład wymagają, przed ich podjęciem – zgodnie z art. 36 ust. 1 cytowanej Ustawy – pozwolenia Kujawsko-Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Planowane zamierzenie obejmuje rozbiórkę kładki dla pieszych nad torami, będącej w złym stanie technicznym i zlokalizowanej od strony ulicy Dworcowej.

Stwierdza się, że zakres w/w zamierzenia jest ze stanowiska konserwatorskiego dopuszczalny do realizacji.

Mając powyższe na uwadze w oparciu o art. 6 ust. 1 pkt 1 lit. „b”, art. 7 pkt 1 Ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2014 r., poz. 1446, z późn. zm.) § 14 ust. 1, ust. 2 pkt 1, 2 i 3, ust. 3 Rozporządzenia Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego z dnia 14 października 2015 r. w sprawie prowadzenia prac konserwatorskich, prac restauratorskich, robót budowlanych, badań konserwatorskich, badań architektonicznych i innych działań przy zabytku wpisanym do rejestru zabytków oraz badań archeologicznych (Dz. U. 2015 r., poz. 1789) orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Od decyzji niniejszej przysługuje stronie odwołanie do Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od dnia jego doręczenia (art. 127 § 1 i § 2 oraz art. 129 § 1 i § 2 Kpa).

Zwalnia się z opłaty skarbowej
Art. 7 Ustawy z dnia 16 listopada 2006 r.
O opłacie skarbowej
(Dz. U. 2015 r., poz. 783 z późn. zm.)

Otrzymują:

1. Gmina Miejska Aleksandrów Kujawski
2. a/a

Do wiadomości:

1. PKP S. A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku
2. Pan Bartosz Tomczak
3. Starostwo Powiatowe w Aleksandrowie Kujawskim





PKP UTRZYMANIE

Andrzej Łopatniuk
UTM Wydział Modernizacji Infrastruktury i Uzgodnień Dokumentacji
Andrzej.Lopatniuk@telkol.eu
tel.: 58 72154248
Nr pisma: UTM5-504-628/2016

Gdańsk, 01.09.2016

AXIAL Projekt Bartosz Tomczak
Osiedle Kasztelańskie 14a/6
66-300 Międzyrzecz

Uzgodnienie: **Rozbiórki kładki dla pieszych nad torami linii 018 w km. 91,863 w Aleksandrowie Kujawskim**

PKP Utrzymanie uzgadnia przedstawiony projekt.

W rejonie istnieje telekomunikacyjna dalekosiężna i miejscowa linia kablowa PKP Utrzymanie oznaczona kolorem pomarańczowym. W rejonie kolizyjnym linię kablową należy zabezpieczyć tak, by nie spowodować przerwy. Przed przystąpieniem do prac ziemnych powiadomić p. Henryka Moczyńskiego, Tel. 697045567, e-mail: henryk.moczyński@telkol.eu z wyprzedzeniem 14 dni.

Wykonawca robót będzie obciążony finansowo za wszelkie ewentualne straty spółki PKP Utrzymanie wynikłe ze spowodowania awarii linii telekomunikacyjnej podczas robót (zerwanie, uszkodzenie lub kradzież); dotyczy to zarówno kosztów usunięcia awarii linii jak też kosztów odszkodowań na rzecz klientów Spółki PKP Utrzymanie za przerwy w łączności i w świadczeniu innych usług telekomunikacyjnych.

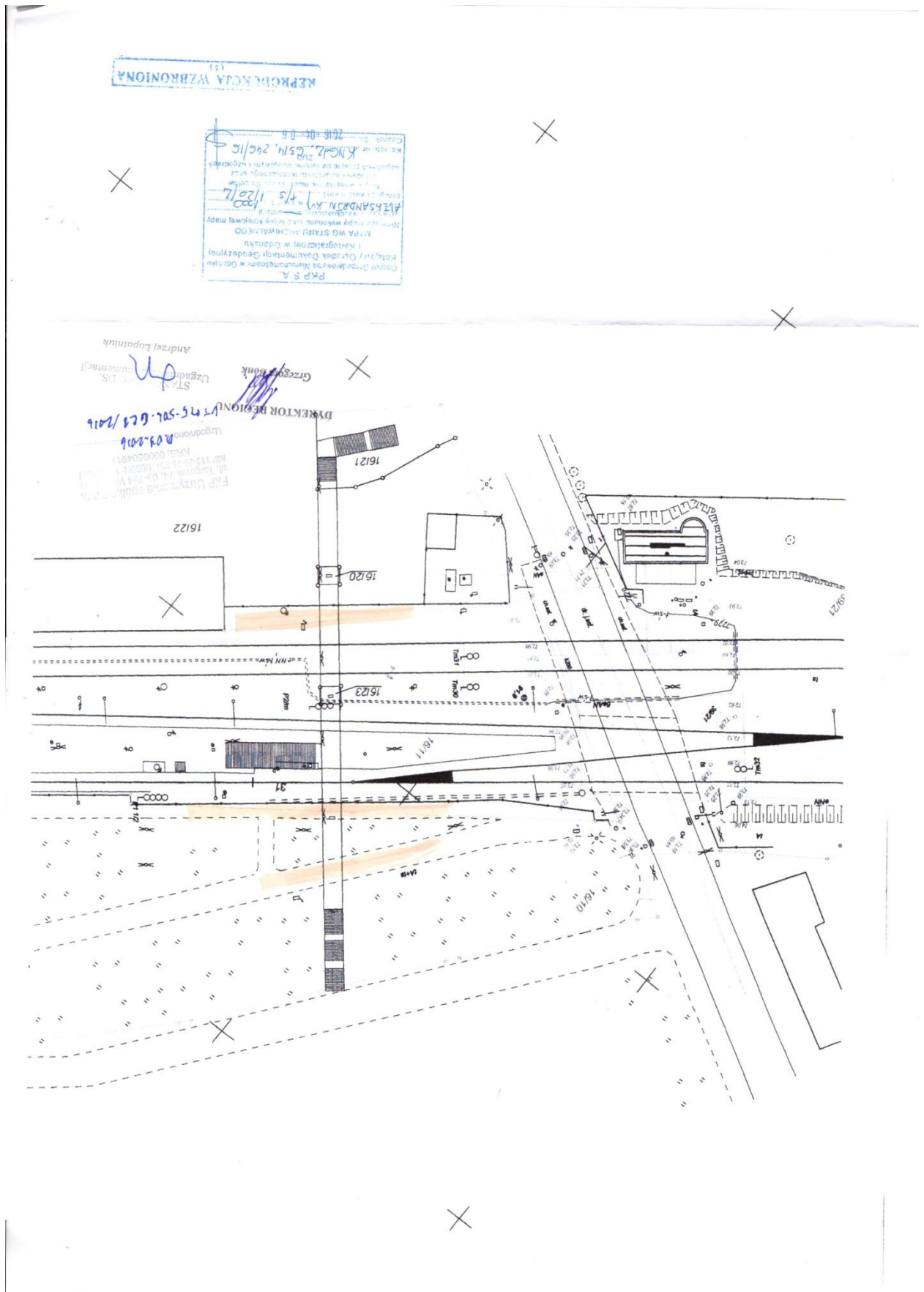
Powyższe dotyczy wyłącznie urządzeń należących do Spółki PKP Utrzymanie. Ważność uzgodnienia wygasa z upływem dwóch lat od chwili jego wydania, jeśli w tym czasie nie zostanie rozpoczęta realizacja zadania.

Z poważaniem

DYREKTOR REGIONU

Grzegorz Bonk

PKP Utrzymanie sp. z o.o., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa, NIP 113-28-75-351, REGON 147190587, Nr KRS 0000504917 –
Sąd Rejonowy dla miasta Warszawa, XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, kapitał zakładowy 85 811 000,00 PLN.





Orange Polska S.A.
 Domena Hurt
 Dostarczanie i Serwis Usług, Ewidencja i Standardy Infrastruktury
 Dział Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze Bydgoszcz
 Adres do korespondencji:
 ul. Chodkiewicza 61, 85-667 Bydgoszcz
 tel.: 52 375 92 08

AXIAL PROJEKT
 Bartosz Tomczak
 66-300 Międzyrzecz
 os. Kasztelańskie 14A/6

Bydgoszcz, 05. 09. 2016r.

Numer pisma: 58941/TODDWBU/U5/2016

Temat: Rozbiórka kładki dla pieszych nad torami PKP w Aleksandrowie Kujawskim ul. Dworcowa

Szanowny Panie,

informujemy, że uzgadniamy przedstawiony projekt. Przy realizacji procesu budowy wymagane jest spełnienie następujących warunków, które są integralną częścią uzgodnienia:

1. Wykonawca jest zobowiązany zgłosić do ORANGE POLSKA S.A. prace w strefie sieci telekomunikacyjnej min. na 14 dni przed przystąpieniem do robót, powołując się na numer przedmiotowego pisma. Tryb i zasady zgłoszenia prac oraz wystąpienia o nadzór właścicielski dostępne są na stronie: www.orange.pl/wniosekondzior. Wykonywanie prac na sieci ORANGE POLSKA S.A. bez zgłoszenia i nadzoru właścicielskiego jest naruszeniem własności ORANGE POLSKA S.A. i będzie zgłaszane organom ścigania. Zgłoszenie/Wniosek o nadzór właścicielski można przestać ze strony www.orange.pl/wniosekondzior lub kierować na adres:

ORANGE POLSKA S.A.
 Obsługa Techniczna Klienta w Olsztynie
 Wydział Utrzymania Usług i Infrastruktury
 ul. Świętopelka 3
 87-100 Toruń

Powiadomienie powinno zawierać nazwę i adres wykonawcy prac oraz telefon kontaktowy.

2. Roboty budowlane – montażowe w obrębie sieci telekomunikacyjnej wykonywać zgodnie z normami i przepisami obowiązującymi w budownictwie łączności ręcznie i pod nadzorem upoważnionego przedstawiciela ORANGE POLSKA S.A. Dostarczanie i Serwis Usług Obsługi Technicznej Klienta w Bydgoszczy;
3. Lokalizację podziemnych urządzeń telekomunikacyjnych w terenie należy potwierdzić za pomocą przekopów kontrolnych, a w przypadku odkrycia w trakcie robót ziemnych urządzeń nienaniesionych na planie należy je zabezpieczyć na koszt inwestora i powiadomić przedstawiciela ORANGE POLSKA S.A. Dostarczanie i Serwis Usług Obsługi Technicznej Klienta w Bydgoszczy oraz inspektora nadzoru. Istniejącą sieć teletechniczną eksploatowaną przez ORANGE POLSKA S.A. oznaczono na załączonych podkładach geodezyjnych symbolem - t ,

Orange Polska Spółka Akcyjna z siedzibą i adresem w Warszawie (02-326) przy Al. Jerozolimskich 160, wpisana do Rejestru Przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem 0000010681, REGON 012100784, NIP 526-02-50-995; z pokrytym w całości kapitałem zakładowym wynoszącym 3.937.072.437 złotych.

Ustala się 2-metrową strefę ochronną z każdej strony naszych urządzeń. W strefie ochronnej prace należy prowadzić ręcznie;

4. W strefie projektowanych wykopów sieć telefoniczną zabezpieczyć przed uszkodzeniem zgodnie z przedstawionym rozwiązaniem technicznym. Dodatkowe szczegóły zabezpieczenia ustalić na roboczo z naszym przedstawicielem. Koszty zabezpieczenia ponosi naruszający stan istniejący;
5. W przypadku zmiany rzędnych terenu należy wyregulować poziom ram studni do projektowanej niwelety. Zachować normatywne przykrycie uzbrojenia teletechnicznego. Koszty zabezpieczenia ponosi naruszający stan istniejący;
6. Miejsca zbliżeń i skrzyżowań oraz elementy zanikowe sieci telekomunikacyjnej przed ich zasypaniem podlegają obowiązkowi zgłoszenia pracownikowi sprawującemu w imieniu Orange Polska nadzór nad realizowanymi pracami.
7. Po zakończeniu prac inwestor jest zobowiązany do pisemnego zgłoszenia z 14-dniowym wyprzedzeniem na adres podany w punkcie 1 niniejszego pisma – wykonane zadanie do odbioru technicznego w zakresie miejsc kolizyjnych z sieciami teletechnicznymi oraz otrzymania pisemnej akceptacji w formie protokołu odbioru lub notatki służbowej.
8. W przypadku uszkodzenia lub kradzieży infrastruktury teletechnicznej, w szczególności w wyniku niedotrzymania wymagań i warunków określonych w niniejszym dokumencie, ORANGE POLSKA S.A., obciąży sprawcę pełnymi kosztami naprawy oraz odszkodowaniem za straty związane między innymi z wypłaconymi bonifikatami i karami wynikającymi z zawartych przez ORANGE POLSKA S.A. umów z klientami, a także innymi karami administracyjnymi.
Łączna wysokość roszczeń ORANGE POLSKA S.A. w stosunku do sprawcy uszkodzenia może sięgać nawet kwoty kilkuset tysięcy złotych polskich;
9. Niniejsze uzgodnienie ważne jest jeden rok od daty jego wydania.

Sieć ORANGE Polska w miejscach zbliżeń i skrzyżowań oraz w razie odkrycia zabezpieczyć rurą dwudzielną typu Arot.

Za powyższe uzgodnienie zostanie pobrana opłata wg aktualnego cennika w kwocie 50,0 zł + VAT. Należność należy uregulować w terminie określonym na fakturze VAT, która zostanie przesłana odrębną korespondencją.

ORANGE POLSKA S.A. Wydział Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze otrzymał do celów służbowych 2 plany z przedmiotowego uzgodnienia.

Z poważaniem



Andrzej Marciniak
Starszy Specjalista

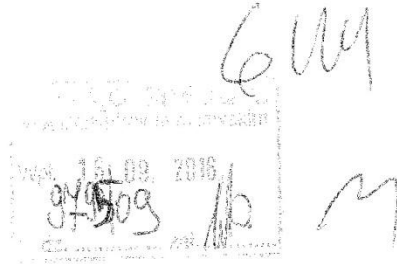
ds. Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych
w Bydgoszczy
Dział ds. inwestycji
ul. Zygmunta Augusta 1, 85-082 Bydgoszcz
T: + 48 56 699 31 16
F: + 48 56 699 33 16
Peter.Machala@plk-sa.pl
www.plk-sa.pl

IZIW4-505-26/2016


PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

p. Augowski
16.09.16
mony
o zmianach
Bydgoszcz, 09.2016



Urząd Miejski
w Aleksandrowie Kujawskim
ul. Słowackiego 8
87-700 Aleksandrów Kujawski

W nawiązaniu do korespondencji w sprawie rozbiórki kładki dla pieszych nad torami linii kolejowej nr 18 Kutno – Piła na stacji Aleksandrów Kujawski, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy informuje o rozpoczęciu przygotowań do przeprowadzenia procedury oceny wpływu zmian wynikających z demontażu przedmiotowej kładki na funkcjonowanie infrastruktury kolejowej na stacji Aleksandrów Kujawski.

Jednocześnie – nawiązując do informacji przedstawionej w piśmie nr IZIW4-505-26/2016 z dnia 23.08.2016 r. dot. propozycji zaproszenia do ww. badań również przedstawiciela inwestora, prosimy o wyznaczenie odpowiedniej osoby do prac w zespole oceniającym zaistniałe ryzyko. Badania przeprowadzone zostaną w ramach Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., z uwzględnieniem procedury SMS/MMS-PR-02 „Ocena ryzyka technicznego i operacyjnego”, do rozpoczęcia której wymagane jest uzyskanie decyzji Biura Bezpieczeństwa Centrali PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na podstawie wniosku zawierającego m.in. propozycję osobowego składu „zespołu ds. oceny ryzyka”.

ZASTĘPCA DYREKTORA

Piotr Kwabiszewski

Opracował: Peter Machala, tel. +48 56 699 31 16

Spółka wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000027568, NIP 113-23-16-427, REGON 017319027. Wysokość kapitału zakładowego w całości wpłaconego: 16 664 838 000,00 zł



TK Telekom spółka z o.o.
ul. Kijowska 10/12A, 03-743 Warszawa
tel.: +48 22 392 20 00
fax: +48 22 392 20 09
infolinia: 801 022 000
www.tktelekom.pl

Warszawa, 06/09/2016

Waldemar Blaszkę
Zespół Paszportyzacji Sieci – Biuro Inwestycji
e-mail: w.blaszke@tktelekom.pl
tel. + 48 58 721 1356

AXIAL PROJECT Bartosz Tomczak
Osiedle Kasztelańskie 14a/6
66-300 Międzyrzecz

Nr ref.: LBPSe-508-0697/16

Dotyczy: Uzgodnienie planowanych robót rozbiórki kładki dla pieszych nad torami PKP linii nr 18 Kutno-Piła w Aleksandrowie Kujawskim, km 91,863.

Odpowiadając na wniosek znak: 86/08/2016 z dnia 03.08.2016 r. TK Telekom sp. z o.o. uzgadnia roboty związane z rozbiórką kładki dla pieszych nad torami PKP linii nr 18 Kutno-Piła km 91,863 w Aleksandrowie Kujawskim.

W zakresie opracowania zaznaczona kolorem pomarańczowym trasa kabla OTK 12J naszej Spółki w kanalizacji teletechnicznej, nie wchodzi w bezpośrednią kolizję z planowanymi robotami rozbiórkowymi.

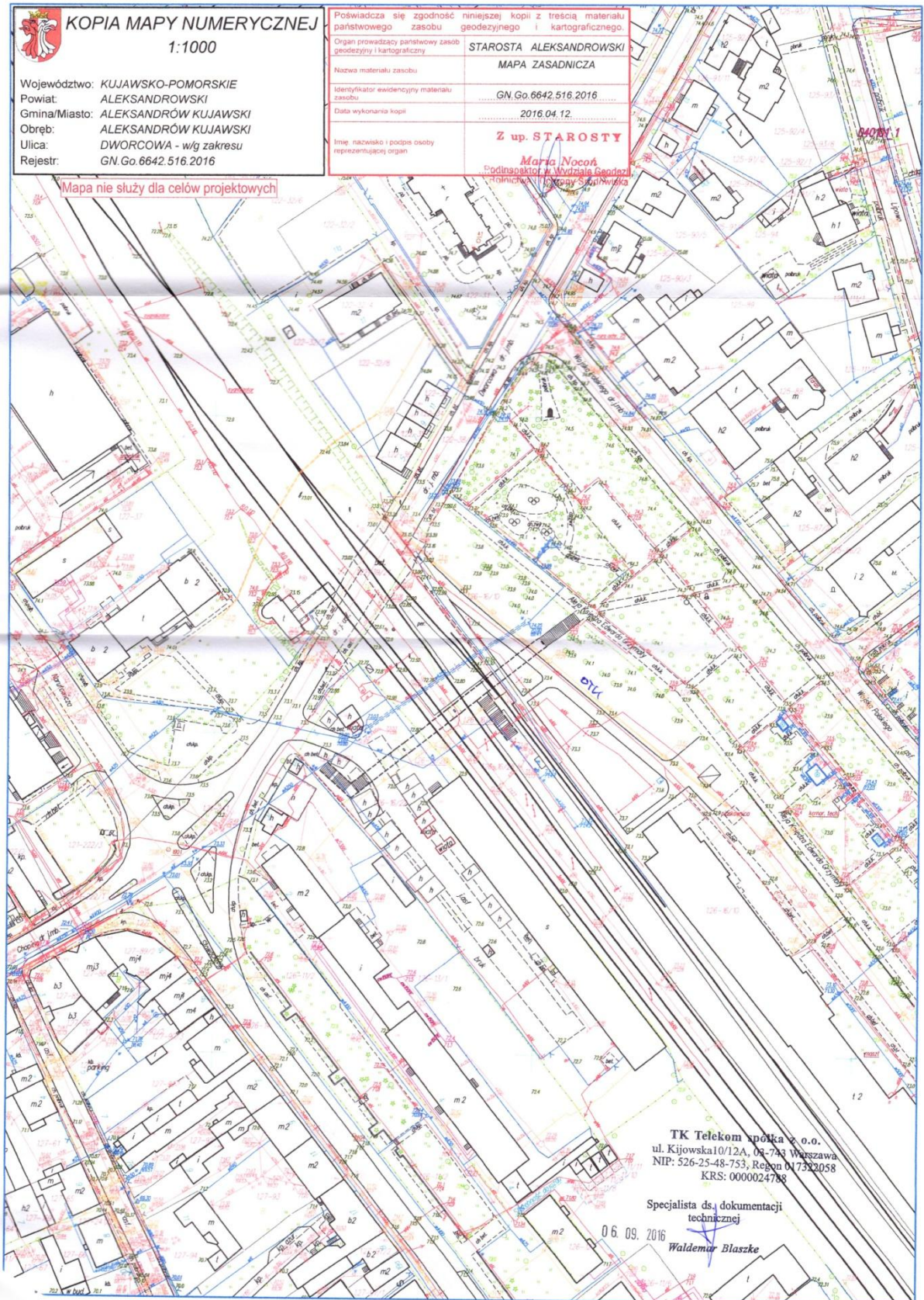
Powyższe uzgodnienie dotyczy wyłącznie branży telekomunikacyjnej należącej do TK Telekom sp. z o.o. Ważność uzgodnienia wygasa z upływem dwóch lat od chwili jego wydania, jeśli w tym okresie nie zostanie rozpoczęta realizacja zadania.

Z poważaniem

Specjalista ds. dokumentacji

Blaszkę
Waldemar Blaszkę

Wysokość kapitału zakładowego 384 900 500,00 złotych
Sąd Rejonowy dla miasta st. Warszawa w Warszawie
XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego
Numer KRS: 0000024788
NIP: 526-25-48-753



PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Biuro Bezpieczeństwa
Wydział Zarządzania Ryzykiem SMS
ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
tel. + 48 22 473 28 50
fax + 48 22 473 30 58
ibr@plk-sa.pl
www.plk-sa.pl


PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

IBR3-00903-394/16

Warszawa, dnia 03 października 2016 r.

Dot. powołanie Zespołu ds. oceny ryzyka –
rozbiórka kładki dla pieszych
na st. Aleksandrów Kujawski

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych
w Bydgoszczy

ul. Zygmunta Augusta 1
85-082 Bydgoszcz

DECYZJA

Zgodnie z zapisami procedury SMS/MMS-PR-02 „Ocena ryzyka technicznego i operacyjnego” oraz wnioskiem Zakładu Linii Kolejowych w Bydgoszczy nr IZIW4-505-26/2016 z dnia 27.09.2016 r., powołuję Zespół ds. oceny ryzyka wpływu rozbiórki kładki dla pieszych nad torami linii kolejowej nr 18 Kutno - Piła Główna na stacji Aleksandrów Kujawski w km 91,870 na funkcjonowanie infrastruktury kolejowej stacji, w składzie:

Lp.	Imię i nazwisko	Komórka/Jednostka organizacyjna	Stanowisko/specjalność (branża)*	Funkcja w Zespole
1.	Benedykt Leszczyński	IZ Bydgoszcz	Naczelnik Działu ds. infrastruktury pasażerskiej	Przewodniczący Zespołu
2.	Andrzej Suchodół	IZ Bydgoszcz ISE Toruń Główny	Zastępca Sekcji Eksploatacji ds. inżynierii ruchu	Członek Zespołu
3.	Bartosz Tomczak	AXIAL Projekt	Projektant oraz przedstawiciel inwestora	Członek Zespołu

* o ile można wskazać

Jednocześnie, działając w oparciu o postanowienia §6 ust. 3 procedury „SMS/MMS-PR-02”, jako osobę odpowiedzialną za sprawowanie bezpośredniego nadzoru nad pracą Zespołu wyznaczam Pana Zbigniewa Weinerta – Naczelnika Wydziału w Biurze Bezpieczeństwa.

Nadmieniam, że dokumentację z przeprowadzonej oceny ryzyka przed przekazaniem do zatwierdzenia Dyrektorowi Biura Bezpieczeństwa należy przesłać w celu weryfikacji do osoby nadzorującej.

Niniejsza Decyzja traci moc z dniem 10 listopada 2016 r. w przypadku nie przedłożenia Dyrektorowi Biura Bezpieczeństwa - do akceptacji „Sprawozdania...” (wraz z wymaganymi dokumentami) – z przeprowadzonej przez Zespół oceny ryzyka.

DYREKTOR BIURA

Włodzisław Leszczyński

(podpis dyrektora Biura Bezpieczeństwa)

Opracował: Paweł Michalczyk
tel.: +48 22 473 78 00

Spółka wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 000037568, NIP 113-23-16-427, REGON 017319027. Wysokość kapitału zakładowego w całości wpłaconego: 16 684 838 000,00 zł

1

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych
w Bydgoszczy
Dział Infrastruktury Pasażerskiej
ul. Zygmunta Augusta 1
85-082 Bydgoszcz
tel. + 48 52 518 33 43
tel. kom. + 48 600 084 638
fax + 48 52 518 35 62
benedykt.leszczynski@plk-sa.pl
www.plk-sa.pl



Bydgoszcz, dnia 10.11.2016

Nr IZIW4 – 505 - 26.1/2016

NOTATKA

z posiedzenia Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany zgodnie z procedurą SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą” dla dokonania oceny znaczenia zmiany technicznej i eksploatacyjnej polegającej na zmianie funkcjonowania ciągów komunikacyjnych w obrębie stacji Aleksandrów Kujawski wraz z rozbiórką kładki dla pieszych w km 91,870 linii kolejowej nr 18 Kutno – Piła Gł.

W dniu 10 listopada 2016r. odbyło się posiedzenie zespołu ds. oceny znaczenia zmiany zgodnie z procedurą SMS/MMS PR – 03 „Zarządzanie zmianą” powołanego Decyzją nr IBR3-00907-695/16 Dyrektora Biura Bezpieczeństwa z dnia 20 października 2016 roku.

W spotkaniu udział wzięli członkowie Zespołu zgodnie z załączoną listą obecności.

Nadzór nad pracami zespołu z ramienia Biura Bezpieczeństwa sprawował Pan Zbigniew Weinert – Naczelnik Wydziału Zarządzania Ryzykiem SMS.

Na spotkaniu oceniono wpływ znaczenia zmiany technicznej i eksploatacyjnej polegającej na zmianie funkcjonowania ciągów komunikacyjnych w obrębie stacji Aleksandrów Kujawski wraz z rozbiórką kładki dla pieszych w km. 91.870 linii kolejowej nr 18 Kutno –Piła Gł.

1.Opis systemu w którym wprowadzana jest zmiana.

Istniejący system to linia kolejowa nr 18 Kutno – Piła Gł. Jest to linia pierwszorzędna, jednotorowa w km od 0,313 km 0,362 a dwutorowa od km 0,362 do km 247,731 zelektryfikowana, normalnotorowa. Na długości tj. od km 4,435 do km 203,700 zarządzana przez Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy.

Linia kolejowa nr 18 ma charakterystykę zdefiniowaną m.in. w Tabeli 6 pt : „Charakterystyki linii zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.” stanowiącej element instrukcji „Id-12” (D 29) – Wykaz linii przyjęty do stosowania w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na podstawie Zarządzenia nr 1/2009 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 09 lutego 2009r. z późniejszymi zmianami - stan na 12 września 2016r.

Charakterystyka linii nr 18 zgodnie z Tablicą nr 6 Id-12(D-29)

Nr linii	Nazwa linii	Cecha	Wartość	Od km	Do km	Uwagi
18	Kutno – Piła Gł.	01	247,418	0,313	247,731	
		02	pierwszorzędna	0,313	247,731	
		03	jednotorowa	0,313	0,362	
			dwutorowa	0,362	247,731	
		04	zelektryfikowana	0,313	247,731	
		05	normalnotorowa	0,313	247,731	
		06	państwowa	0,313	247,731	
		07	tor 1	2	0,313	4,435
				1	4,435	203,7
				2	203,7	247,731
			tor 2	2	0,362	4,435
				1	4,435	203,7
				2	203,7	247,731
		08	AGC		0,000	0,000
			AGTC		0,000	0,000
		09	160	0,313	247,731	

Wyjaśnienie oznaczeń w ujętych w kolumnie „Cecha” w tabeli powyżej:

Cecha	Opis
01	Długość linii zgodnie z Id-12(D29)
02	Kategoria linii
03	Liczba torów
04	Elektryfikacja
05	Szerokość toru
06	Znaczenie linii
07	Klasa toru wg Id-1(Rozdział II -- tablica nr 2)
08	Linia objęta umową AGC/AGTC
09	Prędkości konstrukcyjne

Linia kolejowa nr 18 Kutno – Piła w obrębie peronów stacji Aleksandrów Kujawski:

- kategoria linii: pierwszorzędna, dwutorowa, zelektryfikowana
- prędkość pociągów $V_{max} = 120$ km/h dla pociągów pasażerskich i $V_{max} = 100$ km/h dla pociągów towarowych
- dopuszczalny nacisk na oś - 221 kN
- nawierzchnia tor nr 1 typu UIC 60 na podkładach drewnianych sosnowych z przytwierdzeniem klasycznym

- nawierzchnia tor nr 2 typu UIC 60 na podkładach drewnianych sosnowych z przytwierdzeniem klasycznym

Pomiędzy istniejącymi torami linii 18, jest zlokalizowany peron dwukrawędziowy o szerokości 7,5m, długości 364m i wysokości 0,30 m nad PGS.

W km 91,702 na linii nr 18 zlokalizowana jest stacja kolejowa Aleksandrów Kujawski gdzie swój początek ma również linia nr 245 Aleksandrów Kujawski – Ciechocinek. Istniejący system poddany ocenie, to ciąg komunikacyjny w obrębie stacji Aleksandrów Kujawski umożliwiający podróżnym dostęp do komunikacji kolejowej oraz poruszanie się mieszkańców w obrębie Miasta podzielonego linią kolejową na dwie części (wschodnią i zachodnią). W obrębie stacji zlokalizowane są dwie stalowe kładki:

- **pierwsza kładka dla pieszych od południa w km 91,599** nad zelektryfikowaną linią kolejową nr 18 Kutno - Piła Gł. i zelektryfikowaną linią kolejową nr 245 Aleksandrów Kujawski – Ciechocinek zlokalizowana w sąsiedztwie budynku dworca (kas biletowych, postoju Taxi, parkingu, przystanku autobusowego) oraz ul. Wojska Polskiego i łącząca się schodami z peronem 2 przy linii kolejowej 245 Aleksandrów Kujawski - Ciechocinek nad torami 5 i 7 i peronem 1 przy linii kolejowej nr 18 Kutno – Piła Gł. nad torami nr 1,2,4 i 6 oraz drugą częścią miasta ul. Juliusza Słowackiego. Kładka dla pieszych jest podstawowym elementem funkcjonowania ciągu komunikacyjnego w obrębie stacji Aleksandrów Kujawski jednak nie spełnia wymogów interoperacyjności w zakresie dostępu dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej mobilności poruszania się. Miasto Aleksandrów Kujawski stanowi również miejsce przesiadkowe dla podróżnych w tym kuracjuszy udających się do uzdrowiska w Ciechocinku. Na początku peronu w km 91.562 w obrębie kładki dla pieszych usytuowane jest przejście w poziomie szyn łączące peron 1 i 2.

Podstawowe parametry techniczne kładki zlokalizowanej w km 91,599 :

Funkcja obiektu:	Kładka dla pieszych
Schemat statyczny:	wieloprzęsłowy, kratownicowy
Rozpiętość przęsła:	38,82 + 32,35m
Długość obiektu ze schodami:	74,7m
Szerokość całkowita obiektu:	2,3m
Szerokość w świetle balustrad:	1,6m
Klasa obciążenia:	PN-66/B-02015
Kąt skosu:	90°
Oś obiektu w planie:	prosta, załamana przy schodach
Spadek podłużny:	0.5%
Spadek poprzeczny:	0.0%
Konstrukcja nośna:	dźwigary stalowe
Łożyska:	łożysk stalowych wałkowych

Kładka dla pieszych nad torami PKP linii Kutno-Piła, w km 91,599 stanowi powiązanie komunikacyjne dla ruchu pieszego z ul. Słowackiego na ul. Wojska Polskiego oraz zejścia na poszczególne perony. Kładka jest wykonana w konstrukcji kratowej, stalowej, nitowanej. Podpory stalowe kotwione w stopach żelbetowych. Komunikacja piesza na kładce odbywa się poprzez cztery zejścia schodami. Nawierzchnia kładki wykonana jest z dywanika asfaltu D35. Kładka wyposażona jest w oświetlenie - 5 lamp. Długość kładki wynosi 74,7m, szerokość 2,3m i wysokość ustroju nośnego 3,2m.

- **druga kładka dla pieszych od północy w km 91,870** nad zelektryfikowaną linią kolejową nr 18 Kutno – Piła Główna nad torami 1,2,4, i 6 – **obecnie zamknięta - przeznaczona do rozbiórki** : zlokalizowana w terenie miejskim w bezpośrednim sąsiedztwie ulicy Dworcowej (drogi powiatowej w ciągu której znajduje się przejazd kolejowy kat. A w km 91,915) łącząca

się schodami z peronem 1 oraz drugą częścią miasta ul. Wojska Polskiego, parkiem i łączącą się z budynkiem dworca (własność Miasta Aleksandrów Kujawski) na stacji Aleksandrów Kujawski chodnikiem wzdłuż parku.

Właścicielem i Administratorem obu kładek dla pieszych jest Gmina Miejska Aleksandrów Kujawski, ul. Juliusza Słowackiego 8, 87-700 Aleksandrów Kujawski.

a) Podstawowe parametry techniczne kładki zlokalizowanej w km 91,870:

Funkcja obiektu:	Kładka dla pieszych
Schemat statyczny:	czteroprzęsłowy układ ciągły
Rozpiętości przęsła:	15,0+20,0+20,0+15,0
Długość obiektu ze schodami:	104,32m
Szerokość całkowita obiektu:	3,52m
Szerokość w świetle balustrad:	3,19m
Klasa obciążenia:	PN-66/B-02015
Kąt skosu:	90°
Oś obiektu w planie:	prosta, załamana przy schodach
Spadek podłużny:	0,5%
Spadek poprzeczny:	daszkowy 1,5%
Konstrukcja nośna:	skrzynkowa stalowa, ortotropowa
Łożyska:	łożysk stalowych wałkowych,

b) Opis techniczny kładki przedstawiony przez Gminę Miejską Aleksandrów Kujawski:

- korozja i zniszczenie powłok malarskich dźwigarów konstrukcji nośnej, słupów podpór, dźwigarów schodów, balustrad i osłon przeciwporażeniowych;
- skorodowane i zanieczyszczone łożyska (szczególnie schodów i pod przęsłami na podporach skrajnych);
- korozja i ubytki betonu, skorodowane pręty zbrojenia, rysy i pęknięcia, nierówności w żelbetowych stopniach schodów, spocznikach
- korozja, złuszczenia i ubytki betonu fundamentów;
- pęknięcia poprzeczne nawierzchni
- nierówności i ubytki nawierzchni pomostu na dojazdach do schodów;
- zanieczyszczone i zarośnięte fundamenty wygradzonych schodów;
- uszkodzone latarnie (niedziałające oświetlenie)
- brak systemu odwodnienia
- skorodowane rury osłonowe instalacji obcych oraz ich mocowania;
- skorodowane mocowania odbojników sieci trakcyjnej.

Stwierdza się niedostateczny stan balustrad, nawierzchni, stopni i pomostu, który obniża przydatność użytkową obiektu. Podpory obiektu są w stanie przedawaryjnym - stwierdzono m.in. liczne ogniska korozji, strukturalne uszkodzenia konstrukcji stalowej, ubytki materiału zagrażające nośności obiektu, skorodowane (zapięzione) przeguby. W awaryjnym stanie są elementy zabezpieczające w postaci osłon przeciwporażeniowych i oświetlenie (latarnie, osłony kabli elektrycznych).

Kładka nie spełnia również wymogu interoperacyjności w zakresie braku dostępu dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej mobilności poruszania się.

Dnia 04.08.2016r Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego w Aleksandrowie Kujawskim wydał postanowienie o zawieszeniu postępowania administracyjnego w sprawie nieodpowiedniego stanu technicznego kładki do czasu uzyskania przez właściciela - Gmina Miejska Aleksandrów decyzji o rozbiórce kładki (postanowienie PINB.453.08.2016KS z dnia 04.08.2016r). **Kładka w chwili obecnej jest wyłączona z użytkowania.**

c) Lokalizacja i opis techniczny peronu

Peron Nr 1 zlokalizowany jest między torami 1 i 2 na linii nr 18 początek peronu km 91,536 koniec peronu km 91,900 i dostęp do niego zapewniony jest poprzez istniejącą kładkę dla pieszych zlokalizowaną nad linią kolejową nr 245 i 18 w km 91,599. Kładka zapewnia również bezkolizyjne przejście nad torami linii Nr 18 pomiędzy ulicami Wojska Polskiego i Juliusza Słowackiego

Peron nr 1 dwukrawędziowy(wyspowy) o długości. 364,0 m szer. 7,50 m wysokość krawędzi 300mm, krawędzie wykonane z elementów prefabrykowanych Typ „L” nawierzchnia z płytek betonowych 50 x 50 cm, liczne zagłębienia i nierówności, ogólny stan techniczny dostateczny, na peronie znajdują się trzy wiaty konstrukcji stalowej, ściany i dach wypełnione poliwęglanem litym i komorowym. Na początku peronu w km 91,562 usytuowane jest również przejście w poziomie szyn dla podróżnych z peronu nr 1 na peron nr 2.

d) Opis innych przejazdów i przejść na stacji Aleksandrów Kujawski.

Poza wcześniej wymienionymi kładkami na stacji Aleksandrów Kujawski istnieją dwa przejazdy kolejowo – drogowe kat. A. Pierwszy w kolejności w km 90,472(droga wojewódzka nr 266) jest przejazdem położonym na skraju miasta Aleksandrowa Kujawski poza Centrum i charakteryzuje się następującymi parametrami :

1. Przejazd kolejowo-drogowy usytuowany w obrębie stacji Aleksandrów Kujawski
2. Liczba torów: głównych zasadniczych 2; głównych dodatkowych 0., bocznych 1
3. Ogólna długość przejazdu 38,5m.
4. Kąt skrzyżowania drogi z torami kolejowymi wynosi 70°.
5. Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejazdu strona lewa - 2% wzniesienia.
6. Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejazdu strona prawa - 2% spadku.
7. Nawierzchnia drogowa na przejeździe – płyty betonowe przejazdowe typu CBP
8. Nawierzchnia drogowa pomiędzy torami na przejeździe- nawierzchnia bitumiczna.
9. Nawierzchnia drogowa na dojazdach do przejazdu - nawierzchnia bitumiczna.
10. Oznakowanie przejazdu od strony drogi : A-9; G-1a; G-1b; G-1c; G-2,
11. Oznakowanie przejazdu od strony toru, czyli „W 6a” lub „W 6b” - kilometrów ich ustawienia - dla obydwu kierunków w km 89.672. nieparzysty; km 91,272 parzysty.
12. Iloczyn ruchu na przejeździe wynosi: 1 077 300, rok w którym ustalono iloczyn 2015
13. Maksymalna dopuszczalna prędkość na linii kolejowej 120 km/h
14. Maksymalna prędkość pojazdów kolejowych w rejonie przejazdu 120km/h
15. Obsługa przejazdu z posterunku punktu stwierdzenia końca pociągu nr PSKP w km 90.437,
16. Oświetlenie przejazdu kolejowo-drogowego – tak elektryczne,
17. Wymagane warunki widoczności czoła pociągu z drogi z 5 m: 780 m; 780 m;
18. Rzeczywiste warunki widoczności czoła pociągu z drogi z 5 m: strona prawa przejazdu w prawo i w lewo 780m, strona lewa przejazdu w lewo 60m uzyskanie wymaganych warunków widoczności ogranicza budynek magazynu Sekcji Eksploatacji w prawo 160m widoczność ogranicza budynek SKP. Ponieważ zakres zmiany opisany w niniejszej „Notatce” nie obejmuje przejazdów kolejowo-drogowych, Zespół uznaje, że zastosowanie ma pismo ILK2d-5003-31/16 z dnia 16 marca 2016r. (kserokopia stanowi załącznik nr 2j do niniejszej „Notatki”).
19. Urządzenia rogatkowe : JEGD- 5001 B z SPM-1 typu EHZ 3100.
20. Przejazd nie jest wyposażony w TV-U.
21. W pobliżu przejazdu kolejowo-drogowego nie znajdują się perony, które mogłyby ograniczać trójkąt widoczności liczony z 5 m od strony drogi i to zarówno same perony, jak również usytuowane na peronach: słupy oświetleniowe, trakcyjne, wiaty, obiekty małej architektury, itp.

Następny przejazd kat. A znajduje się w **km 91,915** i jest podstawową drogą (ulica Dworcowa) przemieszczania się pojazdów drogowych i pieszych.

Przejazd charakteryzuje się następującymi parametrami:

1. Przejazd kolejowo-drogowy usytuowany w obrębie **stacji Aleksandrów Kujawski**
 2. Liczba torów: głównych zasadniczych 2; głównych dodatkowych 1, bocznych 2
 3. Ogólna długość przejazdu ma **38m**.
 4. Kąt skrzyżowania drogi z torami kolejowymi wynosi **70°**.
 5. Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejazdu strona lewa - **2%** wzniesienia.
 6. Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejazdu strona prawa - **0,5%** spadku.
 7. Nawierzchnia drogowa na przejeździe – **plyty betonowe przejazdowe typu Mirosław Ujski torach 1 i 2 a pozostałych torach nawierzchnia bitumiczna**,
 8. Nawierzchnia drogowa pomiędzy torami na przejeździe- **nawierzchnia bitumiczna**.
 9. Nawierzchnia drogowa na dojazdach do przejazdu - **nawierzchnia bitumiczna**.
 10. Oznakowanie przejazdu od strony drogi : **A-9; G-1c; G-2**,
 11. Oznakowanie przejazdu od strony toru, czyli „**W 6a**” lub „**W 6b**” - kilometr ich ustawienia- dla obydwu kierunków w **km 91.115**. nieparzysty; **km 92,715** parzysty.
 12. Iloczyn ruchu na przejeździe wynosi: **419 482**, rok w którym ustalono iloczyn **2015**
 13. Maksymalna dopuszczalna prędkość na linii kolejowej **120 km/h**
 14. Maksymalna prędkość pojazdów kolejowych w rejonie przejazdu **120km/h**
 15. Obsługa przejazdu z **posterunku dyżurnego ruchu AK w km 91.921**,
 16. Oświetlenie przejazdu kolejowo-drogowego – **tak elektryczne**,
 17. Wymagane warunki widoczności czoła pociągu z drogi z 5 m: **921 m; 921 m**;
 18. Rzeczywiste warunki widoczności czoła pociągu z drogi z 5 m: strona prawa przejazdu w lewo 480m - uzyskanie wymaganych warunków widoczności ogranicza: ogrodzenie, peron nr 1, budynki dworca; w prawo 240m widoczność ogranicza skarpa przekopu i łuk, strona lewa przejazdu w prawo 640m – widoczność ogranicza peron nr 1, kładki, a w lewo 480m - widoczność ogranicza skarpa przekopu oraz łuk. Ponieważ zakres zmiany opisany w niniejszej „Notatce” nie obejmuje przejazdów kolejowo-drogowych, Zespół uznaje, że zastosowanie ma pismo ILK2d-5003-31/16 z dnia 16 marca 2016r. (kserokopia stanowi załącznik nr 2j do niniejszej „Notatki”).
 19. Urządzenia rogatkowe : JEGD- 5001 B z SPM-1 typu EHZ 3100;
 20. Przejazd nie jest wyposażony w TV-U.
 21. W pobliżu przejazdu kolejowo-drogowego znajduje się peron nr 1, który wraz z kładką dla pieszych (do rozbiórki) w **km 91,870**, wiatami peronowymi oraz słupami oświetleniowymi ogranicza również trójkąt widoczności liczony z 5m od strony drogi.
- Przejazd w **km 91,915** wykorzystywany jest przez pieszych niezależnie od funkcjonowania kładki w **km 91,870**. Powodem jest brak doposażenia kładki w systemy wspomagające ruch pieszych i rowerzystów.

d)Opis stanu sieci trakcyjnej

Opis stanu istniejącej sieci trakcyjnej (stacja Aleksandrów Kujawski od **km 91,500** do **km 91,930**):

– na omawianej stacji w torach głównych zasadniczych nr 1 i 2 występują sieć jezdna typu YzC120-2C a łącznik rozjazdów nr 31/32 sieć C95-C, która została pobudowana w roku 1984 w trakcie realizacji elektryfikacji linii kolejowej nr 018 na odcinku Toruń Główny – Bydgoszcz

Wschód. Sieć jezdna typu YzC120-2C posiada świadectwo dopuszczenia do eksploatacji nr B/2000/0149 wydane przez Głównego Inspektora Kolejnictwa. Termin ważności świadectw określono jako bezterminowy. Sieć jezdna typu YzC120-2C dopuszcza jazdę pociągów z prędkością maksymalną 140 km/h. Sieć jezdna typu C95-C posiada świadectwo dopuszczenia do eksploatacji nr B/2000/0151 wydane przez Głównego Inspektora Kolejnictwa. Termin ważności świadectw określono jako bezterminowy. Sieć jezdna typu C95-C dopuszcza jazdę pociągów z prędkością maksymalną 110 km/h. Na analizowanym odcinku zastosowano również sieć powrotną trakcji elektrycznej posiadającą świadectwo dopuszczenia do eksploatacji nr B/2001/0289 wydane przez Głównego Inspektora Kolejnictwa z terminem jego ważności – bezterminowo oraz system ochrony przeciwporażeniowej, jako uszynienia indywidualne posiadające świadectwo dopuszczenia do eksploatacji nr B/2001/0289 wydane przez Głównego Inspektora Kolejnictwa z terminem jego ważności – bezterminowo. Obiekt sieci trakcyjnej jest sprawny technicznie a okres jego eksploatacji wynosi obecnie 32 lat. Stan techniczny sieci trakcyjnej należy ocenić jako dostateczny

e) Opis elektroenergetyka nietrakcyjna do 1 kV

Stacja Aleksandrów Kujawski od km 91,500 do km 91,930:

na omawianym odcinku występują następujące urządzenia elektroenergetyczne:

- słupy oświetleniowe betonowe typu WZ 9 z oprawami SL100 na peronie 1
- słupy oświetleniowe betonowe typu WZ 9 z oprawami OUS250 na przejeździe w km 91,915;
- linie kablowe zasilające, oświetleniowe, sterownicze.

Inwestor tj. Gmina Miejska Aleksandrów Kujawski pismem 53/05/2016 z dnia 02.05.2016r. poinformował PKP Polskie Linie Kolejowe Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy o stanie kładki dla pieszych w km 91,870. Z uwagi na znaczny koszt projektowanego remontu Inwestor rozważa możliwość **rozbiórki istniejącego obiektu** gdyż oddalony o około 40m przejazd kolejowo-drogowy kategorii „A” zapewnia alternatywną drogę przejścia linii kolejowej nr 18. Jednocześnie Inwestor widzi potrzebę dojścia do peronu nr 1 od przejazdu kolejowego kat. „A”(ul. Dworcowej) gdyż w chwili obecnej piesi nielegalnie, z narażeniem zdrowia, korzystają z tego dojścia traktując je jako „skrót”.

Pismem IZIW4-505-26/2016 z dnia 15.07.2016r. Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy poinformował Inwestora , o negatywnym stanowisku dla propozycji wykonania nowych dojść w poziomie szyn do peronu nr 1 od strony ulicy Dworcowej. Jednocześnie jako właściwe zabezpieczenie bezpieczeństwa osobom poruszającym się w obrębie infrastruktury kolejowej wskazał potrzebę przeprowadzenia modernizacji tego peronu i wyposażenie go w przejście podziemne.

Inwestor pismem 90/08/2016 z dnia 08.08.2016r. poinformował PKP Polskie Linie Kolejowe Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy o podjętej decyzji rozbiórki istniejącego obiektu z uwagi na znaczny koszt remontu jak i samą lokalizację kładki w bezpośrednim sąsiedztwie przejazdu/przejścia w poziomie szyn w ul. Dworcowej.

2. Opis wprowadzanej zmiany.

Wprowadzana zmiana techniczna i eksploatacyjna polega na zmianie funkcjonowania ciągów komunikacyjnych w obrębie stacji Aleksandrów Kujawski wraz z rozbiórką kładki dla pieszych w km 91,870 linii nr 18 Kutno – Piła Główna.

Z uwagi na znaczny koszt generalnego remontu Właściciel obiektu (Gmina Miejska Aleksandrów Kujawski) podjął decyzję o rozbiórce kładki. Przyjęto klasyczną metodę rozbiórki polegającą na cięciu, rozbijaniu i demontażu elementów konstrukcyjnych z usuwaniem gruzu lub zdejmowaniem segmentów. Roboty budowlane prowadzone będą w oparciu o projekt technologiczno-wykonawczy Wykonawcy robót budowlanych, który opracuje także m.in.:

- technologię robót wraz z fazowaniem i harmonogram robót dla określenia niezbędnych zamknięć torów i regulaminu tymczasowych ograniczeń prędkości biegu pociągów
- technologię robót wraz z fazowaniem i harmonogram robót dla określenia niezbędnych wyłączenia napięć z sieci trakcyjnej i regulaminu tymczasowych ograniczeń ruchu i prędkości biegu pociągów
- technologię ruchowo-przewozową dla określenia możliwości przepuszczenia rozkładowej ilości pociągów i do zminimalizowania strat eksploatacyjnych,
- plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia i bezpieczeństwa mienia, określający sposób zabezpieczenia miejsca robót, wpływu robót na środowisko, oddziaływania na zdrowie ludzi i obiektów sąsiadujących,

Etap I - demontaż wyposażenia.

Po uprzednim zabezpieczeniu terenu i wyłączeniu zasilania sieci trakcyjnej, w pierwszym etapie przewiduje się rozbiórkę elementów wyposażenia wiaduktu w zakresie:

- odłączenie zasilania i demontaż latarni na obiekcie,
- demontaż balustrad i osłon przeciwporażeniowych.

Etap II - rozbiórka schodów.

Proponuje się następującą kolejność prowadzenia prac:

- ustawienie podpór tymczasowych.
- cięcie i rozbiórka schodów na peron.
- cięcie i rozbiórka schodów zachodnich.
- cięcie i rozbiórka schodów wschodnich.
- składowanie elementów w wydzielonym miejscu na placu budowy.
- podział konstrukcji schodów na mniejsze elementy, umożliwiające transport do miejsca utylizacji.

Etap III - montaż podpór tymczasowych.

Proponuje się następującą kolejność prowadzenia prac:

- ułożenie fundamentu podpór tymczasowych - płyty drogowe.
- ustawienie podpór tymczasowych T1, T2, T3.

Etap IV - rozbiórka ustroju nośnego.

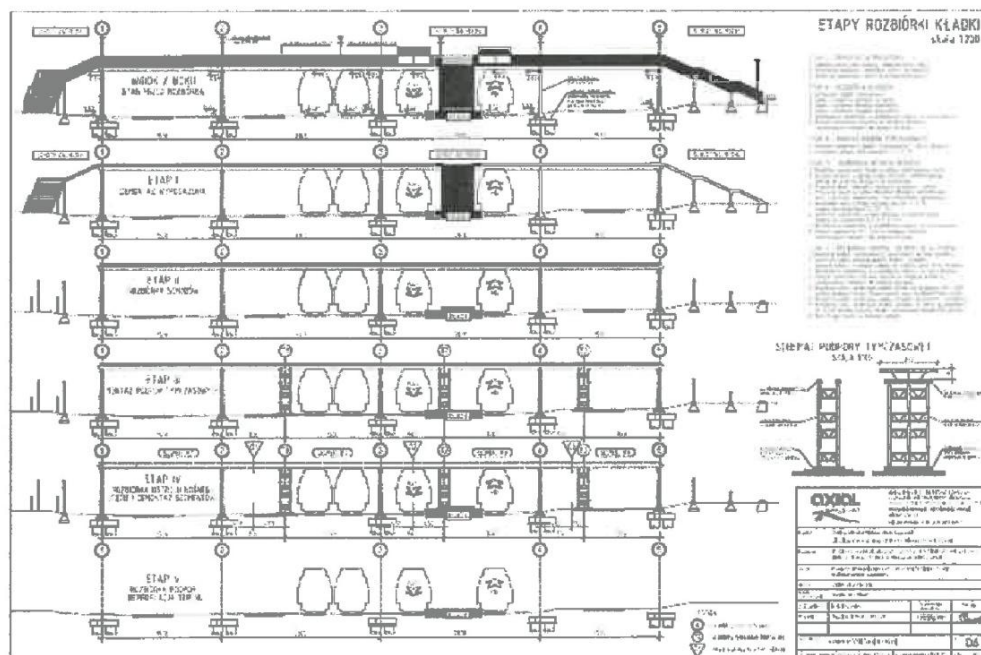
Proponuje się następującą kolejność prowadzenia prac:

- Rozbiórka nawierzchni kładki w miejscu planowanego cięcia.
- Wycięcie otworu w górnej części skrzynki, umożliwiającego dostęp do wnętrza dźwigara skrzynkowego.
- Przecięcie blach wewnątrz dźwigara (przepony i żebra),
- Przecięcie blach na całym obwodzie dźwigara skrzynkowego wraz z blachami wsporników i kształtownikiem gzymsowym.
- Wykonanie cięcia ustroju nośnego (wg pkt 2, 3, 4), kolejno dla przekrojów C1, C2 i C3.
- Demontaż segmentów ustroju nośnego za pomocą dźwigu, kolejno dla segmentów K.2, K.3, K.1, K.4.
- Składowanie elementów w wydzielonym miejscu na placu budowy.
- Podział segmentów K.1 - K.4 na mniejsze elementy, umożliwiające transport do miejsca utylizacji.

Etap V - rozbiórka podpór i reprofilacja terenu.

- Proponuje się następującą kolejność prowadzenia prac:
Demontaż podpór tymczasowych, wykonanych na czas rozbiórki.
- Demontaż części stalowej podpór kładki i schodów:

- Odcięcie kotew i transport podpór (w całości) poza teren kolejowy.
- Składowanie elementów w wydzielonym miejscu na placu budowy.
- Podział konstrukcji stalowej słupów na mniejsze elementy, umożliwiające transport do miejsca utylizacji.
- Rozbiórka części żelbetowej podpór kładki na głębokość min. 0,50m poniżej poziomu terenu. Pozostawienie ławy fundamentowej podpór.
- Rozbiórka części żelbetowej podpór schodów wschodnich i zachodnich.
- Rozbiórka części żelbetowej podpór schodów na peron na głębokość min 0,50m poniżej poziomu terenu, odtworzenie nawierzchni peronu.
- Reprofilacja terenu w miejscach podpór.
- Rozbiórka części peronu na odcinku od pierwszej podpory schodów do końca obecnego peronu z oznakowaniem końca peronu zgodnie z Rozporządzeniem Komisji(UE) nr 1300/2014 - Podsystem „Infrastruktura” - 4.2.1.13.
- Wykonanie nowego oznakowania dróg wejścia przez kładkę w km 91,599 na peron 1 z terenu miasta i Dworca oraz wyjścia z peronu nr 1 po likwidacji kładki dla pieszych zgodnie z uzgodnionym projektem przez Biuro Infrastruktury Pasażerskiej w Warszawie.



Schemat stanowi wytyczne dla wykonawcy robót. Po wyłonieniu wykonawcy sporządzi on harmonogram robót na podstawie którego opracowany zostanie „Regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu pociągów w czasie prowadzenia robót. W „Regulaminie tymczasowym...” przygotowanym przez Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy zostaną szczegółowo opisane działania ze strony pracowników Zakładu Linii Kolejowych w Bydgoszczy dla bezpiecznego prowadzenia ruchu pojazdów kolejowych w czasie rozbiórki kładki dla pieszych.

Z uwagi na sąsiedztwo przejazdu w ul. Dworcowej przedmiotowa kładka dla pieszych jest wykorzystywana sporadycznie, głównie przez pasażerów zmierzających na peron od strony północnej, dla których droga przez kładkę przy ul. Dworcowej jest o ok. 220m krótsza niż dojście do peronu przez kładkę dla pieszych zlokalizowaną bliżej dworca. Użytkownicy chcący jedynie przekroczyć tory kolejowe korzystają w przeważającej większości z przejścia w poziomie torów. Jest to, z oczywistych względów, rozwiązanie korzystniejsze, niewymagające pokonania dwóch biegów schodowych o wysokości ~6,0m (dwa piętra budynku mieszkalnego). Istniejąca kładka dla pieszych (obecnie zamknięta) oddalona jest o ok. 220m od budynku centralnego Dworca Kolejowego i peronów.

Bardziej dogodnie dojście do dworca i peronów oferuje kładka zlokalizowana bliżej ww. dworca i Urzędu Miasta (kładka zlokalizowana jest ok. 70m od budynku dworca). W bezpośrednim sąsiedztwie ww. kładki dla pieszych znajduje się także dojście do peronu przystosowane dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej mobilności poruszania się (przejście w poziomie szyn).

Biorąc pod uwagę funkcjonujący ciąg komunikacyjny w obrębie stacji Aleksandrów Kujawski z uwzględnieniem zamkniętej dla pieszych kładki w km 91,870 należy stwierdzić, że zmiana techniczna polegająca na rozbiórce kładki nie wpływa znacząco na jego funkcjonowanie. Dostęp do peronu zapewniony jest poprzez kładkę dla pieszych w km 91,599. W bezpośrednim sąsiedztwie ww. kładki dla pieszych znajduje się **km 91,562** łączące peron 1 i 2. Peron nr 1 będzie o długości **330m** - **początek peronu km 91,536 koniec peronu km 91,866** co jest wystarczające eksploatacyjnie dla prowadzonego ruchu pociągów osobowych.

3. Identyfikacja zagrożeń mogących zaistnieć wskutek wprowadzenia zmiany:

Zespół działając w oparciu o „Rejestr Zagrożeń PKP Polskie Linie Kolejowe SA” oraz wiedzę i doświadczenie członków, zidentyfikował następujące zagrożenia związane z rozbiórką kładki dla pieszych w km 91,870 oraz po wprowadzeniu zmiany tj. przebywania w miejscach niedozwolonych w przypadku nieuprawnionego skracania drogi wyjścia i wejścia na peron 1 od strony przejazdu kat "A" w km 91.915.

a) zagrożenia dla działań związanych z wprowadzaniem zmiany: (numeracja zgodna z Rejestrem zagrożeń PKP PLK S.A. - stan na 03 październik 2016r.)

1.1 Błędy diagnostyki lub utrzymania

- 1.1.2. brak niezbędnej dokumentacji technicznej,
- 1.1.3. zniszczona (nieczytelna dokumentacja techniczna),
- 1.1.4. nieaktualna dokumentacja techniczna,
- 1.1.5. brak precyzyjnych uregulowań w dokumentacji technicznej lub w regulacjach wewnętrznych,
- 1.1.6. nie przeprowadzanie badań diagnostycznych,
- 1.1.7. niewłaściwe przeprowadzanie badań diagnostycznych,
- 1.1.8. niewłaściwa diagnoza podczas prowadzonych badań diagnostycznych,
- 1.1.9. brak realizacji zaleceń po badaniach diagnostycznych,
- 1.1.10. brak realizacji zaleceń eksploatacyjnych,
- 1.1.17. zaniechanie konserwacji, remontów,
- 1.1.18. nieterminowe wykonanie konserwacji i remontów,
- 1.1.19. zaniechanie remontów,
- 1.1.20. nieterminowe wykonanie remontów,

3.6 Utrzymanie sieci trakcyjnej i powrotnej niezależnie od rodzaju ruchu kolejowego

- 3.6.1. uszkodzenie sieci trakcyjnej skutkujące przeniesieniem napięcia na części przewodzące

- dostępne lub do gruntu,
- 3.6.2. brak osłon na kładkach i wiaduktach,
- 3.6.3. obniżenie sieci trakcyjnej,
- 3.6.5. brak uszynienia obiektów znajdujących się w strefie oddziaływania sieci trakcyjnej (kładki, mosty, wiadukty, elementy srk, eor itp.)
- 3.6.6. uszkodzone uszynienia obiektów znajdujących się w strefie oddziaływania sieci trakcyjnej (kładki, mosty, wiadukty, elementy srk, eor itp.)

4.1 Błędy diagnostyki lub utrzymania w obrębie tuneli i obiektów inżynieryjnych

- 4.1.1. brak badań diagnostycznych,
- 4.1.2. niewłaściwe przeprowadzenie badań diagnostycznych,
- 4.1.3. brak realizacji zaleceń po badaniach diagnostycznych,
- 4.1.4. niewłaściwa realizacja zaleceń wynikających z badań diagnostycznych,
- 4.1.5. brak działań kontrolnych,
- 4.1.6. niewłaściwie przeprowadzone badania kontrolne,
- 4.1.7. niewłaściwe zalecenia pokontrolne,
- 4.1.8. niewłaściwa realizacja zaleceń wynikających z kontroli,
- 4.1.9. brak realizacji zaleceń pokontrolnych,
- 4.1.10. zaniechanie konsekwencji, remontów,
- 4.1.11. nieterminowe wykonanie konserwacji, remontów,
- 4.1.12. zastosowanie materiałów o niewłaściwych parametrach wytrzymałościowych,

4.2. Nieprawidłowości w utrzymaniu tuneli liniowych i obiektów inżynieryjnych

- 4.2.3 wykonanie robót niezgodnie z projektem lub wymogami umowy,
- 4.2.4. pęknięcie spoin spawanych,
- 4.2.6. ubytki śrub sprężających i nitów,
- 4.2.8. powierzchniowe ubytki materiału,
- 4.2.9. braki w zabezpieczeniu ruchu pieszego na obiektach –barierki poręcze:
- 4.2.10. braki w zabezpieczeniu ruchu pieszego- chodniki technologiczne
- 4.2.11. braki w zabezpieczeniu ruchu pieszego windy,
- 4.2.12. brak w zabezpieczeniu ruchu pieszego-ekrany zabezpieczające przed porażeniem od sieci trakcyjnej,
- 4.2.13. kradzież elementów zabezpieczenia ruchu pieszego barierki, poręcze,
- 4.2.14. kradzież elementów zabezpieczenia ruchu pieszego w chodnikach technologicznych,
- 4.2.16. kradzież elementów zabezpieczenia ruchu pieszego –ekrany zabezpieczające przed porażeniem od sieci trakcyjnej
- 4.2.17. dewastacja elementów zabezpieczenia ruchu pieszego chodniki barierki, poręcze,
- 4.2.18. dewastacja elementów zabezpieczenia ruchu pieszego- chodniki technologiczne,
- 4.2.20. dewastacja elementów zabezpieczenia ruchu pieszego ekrany zabezpieczające przed porażeniem od sieci trakcyjnej,
- 4.2.27. brak oświetlenia,
- 4.2.28. niewłaściwe oświetlenie,
- 4.2.29. niesprawne oświetlenie,
- 4.2.33. brak wymaganych dróg ewakuacyjnych:

5.1. Nieprawidłowości w zakresie wymogów formalno – prawnych

- 5.1.3. brak informacji od zarządcy drogi na temat aktualnej wartości natężenia ruchu drogowego na przejeździe kolejowo – drogowym,
- 5.1.4. nieprawidłowo wykonany przez Zarządcę drogi pomiar natężenia ruchu drogowego na przejeździe kolejowo – drogowym
- 5.1.5. brak opracowanej "Metryki przejazdu kolejowo – drogowego / przejścia dla pieszych",
- 5.1.6. niekompletne zapisy w "Metryce przejazdu kolejowo – drogowego / przejścia dla

- pieszach",
- 5.1.7. nieaktualne zapisy w "Metryce przejazdu kolejowo – drogowego / przejścia dla pieszych",
 - 5.2. Błędy w zakresie diagnostyki
 - 5.2.2. niewłaściwe przeprowadzenie badań diagnostycznych,
 - 5.2.5. brak realizacji zaleceń po badaniach diagnostycznych,
 - 5.4. Nieprawidłowości w utrzymaniu przejazdu kolejowo - drogowego
 - 5.4.3. ograniczone warunki widoczności w rejonie przejazdu kolejowo-drogowego - nie zachowanie trójkąta widzialności (ekrany dźwiękochłonne, reklamy, budynki, budowle, drzewa, krzewy, rośliny uprawne, itp.),
 - 5.4.4. niewłaściwe utrzymanie trójkątów widzialności,

7.8 Błędy wynikające z naruszenia postanowień przepisów , instrukcji lub regulaminów

- 7.8.4. nieznanie regulaminów tymczasowego prowadzenia ruchu,
- 7.8.5. nieprzestrzeganie postanowień regulaminów tymczasowego prowadzenia ruchu,

8.1 Przyjęcie błędnych założeń projektowych

- 8.1.1. brak rozpoznania w terenie,
- 8.1.2. niezastosowanie obowiązujących norm oraz innych przepisów prawnych,
- 8.1.3. błędnie przyjęty model pracy konstrukcji,

8.2 Błędy przy sporządzaniu projektu

- 8.2.1. błędy obliczeń wytrzymałościowych, błędy rozwiązań konstrukcyjnych, błędy edycyjne, rysunkowe i drukarskie,

8.3 Błędy wykonawcy przy realizacji budowy względem projektu

- 8.3.1. realizacja budowy niezgodna z projektem,
- 8.3.2. niewłaściwe wykonanie robót,
- 8.3.3. zastosowanie materiałów: niezgodnych z projektem,
- 8.3.5. niewłaściwy dobór sprzętu lub narzędzi i technologii robót,
- 8.3.6. awarie maszyn i urządzeń,
- 8.3.7. niewłaściwe wykonanie robót,
- 8.3.8. niestosowanie się wykonawcy robót do zapisów regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów oraz przepisów wewnętrznych zarządcy infrastruktury kolejowej,

8.4 Błędy wykonawcy skutkujące pogorszeniem istniejącej infrastruktury

- 8.4.1. przekroczenie dopuszczalnych parametrów nawierzchni kolejowej,
- 8.4.2. niezachowanie skrajni budowli,
- 8.4.3. uszkodzenie obiektów inżynierskich,
- 8.4.4. uszkodzenie podtorza,
- 8.4.5. pogorszenie warunków odwodnienia przez pracujący sprzęt i ludzi,
- 8.4.6. pogorszenie parametrów sieci trakcyjnej przez pracujący sprzęt i ludzi,
- 8.4.7. naruszenie przez wykonawcę osygnalizowania i oznakowania stałego regulującego ruch pociągów,
- 8.4.8. brak wymaganych elementów osygnalizowania i oznakowania miejsca robót,
- 8.4.9. naruszenie okablowania elektrycznego(np. srk) prowadzące do błędów w sterowaniu lub łączności,

- 8.4.10. uszkodzenie innych elementów infrastruktury kolejowej,

8.5 Błędy wykonawcy skutkujące powstaniem bezpośredniego zagrożenia

- 8.5.1. usyp/upadek przewożonego materiału budowlanego na czynny tor,
- 8.5.2. niezachowanie skrajni taboru przez pracujący sprzęt,
- 8.5.3. niezachowanie skrajni budowli przez pracujący sprzęt,
- 8.5.4. pozostawienie maszyn, urządzeń i materiałów w skrajni taboru,
- 8.5.5. brak środków łączności pomiędzy wykonawcą a kierującym ruchem pociągów,
- 8.5.6. niesprawność środków łączności pomiędzy wykonawcą a kierującymi ruchem pociągów

8.5.7. brak sygnalistów lub systemu ochrony pracowników w miejscu robót, 8.5.8. brak osygnalizowania w rejonie prowadzonych robót, 8.5.9. nieprzestrzeganie instrukcji dot. niezwłocznego reagowania wykonawcy na zaistniałe zagrożenia, 8.5.10. niezachowanie zasad bezpieczeństwa pracy (BHP, BIOZ) przez wykonawcę,

8.5.11. brak koordynacji pomiędzy kilkoma pracującymi wykonawcami na wspólnym obiekcie kolejowym,

8.5.12. brak kwalifikacji i doświadczenia pracowników wykonawcy,

8.5.13. brak właściwego nadzoru brygad wykonawcy,

8.7 Błędy wykonawcze w trakcie budowy

8.7.1. brak oświetlenia lub niewłaściwe oświetlenie,

8.7.2. zastosowanie materiałów niezgodnych z projektem,

8.7.3. zaniechanie wykonania pełnego zakresu robót,

8.7.4. samowolne przeróbki niezgodne z zasadami budowlanymi,

8.7.5. brak realizacji wniosków reklamacyjnych przez inwestora,

8.8 Niewłaściwy nadzór lub brak nadzoru nad utrzymaniem obiektu

8.8.1. niestosowanie się wykonawcy robót do zapisów regulaminu tymczasowego oraz przepisów wewnętrznych zarządcy infrastruktury kolejowej,

8.8.2. niedotrzymanie terminów przeglądów,

8.8.3. zaniechanie remontów

12.1 Przebywanie w miejscach niedozwolonych

12.1.1. przebywanie osób nieuprawnionych na terenie kolejowym,

12.1.2. przechodzenie przez tory w miejscu niedozwolonym

12.1.3. wpadnięcie między krawędź peronu a pudło pojazdu kolejowego,

12.1.8. nadmierne zbliżenie się do krawędzi peronu w czasie przejazdu pojazdu kolejowego,

12.1.9. uderzenie przez towar z przekroczona skrajnią,

12.1.10. uderzenie przez wypadający towar,

12.1.11. uderzenie przez odstającą część pojazdu kolejowego,

12.1.12. jazda na pojazdach kolejowych w miejscach niedozwolonych (schody, zderzaki, pomosty wagonów, dach pojazdu kolejowego, na przewożonym towarze),

12.1.13. wspinanie się na konstrukcje wsporcze,

12.1.14. naruszenie skrajni taboru przez pojazdy drogowe, maszyny budowlane, sprzęt rolniczy i tym podobny,

12.3.6. dewastacja elementów urządzeń i obiektów do obsługi podróżnych,

b) zagrożenia mogące wystąpić po wprowadzeniu zmiany:

1.1 Błędy diagnostyki lub utrzymania

1.1.2. brak niezbędnej dokumentacji technicznej,

1.1.3. zniszczona (nieczytelna dokumentacja techniczna),

1.1.4. nieaktualna dokumentacja techniczna,

1.1.5. brak precyzyjnych uregulowań w dokumentacji technicznej lub w regulacjach wewnętrznych,

1.1.6. nie przeprowadzanie badań diagnostycznych,

1.1.7. niewłaściwe przeprowadzanie badań diagnostycznych,

1.1.8. niewłaściwa diagnoza podczas prowadzonych badań diagnostycznych,

1.1.9. brak realizacji zaleceń po badaniach diagnostycznych,

1.1.10. brak realizacji zaleceń eksploatacyjnych,

1.1.17. zaniechanie konserwacji, remontów,

- 1.1.18. nieterminowe wykonanie konserwacji i remontów,
- 1.1.19. zaniechanie remontów,
- 1.1.20. nieterminowe wykonanie remontów,
- 5.1. Nieprawidłowości w zakresie wymogów formalno – prawnych
- 5.1.3. brak informacji od zarządcy drogi na temat aktualnej wartości natężenia ruchu drogowego na przejeździe kolejowo – drogowym,
- 5.1.4. nieprawidłowo wykonany przez Zarządcę drogi pomiar natężenia ruchu drogowego na przejeździe kolejowo – drogowym
- 5.1.5. brak opracowanej "Metryki przejazdu kolejowo – drogowego / przejścia dla pieszych",
- 5.1.6. niekompletne zapisy w "Metryce przejazdu kolejowo – drogowego / przejścia dla pieszych",
- 5.1.7. nieaktualne zapisy w "Metryce przejazdu kolejowo – drogowego / przejścia dla pieszych",
- 5.2. Błędy w zakresie diagnostyki
- 5.2.2. niewłaściwe przeprowadzenie badań diagnostycznych,
- 5.2.5. brak realizacji zaleceń po badaniach diagnostycznych,
- 5.4. Nieprawidłowości w utrzymaniu przejazdu kolejowo - drogowego
- 5.4.3. ograniczone warunki widoczności w rejonie przejazdu kolejowo-drogowego - nie zachowanie trójkąta widzialności (ekrany dźwiękochłonne, reklamy, budynki, budowle, drzewa, krzewy, rośliny uprawne, itp.),
- 5.4.4. niewłaściwe utrzymanie trójkątów widzialności,
- 12.1. Przebywanie w miejscach niedozwolonych
- 12.1.1. przebywanie osób nieuprawnionych na terenie kolejowym,
- 12.1.2. przechodzenie przez tory w miejscu niedozwolonym
- 12.1.3. wpadnięcie między krawędź peronu a pudło pojazdu kolejowego,
- 12.1.4. wskakiwanie do jadącego pojazdu kolejowego,
- 12.1.8. nadmierne zbliżenie się do krawędzi peronu w czasie przejazdu pojazdu kolejowego,
- 12.1.9. uderzenie przez towar z przekroczona skrajnią,
- 12.1.10. uderzenie przez wypadający towar,
- 12.1.11. uderzenie przez odstającą część pojazdu kolejowego,
- 12.1.12. jazda na pojazdach kolejowych w miejscach niedozwolonych (schody, zderzaki, pomosty wagonów, dach pojazdu kolejowego, na przewożonym towarze)
- 12.3.6. dewastacja elementów urządzeń i obiektów do obsługi podróżnych,

4. Analiza kryteriów znaczenia:

a) skutki awarii systemu:

Najgorszym możliwym, scenariuszem wynikającym z wprowadzonej zmiany jest niewłaściwe wykonywanie robót skutkujące katastrofą budowlaną z ofiarami śmiertelnymi.

b) innowacja wykorzystana przy wprowadzaniu zmiany:

Niski stopień innowacyjności. Użyte zostaną powszechnie stosowane w Unii Europejskiej oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. rozwiązania techniczne, rozwiązania konstrukcyjne, sprzęt i materiały. Wprowadzona zmiana nie stanowi nowości dla PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jako zarządcy infrastruktury, przewoźników kolejowych oraz pasażerów korzystających z peronu.

c) złożoność zmiany:

Niski stopień złożoności zmiany. Zmiana nie wpływa w znaczący sposób na żaden z podsystemów zdefiniowanego systemu kolejowego. Zasady prowadzenia ruchu po wprowadzeniu zmiany są zgodne z wymaganiami obowiązujących przepisów oraz regulacji wewnętrznych obowiązujących w PKP PLK S.A.

d) monitoring:

Pracownicy Gminy Miejskiej Aleksandrów Kujawski na bieżąco będą monitorowali stan techniczny kładki dla pieszych oraz stan zabezpieczeń uniemożliwiających wejście przez osoby postronne na obiekt i będą reagować na pojawiające się zagrożenia w oparciu o swoje procedury i Postanowienie Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego. Pracownicy Zakładu Linii Kolejowych w Bydgoszczy podczas obchodu toru będą monitorowali wizualnie stan kładki dla pieszych i będą reagować na pojawiające się zagrożenia w oparciu o procedury obowiązujące w PKP Polskie Linie Kolejowe.

W trakcie prowadzenia prac związanych z realizacją projektu rozbiórki kładki dla pieszych, zapewniony będzie bieżący monitoring w zakresie bezpieczeństwa i prawidłowości wykonywanych robót z ramienia Wykonawcy, który prowadził będzie wyznaczony Kierownik Budowy, z uwzględnieniem zapisów w BİOZ oraz „Regulaminie tymczasowym prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót”.

e) odwracalność zmiany:

Wprowadzana zmiana z punktu widzenia technicznego jest całkowicie odwracalna, jednak z punktu widzenia eksploatacyjnego jest nieracjonalna i całkowicie nieuzasadniona.

Powrót do systemu sprzed zmiany, pogorszyłby bezpieczeństwo pasażerów oraz ruch kolejowy na linii, przywróciłby zagrożenie eksploatacyjne (ograniczenie szybkości) co skutkowałoby pogorszeniem standardów linii kolejowej nr 18.

f) dodatkowość:

Brak wcześniejszych zmian ocenianego systemu, które były związane z bezpieczeństwem i nie zostały ocenione jako znaczące. Jest to pierwsza ocena znaczenia zmiany w przedmiotowym rejonie.

5. Dodatkowe środki kontroli ryzyka.




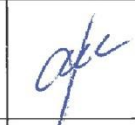


Konieczne jest dokonanie ponownej oceny znaczenia zmiany – zgodnie z procedurą SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą”, po uzyskaniu pozwolenia na rozbiórkę kładki dla pieszych ale nie później niż przed rozpoczęciem prac.

~~Decyzją Zespołu zmiana została uznana jako: nie-mająca-wpływu-na-bezpieczeństwo / mająca wpływ na bezpieczeństwo, lecz nieznacząca /-mająca-wpływ-na-bezpieczeństwo i-znacząca.~~

~~Zmiana została uznana za znaczącą ze względu na następujące kryteria, wg punktu 5 „Notatki”-4~~

- 1) niepotrzebne skreślić

Na tym Notatkę zakończono.

Lp.	Imię i Nazwisko	Komórka/jednostka organizacyjna	Stanowisko/specjalność (branża)*	Funkcja w zespole	Podpis
1.	Benedykt Leszczyński	IZ Bydgoszcz	Naczelnik działu infrastruktury pasażerskiej	Przewodniczący Zespołu	
2.	Andrzej Suchodół	IZ Bydgoszcz ISE Toruń Główny	Z-ca Naczelnika sekcji eksploatacji ds. inżynierii ruchu	Członek Zespołu	
3.	Bartosz Tomczak	AXIAL Projekt	Projektant	Członek Zespołu	
4.	Roman Czyżak	IZ Bydgoszcz	Inspektor diagnosta ds. nawierzchni i podtorza	Członek Zespołu	
5.	Jan Derbin	IZ Bydgoszcz	Inspektor diagnosta ds. obiektów inżynierskich	Członek Zespołu	
6.	Andrzej Pietrzak	IZ Bydgoszcz	Inspektor diagnosta ds. elektroenergetyki	Członek Zespołu	

* - o ile można wskazać

Załączniki:

1. Raport z oceny znaczenia zmiany.
2. Dokumentacja źródłowa będąca podstawą podjęcia przez Zespół decyzji o znaczeniu zmiany (płyta CD):
 - a) schemat ciągu komunikacyjnego w obrębie stacji Aleksandrów Kujawski,
 - b) pismo AXIAL Projekt Bartosz Tomczak nr 53/05/2016 z dnia 02.05.2016r.,
 - c) pismo PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Bydgoszczy nr IZIW4-505-26/2016 z dnia 15.07. 2016r.,
 - d) Postanowienie Inspektora Nadzoru Budowlanego nr pisma PINB.453.08.2016KS z dnia 04.08.2016r.,
 - e) Połnomocnictwo nr 39/2016 Burmistrza Miasta Aleksandrów Kujawski z dnia 04.08.2016r.,
 - f) pismo AXIAL Projekt Bartosz Tomczak nr 90/08/2016 z dnia 08.08.2016r. (załącznik : projekt rozbiórki)
 - g) Decyzja Kujawsko – Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków nr 353/20116 z dnia 18.08.2016r.
 - h) Książki obiektów : kładka dla pieszych km 91,599 i km 91.870,
 - i) dokumentacja fotograficzna przedmiotowej kładki.
 - j) pismo ILK2d-5003-31/16 z dnia 16 marca 2016r.

Opracował:
Benedykt Leszczyński
Tel. 600 084 638

NACZELNIK DZIAŁU

Benedykt Leszczyński

/ podpis przewodniczącego zespołu /

16



PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych
w Bydgoszczy
Dział ds. inwestycji
ul. Zygmunta Augusta 1, 85-082 Bydgoszcz
T: + 48 56 699 31 16
F: + 48 56 699 33 16
Peter.Machala@plk-sa.pl
www.plk-sa.pl



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

IZIW4-505-44/2017

Bydgoszcz, 21 04.2017

AXIAL Projekt
Bartosz Tomczak
ul. Leśnych Skrzatów 9
62-070 Dopiewiec

Dotyczy zadania: *Rozbiórka kładki dla pieszych nad torami PKP linii Kutno – Piła w Aleksandrowie Kujawskim*

Odpowiadając na pisma nr 90/08/2016 z dnia 08.08.2016 r., nr 191/03/2017 z dnia 16.03.2017 oraz nr 202/04/2017 z dnia 11.04.2017 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy uzgadnia dokumentację projektową: „Projekt rozbiórki kładki dla pieszych nad torami PKP linii Kutno – Piła (linia nr 18, w km 91,863) w Aleksandrowie Kujawskim, w sąsiedztwie przejazdu kolejowego w ul. Dworcowej” oraz „Projekt układu komunikacyjnego dla pieszych poruszających się w obrębie stacji wraz z oznaczeniem zakończenia peronu”, opracowane dla przedmiotowego zadania, w zakresie:

1. wykonania prac rozbiórkowych elementów konstrukcyjnych i wyposażenia kładki dla pieszych nad torami linii kolejowej nr 18 Kutno – Piła w km 91,870 na stacji Aleksandrów Kujawski;
2. wykonania prac rozbiórkowych części peronu nr 1 na stacji Aleksandrów Kujawski na odcinku od km 91,866 do końca obecnego peronu (km 91,895);
3. wykonania nowego stałego oznakowania układu komunikacyjnego dla pieszych na stacji Aleksandrów Kujawski,

na kolejowej nieruchomości gruntowej nr 16/11 obręb Aleksandrów Kujawski 1. Jednocześnie uzgadniamy wykonywanie robót ziemnych w odległości od 4 do 20 m od granicy obszaru kolejowego działki nr 16/11 obręb Aleksandrów Kujawski 1.

Informujemy, że przystąpienie do realizacji przedmiotowego zadania na terenie kolejowym uwzględniać powinno spełnienie następujących wymogów:

1. zawarcia przez inwestora/wykonawcę zadania umowy z Zakładem Linii Kolejowych w Bydgoszczy regulującej zasady i warunki realizacji robót na ww. kolejowej nieruchomości gruntowej. (Wystąpienia o zawarcie umowy należy dokonać z wyprzedzeniem uwzględniającym przeprowadzenie działań koordynacyjnych – czas określany na podstawie danych o zastosowanej technologii robót oraz w oparciu o harmonogram prac, sporządzonych przez wykonawcę);
2. przeprowadzenia końcowej oceny znaczenia zmiany technicznej i eksploatacyjnej w systemie kolejowym (zgodnie z procedurą SMS/MMS-PR-03 Systemu Zarządzania Bezpieczeń-

- stwem w PKP PLK S.A.), polegającej na zmianie funkcjonowania układu komunikacyjnego dla pieszych na stacji Aleksandrów Kujawski w związku z rozbiórką kładki;
3. protokolarnego udostępnienia terenu kolejowego na czas prowadzenia robót (zamiar rozpoczęcia robót należy zgłosić do Zakładu Linii Kolejowych w Bydgoszczy z wyprzedzeniem min. 14 dni).

Ponadto zaznaczamy:

- W przypadku rozpoczęcia robót na terenie PKP S.A. bez uprzedniego zgłoszenia powiadomiony zostanie właściwy organ nadzoru budowlanego.
- Inwestor/wykonawca odpowiada za ewentualne wypadki i szkody związane z prowadzeniem robót na terenie kolejowym.
- W przypadku stwierdzenia konieczności usunięcia, względnie przebudowy niezainwentaryzowanych urządzeń podziemnych inwestor zobowiązany jest usunąć je lub przebudować – po uzgodnieniu z tutejszym Zakładem, we własnym zakresie i na własny koszt.
- Po zakończeniu robót teren należy uporządkować.
- Inwestor zobowiązany jest do wykonania inwentaryzacji powykonawczej i naniesienia jej na mapy geodezyjne z zasobów: PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku – Wydział Geodezji i Regulowania Stanów Prawnych Nieruchomości, ul. Dyrekcyjna 2-4, 80-958 Gdańsk (tel. 782 997 856). Jeden egzemplarz inwentaryzacji powykonawczej przekazać należy do Zakładu Linii Kolejowych w Bydgoszczy.

Ważność uzgodnienia wygasa z upływem trzech lat od chwili jego wydania. Od niniejszego uzgodnienia przysługuje prawo wniesienia odwołania w terminie 14 dni od daty doręczenia do Zakładu Linii Kolejowych w Bydgoszczy, ul. Zygmunta Augusta 1, 85-082 Bydgoszcz.

Nadmieniamy, że uzgodnienie dokumentacji projektowej uwzględniać powinno również stanowisko następujących spółek: 1) PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku, ul. Dyrekcyjna 2/4, 80-958 Gdańsk (w kompetencjach Oddziału Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku leży również wydawanie zgody na dysponowanie nieruchomościami kolejowymi na cele rozbiórkowe); 2) PKP Energetyka S.A., ul. Hoża 63/67, 00-681 Warszawa; 3) TK Telekom Sp. z o.o., ul. Kijowska 10/12A, 03-743 Warszawa; 4) PKP Utrzymanie Sp. z o.o., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa.

Za wydane uzgodnienie wystawiona zostanie faktura VAT.



za ZASTĘPCY DYREKTORA
Tomasz Kazmierczak

Inwestor:

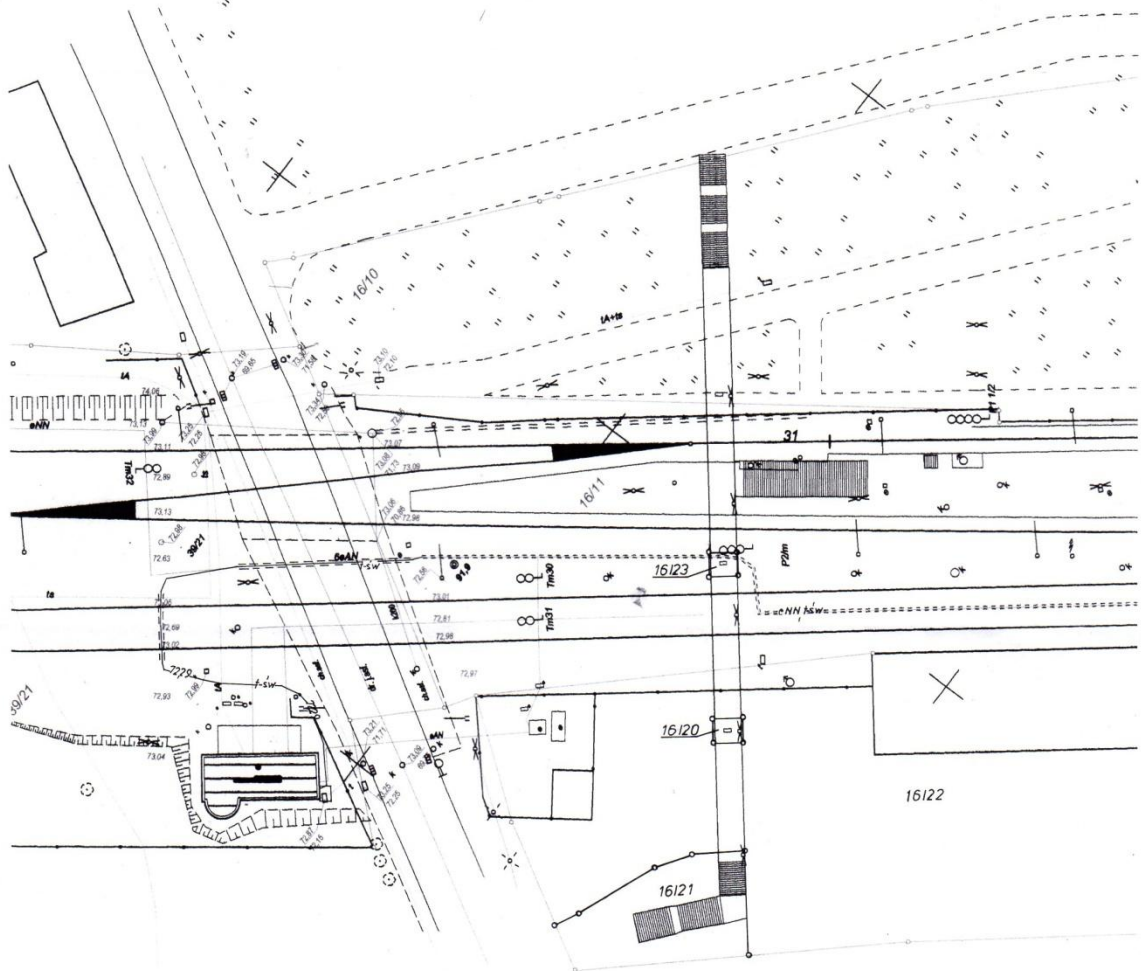
- Urząd Miejski w Aleksandrowie Kujawskim
ul. Juliusza Słowackiego 8, 87-700 Aleksandrów Kujawski.

Do wiadomości:

- PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku
ul. Dyrekcyjna 2-4, 80-958 Gdańsk.

Opracował: Peter Machala, tel. +48 56 699 31 16

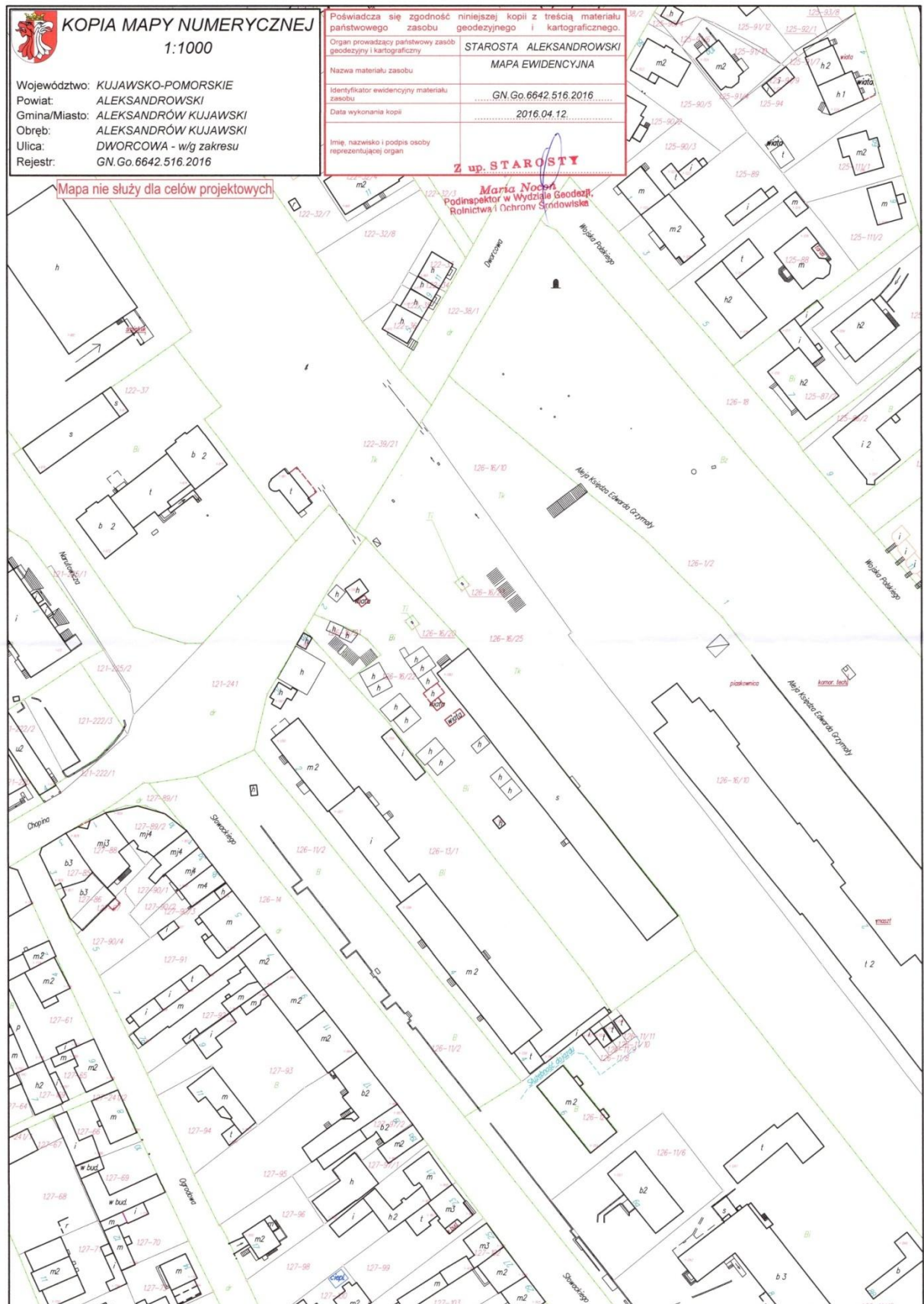
B. Część geodezyjna



PKP S.A.
Oddział Gospodarstwa Nieruchomości w Gdańsku
Kolejowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej
i Kartograficznej w Gdańsku
MAPA WG STANU ARCHIWALNEGO
Niniejszą mapę wykonano jako kopię kolejowej mapy
z archiwum wydziału geodezji
ALEKSANDROW, Kuj. w 1:1220
skala 1:1220 (oryginalna) - 1:1220
Kopia nie służy do celów
projektowych, projektów technicznych oraz
uzgodnień projektów na terenie kolejowym i uzgodnień
Ks. rob. nr. KNG-2, ZUP 63/4, 246/16
Gdańsk, dn. 26.06-04-06

REPRODUKCYJA WZBRONIONA
(5)





STAROSTWO POWIATOWE
w Aleksandrowie Kujawskim
ul. Słowackiego 8
87-700 Aleksandrów Kujawski

Województwo : kujawsko-pomorskie
Powiat : aleksandrowski
Jednostka ewidencyjna : Aleksandrów Kujawski miasto

Skorowidz działek i wykaz podmiotów
z dnia:2016-04-11

L.p	Numer obrębu Nazwa obrębu	Właściciel / władający	J. rej.	Działka	Charakter Udział	Pow. [ha]
1	1 ALEKSANDRÓW KUJ.	GMINA MIEJSKA ALEKSANDRÓW KUJAWSKI ALEKSANDRÓW KUJAWSKI; 87-700 ALEKSANDRÓW KUJAWSKI;	G.2840	26.1/2	WŁ 1/1	1.0044
2	1 ALEKSANDRÓW KUJ.	GMINA MIEJSKA ALEKSANDRÓW KUJAWSKI ALEKSANDRÓW KUJAWSKI; 87-700 ALEKSANDRÓW KUJAWSKI;	G.2525	26.16/10	WŁ 1/1	1.1593
3	1 ALEKSANDRÓW KUJ.	SKARB PAŃSTWA ALEKSANDRÓW KUJAWSKI; 87-700 ALEKSANDRÓW KUJAWSKI; POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE SPÓŁKA AKCYJNA W WARSZAWIE ODDZIAŁ GOSPODAROWANIA NIERUCHOMOŚCIAMI W BYDGOSZCZY ZYGMUNTA AUGUSTA 7; 85-082 BYDGOSZCZ;	G.361	26.16/20	WŁ 1/1 WU 1/1	0.0011
4	1 ALEKSANDRÓW KUJ.	SKARB PAŃSTWA ALEKSANDRÓW KUJAWSKI; 87-700 ALEKSANDRÓW KUJAWSKI; POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE SPÓŁKA AKCYJNA W WARSZAWIE ODDZIAŁ GOSPODAROWANIA NIERUCHOMOŚCIAMI W BYDGOSZCZY ZYGMUNTA AUGUSTA 7; 85-082 BYDGOSZCZ;	G.361	26.16/21	WŁ 1/1 WU 1/1	0.0228
5	1 ALEKSANDRÓW KUJ.	SKARB PAŃSTWA ALEKSANDRÓW KUJAWSKI; 87-700 ALEKSANDRÓW KUJAWSKI; POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE SPÓŁKA AKCYJNA W WARSZAWIE ODDZIAŁ GOSPODAROWANIA NIERUCHOMOŚCIAMI W BYDGOSZCZY ZYGMUNTA AUGUSTA 7; 85-082 BYDGOSZCZ;	G.361	26.16/22	WŁ 1/1 WU 1/1	0.5191
6	1 ALEKSANDRÓW KUJ.	SKARB PAŃSTWA ALEKSANDRÓW KUJAWSKI; 87-700 ALEKSANDRÓW KUJAWSKI; POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE SPÓŁKA AKCYJNA W WARSZAWIE ODDZIAŁ GOSPODAROWANIA NIERUCHOMOŚCIAMI W BYDGOSZCZY ZYGMUNTA AUGUSTA 7; 85-082 BYDGOSZCZ;	G.361	26.16/23	WŁ 1/1 WU 1/1	0.0011

Strona: 1

Sporządził : Agata Wilk

UDOSTĘPNIONE DANE OSOBOWE WYKORZYSTYWANE MOGĄ BYĆ TYLKO W CELU WSKAZANYM WE WNIOSKU

2016 -U4- 1 1

z up. STAROSTY
Jan Kozłowski
Kierownik PODGK

Strona: 2

STAROSTWO POWIATOWE
w Aleksandrowie Kujawskim
ul. Słowackiego 8
87-700 Aleksandrów Kujawski

Województwo : kujawsko-pomorskie
Powiat : aleksandrowski
Jednostka ewidencyjna : Aleksandrów Kujawski miasto

Skorowidz działek i wykaz podmiotów
z dnia:2016-04-27

L.p	Numer obrębu	Właściciel / władający	J. rej.	Działka	Charakter	Pow. [ha]
	Nazwa obrębu				Udział	
1	1 ALEKSANDRÓW KUJ.	SKARB PAŃSTWA ALEKSANDRÓW KUJAWSKI; 87-700 ALEKSANDRÓW KUJAWSKI; POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE SPÓŁKA AKCYJNA W WARSZAWIE ODDZIAŁ GOSPODAROWANIA NIERUCHOMOŚCIAMI W BYDGOSZCZY ZYGMUNTA AUGUSTA 7; 85-082 BYDGOSZCZ;	G.361	26.16/25	WŁ	3.7351
					1/1	
					WU	
					1/1	

Sporządził : Agata Wilk

UDOSTĘPNIONE DANE OSOBOWE WYKORZYSTYWANE MOGĄ BYĆ TYLKO W CELU WSKAZANYM WE WNIOSKU

2016 -04- 27

Z up. STAROSTY

Agata Wilk
Podinspektor
w Wydziale Geodezji, Rolnictwa
i Ochrony Środowiska

C. Opis techniczny

1. Podstawa opracowania

Opracowanie sporządzono na zlecenie Urząd Miasta w Aleksandrowie Kujawskim [ul. Juliusza Słowackiego 8, 87-700 Aleksandrów Kujawski], na podstawie umowy nr GKM.272.17.2016.

Materiały stanowiące podstawę opracowania:

- Umowa nr GKM.272.17.2016 z dnia 29.08.2016
- Archiwalny projekt techniczny kładki dla pieszych nad torami PKP linii Kutno-Piła Główna (linia nr 18) w km 91,572 w Aleksandrowie Kujawskim
- Mapa sytuacyjno-wysokościowa rejonu objętego opracowaniem, w skali 1:500
- Mapa ewidencyjna, w skali 1:500
- Mapa zasadnicza terenu kolejowego
- Wypis z rejestru gruntów
- Protokół kontroli okresowej z 2015r
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 roku Prawo Budowlane (Dz. U. 1994 Nr 89 poz. 414, z późniejszymi zmianami)
- Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U.. Nr 19 poz. 177, z późniejszymi zmianami)
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczegółowych zasadach przygotowania i realizacji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. Nr 80, poz. 721, z późniejszymi zmianami)
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. Nr 71 poz. 838, z późniejszymi zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. Nr 120, poz. 1133, z późniejszymi zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonywania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno - użytkowego (Dz. U. Nr 202, poz. 2072, z późniejszymi zmianami)
- Rozporządzenie M.T.iG.M. z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 poz. 430), z późniejszymi zmianami

- Rozporządzenie M.T.iG.M. z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63 poz. 735), z późniejszymi zmianami
- Rozporządzenie M.T.iG.M. z dnia 10 września 1998r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 151), z późniejszymi zmianami
- Rozporządzenie M.T.iG.M. z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych
- Własne pomiary inwentaryzacyjne z dnia 29.03.2016r
- Aprobaty techniczne,
- Zalecenia techniczne IBDiM
- Warunki i uzgodnienia
- Polskie normy

2. Zamawiający

Urząd Miasta w Aleksandrowie Kujawskim
ul. Juliusza Słowackiego 8,
87-700 Aleksandrów Kujawski

3. Przedmiot i cel opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt rozbiórki kładki dla pieszych nad torami PKP linii Kutno-Piła Główna (linia nr 18) w km 91,863,25 linii , znajduje się w bliskim sąsiedztwie ul. Dworcowej w Aleksandrowie Kujawskim, w zakresie niezbędnym do uzyskania decyzji o pozwoleniu na rozbiórkę .

4. Istniejący stan zagospodarowania terenu.

4.1. Wykaz materiałów archiwalnych

Przedmiotowy obiekt posiada dokumentację archiwalną wykonaną w latach 1984r przez Biuro Projektów Budownictwa Komunikacyjnego (ul. Chodkiewicza 15, 85-065 Bydgoszcz), autorstwa mgr inż. W. Sokołowskiego (1984), T. Andrzejewskiego i B. Banasiewicza (1978r), które znajdują się w archiwum Urzędu Miasta Aleksandrowa Kujawskiego. Dokumentacje zawierają część rysunkową i części opisowej oraz projekty technologiczne.

4.2. Lokalizacja.

Obiekt zlokalizowany jest w terenie miejskim, w bezpośrednim sąsiedztwie ulicy Dworcowej i linii kolejowej Kutno-Piła oraz dworca PKP. Średnia odległość schodów przedmiotowej kładki od przejazdu/przejścia w poziomie torów w ul. Dworcowa wynosi ~40m (skrzyżowanie jednopoziomowe).

W obrębie dworca znajdują się dwa tory kolejowe linii Kutno- Piła (nr 1 i nr 2) oraz tory stacyjny (nr 4 i nr 6). Peron skomunikowany schodami z kładką mieści się między torami szlakowymi. Przy końcu peronu usytuowany jest w poziomie torów przejazd dla wózków bagażowych i inwalidzkich, przez który przejście dozwolone jest pod nadzorem pracownika kolei.



4.3. Rejestr zabytków i ochrona konserwatorska.

Kładka zlokalizowana jest w bezpośrednim sąsiedztwie ul. Dworcowej w Aleksandrowie Kujawskim na działce nr 16/10 (rejestr zabytków: A/641-30.12.1998), na której

budynek o nr ewidencyjnym 1365 (adres : Wojska Polskiego 2 Aleksandrów Kujawski, budynku transportu i łączności) wpisany jest do rejestru zabytków pod numerem A/641-30.12.1998.

Przedmiotowa kładka nad torami kolejowymi zlokalizowana jest w odległości ok. 100m od budynku dworca (w stronę północną i ul. Dworcową) i nie jest obiektem budowlanym wpisanym do rejestru zabytków oraz nie jest objęta ochroną konserwatorską.

4.4. Warunki gruntowo – wodne.

Pod względem geomorfologicznym teren położony jest w pradolinie Kotliny Toruńskiej. Podłoże gruntowe jest zbudowane z osadów zastoiskowych przykrytych cienką warstwą gleby (humusu). Osady zastoiskowe są wykształcone w postaci glin pylastych i pyłów. W dolnej części podłoża występują piaski, pochodzenia zastoiskowego lub wodno-lodowcowego. Podłoże gruntowe dzieli się na następujące warstwy :

- warstwa I – nasyp
- warstwa IIa – grunty spoiste zastoiskowe miękkoplastyczne, $IL \sim 0,8$
- warstwa IIb – grunty spoiste zastoiskowe plastyczne, $IL \sim 0,3$
- warstwa IIc – grunty spoiste zastoiskowe twardoplastyczne, $IL \sim 0,15$
- warstwa IId – grunty spoiste zastoiskowe półzwarte,
- warstwa IIIa – piaski drobne, $ID \sim 0,75$
- warstwa IIIb – piaski średnie, $ID \sim 0,75$

Według materiałów archiwalnych przekrój geotechniczny zlokalizowany po stronie zachodniej linii kolejowej ma następujący profil :

- **Rz. 72,9 m npm**
- 0÷0,8 m ppt. – nasyp
- 0,8÷2,0 m ppt. – glina pylasta , warstwa IIc
- 2,0÷5,0 m ppt. – ił pylasta , warstwa IIa
- 5,0÷5,8 m ppt. – glina pylasta, warstwa IIb
- 5,8÷10,0 m ppt. – piasek drobny, warstwa IIIa

Woda gruntowa występuje w postaci sączeń, a jej ustabilizowane zwierciadło występuje na głębokości 2,7-2,8 m ppt. Piaski zalegające poniżej gruntów spoistych są suche.

4.5. Charakterystyka istniejącego obiektu.

Funkcja obiektu:	Kładka dla pieszych
Schemat statyczny:	czteroprzęsłowy układ ciągły
Rozpiętości przęsła:	15,0+20,0+20,0+15,0
Długość obiektu ze schodami:	104,32m
Szerokość całkowita obiektu:	3,52m
Szerokość w świetle balustrad:	3,19m
Klasa obciążenia:	PN-66/B-02015
Kąt skosu:	90°
Oś obiektu w planie:	prosta, załamana przy schodach
Spadek podłużny:	0,5%
Spadek poprzeczny:	daszkowy 1,5%
Konstrukcja nośna:	skrzynkowa stalowa, ortotropowa
Łożyska:	łożysk stalowych wałkowych,

Niweleta kładki ukształtowana jest w spadku podłużnym 0,5 % od rzędnej 79,37 - 79,02 m n.p.m. Najniższa rzędna spodu konstrukcji nad główką szyny wynosi 78,46 m n.p.m. , przy rzędnej główki szyny 72,96 m n.p.m. Obiekt dostosowany jest do skrajni PKP typ C wg PH-69/K-02054.

4.5.1. Ustrój nośny

Szerokość użytkowa kładki w świetle poręczy wynosi 3,19 m. Szerokość całkowita pomostu wynosi 3.52 m. Kładka pracuje w schemacie belki czteroprzęsłowej ciągłej o rozpiętości 15,0 + 20,0 + 20,0 + 15,0. Łączna długość ustroju nośnego to 71,0 m. Spadek podłużny - 0,5 % zgodnie z kierunkiem wschodnim. Spadek poprzeczny 1,5 % dwustronny od osi pomostu na zewnątrz. Konstrukcja kładki została zaprojektowana u formie stalowej belki skrzynkowej o przekroju trapezowym z przeponą podłużną w środku. Wysokość skrzynki to 60,0cm. Skrzynka posiada obustronne wsporniki o wysięgu 64,0 cm, które zaprojektowano jako płytowo-zebrowe. Ścianki dźwigara strzykowego, wsporniki

i przepona wewnętrzna wykonano z blachy gr. 8 mm Pomost kładki stanowi płyta ortotropona z zebrami podłużnymi 100 x 8mm w rozstawie co 38 cm. Żebra poprzeczne o przekroju trapezowym i $h = 19$ cm, w rozstawie co 200 cm. Żebra poprzeczno pomostu są zarazem elementami wsporników podporęczowych i poza obrębem skrzynki posiadają zmienną wysokość od 17,7 - 8,0 cm. Wsporniki kładki zamknięto od dołu blachą gr. 8mm uzyskując tym samym całkowicie gładką powierzchnię spodu konstrukcji. Gzymsy wsporników przewidziano z kątowników 200x200x10.

4.5.2. Podpory kładki

Wszystkie podpory kładki zaprojektowano w postaci stalowych słupów typu "V" zamocowanych w żelbetowych fundamentach. Kładka posiada 5 podpór w tym 3 o wysokości 6,0 m i pozostałe o wysokości 5,7 oraz 5,2 m. Słupy posiadają przekrój prostokątny zamknięty o ściankach z blachy gr. 8 m. Podstawy słupów z blach gr. 25 mm. Z uwagi na występowanie gruntów spoistych plastycznych i uplastycznionych zaprojektowano posadowione na studniach o średnicy zewnętrznej 140 cm doprowadzonych do piasków drobnych. Na każdą podporę przewidziano 3 studnie w związku z czym fundamenty posiadają w planie kształt trójkątów. Grubość fundamentów równa jest 70 cm.

4.5.3. Schody

Obustronne dojścia do kładki, jak również zejście z kładki na peron dworca PKP, stanowią stalowe schody trójbiegowe. Schody zejściowe na peron o szerokości użytkowej 3,75 m posiadają 3 biegi po 12 stopni. Wszystkie stopnie mają wymiary 16x35cm. Spoczniki pośrednie o szerokości 1,5 m i końcowy szerokości 1,0 m. Podpory schodów składa się z dwóch powiązanych ze sobą słupków z ceowników C160 zamocowanych w fundamencie i połączonych z konstrukcją biegów przegubowo. Biegi schodów oparto na belkach policzkowych o przekroju rurowym 2 x C260. Stopnie z blachy gr. 8 m posiadają elementy nośny w formie skrzynki o przekroju trapezowym. Żebra trapezowe zamknięta są również elementami nośnymi spoczników. Nawierzchnia stopni i spoczników jak na kładce. Fundamenty poszczególnych podpór posadowiono na studniach.

Schody na dojściu do kładki od strony wschodniej (park) o szerokości użytkowej 3,16 m posiadają dwa biegi po 10 stopni i jeden 11 stopni. Wymiary stopni i spoczników jak również elementy konstrukcji jak dla schodów na peron. Belki policzkowe schodów oparte są za pośrednictwem łożysk ruchomych stycznych. Posadowienie podpór bezpośrednie na ławach żelbetowych.

Schody na dojściu do kładki od strony zachodniej o szerokości użytkowej 3,16 m załamane w planie posiadają bieg na przedłużeniu kładki 11-sto stopniowe i dwa biegi pod kątem 100° do osi kładki po 14 stopni każdy. Szczegóły konstrukcji schodów i ich posadowienie analogiczne jak schodów wschodnich z tą różnicą, że spoczniki na załamania biegów w planie przewidziano jako płytę ortotropową z żebrami z płaskowników 12x8 mm.

4.5.4. Nawierzchnia.

Nawierzchnia pomostu kładki oraz stopni i podestów schodów. zaprojektowano z asfaltu lanego drobnoziarnistego wykonanego na bazie asfaltu D-35 wg normy PH-64/8-96032. Grubość nawierzchni równa jest 4 cm.

4.5.5. Balustrady.

Balustrady stalowe o wysokości 1,1 m. Rozstaw słupków 2,0 m. Pochwyt poręczy z ceownika C65. Słupki z C65 zamkniętego płaskownikiem 65x8. Przeciągi n płaskownika 6 x10 mm i szczeblinki z płaskownika 50x8mm . Słupki poręczy spawane do blachy pomostu i dodatkowo wzmocnione blachami trójkątnymi przyspawanymi do kątowników gzymsowych.

4.5.6. Wyposażenie związane z siecią trakcyjną

Nad osiami torów nr 1 i nr 2 zamontowano stalowe pionowych osłon przeciwporażeniowe o długości 4 m nad osią każdego toru. Konstrukcje osłon w sposób trwały mocowane jest do balustrad kładki.

W osi torów nr 1 i 2 do konstrukcji kładki zamocowane są ograniczniki uniesienia sieci trakcyjnej po obu stronach stalowej "skrzynki pomostu. Spód ograniczników znajduje się ~15 cm poniżej dolnej powierzchni "skrzynki". Trakcja PKP nie jest powieszona pod ustrój nośny.

Na podporze nr 3 kładki zlokalizowanej w międzytorzu torów nr 2 i 4 zamocowano uchwyty iskierników niskonapięciowych służące jako urządzenia uziemiające stalową konstrukcję obiektu.

4.6. Uzbrojenie terenu.

Z uwagi na możliwość wystąpienia urządzeń podziemnych nie wykazanych na mapach geodezyjnych należy wykonać próbne przekopy w celu ewentualnego ich zlokalizowania. W miejscu usytuowania kładki znajdują się m.in. następujące sieci podziemnego uzbrojenia terenu, tj.

- wodociąg PKP fi 250 usytuowany w peronie i jego przyłączy fi 80 przeprowadzone pod kładką między podporami nr 1 i 2, bez kolizji z nimi,
- sieć kanalizacyjna PKP fi 250, między torami 2 i 4 oraz między torem nr 1 a budynkiem dworca, odwadniające torowisko,
- energetyczne kable niskiego napięcia PKP zasilające oświetlenie w rejonie dworca, przebiegające bez kolizji z kładką,
- kanalizacja i kable łączności PKP, przebiegające bez kolizji z podporem kładki,
- kable zabezpieczenia ruchu kolejowego PKP prowadzące do urządzeń kolejowych jak semafor czy zapory przejazdu, przebiegające bez kolizji z podporami kładki i schodów,
- wodociąg miejski fi 250 przeprowadzony między kładką a przejazdem w ul. Dworcowej oraz przyłączy do niego o średnicy fi 50 mm w miejscu usytuowania schodów zachodnich kładki.
- w rejonie kładki znajduje się kabel energetyczny zasilający oświetlenie na kładce, jest to kabel niskiego napięcia poprowadzony od słupa parkowego będącego elementem istniejącego obwodu oświetlenia ulicznego, znajdującego się po wschodniej stronie kładki przy alejce parkowej.

5. Opis sposobu prowadzenia robót rozbiórkowych.

Przyjęto klasyczną metodę rozbiórki polegającą na cięciu, rozbijaniu i demontażu elementów konstrukcyjnych z usuwaniem gruzu lub zdejmowaniem segmentów. Roboty

budowlane prowadzone będą w oparciu o projekt technologiczno- wykonawczy Wykonawcy robót budowlanych, który opracuje także m.in. :

- technologii robót wraz z fazowaniem i harmonogram robót dla określenia niezbędnych zamknięć torów i regulaminu tymczasowych ograniczeń prędkości biegu pociągów
- technologii robót wraz z fazowaniem i harmonogram robót dla określenia niezbędnych wyłączenia napięć z sieci trakcyjnej i regulaminu tymczasowych ograniczeń ruchu i prędkości biegu pociągów
- technologii ruchowo-przewozowej dla określenia możliwości przepuszczenia rozkładowej ilości pociągów i do zminimalizowania strat eksploatacyjnych ,
- plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia i bezpieczeństwa mienia , określający sposób zabezpieczenia miejsca robot, wpływu robot na środowisko, oddziaływania na zdrowie ludzi i obiektów sąsiadujących,

5.1. Etap I - demontaż wyposażenia.

Po uprzednim zabezpieczeniu terenu i wyłączeniu zasilania sieci trakcyjne, w pierwszym etapie przewiduje się rozbiórka elementów wyposażenia wiaduktu w zakresie :

1. odłączenie zasilania i demontaż latarni na obiekcie,
2. demontaż balustrad i osłon przeciwporażeniowych.

5.2. Etap II - rozbiórka schodów.

Proponuje się następującą kolejność prowadzenia prac :

1. ustawienie podpór tymczasowych.
2. cięcie i rozbiórka schodów na peron.
3. cięcie i rozbiórka schodów zachodnich.
4. cięcie i rozbiórka schodów wschodnich.
5. składowanie elementów w wydzielonym miejscu na placu budowy.
6. podział konstrukcji schodów na mniejsze elementy, umożliwiające transport do miejsca utylizacji.

5.3. Etap III - montaż podpór tymczasowych.

Proponuje się następującą kolejność prowadzenia prac :

1. ułożenie fundamentu podpór tymczasowych - płyty drogowe.
2. ustawienie podpór tymczasowych T1, T2, T3.

5.4. Etap IV - rozbiórka ustroju nośnego.

Proponuje się następującą kolejność prowadzenia prac :

1. Rozbiórka nawierzchni kładki w miejscu planowanego cięcia.
2. Wycięcie otworu w górnej części skrzynki, umożliwiającego dostęp do wnętrza dźwigara skrzynkowego.
3. Przecięcie blach wewnątrz dźwigara (przepony i żebra),
4. Przecięcie blach na całym obwodzie dźwigara skrzynkowego wraz z blachami wsporników i kształtownikiem gzymsowym.
5. Wykonanie cięcia ustroju nośnego (wg pkt 2, 3, 4), kolejno dla przekrojów C1, C2 i C3.
6. Demontaż segmentów ustroju nośnego za pomocą dźwigu, kolejno dla segmentów K.2, K.3, K.1, K.4.
7. Składowanie elementów w wydzielonym miejscu na placu budowy.
8. Podział segmentów K.1 - K.4 na mniejsze elementy, umożliwiające transport do miejsca utylizacji.

5.5. Etap V - rozbiórka podpór i reprofilacja terenu.

Proponuje się następującą kolejność prowadzenia prac :

1. Demontaż podpór tymczasowych, wykonanych na czas rozbiórki.
2. Demontaż części stalowej podpór kładki i schodów:
3. Odcięcie kotew i transport podpór (w całości) poza teren kolejowy.
4. Składowanie elementów w wydzielonym miejscu na placu budowy.
5. Podział konstrukcji stalowej słupów na mniejsze elementy, umożliwiające transport do miejsca utylizacji.

6. Rozbiórka części żelbetowej podpór kładki na głębokość min. 0,50m poniżej poziomu terenu. Pozostawienie ławy fundamentowej podpór.
7. Rozbiórka części żelbetowej podpór schodów wschodnich i zachodnich.
8. Rozbiórka części żelbetowej podpór schodów na peron na głębokość min 0,50m poniżej poziomu terenu, odtworzenie nawierzchni peronu.
9. Reprofilacja terenu w miejscach podpór.
10. Rozbiórka części peronu na odcinku pod pierwszej podpory schodów do końca obecnego peronu z oznakowaniem końca peronu zgodnie z : ustaleniami Zespołu ds. oceny zmiany tj. notatka z dnia 10.11.2016r, znak IZIW4-505-26.1/2016 - str 33 niniejszego projektu ; Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1300/2014 – Podsystem „Infrastruktura” - 4.2.1.13 ; uzgodnionym opracowaniem „Projekt układu komunikacyjnego dla pieszych poruszających się w obrębie stacji wraz z oznaczeniem zakończenia peronu”

Rozbiórka obejmuje jedynie elementy samego peronu (na wskazanym przez PKP obszarze), z pozostawieniem istniejącego słupa oświetleniowego wraz z jego zasilaniem i innym uzbrojeniem terenu, również tym nie wykazany na mapach. Prace należy prowadzić przy użyciu lekkiego sprzętu , z przekopem ręcznym w miejscach wątpliwych, pod nadzorem Zarządcy lub Właściciela terenu / urzędzeń obcych
11. Wykonanie nowego oznakowania dróg wejścia przez kładkę w km 91,599 na peron 1 z terenu miasta i Dworca oraz ujścia z peronu nr 1po likwidacji kładki dla pieszych zgodnie z uzgodnionym projektem przez Biuro Infrastruktury Pasażerskiej w Warszawie tj. opracowaniem „Projekt układu komunikacyjnego dla pieszych poruszających się w obrębie stacji wraz z oznaczeniem zakończenia peronu”

6. Opis sposobu zapewnienia bezpieczeństwa osób i mienia.

6.1. Informacje ogólne

Wszystkie roboty rozbiórkowe powinny być prowadzone z poszanowaniem przepisów zawartych w przedmiotowych normach, ustawach i rozporządzeniach tj. z zachowaniem podanych tam zasad BHP oraz zasad przeciwpożarowych, jak również uwag zawartych w niniejszym opracowaniu. Kierownik robót zobowiązany jest do sporządzenia „planu bioz”.

6.2. Zakres oraz kolejność wykonywania robót rozbiórkowych

Zakres i proponowana kolejność wykonywania robót określono w pkt. 5 i na rysunkach szczegółowych.

6.3. Istniejące obiekty budowlane w obszarze oddziaływania robót

W obszarze prowadzenia robót rozbiórkowych znajdują się:

- istniejąca droga wojewódzka nr 266, ul. Dworcowa
- teren zamknięty PKP

- linie kolejowe wraz z siecią trakcyjną
- strefa wpisana do rejestru zabytków wraz z budynkami
- park miejski
- drogi gruntowe,

6.4. Elementy zagospodarowania terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi

Do elementów zagospodarowania terenu mogących stwarzać potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa i zdrowia ludzi należą :

- istniejąca droga wojewódzka nr 266, ul. Dworcowa
- teren zamknięty PKP
- linie kolejowe wraz z siecią trakcyjną
- strefa wpisana do rejestru zabytków wraz z budynkami
- park miejski
- drogi gruntowe,

6.5. Zagrożenia dla bezpieczeństwa i zdrowia

Zagrożenia występujące przy wykonywaniu robót rozbiórkowych:

- 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:
- przygniecenie pracownika ciężkim elementem podczas wykonywania robót przy użyciu ciężkiego sprzętu budowlanego (przebywanie pracownika w strefie zagrożenia),
- roboty, przy których wykonywaniu występuje ryzyko upadku z wysokości ponad 5,0 m,
- potrącenie pracownika przez elementy ruchome urządzeń (brak wygrodzenia strefy niebezpiecznej, niewłaściwa organizacja robót),
- roboty związane z rozbiórką istniejącego obiektu prowadzone będą na pewnych odcinkach na wysokości powyżej 8,0m
- demontaż elementów konstrukcyjnych obiektów kładki

- prowadzone będą roboty przy użyciu żurawi samojezdnych lub stacjonarnych
- roboty wykonywane pod lub w pobliżu przewodów linii elektroenergetycznych i sieci trakcyjnej
- porażenie prądem
- roboty budowlane, przy prowadzeniu których występują działania substancji chemicznych lub czynników biologicznych zagrażających bezpieczeństwu i zdrowiu ludzi
- roboty wykonywane w pobliżu linii kolejowych
- z uwagi na przyjęty harmonogram część robót może być wykonywana w temperaturze poniżej -10°C
- roboty budowlane, prowadzone przy demontażu ciężkich elementów, których masa przekracza 1,0 t.
- roboty ziemne związane z przemieszczaniem lub zagęszczaniem gruntu
- roboty rozbiórkowe, w tym wykonywanie otworów w istniejących elementach konstrukcyjnych obiektów
- uderzenie spadającym z wysokości przedmiotem (brak wygradzenia strefy niebezpiecznej, przebywanie pracownika w strefie zagrożenia),
- przysypanie ziemią w wyniku osunięcia się skarpy wykopu (brak wygradzenia strefy niebezpiecznej, przebywanie pracownika w strefie zagrożenia),
- potrącenie pracownika przez pojazd drogowy (brak wygradzenia strefy niebezpiecznej, niewłaściwa organizacja robót),
- potrącenie pracownika przez pojazd szynowy (brak wygradzenia strefy niebezpiecznej, niewłaściwa organizacja robót),

6.6. Zasady prowadzenia robót

Roboty rozbiórkowe powinny być prowadzone w sposób bezpieczny. Należy zapewnić stały dozór ze strony kierownika robót. Osoby wyznaczone do wykonywania robót rozbiórkowych powinny pisemnie potwierdzić zapoznanie się z przepisami BHP.

Teren rozbiórki należy ogrodzić i oznakować tablicami „Nieupoważnionym wstęp wzbroniony”. W obrębie robót rozbiórkowych umieścić dodatkowe tablice ostrzegające przed

zagrożeniami. Wyznaczyć strefy niebezpieczne oraz urządzić składowisko materiałów rozbiórkowych.

Roboty rozbiórkowe należy wykonywać z zachowaniem szczególnej ostrożności, należy przestrzegać przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy a w szczególności:

- rozbiórkę powierzyć firmie posiadającej doświadczenie w wykonywaniu tego typu robót i posiadającej odpowiednie wyposażenie sprzętowe i techniczne,
- roboty prowadzić pod stałym nadzorem osób posiadających odpowiednie kwalifikacje zawodowe oraz doświadczenie przy tego typu pracach,
- stosować środki zabezpieczające pracowników (ubiór, pasy bezpieczeństwa, hełmy ochronne, itp.),
- stosować urządzenia zabezpieczające i ochronne,
- stosować odpowiednie narzędzia i sprzęt,
- terminowo dokonywać przeglądu i kontroli rusztowań, urządzeń linowych i pomocniczych,
- zapewnić bezpieczeństwo publiczne,

Stosowany do rozbiórki żuraw samochodowe (o ile będą stosowane) musi posiadać aktualne dokumenty Urzędu Dozoru Technicznego dopuszczające do pracy. Operator żurawia musi posiadać dokumenty dotyczące posiadanych przez niego uprawnień. Dokumenty te dźwigowy powinien przekazać kierownikowi rozbiórki. W czasie pracy żurawia należy w szczególności przestrzegać następujących zasad :

- podłoże pod żuraw winno być odpowiednio przygotowane,
- hak winien być umieszczony w położeniu pionowym nad ciężarem,
- nie wolno podnosić ciężarów przekraczających dopuszczalny udźwig żurawia,
- należy dokonywać próbnego podnoszenia,
- sekcje winny być przenoszone poziomo, na wysokości co najmniej 1,0 m ponad przedmiotami znajdującymi się na ich drodze,
- reagować tylko na sygnały pochodzące od „hakowego”; na sygnał „stój” dźwigowy reagować powinien bez względu na to, przez kogo sygnał został wydany,

- sekcji nie wolno przenosić nad ludźmi lub nad stanowiskami pracy,
- zawiesia, trawersy i uchwyty winny posiadać atesty dopuszczające do stosowania, nie wolno podwieszać na zawiesiach, trawersach czy uchwytach elementów o masie przekraczającej ich udźwig roboczy,
- sprzęt do podnoszenia musi być w pełni sprawny technicznie,
- nie wolno przekraczać dopuszczalnego rozwarcia zawiesi,
- należy zwrócić uwagę, że DOR (dopuszczalne obciążenie robocze) podane na tabliczkach dotyczy pionowego położenia cięgien,
- zabronione jest wykonywanie na linach węzłów lub łączenie lin za pomocą wiązania.

Roboty powinny być prowadzone tak, aby nie została naruszona stateczność rozbieranego obiektu oraz tak, aby usuwanie jednego elementu nie wywołało utraty stateczności i przewrócenia się innego fragmentu konstrukcji. Niedopuszczalne jest dokonywanie rozbiórki przez podkopywanie lub podcinanie konstrukcji od dołu. Roboty rozbiórkowe należy natychmiast wstrzymać w przypadku wystąpienia niezamierzonego naruszenia stabilności statycznej rozbieranych elementów konstrukcji. Można je wznowić po usunięciu zaistniałego zagrożenia. Przy prowadzeniu prac w wykopach - w trakcie usuwania fundamentów należy uważać na możliwość osunięcia się ziemi. Osoby przebywające na stanowiskach pracy, znajdujących się na wysokości co najmniej 1,0 m od poziomu powierzchni stałej lub ziemi, powinny być zabezpieczone przed upadkiem z wysokości balustradą lub zabezpieczeniem osobistym w postaci szelek i linki bezpieczeństwa. Balustradami powinny być zabezpieczone również krawędzie nieobudowane oporęczowaniem stałym oraz otwory docelowe i technologiczne.

Zabrania się zrzucania przedmiotów i materiałów z pomostu roboczego. Nie wolno przebywać osobom pod strefą, w której prowadzone są roboty rozbiórkowe oraz w zasięgu wysięgnika żurawia, koparki czy innego sprzętu mechanicznego lub pod elementami roboczymi. Zabrania się przebywania osób na rozkuwanej konstrukcji oraz pod nią przez cały okres prowadzenia robót.

6.7. Instruktaż pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych

Szkolenie pracowników w zakresie BHP należy przeprowadzić zgodnie obowiązującymi przepisami i powinno ono obejmować :

- zasady postępowania w przypadku wystąpienia zagrożenia,
- zasady bezpośredniego nadzoru nad pracami szczególnie niebezpiecznymi przez wyznaczone w tym celu osoby,
- zasady stosowania przez pracowników środków ochrony indywidualnej oraz odzieży i obuwia roboczego,
- aktualne zaświadczenia SEP,
- badania lekarskie - praca na wysokości.

Wykonawca przed przystąpieniem do wykonywania robót rozbiórkowych jest obowiązany opracować instrukcję bezpiecznego ich wykonywania i zaznajomić z nią pracowników w zakresie wykonywanych przez nich robót, m.in. :

- pracownicy zatrudnieni przy montażu i demontażu rusztowań oraz montażu ruchomych podestów roboczych powinni posiadać stosowne wymagane uprawnienia wraz z dopuszczeniem do pracy na wysokości,
- pracownicy przebywający na stanowiskach pracy, znajdujących się na wysokości, co najmniej 1 m od poziomu podłogi lub ziemi, powinni być zabezpieczeni przed upadkiem z wysokości poprzez wykonanie balustrady z deski krawężnikowej o wysokości 0,15 m i poręczy ochronnej umieszczonej na wysokości 1,1 m. Wolną przestrzeń pomiędzy deską krawężnikową a poręczą należy wypełnić w sposób zabezpieczający pracowników przed upadkiem z wysokości.
- pracownicy dokonujący montażu i demontażu rusztowań są obowiązane do stosowania urządzeń zabezpieczających przed upadkiem z wysokości.
- rusztowania i ruchome podesty robocze powinny być wykonywane zgodnie z dokumentacją producenta albo projektem indywidualnym sporządzonym przez wykonawcę,
- montaż rusztowań, ich eksploatacja i demontaż powinny być wykonywane zgodnie z instrukcją producenta albo projektem indywidualnym sporządzonym przez wykonawcę,

- rusztowania i ruchome podesty robocze powinny być wykorzystywane zgodnie z przeznaczeniem,
- użytkowanie rusztowania jest dopuszczalne po dokonaniu jego odbioru przez kierownika rozbiórki lub uprawnioną osobę,
- teren na którym prowadzone będą roboty rozbiórkowe należy oznakować tablicami ostrzegawczymi,
- strefę niebezpieczną należy ogrodzić i oznakować w sposób uniemożliwiający dostęp osobom postronnym,
- prowadzenie robót rozbiórkowych, jeżeli zachodzi możliwość przewrócenia części konstrukcji obiektu przez wiatr, jest zabronione,
- roboty należy bezwzględnie wstrzymać w przypadku, gdy prędkość wiatru przekracza 10 m/s,
- w czasie prowadzenia robót rozbiórkowych przebywanie ludzi poniżej elementów rozbieranych jest zabronione;

6.8. Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych

Bezpośredni nadzór nad bezpieczeństwem i higieną pracy na stanowiskach pracy sprawują odpowiednio kierownik budowy (kierownik robót rozbiórkowych) oraz mistrz budowlany, stosownie do zakresu obowiązków.

Nieprzestrzeganie przepisów BHP na placu budowy prowadzi do powstania bezpośrednich zagrożeń dla życia lub zdrowia pracowników.

Przyczyny organizacyjne powstania wypadków przy pracy:

- niewłaściwa ogólna organizacja pracy
 - nieprawidłowy podział pracy lub rozplanowanie zadań,
 - niewłaściwe polecenia przełożonych,
 - brak nadzoru,
 - brak instrukcji posługiwania się czynnikiem materialnym,
 - tolerowanie przez nadzór odstępstw od zasad bezpieczeństwa pracy,

- brak lub niewłaściwe przeszkolenie w zakresie bezpieczeństwa pracy i ergonomii,
- dopuszczenie do pracy człowieka z przeciwwskazaniami lub bez badań lekarskich,
- niewłaściwa organizacja stanowiska pracy:
 - niewłaściwe usytuowanie urządzeń na stanowiskach pracy,
 - nieodpowiednie przejścia i dojścia,
 - brak środków ochrony indywidualnej lub niewłaściwy ich dobór.

Przyczyny techniczne powstania wypadków przy pracy:

- niewłaściwy stan czynnika materialnego:
 - wady konstrukcyjne czynnika materialnego będące źródłem zagrożenia,
 - niewłaściwa stateczność czynnika materialnego,
 - brak lub niewłaściwe urządzenia zabezpieczające,
 - brak środków ochrony zbiorowej lub niewłaściwy ich dobór,
 - brak lub niewłaściwa sygnalizacja zagrożeń,
 - niedostosowanie czynnika materialnego do transportu, konserwacji lub napraw;
- niewłaściwe wykonanie czynnika materialnego:
 - zastosowanie materiałów zastępczych,
 - niedotrzymanie wymaganych parametrów technicznych;
- ukryte wady materiałowe czynnika materialnego;
- niewłaściwa eksploatacja czynnika materialnego:
 - nadmierna eksploatacja czynnika materialnego,
 - niedostateczna konserwacja czynnika materialnego,
 - niewłaściwe naprawy i remonty czynnika materialnego.

Osoba kierująca pracownikami jest obowiązana:

- organizować stanowiska pracy zgodnie z przepisami i zasadami bezpieczeństwa i higieny pracy,
- dbać o sprawność środków ochrony indywidualnej oraz ich stosowania zgodnie z przeznaczeniem,
- organizować, przygotowywać i prowadzić prace, uwzględniając zabezpieczenie pracowników przed wypadkami przy pracy, chorobami zawodowymi i innymi chorobami związanymi z warunkami środowiska pracy,
- dbać o bezpieczny i higieniczny stan pomieszczeń pracy i wyposażenia technicznego, a także o sprawność środków ochrony zbiorowej i ich stosowania zgodnie z przeznaczeniem.

Na podstawie:

- oceny ryzyka zawodowego występującego przy wykonywaniu robót na danym stanowisku pracy,
- wykazu prac szczególnie niebezpiecznych,
- określenia podstawowych wymagań bhp przy wykonywaniu prac szczególnie niebezpiecznych,
- wykazu prac wykonywanych przez co najmniej dwie osoby,
- wykazu prac wymagających szczególnej sprawności psychofizycznej,

Kierownik budowy (kierownik rozbiórki) powinien podjąć stosowne środki profilaktyczne mające na celu:

- zapewnić organizację pracy i stanowisk pracy w sposób zabezpieczający pracowników przed zagrożeniami wypadkowymi oraz oddziaływaniem czynników szkodliwych i uciążliwych,
- zapewnić likwidację zagrożeń dla zdrowia i życia pracowników głównie przez stosowanie technologii, materiałów i substancji nie powodujących takich zagrożeń.

W razie stwierdzenia bezpośredniego zagrożenia dla życia lub zdrowia pracowników osoba kierująca pracownikami obowiązana jest do niezwłocznego wstrzymania prac i podjęcia

działań w celu usunięcia tego zagrożenia. Pracownicy powinni być wyposażeni w środki ochrony indywidualnej oraz odzież i obuwie robocze, zgodnie z tabelą norm przydziału środków ochrony indywidualnej oraz odzieży i obuwia roboczego opracowaną przez pracodawcę. Środki ochrony indywidualnej w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa użytkowników tych środków powinny zapewniać wystarczającą ochronę przed występującymi zagrożeniami (np. upadek z wysokości, uszkodzenie głowy, twarzy, wzroku, słuchu). Kierownik budowy (kierownik robót rozbiórkowych) obowiązany jest informować pracowników o sposobach posługiwania się tymi środkami.

7. Ocena przydatności materiałów rozbiórkowych i sposób ich zagospodarowania.

W czasie prowadzenia prac rozbiórkowych materiały należy segregować i oddzielać te, które mogą być wykorzystane jako surowce wtórne, tj. elementy metalowe, stopy metali itp. Pozostałe elementy, nie nadają się do ponownego wbudowania lub segregacji, należy przeznaczyć do utylizacji na zorganizowanym wysypisku śmieci. Transport gruzu prowadzić należy na bieżąco w miarę postępu robót rozbiórkowych, przewożąc go samochodami ciężarowymi samowyladowczymi, zabezpieczonymi plandekami przed pyleniem w czasie jazdy lub siatka zabezpieczającymi przed odrywaniem się drobnych elementów.

8. Wpływ robót rozbiórkowych na środowisko.

8.1. Odpady

8.1.1. Segregacja odpadów

Prawidłowe gospodarowanie odpadami od momentu ich wytworzenia do momentu wtórnego wykorzystania bądź utylizacji nie wywoła negatywnego ich oddziaływania na środowisko naturalne. Segregacja i odzysk materiałów z rozbiórki powinny odbywać się bezpośrednio po ich wytworzeniu (unikając zmieszania) w wyznaczonym wcześniej do tego celu i odpowiednio oznakowanym miejscu i polegać na podziale na odpady przeznaczone do utylizacji, które należy niezwłocznie przekazać specjalistycznym firmom zajmującym się ich utylizacją bądź wtórnym wykorzystaniem oraz materiały nadające się do powtórnego użycia, które winny zostać przewiezione w miejsce składowania wskazane przez Inwestora/Zamawiającego. Elementy betonowe konstrukcji mogą zostać odzyskane i wykorzystane ponownie, jako gruz budowlany lub poddane utylizacji w celu odzyskania

stali złomowej. Pozostały urobek rozbiórki obiektu należy przeznaczyć do utylizacji na zorganizowanym wysypisku śmieci.

8.1.2. Utylizacja odpadów

Przekazywanie odpadów odbiorcy będzie każdorazowo potwierdzane w karcie przekazania odpadów oraz będzie prowadzona ilościowa i jakościowa ewidencja odpadów. Wykonawca jest zobowiązany przedłożyć informację o odpadach w odpowiednim Wydziale Ochrony Środowiska oraz zawrzeć umowę na odbiór odpadów z firmą specjalistyczną posiadającą zezwolenie na odbiór i unieszkodliwianie powstałych w trakcie robót odpadów.

8.1.3. Sposoby zapobiegania powstawaniu odpadów.

Zgodnie z zasadami gospodarowania odpadami należy:

- Prowadzić właściwą gospodarkę odpadami w szczególności odpadami mineralnymi poprzez selektywne ich gromadzenie,
- w miarę możliwości ponownie wykorzystywać odpady powstające podczas rozbiórki (masy ziemne, gruz betonowy),
- przewidzieć konieczność usuwania wody z odpadów i osadów opadłych w skutek wykonywania prac,
- dążyć do jak najszybszego zabezpieczenia i zutylizowania odpadów niebezpiecznych. Poszczególne odpady będą zbierane selektywnie w specjalistycznych pojemnikach i przekazywane specjalistycznym firmom zajmującym się ich utylizacją bądź wtórnym wykorzystaniem,
- wyposażyć zaplecze w niezbędną ilość pojemników, kontenerów, koszy do gromadzenia odpadów budowlanych i komunalnych,
- zlecać wykonanie napraw sprzętu specjalistycznego wyspecjalizowanemu serwisowi. Doraźne naprawy sprzętu mechanicznego należy przeprowadzać w miejscach wyznaczonych na terenie zaplecza budowy, zapewniając zabezpieczenie przed skażeniem gruntu.

8.2. Emisja hałasu

W trakcie robót rozbiórkowych głównym źródłem emisji hałasu jest praca maszyn napędzanych silnikami spalinowymi, takimi jak: samochody, dźwigi, koparki, młoty hydrauliczne

do kruszenia betonu, sprężarki, piły itp. Drugie źródło emisji hałasu to dźwięki generowane przez drobny sprzęt budowlany, np. uderzenia młotków, cięcie i szlifowanie metali, praca pił do cięcia betonu, praca pneumatycznych młotów ręcznych, itp. Roboty rozbiórkowe mają charakter miejscowego źródła hałasu i mogą powodować lokalne oraz krótkotrwałe i przejściowe uciążliwości.

8.3. Zanieczyszczenie powietrza

Roboty rozbiórkowe nie wpłyną znacząco ujemnie na zanieczyszczenie powietrza. Jedynym źródłem takiego zanieczyszczenia będą spaliny pochodzące z maszyn mechanicznych wykorzystywanych do robót rozbiórkowych. Do atmosfery będą emitowane typowe zanieczyszczenia komunikacyjne nieodbiegające składem od spalin pochodzących z pojazdów uczestniczących w ruchu ulicznym tj.: dwutlenek siarki, tlenki azotu, tlenek węgla, węglowodory.

8.4. Wody powierzchniowe i podziemne

Roboty rozbiórkowe objęte zakresem niniejszego projektu nie spowodują zakłóceń w kierunkach spływów wód oraz nie wpłynęło na istniejący reżim hydrauliczny cieku.

Na etapie realizacji inwestycji jak nie istnieje niebezpieczeństwo zanieczyszczenia wód podziemnych. Przedsięwzięcie nie spowoduje wprowadzenia do wód podziemnych substancji.

8.5. Zieleń

Roboty rozbiórkowe prowadzone będą w miejskim w sąsiedztwie parku miejskiego lecz nie będą miały negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze. Nie przewiduje się ingerencji w szatę roślinną (brak wycinki drzew)

8.6. Zabytki kultury

Nie przewiduje się rozpoznania archeologicznego, gdyż rozbiórka obiektu budowlanego jest zawsze poprzedzona jego budową, która wymusza zdecydowanie obszerniejszy zakres robót ziemnych. Wobec powyższego nie przewiduje się wpływu robót rozbiórkowych na nierozpoznane stanowiska archeologiczne.

8.7. Życie i zdrowie ludzi

Obszar prowadzenia prac rozbiórkowych zostanie zabezpieczony przed dostępem osób nieupoważnionych. Zagrożenia występujące w obszarze prowadzenia robót rozbiórkowych są typowe dla procesu rozbiórki i wynikają ze specyfiki obiektu budowlanego i technologii rozbiórki oraz rodzaju istniejącego zagospodarowania terenu.

9. Uwagi końcowe.

Wykonawca robót zobowiązany będzie do :

- do zapoznania się z kompletnym projektem ze szczególnym uwzględnieniem treści uzgodnień oraz ich wdrożeniem,
- opracowania harmonogramu prac robót rozbiórkowych
- opracowania i uzgodnienia z odpowiednimi spółkami PKP technologii robót wraz z fazowaniem i harmonogram robót dla określenia niezbędnych zamknięć torów i regulaminu tymczasowych ograniczeń prędkości biegu pociągów
- opracowania i uzgodnienia z odpowiednimi spółkami PKP technologii robót wraz z fazowaniem i harmonogram robót dla określenia niezbędnych wyłączenia napięć z sieci trakcyjnej i regulaminu tymczasowych ograniczeń ruchu i prędkości biegu pociągów
- opracowania i uzgodnienia z odpowiednimi spółkami PKP technologii ruchowo-przewozowej dla określenia możliwości przepuszczenia rozkładowej ilości pociągów i do zminimalizowania strat eksploatacyjnych
- opracowania projektu rusztowań roboczych i pomocniczych,
- opracowania projektu technologicznego rozbiórki
- opracowania projektu wbicia i wyciągnięcia ścianek szczelnych
- opracowania innych projektów roboczych wyszczególnionych w Szczegółowych Specyfikacjach Technicznych,
- do zapoznania się z projektem budowlanym ze szczególnym uwzględnieniem treści uzgodnień oraz ich wdrożeniem,
- wykonywania robót w obecności administratorów urządzeń obcych .

Bieżącą kontrolę geodezyjną należy prowadzić po każdym etapie robót. Nadzór inwestorski powinien ściśle egzekwować wykonanie robót zgodnie ze Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi (SST) , stanowiącymi załącznik do dokumentacji.

Wykonawca musi zapewnić uwzględnienie zawartych w przepisach zasad bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w procesie budowy z uwzględnieniem specyfiki przyjętej technologii i użytych maszyn. Po zakończeniu robót należy teren uporządkować.

TOM II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

SPIS RYSUNKÓW:

1. Plan orientacyjny.
2. Szkic usytuowania obiektu budowlanego
3. Widok ogólny kładki - Inwentaryzacja
4. Przekrój poprzeczny kładki -Inwentaryzacja
5. Podpory stalowe kładki - Inwentaryzacja
6. Etapy rozbiórki kładki