

*** MIASTOPROJEKT CZĘSTOCHOWA Sp. z o.o.***

„MIASTOPROJEKT” Sp. z o.o.

42-201 Częstochowa, ul. Karola Szymanowskiego 15

FAZA DOKUMENTACJI: **PB**

TEMAT: **PROJEKT BUDOWLANY – KANALIZACJI SANITARNEJ W MIEJSCOWOŚCI WIDZÓW - PRZEJŚCIE POD TORAMI PKP LINII Nr 1 WARSZAWA – KATOWICE w km 201,635 SZLAK TEKLINÓW - KŁOMNICE .**

Działka nr ewid. **1453 k.m. 1 obręb; Widzów.**

INWESTOR:

**Urząd Gminy w Kruszynie.
42-282 Kruszyna .
ul. Kmicica 5.**

Załącznik na pozwolenia na budowę

nr 51071C
z dnia 22.08.2007r.

**ŚLĄSKI URZĄD WOJEWODZKI
w Katowicach**

40-032 Katowice, ul. Jagiellońska 25

inspektor wojewódzki

Rafał Bajor

OPRACOWAŁ :

inż. Grzegorz Gawroński



PROJEKTOWAŁ:

**inż. Zenon Kret
Nr upr. SLK/0944/POOH./05**

inż. Zenon Kret
Uprawnienia budowlane
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności kolejowej
Nr upr. SLK/0944/POOH./05
Nr przynależności SLK/BD/2234/02

SPRAWDZAJĄCA:

**mgr inż. Dorota Przybyła
Nr upr. OIK 4 – K – 76/1999**

mgr inż. DOROTA PRZYBYŁA
Uprawnienia budowlane
do projektowania i kierowania
robotami budowlanymi bez ograniczeń
w specjalności linie, wozły i stacje kolejowe
nr OIK 4-K-76/1999

Częstochowa, marzec 2007r.

EGZ. Nr 3

OŚWIADCZENIE

Niniejszym oświadczamy, że dokumentacja projektowa pod nazwą:

**PROJEKT BUDOWLANY – KANALIZACJI SANITARNEJ W MIEJSCOWOŚCI
WIDZÓW - PRZEJŚCIE POD TORAMI PKP LINII Nr 1 WARSZAWA – KATOWICE
w km 201,635 SZLAK TEKLINÓW - KŁOMNICE .**

została sporządzona zgodnie z art. 20 ust.1 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dz.U. Nr 207, poz. 2016 z 2003r. z późniejszymi zmianami) i innymi obowiązującymi przepisami techniczno – budowlanymi oraz z zasadami wiedzy technicznej.

Projektujący:

inż. Zenon Kret
Nr upr. SLK/0944/POOH./05

inż. Zenon Kret
Uprawnienia budowlane
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności kolejowej
Nr upraw. 0944/POOH/05
Nr przynależności SLK/BD/2234/02

Sprawdzający:

mgr inż. Dorota Przybyła
Nr upr. OIK 4 – K – 76/1999

mgr inż. DOROTA PRZYBYŁA
Uprawnienia budowlane
do projektowania i kierowania
robotami budowlanymi bez ograniczeń
w specjalności linie, wieży i stacje kolejowe
nr OIK 4-K-76/1999

Zawartość opracowania:

I. Opis techniczny	str. 4
1. Podstawa opracowania	str. 4
2. Cel i zakres opracowania	str. 4
3. Charakterystyka stanu istniejącego	str. 4
4. Charakterystyka stanu projektowanego	str. 4
5. Istniejące uzbrojenie	str. 5
6. Układ w planie i profilu	str. 5
7. Warunki gruntowo - wodne	str. 5
8. Wykonawstwo robót	str. 6
8.1. Przewody	str. 6
8.2. Przekroczenie dróg	str. 6
8.3. Rury osłonowe	str. 7
8.4. Oznakowanie trasy wodociągu	str. 7
8.5. Armatura.	str. 7
8.6. Roboty ziemne	str. 7
8.7. Odbiór robót	str. 7
9. Uwagi ogólne	str. 7
II. Wykaz przepisów prawnych i norm.	str. 8
III. Informacja dotycząca planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia BIOZ.	str. 9
IV . CZĘŚĆ OBLICZENIOWA .	str. 17
V. Załączniki .	str.19

1. Uzgodnienie przebiegu kanalizacji sanitarnej z naniesieniem urządzeń podziemnych przez PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Częstochowie pismo nr IZDKd – 505 – 08/c/2007 z dnia 30.01.2007r.
2. Uzgodnienie przebiegu kanalizacji sanitarnej z naniesieniem urządzeń podziemnych przez Telekomunikację Kolejową Sp. z o.o. Zakład Telekomunikacji Kolejowej w Katowicach pismo nr LZTU1-508-1/38/2007 z dnia 25.01.2007r.
3. Uzgodnienie przebiegu kanalizacji sanitarnej z naniesieniem urządzeń podziemnych przez PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Katowicach pismo nr NT8- 4-2220/2Cz/07 z dnia 26.01.2007r.
4. Uzgodnienie przebiegu kanalizacji sanitarnej z naniesieniem urządzeń podziemnych przez PKP „Energetyka” Sp. z o.o Zakład Gómośląski w Katowicach pismo nr EZ7- Ez10a – 5501/8/2007 z dnia 23.01.2007r.
5. Uprawnienia budowlane do projektowania projektanta i sprawdzającego.
6. Przynależność projektującego i sprawdzającego do Śl.OIIB

VI . Część rysunkowa.

<i>Spis rysunków</i>		
nr rys	treść rysunku	skala:
1.	Orientacja	1: 20 000
2.	Mapa do celów projektowych	1: 500
3.	Mapa do celów opiniodawczych z projektowanym przejściem	1: 500
4.	Profil podłużny torów w miejscu skrzyżowania	1: 100
5.	Profil podłużny skrzyżowania kanalizacji z torami	1; 100
6.	Płóza RACI zastosowana pomiędzy rurami	1: 10

VII. Kosztorys

I. Opis techniczny.

1. Podstawa opracowania.

1. Zlecenie Urzędu Gminy Kruszyna 42- 282 Kruszyna ul. Kmicica 5.
2. Uzgodnienie przebiegu kanalizacji sanitarnej z naniesieniem urządzeń podziemnych przez PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Częstochowie pismo nr IZDKd – 505 – 06/c/2007 z dnia 30.01.2007r.
3. Uzgodnienie przebiegu kanalizacji sanitarnej z naniesieniem urządzeń podziemnych przez Telekomunikację Kolejową Sp. z o.o Zakład Telekomunikacji Kolejowej w Katowicach pismo nr LZTU1-508-1/55/2007 z dnia 31.01.2007r.
4. Uzgodnienie przebiegu kanalizacji sanitarnej z naniesieniem urządzeń podziemnych przez PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Katowicach pismo nr NT8- 4-2220/2Cz/07 z dnia 26.01.2007r.
5. Uzgodnienie przebiegu kanalizacji sanitarnej z naniesieniem urządzeń podziemnych przez PKP „Energetyka” Sp. z o.o Zakład Górnśląski w Katowicach pismo nr EZ7- Ez10a – 5501/8/2007 z dnia 23.01.2007r.
6. Inwentaryzacja stanu istniejącego w terenie.

2. Cel i zakres opracowania.

Celem inwestycji jest wykonanie przejścia pod torami dla przeprowadzenia kanalizacji sanitarnej w miejscowości Widzów, poprzez wykonanie nowego przejścia pod torami PKP linii nr 1 Warszawa - Katowice w km 201,635 na szlaku Teklinów – Kłomnice, na działce nr 1453 k.m. 1 obręb Widzów - teren zamknięty PKP.

Projekt obejmuje tylko i wyłącznie przejście kanalizacją sanitarną rurą PE \varnothing 180 mm pod torami PKP w km 201,635 linii nr 1 Warszawa - Katowice.

3. Charakterystyka stanu istniejącego.

Teren, na którym projektowana jest inwestycja zlokalizowany jest w południowej części miejscowości Widzów na obszarze zabudowanym o zabudowie z domków wolnostojących. Dla zapewnienia odprowadzenia ścieków mieszkańców miejscowości Baby należy wykonać przewiert pod torami PKP. Nowe przejście kanalizacją sanitarną pod torami PKP projektuje się pod linią nr 1 Warszawa - Katowice w km 201,635 szlaku Teklinów - Kłomnice. W miejscu skrzyżowania linia jest dwutorowa, tory są posadowione na nasypie o wysokości do 5,0 m. Tory nr 1 i 2 linii nr 1 Warszawa - Katowice zbudowane są jako tory bezстыkowe z szyn typu UIC60 na podkładach drewnianych z przytwierdzeniem pośrednim typu K, na podsypce tłuczniowej. Tory nr 1 i 2 są położone w tej lokalizacji jako tory proste. Tor nr 1 ma pochylenie podłużne (spadek) 0,5‰ w kierunku stacji Kłomnice, tor nr 2 ma również pochylenie podłużne (spadek) 0,5‰ w kierunku stacji Kłomnice. Tory w miejscu skrzyżowania są torami głównymi zasadniczymi. Tory są zelektryfikowane. Uzbrojenie podziemne naniesione jest na planach sytuacyjnych z uzgodnieniami poszczególnych Zakładów PKP i zostało zaznaczone na mapie do celów projektowych. Granice gruntu PKP zostały zaznaczone na mapie do celów projektowych kolorem zielonym. Roboty objęte zakresem opracowania usytuowane są w granicach gruntu będącego własnością PKP. W pobliżu projektowanej kanalizacji sanitarnej znajduje się przejazd w poziomie szyn w km 201,662. Rzędne główki szyn toru nr 1 i 2 w miejscu projektowanego skrzyżowania torów z kanalizacją sanitarną znajdują się na wysokości 220,61 m.n.p.m.

4. Charakterystyka stanu projektowanego.

Kanalizacja sanitarna tłoczna projektowana jest w miejscowości Widzów na działce nr 1453 k.m.1 obręb Widzów, która jest terenem zamkniętym PKP. Skrzyżowanie kanalizacji sanitarnej z torami PKP projektuje się prostopadle (pod kątem 90°) do osi torów nr 1 i 2 linii nr 1 Warszawa - Katowice szlaku Teklinów - Kłomnice w km 201,635 w odległości 27 m w kierunku Teklinowa od osi przejazdu w poziomie szyn w km 201,662

Opracowanie zawiera jedynie odcinek przekroczenia kanalizacją sanitarną pod torami o łącznej długości 47,13m w rzucie poziomym. Pozostała część kanalizacji sanitarnej po obu stronach torów jest ujęta w odrębnym opracowaniu.

Wykonanie przejścia pod torami kolejowymi zaprojektowano za pomocą przecisku sterowanego przy użyciu wiertnicy typu „CASE”, „GRUNDODRILL”, „DITCH WITCH” lub „JET TRAC” z zastosowaniem głowicy rozwierającej.

Rozpoczęcie przewiertu projektuje się od strony toru nr 1 linii kolejowej nr 1 Warszawa – Katowice w odległości 19,62 m od osi toru Nr 1, a zakończenie w odległości 23,63 od osi toru nr 2.

Realizacja przewiertu przy użyciu tej metody:

- nie wymaga wykonywania komór dla realizacji przewiertu;
- nie powoduje żadnych negatywnych oddziaływań na tory linii kolejowych oraz ruchu prowadzonego po tych torach;
- pozwala na wykonanie robót w ciągu maksymalnie dwóch dni roboczych.

5. Istniejące uzbrojenie.

Oprócz torów głównych zasadniczych nr 1 i 2 w granicach objętych opracowaniem występuje następujące uzbrojenie które zostało naniesione przez poszczególne Zakłady PKP na uzgodnieniach zawartych w niniejszym opracowaniu a są to:

- Kabel urządzeń srk YKY 4x 10 XTKM i IKSX 24x1,5 – Zakładu Linii Kolejowych w Częstochowie.
- Kabel światłowodowy rel Częstochowa - Katowice – Telekomunikacji Kolejowej w Katowicach,
- Kabel TKD 78x2 rel Warszawa – Katowice - Telekomunikacji Kolejowej w Katowicach,
- Kabel XTKM 10x4 rel Teklinów - Rudniki - Telekomunikacji Kolejowej w Katowicach,
- Kabel SBL 6kV oraz kabel NN – PKP Energetyka Staropolski Zakład w Częstochowie,

Wykonawca przed przystąpieniem do robót winien zawrzeć stosowne umowy o nadzór z w/w Zakładami i zlokalizować kable w terenie poprzez dokonanie przekopów kontrolnych.

6. Układ w planie i profilu.

Uwzględniając istniejący układ terenu wraz z uzbrojeniem oraz istniejący układ trasy kanalizacji sanitarnej projektowane skrzyżowanie zlokalizowano w km 201,635 linii kolejowej nr 1 Warszawa - Katowice szlaku Teklinów - Kłomnice.

Krzyżujący się z linią kolejową odcinek przewiertu kanalizacji sanitarnej o długości w rzucie poziomym 47,13 m zaprojektowany został w planie prostopadle do osi torów linii kolejowej (pod kątem 90°), a w profilu w układzie jednej prostej o pochyleniu podłużnym 5,0 ‰ w kierunku południowym i dalej w łuku

Rzędna osi przewiertu od strony toru nr 2 projektuje się 219,40 m.n.p.m.

Rzędna osi przewiertu od strony toru nr 1 projektuje się 218,30 m.n.p.m

-skrajna wejściowa jest nachylona do poziomu pod kątem 16° i jest długości 11,55 m;

- skrajna wyjściowa o długości 36,18m łuk o promieniu $R = 50m$;

Odcinki wejściowy na długości 4,80 m i wyjściowy na długości 3,00m po wciągnięciu rury ochronnej należy odkopać celem ułożenia w poziomie rur zasadniczych oraz zabudowy studni kontrolno – odcinających.

Z uwagi na występujący poziom wody gruntowej na głębokości 1,2 m od strony toru nr 2 i 0,9 m od strony toru nr 1 przy zabudowie studni kontrolno – odcinających należy zastosować osuszenie terenu poprzez zastosowanie igłofiltrów.

Projektowany odcinek kanalizacji sanitarnej na skrzyżowaniu z linią kolejową projektuje się z zakończeniami studniami kanalizacyjnymi z zaworami umożliwiającymi odcięcie w przypadku awarii kanalizacji sanitarnej.

7. Warunki gruntowo – wodne.

Warunki gruntowo wodne przedstawione zostały w „Opinii geotechnicznej” sporządzonej przez Biuro Badawczo – Projektowe Geologii i Ochrony Środowiska „GEOBIOS” Sp z. o.o. w Częstochowie i zostało załączone do zasadniczego projektu kanalizacji sanitarnej miejscowości Jacków i Baby gm. Kruszyna.

Analiza warunków posadowienia.

W obszarze realizacji kanalizacji sanitarnej profil przekroju warstw przebiega następująco:

Od strony toru nr 2 odwier nr 1 w opinii geotechnicznej;

- 0,0 – 0,3 - gleba z kamieni,
- 0,3 – 1,0 - nasyp piaszczysto - kamienisty ,
- 1,0 – 1,4 - piasek średni,
- 1,4 – 1,7 - glina pylasta,
- 1,7 – 2,4 - piasek średni,
- 2,4 – 3,0 - pył piaszczysty,
- 3,0 – 3,5 - piasek średni,

woda gruntowa znajduje się na głębokości 1,2 m od poziomu terenu.

Od strony toru nr 1 odwier nr 2 w opinii geotechnicznej;

- 0,0 – 0,6 – gleba piaszczysta,
 - 0,6 – 0,8 – piasek drobny,
 - 0,8 – 3,1 – piasek średni i gruby ,
 - 3,1 – 4,0 – piasek średni i gruby,
- woda gruntowa występuje na głębokości 0,90m od poziomu terenu

8. Wykonawstwo robót.

Roboty przygotowawcze .

Przed wykonaniem robót zasadniczych (przewiertu pod torami) należy:

- wykonać czynności organizacyjne związane z przekroczeniem terenów PKP, polegające na spisaniu tymczasowego regulaminu prowadzenia robót;
- uzyskać zgodę na wejście w teren od PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Częstochowie;
- sprawdzić w terenie lokalizację infrastruktury PKP przez wykonanie przekopów kontrolnych pod nadzorem przedstawicieli właścicieli infrastruktury;
- spisać z PKP PLK S.A.. Zakładem Linii Kolejowych w Częstochowie umowę na korzystanie z nieruchomości PKP na czas robót.

Roboty zasadnicze.

Po wykonaniu sprawdzenia lokalizacji infrastruktury podziemnej w terenie można przystąpić do wykonania przewiertu pod torami.

Przed podjęciem robót związanych z wykonaniem przewiertu kolejno należy:

- wyznaczyć oś skrzyżowania zgodnie z projektem;
- wyznaczyć punkt startu i punkt zakończenia przewiertu zlokalizowane na osi przewiertu (miejsca wprowadzenia w grunt i wyjścia z gruntu żerdzi urządzenia przewiertowego).

Punkt startu znajdujący się w odległości 19,62 m od osi toru nr 1 linii nr 1 Warszawa – Katowice, a zakończenie przewiertu po stronie toru nr 2 w odległości 23,63 m od osi toru.

Po wyznaczeniu punktu startu na osi skrzyżowania należy ustawić wiertnicę tak, aby żerdź przewiertowa weszła w ziemię w punkcie startu z pochyleniem 16° do poziomu i wzdłuż projektowanej osi w kierunku do torowiska, po czym podjąć realizację przewiertu pilotażowego. Przewiert pilotażowy prowadzić zgodnie z projektowanym przekrojem podłużnym .

Długość projektowanego przewiertu wynosi:

- długość rzeczywista po osi przewiertu wynosi - 47,73 m;
- długość w rzucie na płaszczyznę poziomą wynosi – 47,13 m.

Długość przecisku z pochyleniem 16° wynosi 11,55 m , następnie łuk o promieniu R = 50m i o długości 36,18 m

Projektowane maksymalne zagłębienie przewiertu pilotażowego wynosi 6,41 w stosunku do rzędnej główki szyny wynoszącej 220,61 m.n.p.m. toru nr 2, oraz 6,13 m poniżej rzędnej główki szyny wynoszącej 220,61 m.n.p.m. toru Nr 1.

Po wykonaniu przewiertu pilotażowego do projektowanego wyjścia po drugiej stronie linii kolejowej , w miejsce pilota zamontować głowicę rozwierającą o średnicy 250mm i wciągać ją z rotacją po wykonanej trasie przewiertu pilotażowego, rozszerzyć przewiert pilotażowy do projektowanej średnicy. Wszelkie prace na terenie PKP należy prowadzić pod nadzorem uprawnionych pracowników.

8.1. Przewody.

Przewody z rur polietylenowych.

Kanalizację sanitarną wykonać z rury polietylenowej (PE 100) – 180mm, która zostanie włożona w rurę ochronną typu WavinTS o średnicy 250 mm PE SRD 11 na ślizgach typu „RACI” ułożonych max. co 2m. Do budowy kanalizacji sanitarnej należy stosować rury i kształtki polietylenowe wykonane metodą wtryskową .

Zalecani krajowi producenci rur : Gamrat - Jasło, Wavin i Plaster Głusków.

Rury transportować i składować w warunkach uniemożliwiających zarysowanie ścianek i owalizację przekrojów.

Podczas montażu w okresie letnim unikać składowania rur w miejscach nasłonecznionych (nie przekraczać temperatury otoczenia 30° C).

Łączenie rur w węzłach za pomocą kształtek elektrooporowych.

Ochrona rur przed korozją elektrolityczną jest zbędna z uwagi na zastosowanie rur typu PE.

8.2. Przekroczenie dróg .

Na powyższym odcinku nie przewiduję się kolizji z drogami .

8.3. Rury osłonowe.

Ułożenie kanalizacji sanitarnej zaprojektowano spełniając wymagane odległości do istniejącego uzbrojenia podziemnego i obiektów nadziemnych.

Wszelkie prace w pobliżu istniejących kabli należy zgłosić do właściciela infrastruktury i dalsze czynności wykonywać pod nadzorem uprawnionego przedstawiciela właściciela.

I

8.4 . Oznakowanie trasy wodociągu.

Zasuw odcinające i załamania oznakować typowymi tabliczkami, umieszczonymi na trwałych elementach zagospodarowania terenu.

Po ułożeniu kanalizacji sanitarnej i dokonaniu prób szczelności, rury kanalizacji sanitarnej należy zasypać.

Na wysokości 0,40 - 0,50 m od górnej krawędzi rury należy ułożyć taśmę ostrzegawczą.

8.5. Armatura.

Na kanalizacji sanitarnej z obu stron torów zamontować studnie w których zamontować armaturę odcinającą w postaci zasuw .

Zasuw winny posiadać dopuszczenie do stosowania .

Aby zapobiec obciążeniu kanalizacji sanitarnej wymagane jest posadowienie armatury na płytach betonowych a korpus zasuw czy kurka winien być zamontowany do płyty.

Celem tego zabiegu jest nie dopuszczenie do przenoszenia na rurę lub połączenie kołnierzone obciążeń powstających przy zamykaniu armatury.

8.6. Roboty ziemne.

Ze względu na teren w pobliżu działek prywatnych nie wyklucza się istnienie uzbrojenia nie naniesionego na mapie do celów projektowych. Dlatego też, wymagane jest na całej długości wyznaczonej trasy wykonać przekopy kontrolne.

W przypadku natrafienia na uzbrojenie sieciowe nie ujęte na planie sytuacyjnym należy przerwać prace zabezpieczając wykop, zgłosić zaistniałą sytuację i dalsze prace wykonać pod nadzorem właściciela istniejącego uzbrojenia.

Zасыpywanie wykopów wykonać warstwami zagęszczając grunt.

Minimalna szerokość wykopów winna wynosić 50 ± 60cm.

Przewidywany zakres prac ziemnych i przygotowawczych omówiono w punktach wcześniejszych.

Roboty ziemne wykonać zgodnie z warunkami podanymi w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 06.02.2003 r. Dz.U. Nr 47 z dnia 19.03.2003 r., poz. 401).

8.7. Odbiór robót.

Po wykonaniu kanalizacji sanitarnej w terenie należy dokonać inwentaryzacji powykonawczej przez uprawnionego geodetę i na koszt inwestora nanieść nowe uzbrojenie terenu w zasobach geodezyjnych Oddziału Gospodarowania Nieruchomościami w Katowicach.

9. Uwagi ogólne.

Podczas opracowania specyfikacji istotnych warunków zamówienia należy przewidzieć koszty związane z korzystaniem z nieruchomości PKP na czas robót i za pozostawienie infrastruktury, które kształtują się na poziomie 30 tysięcy złotych i obejmują:

- korzystanie z terenu PKP na czas robót;
- nadzór pracowników PKP ;
- opracowanie regulaminu tymczasowego prowadzenia robót ;
- ograniczenia szybkości biegu pociągów na czas robót przewiertowych;
- pozostawienie infrastruktury na terenie PKP.

Opracowany projekt wykonania skrzyżowania kanalizacji sanitarnej z linią kolejową nr 1 Warszawa – Katowice podlega uzgodnieniu przez PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Częstochowie. Wszelkie zmiany i odstępstwa wprowadzone przy realizacji robót wymagają uprzedniej zgody autorów projektu, w przeciwnym wypadku autorzy projektu nie biorą odpowiedzialności za skutki wprowadzonych samowolnie zmian.

inż. Zenon Kret
Uprawnienia budowlane
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności kolejowej,
N upr. SLK/0994/POOH/05
Nr przynależności: SLK/BD/2234/02

II. Wykaz przepisów prawnych i norm dotyczących instalacji wodociągowych i kanalizacji sanitarnych z wykonawstwem na terenie PKP

- Id-1 Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych –PKP PLK S.A. Biuro Dróg Kolejowych Warszawa 2005;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej Nr 987 z dnia 10.09.1998r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 151 poz.987 z 1998r.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.06.2003r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz.U. Nr 120 poz.1126 z 2003r.);
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dz.U. Nr 207 poz.2016 z 2003r. z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 03.07.2003r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. Nr 120 poz.1133 z 2003r.);
- Norma nr BN-73/8939 – 04.
- Warunki techniczne wykonania i odbioru sieci wodociągowych- wymagania techniczne.
- PN-69/K-02057 Warunki dla skrajni budowli
- BN-75/8846-01 Warunki bezpieczeństwa pracy i ruchu pociągów
- PN-68/B-0605 Roboty ziemne – wymogi w zakresie wykonywania i badania
- PN-80/8939-17 Przeprowadzanie rurociągów i kabli pod torami kolejowymi – wymagania i badania .

Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia - BIOZ .

Adres:

Linia nr 1 Warszawa – Katowice ,
szlak Teklinów - Kłomnice w km 201,635,
nr. działki : 1453. (Obręb; Widzów. k.m. 1).

Inwestor :

Urząd Gminy w Kruszynie.
42-282 Kruszyna .
ul. Kmicica 5.

Zadanie:

Wykonanie przejścia pod torami kolejowymi nr 1 i 2 Linii
Kolejowej nr 1 Warszawa Katowice w km 201,635 kanalizacją
sanitarną rurą PE 100 \varnothing 180 mm .

Projektant sporządzający informację:

Zenon Kret

Nr upr. bud . SLK/0944/POOH/05 o specjalności :linie, węzły i stacje kolejowe

Zamieszkały : 42 – 300 Myszków ul. Wyszyńskiego 19A/21

inż. Zenon Kret
Uprawnienia budowlane
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności kolejowej,
Nr upr. SLK/0944/POOH/05
Nr przynależności SLK/BD/2239/02

ŚLĄSKI URZĄD WOJEWÓDZKI
w Katowicach
40-032 Katowice, ul. Jagiellońska 27

SPIS TREŚCI

SPIS TREŚCI.....	2
Część opisowa	
1. Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność ich realizacji	3
2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych	4
3. Wskazanie elementów zagospodarowania działki lub terenu , które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi	4
4. Wskazanie dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót budowlanych, określające skalę zagrożeń oraz miejsce i czas ich występowania	4
5. Wskazanie sposobu prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych	6
6. Wskazanie środków technicznych i organizacyjnych, zapobiegających niebezpieczeństwom wynikających z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie, w tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii innych zagrożeń	7.

Część opisowa.

Podstawą niniejszego opracowania stanowią:

- > Art. 20 ust.1 pkt. 1b znowelizowanej ustawy „Prawo Budowlane” z dnia 12.10.2005 r. (Dz. U. 03.207.2016)
- > Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.06.2003 r, w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (poz. 1126);
- > Dokumentacja do wykonania robót budowlanych wymagających pozwolenia na budowę. Przejście pod torami nr 1 i 2 linii kolejowej nr 1 Warszawa – Katowice szlaku Teklinów - Kłomnice w km 201,635 kanalizacją sanitarną tłoczną z rur PE o \varnothing 180mm.

1. Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność ich realizacji.

Zakres Robót budowlanych.

- > Projektowana inwestycja obejmuje swoim zakresem przejście pod torami nr 1 i 2 linii kolejowej nr 1 Warszawa – Katowice szlaku Teklinów - Kłomnice w km 201,635 kanalizacją sanitarną tłoczną \varnothing 180mm wraz z robotami towarzyszącymi.
- > Kolejność realizacji robót przejścia pod torami nr 1 i 2 linii kolejowej nr 1 Warszawa – Katowice szlak Teklinów - Kłomnice w km 201,635 kanalizacją sanitarną tłoczną \varnothing 180mm jest następująca;
- > pomiary geodezyjne i wytyczenie osi przecisku sterowanego oraz początku i końca ;
- > wykonanie przekopów kontrolnych sprawdzających usytuowanie; istniejącego uzbrojenia podziemnego;
- > wykonanie tymczasowych dróg technologicznych;
- > spisanie tymczasowego regulaminu prowadzenia ruchu pociągów na czas robót;
- > wykonanie przewiertu ;
- > wciągnięcie rury ochronnej ;
- > wciągnięcie do rury ochronnej rury zasadniczej;
- > odkopanie końcówek rury ochronnej celem zabudowy studzienek z zaworami;
- > zabudowa studzienek kontrolnych;
- > oznakowanie wodociągu;
- > uporządkowanie terenu.

2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych.

Z trasą projektowanego przejścia gazowego przez tory wiążą się istniejące obiekty mające wpływ na ich usytuowanie, tj.:

- > infrastruktura kolejowa (sieć trakcyjna , słupy trakcyjne);
- > wykop skarpy rowy boczne i torowisko kolejowe;
- > uzbrojenie podziemne (kable srk, instalacja wodociągowa, kanalizacje, kable 6 kV SBL, kabel NN, kable TKD, XTKM itp.)

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

Przedmiotowa inwestycja jest inwestycją liniową realizowaną pod nasypem kolejowym. Podczas realizacji omawianej inwestycji będą wykonywane niektóre rodzaje robót budowlanych wymienione w Art. 21 a ust. 2 ustawy " Prawo Budowlane" j. n:

- > wykonanie wykopów i montaż rurociągów prowadzonych pod istniejącym torowiskiem oraz urządzeniami infrastruktury podziemnej, siecią trakcyjną , kablami energetycznymi itp.;
- > wykonanie prac wykonywanych przy użyciu sprzętu ciężkiego;
- > wykonanie robót prowadzonych w wąskich przekopach.

W związku z wystąpieniem w/w robót Wykonawca przed rozpoczęciem przedmiotowej inwestycji winien sporządzić .Plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia na budowie".

4.Wskazanie dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót budowlanych, określające skalę zagrożeń oraz miejsce i czas ich występowania.

Ponizej w tabeli zestawiono wykaz przewidywanych zagrożeń mogących występować podczas realizacji robót budowlanych omawianego zamierzenia budowlanego.

Lp.	Rodzaj zagrożenia	Przyczyna zagrożenia	Skutki zagrożenia	Sposoby zmniejszenia ryzyka
1.	Spadek z drabiny	1. Brak zabezpieczenia drabiny przed poślizgnięciem się jej stóp. 2. Brak stopek gumowych. 3. Brak wyposażenia w cięgno lub pręt uniemożliwiający rozsuniecie drabiny. 4. Ustawienie drabiny na nieodpowiednim podłożu. 5. Brak asekuracji.	Złamania kończyn, uraz głowy, kręgosłupa, ogólne potłuczenia	Stosować właściwie drabiny, w dobrym stanie technicznym, ustawiać drabiny na równym podłożu
2.	Skaleczenia kończyn lub tułowia	1. Pozostawienie w dowolnym miejscu elementów montażowych budowlanych, maszyn, sprzętu, opakowań, desek itp.	Rany kłute lub cięte, stłuczenia, złamania.	Opakowania, zbędne materiały produkcyjne i odpady usuwać ze stanowiska pracy
3.	Urazy i schorzenia wywołane trudnymi warunkami atmosferycznymi	1. Wykonywanie prac budowlanych i montażowych przy wietrze ponad 10 m/s, oświetleniu nocnym, mrozie intensywnych opadach atmosferycznych. 2. Chodzenie po zaśnieżonych lub oblodzonych drogach i koleinach.	Ogólne potłuczenia, stłuczenia, urazy wewnętrzne, złamania	1. Wstrzymać wykonywanie prac przy wietrze 10m/s, złym oświetleniu nocnym, mrozie, intensywnych opadach atmosferycznych. 2. Utwardzać nawierzchnie dróg, oczyszczać ze śniegu i lodu.
4.	Urazy wywołane podczas rozładunku materiałów	1. Nieuwaga, brak koordynacji przy pracach wyładunkowych lub transporcie ręcznym. 2. Wyciąganie od spodu materiałów. 3. Nierówne ustawienie, ułożone materiałów składowych lub transportowanych.	Zranienia, potłuczenia i przygniecenia kończyn, tułowia.	1. Prowadzić prace rozładunkowe przy ściślejszej koordynacji prac w zespołach. 2. Materiały układać dopuszczalną liczbę warstw. 3. Materiały układać w wyznaczonym miejscu. 4. Zabezpieczać elementy przed upadkiem. 5. Stosować dodatkowe wyposażenie do dźwigania i przenoszenia. 6. Oznaczać teren pracy dźwigu.
5.	Stosowanie klejów, farb i innych substancji o właściwościach trujących, łatwopalnych, wybuchowych.	1. Prace w pomieszczeniach zamkniętych lub źle wentylowanych. 2. Stosowanie substancji o właściwościach łatwopalnych i wybuchowych przy nieprzestrzeganiu zakazu używania otwartego ognia i urządzeń iskrzących	Zatrucia, obrażenia spowodowane pożarem lub wybuchem.	1. Eliminować z procesu technologicznego substancje o właściwościach trujących, łatwopalnych, wybuchowych. 2. Wentylować pomieszczenia. 3. Wystrzegać się otwartego ognia. 4. Stosować indywidualne środki ochrony.
6.	Eksploatacja narzędzi powodujących nadmierny hałas i wibracje	1. Używanie narzędzi wyeksploatowanych. 2. Ponadnormatywny czas ekspozycji. 3. Niestosowanie indywidualnych środków ochrony słuchu	Oslabienie słuchu, choroby narządów słuchu, zaburzenia naczyniowe i ruchowe	1. Używać narzędzi w dobrym stanie technicznym. 2. Przestrzegać czasu ekspozycji w warunkach hałasu. 3. Stosować indywidualne środki ochrony słuchu.
7.	Kontakt części metalowej urządzenia dźwigowego lub transportowego z linią elektryczną	1. Skrzyżowania linii elektrycznej z drogą transportową. 2. Nie zachowanie bezpiecznych odległości.	Porażenie prądem	Ustawiać na drogach transportowych znaki określające maksymalną wysokość pojazdu.

Lp.	Rodzaj zagrożenia	Przyczyna zagrożenia	Skutki zagrożenia	Sposoby zmniejszenia ryzyka
8.	Uszkodzenie linii elektrycznych podczas prac ziemnych.	Złe wykonanie ochron mechanicznych NN	Porażenie prądem	Stosować rury osłonowe znaczniki trasy.
9.	Pojawienie się napięcia w gruncie.	1. Przecięcie kabla pod napięciem na wskutek przejechania. 2. Nie osłonięcie tras kablowych.	Porażenie prądem	Obudowywać lub osłaniać kable płytami betonowymi, Dodzwieszać kable.

5. Wskazanie sposobu prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych.

W ramach przeprowadzonych instruktaży pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych szczególną uwagę należy zwrócić na następujące kwestie:

- > zasady postępowania w przypadku wystąpienia określonego zagrożenia;
- > ustalenie rodzaju stosowanych przez pracowników środków ochrony indywidualnej;
- > zasady prowadzenia nadzoru nad pracami szczególnie niebezpiecznymi,
- > w tym informacje o strukturze nadzoru i odpowiedzialności osób (imiona i nazwiska) wyznaczonych do nadzoru, zasady przepływu informacji (wytycznych) dotyczących sposobu prowadzenia robót i koordynacji prac przed rozpoczęciem robót, sposób przekazywania stanowisk pracy drugiej zmianie itp.,

Każdy podwykonawca oraz pracownik budowy ma obowiązek zapoznać się z przedstawionymi przez kierownika budowy instrukcjami i procedurami w szczególności dotyczącymi:

- > wystąpienia awarii, pożaru lub innego zagrożenia;
- > zabezpieczenia przeciwpożarowego dla zaplecza budowy;
- > organizacji pierwszej pomocy w nagłych wypadkach;
- > wykonywania prac szczególnie niebezpiecznych;
- > bezpieczeństwa transportu, stosowania i przechowywania niebezpiecznych substancji, materiałów i surowców, w tym o właściwościach pożarowych i wybuchowych;

- > prac wykonywanych w wykopach;
- > pracy mechanicznych środków transportu;
- > postępowania w sytuacji, wymagającej natychmiastowego odcięcia mediów i prądu elektrycznego.

6. Wskazanie środków technicznych i organizacyjnych, zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie, w tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii innych zagrożeń.

6.1. Łączność

W biurze kierownika budowy winien znajdować się aparat telefoniczny końcowy z faksem. Kierownik budowy i koordynator ds. bhp winni posiadać telefony komórkowe. Każdy z podwykonawców ma obowiązek zgłosić kierownikowi budowy posiadanie telefonu komórkowego podać jego numer. Dodatkowo w aparaty krótkofalowe winni być wyposażeni:

- > mistrzowie nadzorujący prace liniowe;
- > mistrzowie nadzorujący prace w wykopach.

6.2. Ruch kołowy i pieszy na terenie budowy

Ruch kołowy na budowie odbywa się zgodnie ze znakami drogowymi umieszczonymi na terenie budowy wg ogólnych przepisów ruchu drogowego. Ruch pieszy odbywa się poboczami wzdłuż dróg kołowych.

6.3. Drogi ewakuacyjne

Drogi ewakuacyjne na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń, zaznaczone będą w części rysunkowej planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia. Dla zachowania stałej przejezdności tych dróg ustala się następujące wymagania:

- > nie dopuszczać do przebywania na drogach więcej niż dwóch samochodów;
- > koparki nie mogą pracować „z drogi”, lecz z utworzonych do tego celu zatoczek;
- > w przypadkach awaryjnych ruchem kierować będą osoby wyznaczone i upoważnione przez kierownika budowy.

6.4. Prace szczególnie niebezpieczne

- > Do prac szczególnie niebezpiecznych na tej budowie zalicza się:

> prace wykonywane w pobliżu czynnego torowiska. Pracownicy wykonujący te roboty muszą być ubrani w kamizelki ostrzegawcze, a termin i organizację robót uzgodnić z PKP;

> wykonywanie wykopów o ścianach pionowych bez rozparcia o głębokości większej niż 1,5 m oraz wykopów o bezpiecznym nachyleniu ścian o głębokości większej niż 3,0 m; wykonanie przewiertu

> roboty wykonywane przy użyciu dźwigów.

Do wykonywania prac szczególnie niebezpiecznych będą dopuszczeni pracownicy, którzy oprócz wymogów określonych przepisami bhp, będą dodatkowo przeszkoleni w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy uwzględnieniem konkretnych warunków na budowie.

Przed przystąpieniem do realizacji tych prac należy przeprowadzić szkolenia stanowiskowe (bez względu na fakt ich wcześniejszego przeprowadzenia na podobnym stanowisku). To samo dotyczy zapoznania pracowników ryzykiem.

Kierownik budowy będzie zobowiązany do:

- > zapewni udzielenie pracownikom instruktażu;
- > ustali kolejność wykonywania zadań;
- > zapewni sprawdzenie znajomości wymagań bhp przy poszczególnych czynnościach;

Bezpośredni nadzór nad tymi pracami będą sprawować odpowiednio przeszkoleni mistrzowie.

6.5. Informacje niezbędne w razie nagłych sytuacji

- > Należy ustalić miejsce punktu pierwszej pomocy.
- > Należy ustalić miejsce najbliższego punktu lekarskiego, jednostki straży pożarowej komisariatu policji.
- > Wymienione adresy i telefony ratunkowe powinny być wywieszane na tablicy informacyjnej, a ponadto znane każdemu podwykonawcy i pracownikowi nadzoru technicznego, co musi zostać potwierdzone w protokole wprowadzenia zawierającymi informacje dla podwykonawców.
- > Wypadek przy pracy musi być natychmiast zgłoszony kierownikowi budowy, a pod jego nieobecność - koordynatorowi ds. bhp, z jednoczesnym wstrzymaniem robót w miejscu wypadku.

Opracował

inż. Zenon Kret
 Uprawnienia budowlane
 do projektowania bez ograniczeń
 w specjalności Rolniczej
 Nr uprawnień 9447/POOH/05
 Nr przynależności SLK/BD/22347/02

IV. CZĘŚĆ OBLICZENIOWA

IV. CZĘŚĆ OBLICZENIOWA.

1. Obliczenie naprężeń w gruncie na głębokości 6,41 m poniżej posadowienia główki szyny.

I. Obowiązujące normy.

- 1.1. PN-85/s-10030 Obiekty mostowe .Obciążenia
 1.2. PN-81/B-03020 Grunty Budowlane . Posadowienie bezpośrednie budowli
 Obciążenia statyczne i projektowanie.

2. Dane wyjściowe;

Tory linii kolejowej magistralnej, z trakcją elektryczną. Nawierzchnia typu ciężkiego – szyny typu UIC 60 bezстыkowe , na podkładach drewnianych z przytwierdzeniem typu „K” na tłuczniu.

2.1. Obciążenia stałe (od nawierzchni) na 1 m toru.

2.1.1. Ciężar szyn UIC ze złączkami	- 1,4 kN/m
2.1.2. Ciężar podkładów drewnianych	- 1,2 kN/m
2.1.3. Ciężar jednostkowy tłucznia	- 20,0 kN/m
2.1.4. Ciężar jednostkowy gruntu	- 18,0 kN/m

2.2. Zestawienie obciążeń.

	obc. chartka.	obc. obliczeniowe
2.2.1. Szyny typu UIC60 ze złączkami	1,4	1,68 kN/m
2.2.2. Podkłady drewniane	1,2	1,44 kN/m
2.2.3. Tłuczeń – 0,50 x 3,00 x 20	30,0	45,00 kN/m
2.2.4. Obciążenia ruchowe – 1,21 x 156	188,8	283,14 kN/m
RAZEM	221,4 kN/m	331,26 kN/m

3. Obliczenie naprężeń.

3.1. Naprężenia charakterystyczne

$$g' = 221,4 : (3,00 + 0,515) + 18,0 \times 6,41 = 62,98 + 115,38 = 178,36 \text{ kN/m}^2 = 17,84 \text{ N/cm}^2 = 1,78 \text{ bara}$$

3.2. Naprężenia obliczeniowe.

$$g'' = 331,26 : (3,00 + 0,515) + 1,5 \times 18 \times 6,41 = 94,24 + 115,38 = 209,62 \text{ kN/m}^2 = 20,96 \text{ N/cm}^2 = 2,10 \text{ bara.}$$

4. Uwagi ogólne;

Z przeprowadzonych wyliczeń wynika , że na głębokości 6,41m poniżej posadowienia stopki szyny maksymalne naprężenia wynoszą 14,82 N/cm² (1,48 bara), a więc są niższe od wytrzymałości projektowanych rur typu Wavin TS – SRD 11 przenoszących ciśnienia wielkości do 12 barów.

inż. Zenon Kret
 Uprawnienia budowlane
 do projektowania bez ograniczeń
 w specjalności kolejowej
 Nr upraw. B.K. 09447/POOH/05
 Nr przynależności S.L.K./BD/2234/02

ŚLĄSKI URZĄD WOJEWÓDZKI
 w Katowicach
 40-032 Katowice, ul. Jantellońska 7

V. ZAŁĄCZNIKI.



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH W CZĘSTOCHOWIE

Dział ds. Nawierzchni, Obiektów Inżynieryjnych, Budynków i Budowli

42-200 Częstochowa, ul. Boya Żeleńskiego 7/9, tel.kol.: (866) 1600; tel. (0-34) 360-52-45; fax. kol. (866) 5245; fax:(0-34) 360-52-45
e-mail: izdk.czestochowa@pkp.com.pl

Nr IZDKd – 505 – 06/c/2007

Częstochowa 2007-01-30

Usługi Geodezyjno – Kartograficzne

Agata Starczewska

42-125 Kamyk

ul. Reymonta 108

PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Częstochowie **mapę zasadniczą**
w zaznaczonym zakresie tj. Linia 001 km 202,600 do 202,700. *z 201.600 do 201.700*

Ponadto informujemy:

1. W przypadku robót na terenie PKP prace wykonywane powinny być zgodnie z zatwierdzonym projektem (z zachowaniem obowiązujących norm i przepisów). Urządzenia kolejowe nie mogą być naruszone, teren po zakończeniu prac doprowadzony do stanu pierwotnego a przebieg planowanych inwestycji przez grunty PKP S.A. trwale oznakowany.
2. Inwestor jest zobowiązany do uzyskania uzgodnienia z odpowiednimi służbami PKP tj.:
 - Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o.o. Zakład Telekomunikacji w Katowicach
 - PKP Energetyka Sp. z o.o. Zakład Górnośląski w Katowicach
 - PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Katowicach
3. Inwestor jest zobowiązany przedstawić projekt budowlany do zatwierdzenia przez nasz zakład w części dotyczącej terenów PKP przed przedłożeniem go w Z.U.D.P. Projekt dotyczący prowadzenia inwestycji na terenach PKP musi być sporządzony na mapie do celów projektowych zatwierdzonej przez Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Katowicach.
4. Jeżeli na trasie projektowanych instalacji występują zbliżenia oraz krzyżowanie się z kablami: telekomunikacyjnymi, światłowodowymi, energetycznymi i sterowania ruchem kolejowym oraz z sieciami wodną i kanalizacyjną PKP to do prac ziemnych można przystąpić po wykonaniu przekopów kontrolnych, celem ustalenia dokładnego położenia kabli w terenie. Ewentualne kolizje z urządzeniami kolejowymi należy na koszt Inwestora usunąć na podstawie odrębnie opracowanego projektu. W obrębie skrzyżowania prace należy prowadzić ręcznie pod nadzorem pracowników odpowiednich służb PKP. Przed przystąpieniem do prac, inwestor lub wykonawca zleci jednostkom kolejowym sprawowanie nadzoru technicznego nad prowadzonymi robotami. Czynności PKP są odpłatne.
5. Przed przystąpieniem do robót na terenie PKP, wykonawca zobowiązany jest zgłosić się do tutejszego Zakładu celem opracowania bezpośrednich warunków dla wykonania robót (terminu, czasu trwania robót i spisania stosownej umowy) i powołania komisji przekazania terenu PKP. Wstęp na teren PKP na czas prowadzenia robót następuje po komisyjnym podpisaniu protokołu przekazania terenu PKP.

Powyższe pismo nie upoważnia do rozpoczęcia prac na terenie PKP.

NAJELNIK DZIAŁU
NAWIERZCHNI BUDYNKÓW

mgr Zenon Kret

ŚLĄSKI URZĄD WOJEWÓDZKI

w Katowicach

•218.9

Linia Kolejowa m. 1
Wa-wo - ka - ce
P. "Widzów"

k.m. R201.6 - 201.7
Skala 1:1000

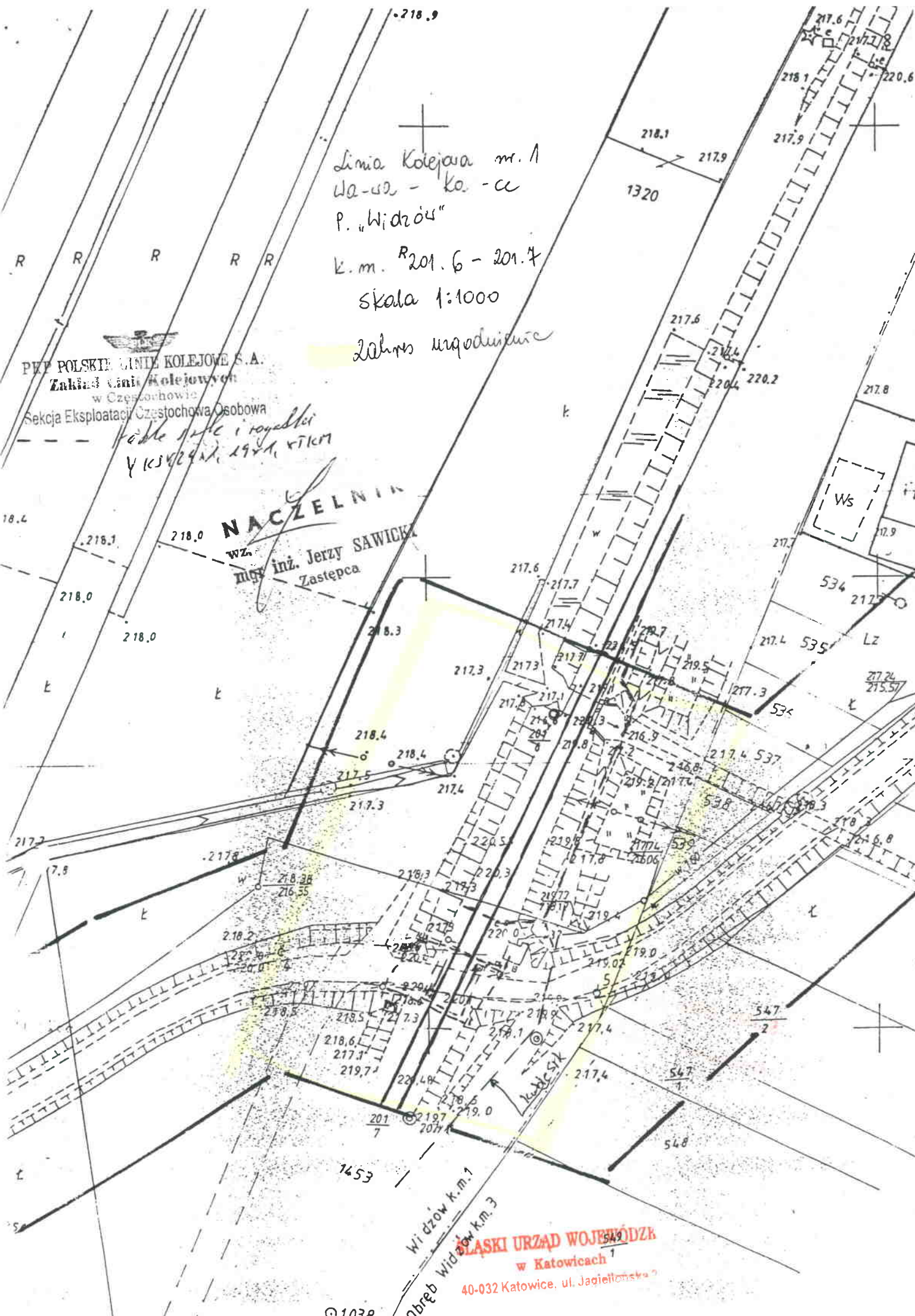
Zobraz. urzędnicze

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
Zakład Linii Kolejowych
w Częstochowie
Sekcja Eksploatacji Częstochowa Osobowa

Kable siłowe i sygnałowe
z 1952 r., 1954 r., 1957 r.

NACZELNIK

wz.
inż. Jerzy SAWICKI
Zastępca



Kolorem — zamocowano zelektryfikowaną sieć trakcyjną 3 kV.
Fundamenty konstrukcji podporowych posadowione są na głębokości 2,6 m
poniżej główki szypu.

Kolorem — zielonym zamocowano tyny kabli osiwickim przewodem
przejściu.

W sprawie kabli energetycznych, montażowych należy zwrócić się do

PKP Energetyka sp. z o.o. Zakład Staropolski w Częstochowie

ul. Rejtana 41/43.

INSPEKTOR DIAGNOSTA
ds. ENERGETYKI

inż. Piotr GRZESICZAK

Upr. Budowlane bez ograniczeń w zakresie
Kolejowa Sieci Elektroenergetycznej Nr OIK4-E-210/2000

ŚLĄSKI URZĄD WOJEWÓDZKI
w Katowicach
40-032 Katowice, ul. Janiellońska 2



TELEKOMUNIKACJA KOLEJOWA Spółka z o.o.

Zakład Telekomunikacji w Katowicach

Katowice, dnia 25.01.2007r.

LZTU1-508-1/ 38 /2007

Ref.: Joanna Moskot

Tel.: +48 32 710 55 53

e-mail: j.moskot@tktelekom.pl

*Usługi Geodezyjno –
Kartograficzne
Agata Starczewska
42 – 125 Kamyk
ul. Reymonta 108*

Dotyczy: inwentaryzacji urządzeń dla terenu:

- linia kolejowa nr 1 Warszawa – Katowice „Widzów” km 201,6 – 201,7,
- linia kolejowa nr 1 Warszawa – Katowice „Jacków” km 202,6 – 202,7.

„Telekomunikacja Kolejowa” Sp. z o.o. Zakład Telekomunikacji w Katowicach w odpowiedzi na pismo z dnia 10.01.2007r. zwraca mapy sytuacyjne z naniesionymi kablami teletechnicznymi będącymi własnością tut. Zakładu. Wszelkie prace ziemne w odległości mniejszej niż 5 metrów od kabli należy prowadzić pod technicznym nadzorem pracowników tut. Zakładu. O pełnienie płatnego technicznego nadzoru należy wystąpić z 14-dniowym wyprzedzeniem do tut. Zakładu. Nadmieniamy, że w kablach przebiegają łącza związane z bezpieczeństwem ruchu pociągów. W przypadku uszkodzenia kabli zostaną w trybie awaryjnym naprawione przez tut. Zakład, a sprawca zostanie obciążony kosztami na które zostanie wystawiona faktura VAT.

Z poważaniem:

ŚLĄSKI URZĄD WOJEWÓDZKI
w Katowicach
40-032 Katowice, ul. Jagiellońska 24

NACZELNIK DZIAŁU

Leszek Słizankiewicz 7

"Telekomunikacja Kolejowa"
spółka z o.o.
Zakład Telekomunikacji w Katowicach
Rejon Telekomunikacji w Częstochowie
ul. Piłsudskiego 2/6
42-200 Częstochowa

15

----- Kabel TUD 78x2 rd. K-ce - W-osa
- " - XTKMx 10x4 rd. Rudniki - Teklinöcs

Cz-osa dn. 22.01.07

ZASTĘPCA NACZELNIKA
REJONU
Jerzy Polaczek

15

"Telekomunikacja Kolejowa"
spółka z o.o.

Zakład Telekomunikacji w Katowicach
ul. Dworcowa 8, 40-012 Katowice

7

XTVM-508-1/38/07

Katowice, dnia 25.01.07 r.

6

ŚLĄSKI URZĄD WOJEWÓDZKI
w Katowicach
40-032 Katowice, ul. Jasielska