

Nazwa i adres jednostki projektowej:



Olikol Rail Energy Maciej Kikosicki
ul. Brzezińska 262
92-703 Łódź
Tel. 698 018 018, email: biuro@olokol.pl
www.olokol.pl

rodzaj dokumentacji:

PROJEKT BUDOWLANY

zadanie:

**Etap II - Rozwijanie infrastruktury niskoemisyjnej poprzez budowę
ścieżek rowerowych na terenie Gminy Zagnańsk – Zadanie 4
Przebudowa przejazdu kolejowo-drogowego kat. A w km 171,722 linii
kolejowej nr 8**



TOM III	PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY – branża SRK
adres i kategoria obiektu:	adres: Zagnańsk, gm. Zagnańsk, powiat kielecki kategoria: IV, XXV, XXVI
jednostka i obręb ewidencyjny, nr działek:	jednostka ewid.: 260419_2 obręb 17 Zagnańsk; działki nr ewid. 591/20
nazwa i adres Inwestora:	Powiatowy Zarząd Dróg w Kielcach ul. Wrzosowa 44 25-211 Kielce
nazwa i adres Zamawiającego:	Urząd Gminy Zagnańsk ul. Spacerowa 8; 26-050 Zagnańsk



Układ dokumentacji:

TOM I	Projekt zagospodarowania terenu
TOM II	Projekt budowlany – branża drogowa
TOM III	Projekt budowlany – branża SRK

Zespół projektowy:

I.p	branża	funkcja	imię i nazwisko	nr uprawnień	data	Podpis
1	srk	projektował	mgr inż. Maciej Kikosicki	SWK/0077/PWBKs/18 uprawnienia budowlane do projektowania w specjalności inżynierskiej kolejowej w zakresie sterowania ruchem kolejowym bez ograniczeń	10.2020	
2	srk	sprawdził	mgr inż. Radosław Gawrysiak	LOD/3976/PWBKs/19 uprawnienia budowlane do projektowania w specjalności inżynierskiej kolejowej w zakresie sterowania ruchem kolejowym bez ograniczeń	10.2020	

Egz.

4

SPIS TREŚCI

A. CZĘŚĆ OPISOWA

1. PODSTAWA OPRACOWANIA	4
2. ZAKRES I CEL OPRACOWANIA.....	5
3. STAN ISTNIEJĄCY	5
4. STAN PROJEKTOWANY	6
5. ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO	7
6. OPIS DOSTĘPNOŚCI DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH	7
7. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA („BIOZ”)	8
8. ZAŁĄCZNIKI FORMALNE.....	19
8.1 Oświadczenie Projektanta i Sprawdzającego.....	19
8.2 Uprawnienia budowlane projektanta.....	20
8.3 Zaświadczenie o przynależności do Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa projektanta.....	22
8.4 Uprawnienia budowlane sprawdzającego	24
8.5 Zaświadczenie o przynależności do Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa sprawdzającego	26
8.6 Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu sygnalizatora drogowego SD-1M	28
8.7 Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu dróg rogatek	29

B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

rys. PL-1 Plan sytuacyjno-wysokościowy, skala 1:500.....	
rys. R1 Plan schematyczny	
rys. R2 Plan kablowy	
rys. R6 Obwody świateł	
rys. R6a Obwody świateł	

A. CZĘŚĆ OPISOWA

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawą opracowania projektu budowlanego jest umowa nr PZ.271.1.25.2019.PZ zawarta w dniu 23.01.2020 pomiędzy Gminą Zagnańsk, a Specjalistycznym Biurem Inwestycyjno-Inżynierskim PROSTA-PROJEKT z siedzibą w Piotrkowicach ul. Kielecka 37, 26-020 Chmielnik.

Materiały wyjściowe:

- wizja lokalna w terenie,
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo Budowlane (tekst jednolity Dz.U. 2019 poz. 1186 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. 2019 poz. 710 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych (tekst jednolity Dz. U. 2019 poz. 266 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 12 września 2002 r. o normalizacji (tekst jednolity Dz. U. 2015 poz. 1483),
- Ustawa z dnia 17.05.1989r. „Prawo geodezyjne i kartograficzne” (tekst jednolity Dz. U. 2019 poz. 725 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. 2018 poz. 1175),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. 2018 poz. 1876),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. 2019 poz. 1765),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. z 2003 r. nr 47 poz. 401),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. 2003 nr 120 poz. 1126),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych, wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (tekst jednolity Dz. U. 2013 poz. 1129),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity Dz. U. 2019 poz. 2352),
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów (Dz. U. 2019 poz. 67),

- Decyzja Nr 3 Ministra Infrastruktury z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dz. Urz. Min. Inf. i Roz. Poz. 25 z późn. zm.),
- Ir-1 instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów,
- Ie-4 (WTB-E10) Wytyczne techniczne budowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym w przedsiębiorstwie PKP,
- Ie-1 (E-1) Instrukcja sygnalizacji,
- Ie-102 Wymagania techniczne dla wskaźników i tablic sygnałowych,
- Standardy techniczne - szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości $V_{max}=200\text{km/h}$ (dla taboru konwencjonalnego) / 250 km/h (dla taboru z wychylnym pudłem) przyjętych do stosowania uchwałą Zarządu PKP PLK SA z dn. 14.06.2010 z późn. zm.,

2. ZAKRES I CEL OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt przebudowy przejazdu kolejowo-drogowego kat. A w km 171,722 linii kolejowej nr 8. Przebudowa przejazdu kolejowo-drogowego jest konieczna ze względu na prowadzoną inwestycję budowy ścieżek rowerowych i ścieżek pieszo-rowerowych na terenie Gminy Zagnańsk.

3. STAN ISTNIEJĄCY

Przejazd w 171,722 km

- Linia kolejowa nr 8 na szlaku Warszawa Zachodnia – Kraków Główny jest linią pierwszorzędą dwutorową, zelektryfikowaną
- Kategoria przejazdu kolejowo-drogowego „A”
- Zarządca kolei: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Zakład Linii Kolejowych w Kielcach
- Zarządca drogi: Zarząd Powiatu – Kielce
- Dane o lokalizacji
Województwo: Świętokrzyskie
Powiat: Kielecki
Gmina: Zagnańsk
- Obsługa przejazdu: z odległości 286m, stanowisko obsługującego: dyżurny ruchu nastawni dysponującej st. Zagnańsk „ZG”
- Technologia wykonania systemu przekąźnikowego – przekąźnikowa
- Na przejeździe zabudowane są urządzenia półsamoczynnej sygnalizacji przejazdowej typu UP-1
- Zabudowane są cztery napędy rogatkowe JEGD-50 z drągami poliestrowymi ZDP wyposażone w światła migowe, folie odbłaskowe oraz bezpiecznik draga.
- Zabudowane są 3 dwukomorowe sygnalizatory drogowe typu SD-1M.
- Przejazd uzależniony w urządzeniach srk
- Przejazd wyposażony w TVu

4. STAN PROJEKTOWANY

Projektuje się przebudowę przejazdu kolejowo-drogowego kat. A w km 171,722 linii kolejowej nr 8 ze względu na kolizję urządzeń sterowania ruchem kolejowym z projektowaną ścieżką rowerową. Przedmiotem projektu przebudowy jest:

UWAGI:

1. Zabudowa nowego sygnalizatora drogowego S4 wraz z nowym okablowaniem z szafy aparatu zasilającej SAZ/171.7. Sygnalizator drogowy S4 typu SD-1M-2001.
2. Zmiana lokalizacji sygnalizatora drogowego S2 w celu usunięcia kolizji z projektowaną ścieżką rowerową, nowe okablowanie z szafy aparatu zasilającej SAZ/171.7, kabel prowadzony w śladzie istniejącego kabla srk.
3. Zmiana lokalizacji napędu N3 w celu usunięcia kolizji z projektowaną ścieżką rowerową. Do napędu zostaną ułożone nowe kable YKY 5x4 oraz YKSY 14x1 z szafy aparatu zasilającej SAZ/171.7. Projektuje się nowy drog rogatkowy dla napędu N3 drog A-owy typ ZAA długości - 8,5[m].
4. Zmiana lokalizacji napędu N2 w celu usunięcia kolizji z projektowaną ścieżką rowerową. Do napędu zostaną ułożone nowe kable YKY 5x4 oraz YKSY 14x1 z szafy aparatu zasilającej SAZ/171.7, kable prowadzone w śladzie istniejących kabli srk. Projektuje się nowy drog rogatkowy dla napędu N2 drog A-owy typ ZAA długości - 8,0[m].
5. Zmiana droga rogatkowego dla napędu N1 oraz napędu N4, drog A-owy typ ZAA długości - 6,5[m].
6. Nowe drągi rogatkowe należy wyposażyć w latarki (światła migowe) oraz instalację elektryczną do zasilania latarek.
7. W zakres robót wchodzi również dostosowanie przez producenta urządzeń przejazdowych wszystkich napędów rogatkowych do nowych typów dróg rogatkowych.

W zakres robót wchodzi również dostosowanie przez producenta urządzeń przejazdowych wszystkich napędów rogatkowych do nowych typów dróg rogatkowych. Zakres powinien również obejmować dostosowanie urządzeń przejazdowych do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. 2018 poz. 1876 z późn. zmian.),

Kable srk układać zgodnie z normą SEP-E-004 w rowach kablowych na głębokości 0,8 m poza stacją i 1,0 m w stacji metodą ręczną bez użycia sprzętu mechanicznego. Kabel układać na 10-cio cm warstwie piasku i taką samą warstwą piasku należy go przykryć. Dopuszcza się, po uzgodnieniu z inspektorem nadzoru, układanie kabla w rurach PCV i przysypanie gruntem rodzimym po jego oczyszczeniu z kamieni i innych zanieczyszczeń. Układane kable oznakować zgodnie z normą i osłonić taśmą ostrzegawczą z PCW koloru niebieskiego szer. 20 cm i grubości 0,5 mm. Trasę kablową oznakować znacznikami kablowymi. W miejscach kolizji kabli projektowanych z istniejącymi urządzeniami podziemnymi, kable te należy układać zgodnie z normą SEP-E-004, osłaniając je rurą RHDPEØ110 lub RHDPEØ75. Roboty te winny być poprzedzone dokładnym zlokalizowaniem ciągów kablowych, poprzez wykonanie przekopów kontrolnych.

Przy prowadzeniu robót ziemnych w pobliżu istniejących linii kablowych, Wykonawca jest zobowiązany zapoznać pracowników z aktualnie obowiązującymi zarządzeniami w sprawie prowadzenia prac ziemnych wzdłuż i na skrzyżowaniach z w/w kablami. Roboty ziemne w sąsiedztwie istniejących urządzeń wykonywać ręcznie.

Prowadzone roboty wymagają dostosowania do warunków i wymagań podanych w przepisach i normach obowiązujących w zakresie budownictwa ogólnego oraz kolejowego.

Na nowo układanych kablach założyć nierdzewne oznaczniki (opaski) podając na nich dane wymagane przez normę N SEP-E-004.

Na czas odłączenia kabli od urządzeń, kable zabezpieczyć przed zawilgoceniem.

W związku z możliwym występowaniem innych, poziomych sieci (nieinwentaryzowane sieci kablowe, teletechniczne, energetyczne) występujących w terenie podczas prac ziemnych należy zachować szczególną ostrożność i prace te należy wykonywać ręcznie. W przypadku uszkodzenia kabla, Wykonawca przystąpi do naprawy pod nadzorem właściciela staraniem własnym i na własny koszt.

W przypadku uszkodzenia istniejącego, czynnego kabla do urządzeń srk, należy wykonać wstawkę kablową, kablem takiego samego typu jak kabel istniejący, z zastosowaniem muf przelotowych, żywicznych bądź żelowych, żyły polutować.

Sposoby rozwiązywania kolizji:

Sposób nr 1: Należy wykonać przekop kontrolny celem lokalizacji infrastruktury podziemnej, zachować szczególną ostrożność podczas prac wykopowych w miejscach kolizji, w razie konieczności zagłębić istniejące kable oraz zabezpieczyć je rurą osłonową np. typu „AROT”. Ułożyć w rurze osłonowej nowe kable sterownicze a końce rur zabezpieczyć masą uszczelniającą. Nad kablem ułożyć taśmę ostrzegawczą i zakopać miejsce kolizji.

Sposób nr 2: wykonanie wstawki kablowej (kablem tego samego typu jak kabel istniejący) poza obrys obiektu oraz połączenie wstawki z istniejącym kablem przed i za obiektem za pomocą muf przelotowych.

Podczas prowadzonych prac pod siecią trakcyjną 3kV DC oraz w jej obrębie, jeśli zajdzie potrzeba wyłączenia napięcia to takie wyłączenie należy uzgodnić z tutejszym Zakładem Linii Kolejowych oraz PKP Energetyka S.A.

Po zakończeniu prac związanych z ustawieniem urządzeń w nowych lokalizacjach, Wykonawca dokona sprawdzenia widoczności obrazu z kamer zabudowanych na przejeździe. W przypadku braku odpowiedniego ustawienia kamer (niedostateczna widoczność urządzeń przejazdowych). Wykonawca dokona ponownego ustawienia kamer, lub w razie konieczności przestawienia masztów kamerowych, dla uzyskania odpowiedniej widoczności przejazdu i urządzeń.

Ze względu na poszerzenie przejazdu kolejowo-drogowego o budowany chodnik należy dostosować istniejące oświetlenie zewnętrzne przejazdu do budowanej ścieżki rowerowej, natężenie oświetlenia musi być zgodne z PN-EN 12464-2 Tablica 5.1

5. ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO

Roboty objęte opracowaniem nie będą wpływać negatywnie na środowisko i nie kwalifikują się jako przedsięwzięcie mogące znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r., tj. Obwieszczenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 21 grudnia 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko Dz. U. 2016 poz. 71 z dnia 18 stycznia 2016r.

6. OPIS DOSTĘPNOŚCI DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH

Nie dotyczy

7. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA („BIOZ”)

Przed przystąpieniem do robót należy sporządzić Plan Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia – podstawa Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.06.2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia - § 6 ust. 4 pkt. c (Dz. U. z 2003 r. nr 120 poz. 1126).

SPIS TREŚCI

1. Zakres realizacji robót.
2. Informacje o sposobie prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych w tym:
3. Elementy zagospodarowania działki lub terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.
4. Informacje dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót budowlanych, określające skalę i rodzaje zagrożeń oraz miejsce i czas ich wystąpienia.
5. Informacje o wydzieleniu i oznakowaniu miejsca prowadzenia robót budowlanych stosownie do rodzaju zagrożenia.
6. Środki techniczne i organizacyjne, zabezpieczające niebezpieczeństwom wynikającym z wykonania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie w tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń.
7. Miejsce przechowywania dokumentacji budowy oraz dokumentów niezbędnych do prawidłowej eksploatacji maszyn i innych urządzeń technicznych.

1. Zakres realizacji robót.

Projekt obejmuje przebudowę przejazdu kolejowo-drogowego kat. A w km 171,722 linii kolejowej nr 8. W ramach budowy prowadzone będą następujące roboty:

- Wykopy rowów kablowych o głębokości do 1,5 m.
- Układanie kabli w rowach kablowych.
- Wykonanie pomiarów kontrolnych kabli.
- Zasypanie rowów kablowych.
- Zabudowa / demontaż istniejących puszek kablowych
- Zabudowa/ demontaż istniejących napędów rogatkowych
- Zabudowa / demontaż istniejących drągów rogatkowych
- Zabudowa / demontaż istniejących sygnalizatorów drogowych

2. Informacje o sposobie prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych w tym:

- a. określenie zasad postępowania w przypadku wystąpienia zagrożenia

- przed rozpoczęciem robót kierownik robót jest zobowiązany przeszkolić wszystkich pracowników zatrudnionych na budowie w zakresie bhp z uwzględnieniem specyfiki wykonywanych prac,

3. Elementy zagospodarowania działki lub terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi

- a. czynne tory kolejowe,
- b. czynna sieć trakcyjna,
- c. głębokie wykopy, rowy kablowe,
- d. prace wykonywane w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej i drogi.

4. Informacje dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót budowlanych, określające skalę i rodzaje zagrożeń oraz miejsce i czas ich wystąpienia.

- potrącenie przez tabor szynowy w trakcie wykonywania prac w sąsiedztwie torów czynnych,
- potrącenie przez pojazdy kołowe podczas prac transportowych,
- obsługa wszelkich maszyn i urządzeń budowlanych,
- porażenie prądem elektrycznym,
- upadek z wysokości,
- praca za i wyładunkowa.

5. Informacja o wydzieleniu i oznakowaniu miejsca prowadzenia robót budowlanych stosownie do rodzaju zagrożenia

a. wydzielenie i oznakowanie miejsca prowadzenia robót budowlanych stosownie do rodzaju zagrożenia

- przy wykopach pod kable ustawić balustrady z taśmami z tworzywa sztucznego, wzdłuż wykopu przed rozpoczęciem pracy kierujący zespołem jest zobowiązany przeprowadzić szczegółowe pouczenie pisemne wszystkich pracowników zatrudnionych przy pracach szczególnie niebezpiecznych ujętych w punkcie 4,
- w trakcie wystąpienia zagrożeń (np. pojawienie się napięcia w miejscu pracy, wystąpienie pożaru, natrafienie podczas robót ziemnych na nieznanego pochodzenia kabel, niewypał należy prace przerwać, a zagrożenie zgłosić kierownikowi robót; ponownie do prac można przystąpić po usunięciu zagrożenia,
- w przypadku gdy powstrzymanie się od wykonywania prac nie zapewni pracownikom bezpieczeństwa należy opuścić miejsce pracy, ostrzec pozostałych pracowników, a rejon prac zabezpieczyć przed możliwością dostępu osób postronnych,
- w przypadku zaistnienia pożaru, natrafienia się na niewypał, zagrożenie zgłosić odpowiednim służbom ratowniczym,
- zaistniały wypadek przy pracy zgłosić bezpośredniemu przełożonemu; poszkodowanemu zapewnić pomoc medyczną,
- pracowników zatrudnionych na budowie wyposażać w apteczkę pierwszej pomocy,
- w przypadku pracy w pobliżu czynnych torów, sprzętu budowlanego, poruszających się środków transportu drogowego należy zapewnić sygnalistów, a pracownicy powinni być ubrani w kamizelki ostrzegawcze.

b. konieczność stosowania przez pracowników środków ochrony indywidualnej, zabezpieczających przed skutkami zagrożeń

- stosować kamizelki ostrzegawcze (pomarańczowe) w czasie wykonywania prac w pobliżu czynnych

torów i dróg, a także kaski ochronne, które będą chroniły głowę przed uderzeniem,

- stosować ochronniki słuchu i rękawice antywibracyjne przy obsłudze stopy wibracyjnej;
- stosować kliny zastawcze podczas prac przy rozjazdach włączonych do centralnego nastawiania.

c. zasady bezpośredniego nadzoru nad pracami szczególnie niebezpiecznymi przez wyznaczone w tym celu osoby

Do sprawowania nadzoru należy wyznaczyć imiennie osobę posiadającą odpowiednie przygotowanie i doświadczenie, a także wymagane przepisami uprawnienia. Podczas wykonywania robót przy czynnych urządzeniach srk kierujący powinien posiadać stosowne uprawnienia.

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

a. środki organizacyjne:

- wykonywanie prac przez pracowników posiadających odpowiednie do wykonywanych prac kwalifikacje,
- zapewnienie bezpośredniego nadzoru przy pracach wykonywanych przy pracach szczególnie niebezpiecznych,
- przeszkolenie pracowników w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy w zakresie objętych robót,
- wyłączenie napięcia w czasie prac w pobliżu sieci trakcyjnej.

b. środki techniczne:

środki wymienione w punkcie 6a informacji „bioz”, a ponadto:

dla robót ziemnych:

- wykonywanie robót na podstawie projektu określającego położenie instalacji i urządzeń podziemnych mogących znaleźć się w zasięgu prowadzonych robót,
- wykonywanie robót ziemnych w bezpośrednim sąsiedztwie sieci, takich jak: elektroenergetyczne, telekomunikacyjne, powinno być poprzedzone określeniem przez kierownika robót bezpiecznej odległości, w jakiej mogą być one wykonywane od istniejącej sieci i sposobu wykonywania tych robót,
- jeżeli wykop kablowy osiągnie głębokość większą niż 1 m od poziomu terenu, należy wykonać zejście (wejście) do wykopu,
- składowanie urobku, materiałów i wyrobów jest zabronione w strefie klina naturalnego odłamu gruntu,
- ruch środków transportowych obok wykopów powinien odbywać się poza granicą klina naturalnego odłamu gruntu,
- w czasie wykonywania robót ziemnych nie powinno dopuszczać się do tworzenia się nawisów gruntu,
- przestrzegać ustaleń wynikających z instrukcji obsługi stopy wibracyjnej.

7. Miejsce przechowywania dokumentacji budowy oraz dokumentów niezbędnych do prawidłowej eksploatacji maszyn i innych urządzeń technicznych.

Dokumentacja budowy znajdować się będzie u kierownika budowy na terenie placu budowy.

8. Szczegółowe oszacowanie i plan kontroli ryzyka na stanowisku:

a. Kierownik robót

Hałas na stanowisku pracy może przekroczyć wartość dopuszczalną 80 dB. Narażenie na hałas jest krótkotrwałe i występuje podczas przeprowadzania czynności kontrolnych.

Urazy powodowane:

- potknięciem, poślizgnięciem i upadkiem,
- przez wystające elementy, ostre krawędzie, chropowate powierzchnie,
- przez poruszające się maszyny (wypadki drogowe),
- upadkiem z wysokości,
- porażeniem energią elektryczną.

Ponadto kierownik budowy narażony jest na obciążenie psychiczne, na które wpływają:

- sposób i warunki odbierania informacji,
- warunki podejmowania decyzji,
- sposób i warunki wykonywania czynności.

Pracownik często wykonuje czynności w niewłaściwym oświetleniu, szczególnie jeśli idzie o:

- natężenie oświetlenia na stanowisku pracy przy obsłudze monitorów ekranowych oraz
- różnice oświetlenia pomiędzy pomieszczeniami, przez które kierownik przechodzi (np. w trakcie kontroli prac).

Niekorzystne następstwa może wywołać zarówno niedociążenie jak i przeciążenie psychiki pracą na otwartym powietrzu w zmiennych warunkach atmosferycznych.

Działania profilaktyczne:

- zachowanie ładu i porządku na stanowiskach pracy występujących na placu budowy, w okresie zimowym sukcesywnie odśnieżanie dojeżdż do ww. stanowisk pracy oraz ciągów komunikacyjnych.
- okresowa kontrola stanu urządzeń na budowie.
- przestrzeganie przepisów o ruchu drogowym.
- przestrzeganie wymiaru czasu pracy.
- stosowanie procedur bezpiecznej pracy.
- stosowanie środków ochrony indywidualnej słuchu.
- okresowe pomiary instalacji elektrycznej w zakresie oporności izolacji

i skuteczności działania ochrony przeciwporażeniowej, stosowanie połączeń wyrównawczych.

- natężenie oświetlenia nie mniejsze niż 500 lx przy wprowadzaniu danych.
- właściwa organizacja pracy. W sposób prawidłowy i racjonalny należy opracowywać harmonogram budowy (uwzględniając przestoje technologiczne oraz niezaplanowane sytuacje, które mogą wydłużyć realizację inwestycji).

- w okresie zimowym stosować odzież zimową.

b. Projektant

Urazy powodowane:

- porażeniem energią elektryczną,
- wypadek w komunikacji pieszej, samochodowej, kolejowej, tramwajowej, lotniczej, morskiej itp.,
- potknięcie, poślizgnięcie i upadek na tym samym poziomie,
- upadek na niższy poziom (bez upadku z wysokości),
- upadek do wykopu,
- potrącenie lub przejechanie przez pojazdy szynowe
- uwięzienie kończyn między szynami rozjazdu,
- zaproszenie oka,
- zmienne warunki atmosferyczne – przegrzanie, odmrożenie,
- stres.

Działania profilaktyczne:

- wykonywanie prac na pisemne lub ustne polecenie wykonania pracy,
- stosowanie sprzętu elektroizolacyjnego,
- utrzymanie w pełnej sprawności ochrony przeciwporażeniowej,
- wzmożona uwaga przy poruszaniu się po ulicach i środkami komunikacji publicznej,
- odpowiednia organizacja terenu robót,
- utrzymywanie porządku,
- odpowiednie obuwie,
- utrzymywanie nawierzchni i przejść w dobrym stanie,
- wzmożona uwaga podczas poruszania się po torach,
- prawidłowe oznakowanie przeszkód,
- zapewnienie właściwego oświetlenia miejsc niebezpiecznych,
- przestrzeganie "Szczegółowych wymagań bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu prac szczególnie niebezpiecznych. Praca w torach czynnych",
- stosowanie kamizelek lub ubrań ostrzegawczych,
- stosowanie okularów ochronnych,
- zmiany w pozycji,
- przerwy w pracy,
- ćwiczenia relaksacyjne,

- przestrzeganie zasad prawidłowego podnoszenia ciężaru,
- stosowanie okularów korygujących wzrok,
- przestrzeganie instrukcji do pracy przy komputerze,
- właściwa organizacja prac.

c. Elektromonter

Urazy powodowane:

- upadek na tym samym poziomie (potknięcie lub poślizgnięcie),
- upadek na niższy poziom,
- uderzenie spowodowane ruchomymi przedmiotami,
- porażenie prądem elektrycznym,
- pożar,
- upadek do wykopu,
- słabe oświetlenie,
- uwięzienie kończyn między szynami rozjazdu,
- zaprószenie oka,
- zmienne warunki atmosferyczne – przegrzanie, odmrożenie,
- wibracje,
- praca w wymuszonej pozycji ciała,
- stres,

Działania profilaktyczne:

- Utrzymywać porządek na stanowisku pracy. Zabezpieczyć właściwy stan dróg transportowych,
- stosować prawidłowo oprowione narzędzia ręczne.
- rozmiary i typy narzędzi dobierać do rodzaju wykonywanej pracy.
- przestrzegać właściwego zamocowania osłon ruchomych elementów maszyn i urządzeń.
- przenosić na inne miejsce elektronarzędzia po uprzednim wyłączeniu ich spod napięcia.
- zachować szczególną ostrożność,
- unikać prac prowadzonych pod napięciem, jeśli to konieczne to bezwzględnie stosować środki do bezpiecznego ich wykonywania.
- stosować sprawny sprzęt ochronny i nieuszkodzone narzędzia - drążki izolacyjne, wskaźniki napięcia, rękawice dielektryczne, izolowane narzędzia monterskie.
- zastosować odpowiednie zabezpieczenie przed przypadkowym załączeniem napięcia.
- omawiać zagadnienia na codziennych odprawach.
- utrzymanie w pełnej sprawności ochrony przeciwporażeniowej,

- wyłączać zagrożone obwody spod napięcia.
- stosować detektory napięcia.
- korzystać z dokumentacji budowlano-montażowej.
- stosować w razie potrzeby ochronniki słuchu
- stosować sprawne technicznie elektronarzędzia.
- stosowanie rękawic antywibracyjnych,
- skrócenie czasu pracy przy czynnościach związanych z wibracjami
- odpowiednie obuwie,
- stosować odpowiednią rotację pracowników przy wykonywaniu prac wymagających wymuszonej pozycji ciała
- stosować odpowiednie do zagrożeń i ergonomiczne ochrony osobiste, m.in. nakolanniki, przy pracach uzasadniających korzystanie z tego rodzaju wyposażenia.
- dostosowywać wymagania do możliwości psychofizycznych pracownika.
- przestrzegać norm dotyczących czasu pracy.
- doskonalić metody instruktażu i szkoleń, kładąc szczególny nacisk na sposoby ograniczenia zagrożeń na stanowisku.
- ustalić jasne zasady wynagradzania, premiowania i nakładania kar.

d. Monter srk

Urazy powodowane:

- upadek na tym samym poziomie (potknięcie lub poślizgnięcie),
- Upadek na niższy poziom, wpadnięcie do wykopu.
- uderzenie spowodowane ruchomymi przedmiotami,
- przygnięcie
- porażenie prądem elektrycznym,
- pożar,
- pyły i odpryski
- Poruszające się maszyny i mechanizmy (uderzenie przez ruchome obiekty).
- słabe oświetlenie,
- uwięzienie kończyn między szynami rozjazdu,
- zaprószenie oka,
- zmienne warunki atmosferyczne – przegrzanie, odmrożenie,
- hałas i wibracje,
- praca w wymuszonej pozycji ciała,

- stres,

Działania profilaktyczne:

- utrzymywać porządek na stanowisku pracy,
- zabezpieczyć właściwy stan dróg transportowych,
- zapewnić właściwe obuwie robocze,
- stosować odpowiednio dobrane i zabezpieczone drabiny,
- montować rusztowania zgodnie z wymaganiami przepisów bezpiecznego montażu pod nadzorem pracowników posiadających odpowiednie przeszkolenie,
- w razie potrzeby stosować sprzęt zabezpieczający (słupolazy i uprząże),
- stosować asekurację przez drugiego pracownika,
- zabezpieczyć wykopy zgodnie z projektem robót,
- zachować szczególną ostrożność,
- przestrzegać właściwego zamocowania osłon ruchomych elementów maszyn i urządzeń,
- stosować prawidłowo opawione narzędzia ręczne,
- rozmiary i typy narzędzi dobierać do rodzaju wykonywanej pracy,
- korzystać z pomocy współpracowników i urządzeń pomocniczych w trakcie przesuwania i ustawiania elementów,
- przestrzegać norm obowiązujących podczas ręcznych prac transportowych,
- określić miejsce zejścia z torów na czas przejazdu pociągu,
- zachowanie przez pracownika szczególnej uwagi przy pracach na czynnych torach, zabezpieczenie i właściwe oznakowanie miejsca robót podczas tych prac,
- używanie przez pracownika kamizelki odblaskowej i hełmu,
- unikać prac prowadzonych pod napięciem, jeśli to konieczne to bezwzględnie stosować środki do bezpiecznego ich wykonywania,
- w razie konieczności pracy w odległościach mniejszych niż minimalne od linii trakcyjnych wystąpić o wyłączenie napięcia,
- stosować sprawny sprzęt ochronny i nieuszkodzone narzędzia - drążki izolacyjne, wskaźniki napięcia, rękawice dielektryczne, izolowane narzędzia monterskie,
- zastosować odpowiednie zabezpieczenie przed przypadkowym załączeniem napięcia,
- omawiać zagadnienia na codziennych odprawach,
- stosować okulary ochronne, osłony twarzy i półmaski,
- Stosować sprzęt spełniający określone przepisami wymagania techniczne, rotacja pracowników przy wykonywaniu szkodliwych prac ze względu na hałas i wibracje, stosować ochronniki słuchu i rękawice antywibracyjne,
- stosować odpowiednią rotację pracowników przy wykonywaniu prac wymagających wymuszonej pozycji ciała,

- stosować odpowiednie do zagrożeń i ergonomiczne ochrony osobiste, m.in. nakolanniki, przy pracach uzasadniających korzystanie z tego rodzaju wyposażenia,
- stosować okresowe przerwy w pracy, przestrzegać norm transportu indywidualnego,
- dostosowywać wymagania do możliwości psychofizycznych pracownika,
- przestrzegać norm dotyczących czasu pracy,
- doskonalić metody instruktażu i szkoleń, kładąc szczególny nacisk na sposoby ograniczenia zagrożeń na stanowisku,
- ustalić jasne zasady wynagradzania, premiowania i nakładania kar,
- umożliwić rotację pracowników pomiędzy różnymi budowlami.

e. Operator koparki

Urazy powodowane:

- powierzchnie, na których możliwy jest upadek (upadek na tym samym poziomie),
- różnice poziomów (upadek na niższy poziom),
- obrywanie się zwałów ziemi (zasypanie operatora przez osuwające się zwały ziemi),
- ruchome elementy maszyn i urządzeń (pochwycenie lub uderzenie przez elementy będące w ruchu),
- przemieszczające się maszyny (przygniecenie operatora przez koparkę),
- ruchome i stałe obiekty (wypadek drogowy),
- pożar, wybuch,
- hałas,
- zmienne warunki atmosferyczne i siły przyrody,
- wibracje.

Działania profilaktyczne:

- utrzymywanie porządku,
- wyposażenie pracownika w odpowiednie obuwie,
- omawianie zagrożeń w czasie odprawy codziennej,
- zwrócenie uwagi pracownikom, by nie wykonywali swych czynności w sposób rutynowy i zachowali szczególną ostrożność,
- w zależności od rodzaju gruntu i głębokości wykopy powinny być szalowane (szczelnie lub ażurowo) - zgodnie z projektem robót,
- niewykonywanie zbędnych prac w czasie działania urządzenia,
- stosowanie się do instrukcji stanowiskowej,
- koparka w czasie pracy powinna być ustawiona w odległości co najmniej 0,6 m poza granicę klina naturalnego odłamu gruntu, którego rozmiary zależą od jakości gleby,
- operator nie może przebywać pomiędzy ścianą wykopu a koparką w czasie jej postoju

- operator w czasie pracy koparki powinien mieć zapięte pasy bezpieczeństwa,
- zachowanie szczególnej ostrożności, zachowanie ograniczonego zaufania do innych użytkowników jezdni, przeprowadzanie okresowych przeglądów sprzętu,
- wykonywanie prac zgodnie z projektem, przerwanie robót w razie natrafienia na niezidentyfikowane przedmioty,
- kontrola wyciszenia kabiny i systematyczny pomiar natężenia dźwięku w jej wnętrzu podczas pracy, w razie potrzeby stosowanie przez operatora ochronników słuchu,
- Stała kontrola układu amortyzującego w kabinie operatora.

f. Kierowca

Urazy powodowane:

- powierzchnie, na których możliwy jest upadek (upadek na tym samym poziomie),
- różnice poziomów (upadek na niższy poziom),
- przemieszczające się maszyny (przygniecenie operatora przez koparkę),
- ruchome i stałe obiekty (wypadek drogowy),
- pożar, wybuch,
- porażenie prądem elektrycznym,
- hałas,
- substancje chemiczne - trujące, drażniące, uczulające,
- zmienne warunki atmosferyczne,
- obciążenie emocjonalne (stres zawodowy).

Działania profilaktyczne:

- stosowanie przez pracownika właściwego obuwia,
- zapewnienie porządku na stanowisku pracy i w przejściach,
- usuwanie z podłoża wszelkich plam oleju,
- zapewnienie prawidłowych zejść do kanału naprawczego oraz odpowiedniego przykrycia tego kanału i właściwe oświetlenie,
- przestrzeganie wymaganych szkoleń w zakresie BHP,
- zapewnienie właściwej kwalifikacji osób obsługujących sprzęt oraz pełnej sprawności środków transportu wewnętrznego,
- właściwe oznakowanie dróg transportowych,
- prawidłowe rozmieszczenie transportowanych towarów,
- przestrzeganie podstawowych zasad obowiązujących w ruchu drogowym, m.in. zasady ograniczonego zaufania oraz zasady zachowania szczególnej ostrożności,
- zapewnienie pełnej sprawności pojazdu poprzez terminowe przeglądy, właściwą konserwację i bieżące naprawy,

- okresowe sprawdzanie skuteczności ochrony przeciwporażeniowej, bieżąca kontrola stanu instalacji elektrycznej,
- zachowanie środków ostrożności podczas załadunku, transportu i wyładunku substancji łatwo palnych,
- wyposażenie pojazdu oraz obiektów budowlanych we właściwy sprzęt ppoż. oraz przygotowanie przez pracodawcę instrukcji postępowania na wypadek zaistnienia pożaru,
- znajomość zasad postępowania w czasie zaistnienia pożaru lub wybuchu.
- zapewnienie sprawnego systemu ogrzewania kabiny kierowcy,
- stosowanie przez pracownika odzieży przystosowanej do warunków zewnętrznych (mikroklimatu),
- zapewnienie posiłków profilaktycznych i napojów zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie,
- przestrzeganie norm dotyczących czasu pracy i przewidzianego odpoczynku,
- doskonalenie metod instruktażu i szkoleń,
- ustalenie przejrzystych zasad wynagradzania, premiowania i kar regulaminowych,
- ustalenie jasnego przydziału obowiązków,
- dbałość o poprawne stosunki międzyludzkie, m.in. poprzez częste spotkania kierownictwa z pracownikami i wyjaśnianie zaistniałych nieporozumień.

.....
 PROJEKTANT: mgr inż. Maciej Kikosicki
 SWK/0077/PWBKs/18

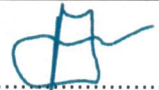

8. ZAŁĄCZNIKI FORMALNE

8.1 Oświadczenie Projektanta i Sprawdzającego

OŚWIADCZENIE

Stosownie do zapisu art.20 ust. 4 Ustawy Prawo Budowlane z dnia 16 kwietnia 2004r, (z późn. zm.) oświadczam, że niniejszy projekt budowlany dla zadania pn.: „**Etap II -Rozwijanie infrastruktury niskoemisyjnej poprzez budowę ścieżek rowerowych na terenie Gminy Zagnańsk – Zadanie 4 Przebudowa przejazdu kolejowo-drogowego kat. A w km 171,722 linii kolejowej nr 8**” został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej i jest kompletny z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

Kielce, ...02-11-2020.....

Projektant:	Branża srk	mgr inż. Maciej Kikosicki SWK/0077/PWBKs/18	
Sprawdzający:		mgr inż. Radosław Gawrysiak LOD/3976/PWBKs/19	

8.2 Uprawnienia budowlane projektanta



ŚWIĘTOKRZYSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Kielce, dnia 28 czerwca 2018 r.

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
sygn. akt SK-0054-0037(2)/18

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa (Dz.U. z 2016 r. poz. 1725) i art. 12 ust. 2 i ust. 3, ust. 4c pkt 3, art. 14 ust. 1 pkt 3c ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2017 r. poz. 1332) oraz § 10 i § 13 ust. 7 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. z 2014 r. poz. 1278), po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

Pan Maciej Jacek Kikosicki

magister inżynier elektrotechnik
ur. dnia 30 lipca 1977 roku w m. Ponętów Dolny

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

nr ewidencyjny SWK/0077/PWBKs/18

**do projektowania i kierowania robotami budowlanymi
w specjalności inżynierskiej kolejowej
w zakresie sterowania ruchem kolejowym
bez ograniczeń.**

UZASADNIENIE

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

Pouczenie

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

Zgodnie z treścią art. 127a ustawy Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257 t.j.):

§ 1. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję.

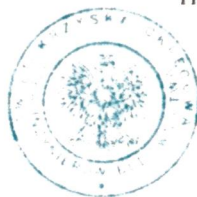
§ 2. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

W przypadku złożenia przez stronę oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do odwołania od decyzji (określonego w § 2) stronie nie przysługuje prawo do odwołania się ani skargi do sądu administracyjnego.

Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Otrzymują:

1. Pan Maciej Jacek Kikosicki
ul. 8 Maja 35
27-200 Starachowice
2. Okręgowa Rada ŚOIIB
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/a



mgr inż. Andrzej Pieniążek

Przewodniczący składu orzekającego

dr inż. Stefan Szałkowski

Członek składu orzekającego

mgr inż. Elżbieta Chociaj


Członek składu orzekającego

Uprawnienia budowlane nadane
Panu Maciejowi Jackowi Kikosickiemu
magistrowi inżynierowi elektrotechniki
ur. dnia 30 lipca 1977 roku w m. Ponętów Dolny
nr ewidencyjny SWK/0077/PWBKs/18
do projektowania i kierowania robotami budowlanymi
w specjalności inżynierskiej kolejowej
w zakresie sterowania ruchem kolejowym
bez ograniczeń

upoważniając:

- I. Na mocy art. 12 ust. 1 - Prawo budowlane do:
- projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego;
 - kierowania budową lub innymi robotami budowlanymi;
 - kierowania wytwarzaniem konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz nadzoru i kontroli technicznej wytwarzania tych elementów;
 - wykonywania nadzoru inwestorskiego;
 - sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.
- II. Na mocy § 10 i § 13 ust. 7 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie do:
- sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie tej specjalności;
 - do projektowania obiektu budowlanego lub kierowania robotami budowlanymi związanymi z obiektem budowlanym w zakresie urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym w rozumieniu przepisów w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie.

Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej


mgr inż. Andrzej Pieniążek
Przewodniczący składu orzekającego


dr inż. Stefan Szalkowski
Członek składu orzekającego


mgr inż. Elżbieta Chociaj
Członek składu orzekającego

8.3 Zaświadczenie o przynależności do Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa projektanta



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

ŁOD-WDW-TDC-9IU *

Pan Maciej Jacek KIKOSICKI o numerze ewidencyjnym ŁOD/IE/9199/11
adres zamieszkania ul. Ketlinga 32 m. 164, 92-431 Łódź
jest członkiem Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2021-02-01 do 2022-01-31.

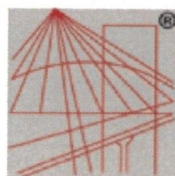
Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2021-01-20 roku przez:

Jacek Szer, Zastępca Przewodniczącego Rady Łódzkiej 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.

Podpis jest bezpieczny



P O L S K A
I Z B A
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:
ŁOD-KWE-6P4-7NW *

Pan Maciej Jacek KIKOSICKI o numerze ewidencyjnym ŁOD/IE/9199/11
adres zamieszkania ul. Ketlinga 32 m. 164, 92-431 Łódź
jest członkiem Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2022-02-01 do 2023-01-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2022-01-20 roku przez:

Piotr Parkitny, Zastępca Przewodniczącego Rady Łódzkiej 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.



PIIB
Polska Izba Inżynierów Budownictwa
ul. Chałubińskiego 1
00-611 Warszawa

8.4 Uprawnienia budowlane sprawdzającego

**Łódzka Okręgowa
Izba Inżynierów Budownictwa**
91-425 Łódź, ul. Północna 39
tel. 42 632 97 39, fax 42 630 56 39
NIP 725-18 49-050 REGON 473043690

Łódź, dnia 10 czerwca 2019 r.

**Łódzka Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa
Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna**

OKK/2526/774/19
sygn. akt. KK/D/7131-2/3976/19

DECYZJA

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (*tekst jedn.: Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 z późn. zm.*) w związku z art. 11 ust. 1 i art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa (*tekst jedn.: Dz. U. z 2016 r., poz. 1725*), art. 12 ust. 1, ust. 2, ust. 3 i ust. 4c pkt 3, art. 13 ust. 1, 2, 3 i 4, art. 14 ust. 1 pkt 2c i ust. 3 pkt 5 oraz art. 15a ust. 13 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (*tekst jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 1202 z późn. zm.*), po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym, Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa stwierdza że

Pan Radosław Gawrysiak

magister inżynier
kierunek elektrotechnika

urodzony dnia 24 września 1989 r. w Kole

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny LOD/3976/PWBKs/19

**do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń
w specjalności inżynierskiej kolejowej
w zakresie sterowania ruchem kolejowym**

UZASADNIENIE

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

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Łodzi, w terminie 14 dni od daty doręczenia decyzji.

Zgodnie z treścią art. 127a ustawy Kodeks postępowania administracyjnego:

§ 1. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję.

§ 2. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

W przypadku złożenia przez stronę oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do odwołania od decyzji (określonego w § 2) stronie nie przysługuje prawo do odwołania się ani skargi do sądu administracyjnego.

Skład Orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej
Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa:

Przewodniczący Składu Orzekającego OKK ŁOIIB
dr inż. Ryszard Mes

Członek Składu Orzekającego OKK ŁOIIB
mgr inż. Wiktor Jakubowski

Członek Składu Orzekającego OKK ŁOIIB
mgr inż. Tomasz Kluska



Pan Radosław Gawrysiak jest upoważniony do:

- 1) projektowania obiektu budowlanego, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego w odniesieniu do urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym w rozumieniu przepisów w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie, zgodnie z art. 14 ust. 3 pkt 5 oraz art. 15a ust. 13 ustawy Prawo budowlane;
- 2) kierowania budową lub innymi robotami budowlanymi związanymi z obiektem budowlanym w odniesieniu do urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym w rozumieniu przepisów w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie, zgodnie z art. 14 ust. 3 pkt 5 oraz art. 15a ust. 13 ustawy Prawo budowlane;
- 3) sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, zgodnie z art. 15a ust. 13 ustawy Prawo budowlane;
- 4) kierowania wytwarzaniem konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz nadzorowania i kontroli technicznej wytwarzania tych elementów oraz do wykonywania nadzoru inwestorskiego, zgodnie z art. 13 ust. 3 ustawy Prawo budowlane;
- 5) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych, zgodnie z art. 13 ust. 4 ustawy Prawo budowlane.

Skład Orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej
Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa:

Przewodniczący Składu Orzekającego OKK ŁOIIB
dr inż. Ryszard Mes

Członek Składu Orzekającego OKK ŁOIIB
mgr inż. Wiktor Jakubowski

Członek Składu Orzekającego OKK ŁOIIB
mgr inż. Tomasz Kluska



Otrzymują:

1. Radosław Gawrysiak
ul. Św. Barbary 6/37
97-400 Bełchatów;
2. Rada Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa;
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego;
4. a/a.

8.5 Zaświadczenie o przynależności do Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa sprawdzającego



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

ŁOD-GQU-QN6-RSY *

Pan Radosław GAWRYSIAK o numerze ewidencyjnym ŁOD/BK/0148/19
adres zamieszkania ul. Św. Barbary 6 m. 37, 97-400 Bełchatów
jest członkiem Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2020-08-01 do 2021-07-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2020-07-29 roku przez:

Barbara Małec, Przewodniczący Rady Łódzkiej 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.





Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

ŁOD-HKP-MMV-MGI *

Pan Radosław GAWRYSIAK o numerze ewidencyjnym ŁOD/BK/0148/19
adres zamieszkania ul. Św. Barbary 6 m. 37, 97-400 Bełchatów
jest członkiem Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2021-08-01 do 2022-07-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2021-07-01 roku przez:

Jacek Szer, Zastępca Przewodniczącego Rady Łódzkiej 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.

podpis pod przelicznikiem



Rzeczpospolita Polska
Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

ŚWIADECTWO

Nr U/2010/0299

dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego

Nazwa i typ urządzenia: *sygnalizator drogowy typu SD-1M kolejowej sygnalizacji przejazdowej*

Producent: *MONAT Wielobranżowa i Projektowa Sp. z o.o., Gdańsk*

Rok budowy: *od 2008*

Charakterystyka urządzenia: *sygnalizator drogowy typu SD-1M przeznaczony jest do ostrzegania użytkowników dróg kołowych na jednopoziomowych skrzyżowaniach z liniami kolejowymi. Ostrzeganie dokonywane jest za pomocą sygnału świetlnego i opcjonalnie sygnału akustycznego. Podstawową częścią jest głowica sygnałowa składająca się z dwóch komór sygnałowych. Jako źródło światła może być żarówka sygnałowa na przejazdach kat. A, B, C lub zespół świetlny LED na przejazdach kolejowych kat. A.*

Budowa, opis działania oraz parametry sygnalizatora zawarte są w Dokumentacji techniczno-ruchowej pt. „Sygnalizator drogowy typu SD-1M kolejowej sygnalizacji przejazdowej”, nr DTR-2009, z maja 2009 r. opracowanej przez firmę MONAT Wielobranżowa i Projektowa Sp. z o.o. w Gdańsku.

Sygnalizator drogowy kolejowej sygnalizacji przejazdowej typu SD-1M musi być zgodny z dokumentem pt.: „Warunki techniczne wykonania i odbioru sygnalizator drogowy typu SD-1M kolejowej sygnalizacji przejazdowej”, z maja 2009 r., opracowanym przez firmę MONAT Wielobranżowa i Projektowa Sp. z o.o. w Gdańsku.

Wprowadzenie zmian w dokumentacji technicznej i w budowie sygnalizatora drogowego typu SD-1M kolejowej sygnalizacji przejazdowej typu SD-1M musi być uzgodnione z Urzędem Transportu Kolejowego.

Warunkiem ważności świadectwa dopuszczenia sygnalizatora drogowego typu SD-1M jest dostarczenie w cyklu pięcioletnim wyników badań zgodnych z Warunkami Technicznymi Wykonania i Odbioru.

Badania typu urządzenia: badania zostały wykonane i dały wynik pozytywny, a dotychczasowa eksploatacja potwierdziła poprawność przyjętych rozwiązań.

Świadczenie ważne jest: *bezterminowo*

Świadczenie wydano na wniosek firmy *MONAT Wielobranżowa i Projektowa Sp. z o.o. w Gdańsku* (nr rejestru 159/10).

Podstawa prawna: *Ustawa z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (Dz. U. 2007 Nr 16, poz. 94 z późn. zm.)*



Warszawa, dnia *26* *lipca* 2010 r.

DYREKTOR DEPARTAMENTU

mgr inż. Krzysztof Nowicki

Krzysztof Nowicki

Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

[Signature]
p.o. Mirosław Antonowicz
Wiceprezes

8.7 Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu drągów rogatkowych



Rzeczpospolita Polska
Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

ŚWIADECTWO

Nr U/2004/204

dopuszczenia do eksploatacji urządzenia
przeznaczonego do prowadzenia ruchu kolejowego

Nazwa i typ urządzenia: *drągi rogatkowe: aluminiowe, poliestrowe i drewniane*

Producent: *Wielobranżowa i Projektowa Sp. z o.o. MONAT, Gdańsk*

Rok budowy: *1997*

Charakterystyka urządzenia: *drągi rogatkowe przeznaczone są do zamykania drogi na jednopoziomowych skrzyżowaniach linii kolejowej z drogami kołowymi. Ze względu na materiały zastosowane do produkcji drągów rogatkowych wyróżnia się następujące rodzaje:*

- ✓ *drągi rogatkowe aluminiowe – ZDA; ZAA,*
- ✓ *drągi rogatkowe z laminatu poliestrowego – ZDP; ZAP,*
- ✓ *drągi rogatkowe drewniane – ZMD.*

Wymienione rodzaje drągów przystosowane są do współpracy z napędami rogatkowymi następujących typów: JEGD-50, JEGD-50B, S6-JEGD-50, S6-JEGD-50B, JEG-6, EEG-1, HSM-10E, SIM 6/13 i mogą być stosowane na przejazdach kategorii „A” i „B”. Dane techniczne oraz warunki techniczne wykonania zawarte są w Dokumentacji Techniczno-Ruchowej pt. „Dąg rogatki: aluminiowy – typu ZDA; ZAA, poliestrowy – typu ZDP; ZAP, drewniany – typu ZMD” nr DTR-2004/ZDA; ZAA/ ZDP; ZAP/ZMD, opracowanej przez Wielobranżową i Projektową Sp. z o.o. MONAT, Gdańsk, sierpień 2004 r.

Dotychczasowa eksploatacja potwierdziła poprawność przyjętych rozwiązań. Świadectwo ważne: *bezterminowo – pod warunkiem, że ewentualna modernizacja drągów rogatkowych będzie wykonana w uzgodnieniu i pod nadzorem Urzędu Transportu Kolejowego.*

Świadectwo wydano na wniosek *Wielobranżowej i Projektowej Sp. z o.o. MONAT w Gdańsku* (nr rejestru 837/04)

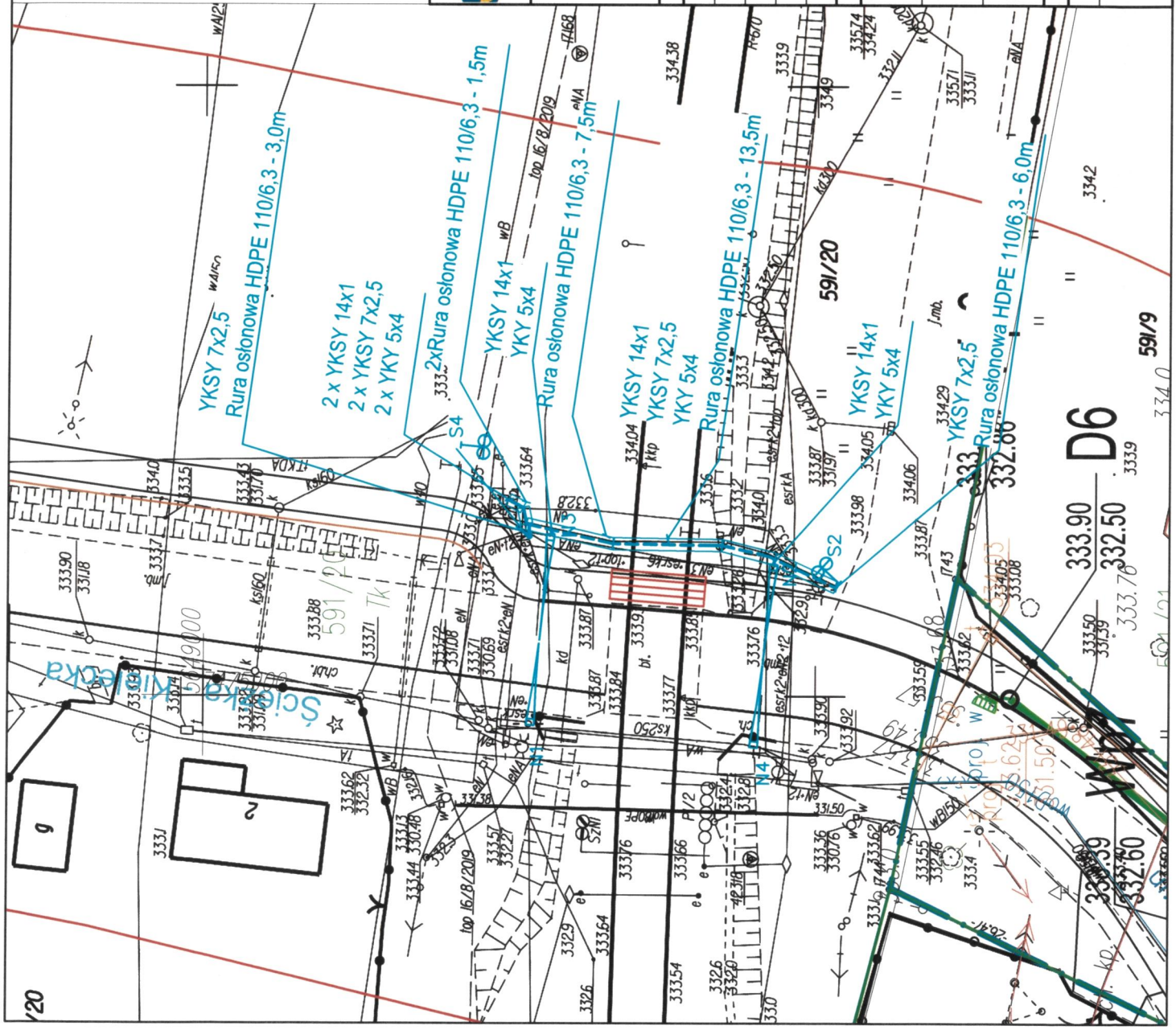
Podstawa prawna: *Ustawa z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (Dz. U. nr 86, poz. 789 z późn. zmianami).*



Warszawa, dnia *23* listopada 2004 r.

Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

[Signature]
Janusz Dyduch



LEGENDA srk

- Projektowana trasa kabla srk
- Przepust w miejscu kolizji
- N2 Napęd rogatek z drgiem
- afa Signalizator drogowy

str. 30

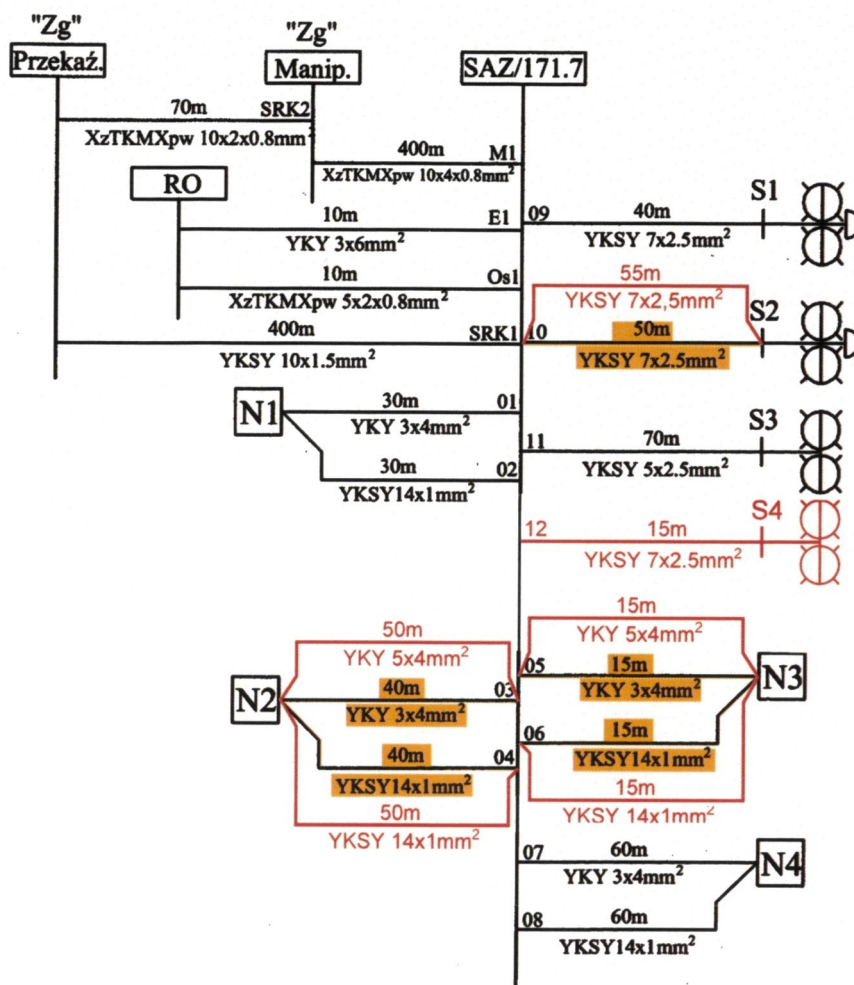
OLIKOL RAIL ENERGY Maciej Kikosicki
ul. Brzezińska 262, 92-703 Łódź.
tel. 698 018 018, biuro@olikol.pl, www.olikol.pl

ZESPÓŁ PROJEKTOWY			
FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIENI	PODPIS
Projektował	mgr inż. Maciej Kikosicki	SWK/0077/PWBKS/18 branża srk	
Sprawdził	mgr inż. Radosław Gawrysiak	L0D/3976/PWBKS/19 branża srk	
Opracował			
Opracował			

INWESTYCJA
Powiatowy Zarząd Dróg w Kielcach
Wrzosa 44
25-211 Kielce

RYSUNEK		
Stadium projektu	Projekt Budowlany	skala: 1:500
Nazwa rysunku	Plan sytuacyjno-wysokościowy	
		nr rys: PL-1

Nazwa opracowania
Zadanie 4 Przebudowa przejazdu kolejowo-drogowego kat. A w km 171,722 linii kolejowej nr 8

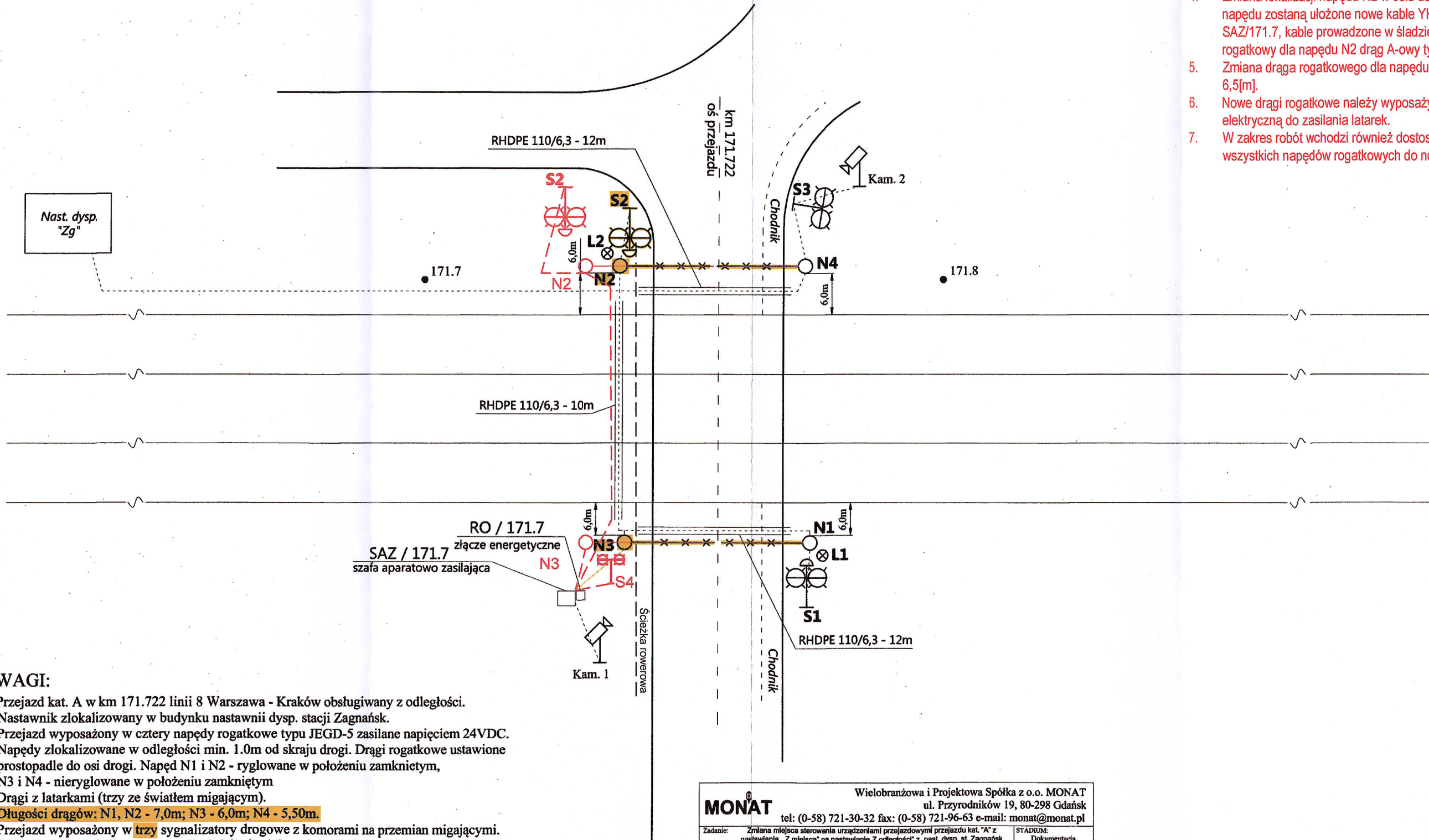


str. 32

							
		<p>OLIKOL RAIL ENERGY Maciej Kikosicki ul. Brzezińska 262, 92-703 Łódź, tel. 698 018 018, biuro@olikol.pl, www.olikol.pl</p>					
ZESPÓŁ PROJEKTOWY							
FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIEŃ	PODPIS				
Projektował	mgr inż. Maciej Kikosicki	SWK/0077/PWBKs/18 branża srk	 				
Sprawił	mgr inż. Radostaw Gawrysiak	LOD/3976/PWBKs/19 branża srk					
Opracował							
Opracował							
INWESTYCJA							
Inwestor	Powiatowy Zarząd Dróg w Kielcach Wrzosowa 44 25-211 Kielce						
Zamawiający	Gmina Zagnańsk ul. Spacerowa 8 26-050 Zagnańsk						
Nazwa opracowania	Zadanie 4 Przebudowa przejźdu kolejowo-drogowego kat. A w km 171,722 linii kolejowej nr 8						
RYSUNEK							
Stadium projektu	Projekt Budowlany		data: 10.2020	skala: -			
Nazwa rysunku	Plan kablowy			nr rys: R2			

Urządzenia na przejeździe kat. A nastawiane z odległości
w km 171.722 linii 8 Warszawa - Kraków

Przejazd kat.A km 171.722



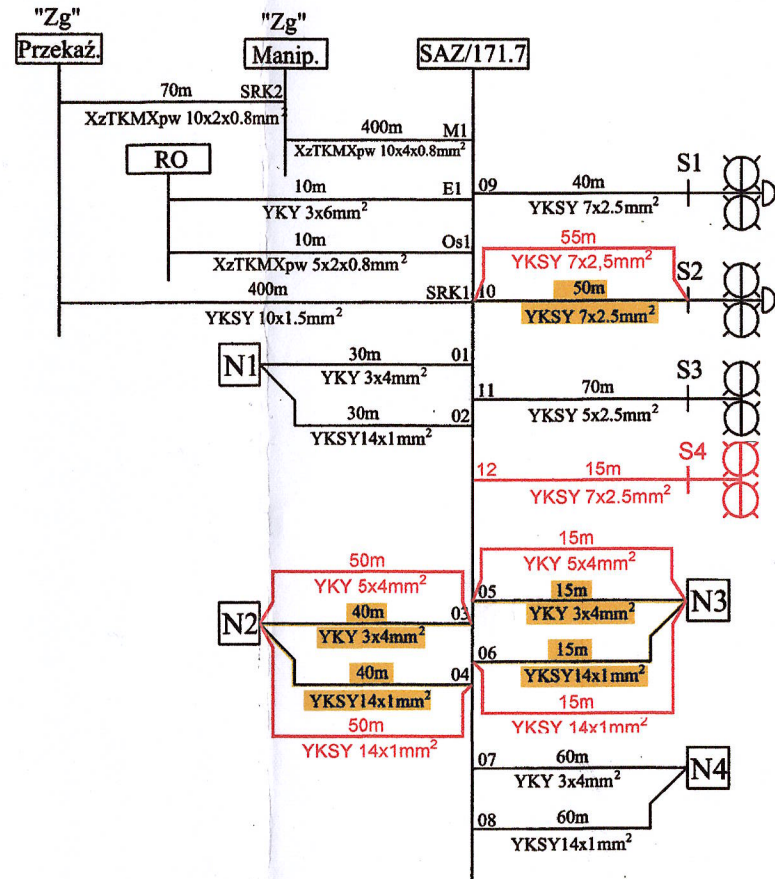
UWAGI:

- Przejazd kat. A w km 171.722 linii 8 Warszawa - Kraków obsługiwany z odległości. Nastawnik zlokalizowany w budynku nastawni dysp. stacji Zagnańsk.
- Przejazd wyposażony w cztery napędy rogatkowe typu JEGD-5 zasilane napięciem 24VDC. Napędy zlokalizowane w odległości min. 1.0m od skraju drogi. Drągi rogatkowe ustawione prostopadle do osi drogi. Napęd N1 i N2 - ryglowane w położeniu zamkniętym, N3 i N4 - nieryglowane w położeniu zamkniętym.
- Drągi z latarkami (trzy ze światłem migającym).
Długości drągów: N1, N2 - 7,0m; N3 - 6,0m; N4 - 5,50m.
- Przejazd wyposażony w trzy sygnalizatory drogowe z komorami na przemian migającymi. Sygnalizatory zlokalizowane w odległości min. 1.5m od skraju drogi.
- Urządzenia zasilania buforowego i sterowania zlokalizowano w SAZ/171.7.
- Sterowanie napędami rogatkowymi w konfiguracji zamknij/otwórz: /N1 i N2/ i/lub /N3 i N4/.
- Przebiecia pod torami 1,5m od główki szyny, przebiecia pod drogą 1,5m od jezdni.




Wielobranżowa i Projektowa Spółka z o.o. MONAT		ul. Przyrodników 19, 80-298 Gdańsk	
tel: (0-58) 721-30-32 fax: (0-58) 721-96-63 e-mail: monat@monat.pl			
Zadanie:	Zmiana miejsca sterowania urządzeniami przejazdowymi przejazdu kat. A z nastawni na "Zmiana" na nastawni "Z odległości" z nast. dysp. st. Zagnańsk	STADIUM:	Dokumentacja
Obiekt:	Przejazd kat. A, w km 171.722 linii 8 Warszawa - Kraków	Przebiecia:	SRK
Nazwa rys.:	Plan sytuacyjny	Skala:	-
Projektował:	mgr inż. Janusz Okroj	21/Kol/G4/2004	11.2016
Specjalizacja:	spec. urządzeń zabezpieczenia i skł.	Podpis:	R1
Sprawdził:	inż. Andrzej Boczarow	ONB-907-9/75	11.2016
Specjalizacja:	spec. urządzeń zabezpieczenia i skł.	Podpis:	
Umowa nr:	22/209/0015/16/Z1		

UWAGI:

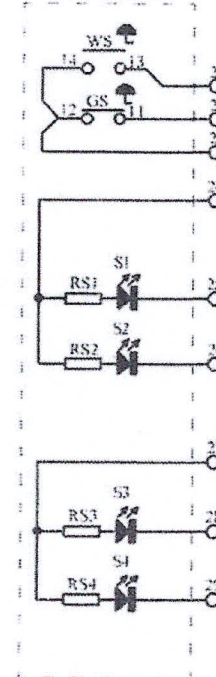
- Zabudowa nowego sygnalizatora drogowego S4 wraz z nowym okablowaniem z szafy aparatu zasilającej SAZ/171.7. Sygnalizator drogowy S4 typu SD-1M-2001.
- Zmiana lokalizacji sygnalizatora drogowego S2 w celu usunięcia kolizji z projektowaną ścieżką rowerową, nowe okablowanie z szafy aparatu zasilającej SAZ/171.7, kabel prowadzony w śladzie istniejącego kabla srk.
- Zmiana lokalizacji napędu N3 w celu usunięcia kolizji z projektowaną ścieżką rowerową. Do napędu zostaną ułożone nowe kable YKY 5x4 oraz YKSY 14x1 z szafy aparatu zasilającej SAZ/171.7. Projektuje się nowy drąg rogatkowy dla napędu N3 drąg A-owy typ ZAA długości - 8,5[m].
- Zmiana lokalizacji napędu N2 w celu usunięcia kolizji z projektowaną ścieżką rowerową. Do napędu zostaną ułożone nowe kable YKY 5x4 oraz YKSY 14x1 z szafy aparatu zasilającej SAZ/171.7, kable prowadzone w śladzie istniejących kabli srk. Projektuje się nowy drąg rogatkowy dla napędu N2 drąg A-owy typ ZAA długości - 8,0[m].
- Zmiana drąga rogatkowego dla napędu N1 oraz napędu N4, drąg A-owy typ ZAA długości - 6,5[m].
- Nowe drągi rogatkowe należy wyposażyć w latarki (światła migowe) oraz instalację elektryczną do zasilania latarek.
- W zakres robót wchodzi również dostosowanie przez producenta urządzeń przejazdowych wszystkich napędów rogatkowych do nowych typów drągów rogatkowych.



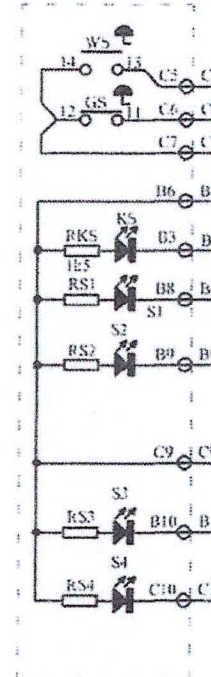
str. 31

					
<div><div>OLIKOL RAIL ENERGY Maciej Kikosicki ul. Brzezińska 262, 92-703 Łódź. tel. 698 018 018, biuro@olikol.pl, www.olikol.pl</div></div>					
ZESPÓŁ PROJEKTOWY					
FUNKCJA	IMIE I NAZWISKO		NR UPRAWNIEN	PODPIS	
Projektował	mgr inż. Maciej Kikosicki		SWK/0077/PWBKs/18 branża srk		
Sprawdził	mgr inż. Radosław Gawrysiak		LOD/3976/PWBKs/19 branża srk		
Opracował					
Opracował					
INWESTYCJA					
Investor	Powiatowy Zarząd Dróg w Kielcach Wrzeszowa 44 25-211 Kielce				
Zamawiający	Gmina Zagnańsk ul. Spacerowa 8 26-050 Zagnańsk				
Nazwa opracowania	Zadanie 4 Przebudowa przejazdu kolejowo-drogowego kat. A w km 171,722 linii kolejowej nr 8				
RYSUNEK					
Stadium projektu	Projekt Budowlany		data: 10.2020	skala: -	
Nazwa rysunku	Plan schematyczny			nr rys: R1	

MANIPULATOR MR Lok



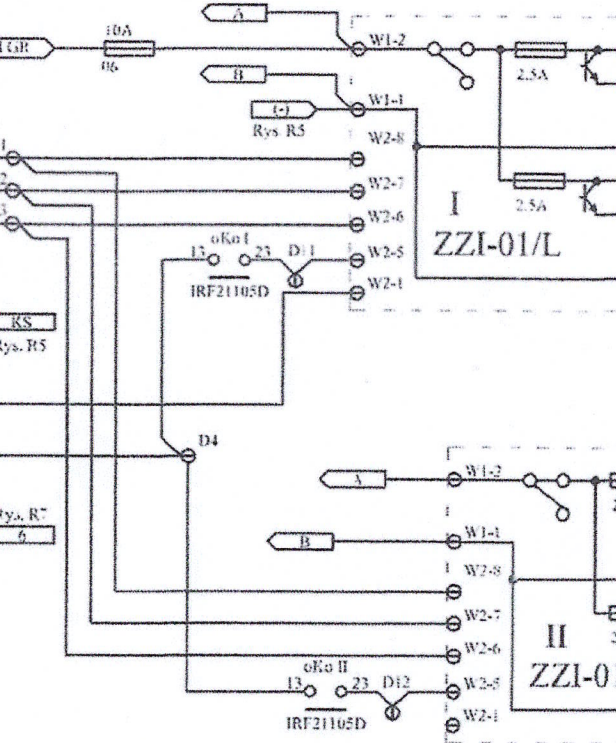
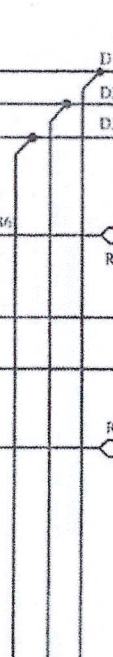
MANIPULATOR MR 024



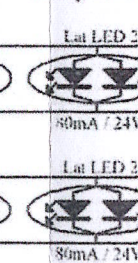
ZZP 02



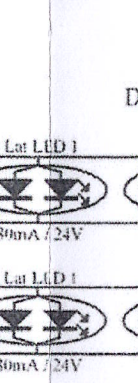
WYŁĄCZNIK PRZECIWNOWOŁNIOWY



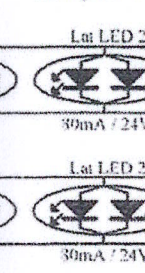
DRĄG N1



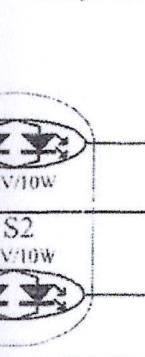
DRĄG N2



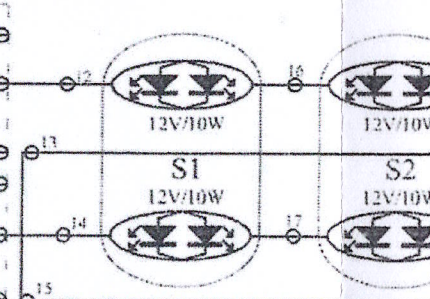
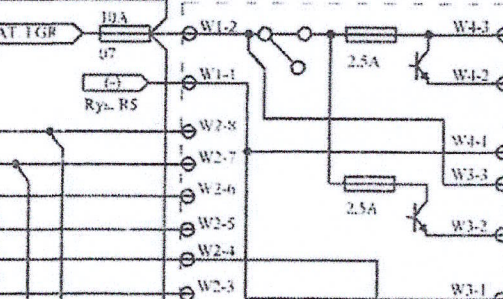
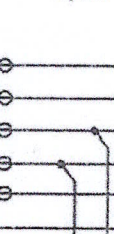
DRĄG N3



DRĄG N4



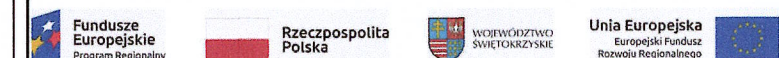
WYŁĄCZNIK PRZECIWNOWOŁNIOWY



MONAT Wielobranżowa i Projektowa Spółka z o.o. MONAT
ul. Przyrodników 19, 80-298 Gdańsk
tel: (0-58) 721-30-32 fax: (0-58) 721-96-63 e-mail: monat@monat.pl

Zadanie:	Zmiana miejsca sterowania urządzeniami przejazdowymi przejazdu kat. "A" z nastawiania „Z miejsca” na nastawianie „Z odległości” z nast. dysp. st. Zagnańsk	STADIUM:	Dokumentacja
Obiekt:	Przejazd w km 171,722. Linia kolejowa nr 8 (Warszawa – Kraków)	Przebieg:	SRK
Nazwa rys.:	Połączenie sygnalizatorów S1, S2, S3, S4 i latarek drąga N1, N2, N3, N4	Skala:	-
Projektował:	mgr inż. Janusz Okroj	Data:	11.2016
Sprawił:	inż. Andrzej Boczarow	Data:	11.2016
Spec. urządzenia zabezpieczenia i sk.	21/Kol/Gd/2004	Podpis:	R6
Spec. urządzenia zabezpieczenia i sk.	ONB-907-9/75	Umowa nr:	22/209/0015/16/Z/1

str. 33

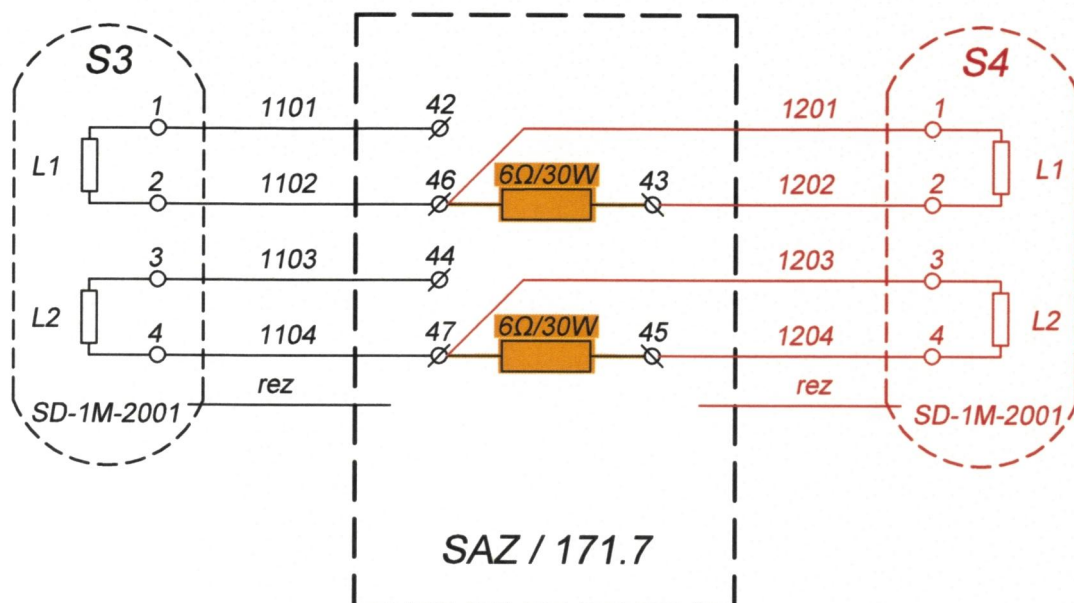


OLIKOL RAIL ENERGY Maciej Kikosicki
ul. Brzezińska 262, 92-703 Łódź,
tel. 698 018 018, biuro@olikol.pl, www.olikol.pl

ZESPÓŁ PROJEKTOWY			
FUNKCJA	IMIE I NAZWISKO	NR UPRAWNIEN	PODPIS
Projektował	mgr inż. Maciej Kikosicki	SWK/0077/PWBKs/18 branża srk	
Sprawił	mgr inż. Radosław Gawrysiak	LOD/3976/PWBKs/19 branża srk	
Opracował			
Opracował			

INWESTYCJA	
Inwestor	Powiatowy Zarząd Dróg w Kielcach Wrzosowa 44 25-211 Kielce
Zamawiający	Gmina Zagnańsk ul. Spacerowa 8 26-050 Zagnańsk
Nazwa opracowania	Zadanie 4 Przebudowa przejazdu kolejowo-drogowego kat. A w km 171,722 linii kolejowej nr 8

RYSUNEK			
Stadium projektu	Projekt Budowlany	data: 10.2020	skala: -
Nazwa rysunku	Obwody świateł	nr rys: R6	



str. 34

		<p>OLIKOL RAIL ENERGY Maciej Kikosicki ul. Brzezińska 262, 92-703 Łódź, tel. 698 018 018, biuro@olikol.pl, www.olikol.pl</p>					
ZESPÓŁ PROJEKTOWY							
FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIEN	PODPIS				
Projektował	mgr inż. Maciej Kikosicki	SWK/0077/PWBKs/18 branża srk					
Sprawdził	mgr inż. Radosław Gawrysiak	L0D/3976/PWBKs/19 branża srk					
Opracował							
Opracował							
INWESTYCJA							
Investor	Powiatowy Zarząd Dróg w Kielcach Wrzosowa 44 25-211 Kielce						
Zamawiający	Gmina Zagnańsk ul. Spacerowa 8 26-050 Zagnańsk						
Nazwa opracowania	Zadanie 4 Przebudowa przejźdu kolejowo-drogowego kat. A w km 171,722 linii kolejowej nr 1						
RYSUNEK							
Stadium projektu	Projekt Budowlany		data: 10.2020	skala: -			
Nazwa rysunku	Obwody świateł			nr rys: R6a			