

Kielecka Grupa Mostowa

Kielecka Grupa Mostowa Sp. z o.o.

25-663 Kielce, Polska
ul. Karola Olszewskiego 6
kom. + 48 519 500 372
kom. + 48 502 747 058

Zamawiający:

Województwo Opolskie z siedzibą w Opolu

ul. Piastowska 14
45-082 Opole

Przedmiot zamówienia:

Sporządzenie ekspertyzy technicznej mostów parkowych na terenie zespołu pałacowo-parkowego w Mosznej

Umowa:

BSW.042.17.2021r.



Kładka w ciągu pieszym na Wyspę Miłości

KIEROWNIK OPRACOWANIA

PODPISY

OPRACOWAŁ ZESPÓŁ

dr inż. Mateusz
Stańczyk

dr inż. Mateusz Stańczyk
upr. nr SWK/0068/OWOM/13
upr. nr SWK/0194/PBM/19

mgr inż. Mariusz Szczepanik
upr. nr KL-38/2002

mgr inż. Andrzej Gałat
SWK/0070/PBM/18

KIELCE, LISTOPAD 2021

OBIEKT MOSTOWY NR 2 NA TERENIE ZESPOŁU PAŁACOWO-PARKOWEGO W MOSZNEJ
– KŁADKA W CIĄGU PIESZYM NA WYSPĘ MIŁOŚCI

Spis zawartości

PIŚMIENNICTWO	4
1. WSTĘP	6
1.1. Podstawa opracowania	6
1.2. Przedmiot opracowania	6
1.3. Cel i zakres opracowania	6
2. INWENTARYZACJA GEOMETRYCZNA I OPIS OBIEKTU	6
2.1. Inwentaryzacja geometryczna	6
2.2. Opis obiektu	6
4. BADANIA DIAGNOSTYCZNE	10
5. ANALIZA NOŚNOŚCI	10
5.1. Zakres analizy	10
5.2. Założenia materiałowe	10
5.3. Obciążenie	10
5.3.1. Obciążenie ciężarem własnym	10
5.3.2. Obciążenia użytkowe	11
5.4. Model obliczeniowy	11
5.5. Wyniki analizy nośności i wnioski	11
6. WNIOSKI I WARUNKI DALSZEGO UŻYTKOWANIA	11

Załączniki:

- Z-1. Dokumentacja rysunkowa
- Z-2. Dokumentacja fotograficzna
- Z-3. Wybrane elementy analizy nośności obiektu
- Z-4. Kopie uprawnień budowlanych i zaświadczeń o przynależności do Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa, Oświadczenie

PIŚMIENNICTWO

- [1]. www.mosznazamek.pl – strona internetowa.
- [2]. Książka obiektu budowlanego nr 14 z dnia 16.02.2007 r. – Centrum Terapii Nerwic Moszna–Zamek.
- [3]. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. 1994 Nr 89 poz. 414 z późn. zm.)
- [4]. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. 2000 nr 63 poz. 735 z późn. zm.).
- [5]. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. 2000 nr 63 poz. 735 z późn. zm.).
- [6]. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. 2003 nr 32 poz. 262 z późn. zm.)
- [7]. Zasada stosowania skali ocen punktowych stanu technicznego i przydatności do użytkowania drogowych obiektów inżynierskich. Część I – Obiekty mostowe. Wydanie 2 - Załącznik do zarządzenia nr 64 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 30.01.2019 r.
- [8]. Zasada stosowania skali ocen punktowych stanu technicznego i przydatności do użytkowania drogowych obiektów inżynierskich. Część II – Tunele, przepusty, konstrukcje oporowe. Wydanie 2 - Załącznik do zarządzenia nr 64 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 30.01.2019 r.
- [9]. Instrukcja przeprowadzania przeglądów drogowych obiektów inżynierskich. Wydanie 3 - Załącznik do zarządzenia nr 35 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 28.09.2020 r.
- [10]. Badanie betonu w konstrukcjach w świetle aktualnych norm i wytycznych – Artur Gola i inni, SPBT, Kraków 2020
- [11]. PN-EN 206+A1 Beton, Wymagania, właściwości, produkcja i zgodność.
- [12]. PN-EN 12504-2 Badanie betonu w konstrukcjach. Część 2: Badania nieniszczące. Oznaczenie liczby odbić.
- [13]. PN-EN 14629:2008. Wyroby i systemy do ochrony i napraw konstrukcji betonowych. Metody badań. Oznaczenie zawartości chlorków w betonie.
- [14]. Zalecenia dotyczące oceny jakości betonu „In-situ” w istniejących konstrukcjach obiektów mostowych. IBDiM – Wrocław – Żmigród, 1998
- [15]. Badanie właściwości betonu i żelbetu w warunkach laboratoryjnych – Krystyna Nagrodzka-Godycka, Arkady, Warszawa 1999r.
- [16]. Instrukcja do określania nośności użytkowej drogowych obiektów mostowych - Załącznik do Zarządzenia Nr 17 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 1.06.2004 r.
- [17]. PN-EN 1991-1-1 – Eurokod 1 – Oddziaływania na konstrukcje. Część 1-1: Oddziaływania ogólne, ciężar objętościowy, ciężar własny, obciążenia użytkowe w budynkach.
- [18]. PN-EN 1991-2 – Eurokod 1 – Oddziaływania na konstrukcje. Część 2: Obciążenia ruchome mostów.
- [19]. PN-EN 1992-1-1 - Eurokod 2 – Projektowanie konstrukcji z betonu. Część 1-1: Reguły ogólne i reguły dla budynków.
- [20]. PN-EN 1992-2 - Eurokod 2 – Projektowanie konstrukcji z betonu. Część 2: Mosty z betonu. Obliczanie i reguły konstrukcyjne.
- [21]. PN-85/S-10030 – Obiekty mostowe. Obciążenia.
- [22]. Uszkodzenia i diagnostyka obiektów mostowych – Jan Bień, WKiŁ, Warszawa 2010.
- [23]. A. Madaj, W. Wołowicki. Budowa i utrzymanie mostów, Warszawa 2013.
- [24]. Bucak O., Mang F.: Erfahrungen mit alten Stahlkonstruktionen. Stahlbau 67, 1/1998.

1. WSTĘP

1.1. Podstawa opracowania

Pracę wykonano na podstawie umowy z Województwem Opolskim z siedzibą w Opolu, ul. Piastowska 14, 45-082 Opole.

1.2. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest ekspertyza stanu technicznego obiektu mostowego nr 2 na terenie zespołu pałacowo-parkowego w Mosznej, tj. kładki zlokalizowanej w ciągu pieszym na Wyspę Miłości.

1.3. Cel i zakres opracowania

Celem niniejszego opracowania jest określenie stanu technicznego kładki wraz z wyznaczeniem aktualnej nośności użytkowej. Opracowanie swoim zakresem obejmuje:

- inwentaryzację geometryczną kładki,
- inwentaryzację uszkodzeń oraz ocenę stanu technicznego wraz z dokumentacją fotograficzną uszkodzeń,
- analizę nośności,
- wnioski końcowe i zalecenia co do warunków dalszego użytkowania.

2. INWENTARYZACJA GEOMETRYCZNA I OPIS OBIEKTU

W dniu 05.08.2021r. dokonano wizji lokalnej, w czasie której dokonano czynności będących podstawą opracowania przedmiotowej ekspertyzy.

2.1. Inwentaryzacja geometryczna

Wymiary geometryczne obiektu przyjęto na podstawie inwentaryzacji w terenie. Inwentaryzację wykonano za pomocą dalmierza laserowego z możliwością odczytu do 1 mm, przymiaru wstęgowego o działce elementarnej 1 mm, suwmiarki z możliwością odczytu 0,01 mm oraz niwelatora optycznego i łąty niwelacyjnej z możliwością odczytu do 1 mm. Wyniki inwentaryzacji w postaci rysunku inwentaryzacyjnego zamieszczono w Załączniku Z1 na rysunku 1.

2.2. Opis obiektu

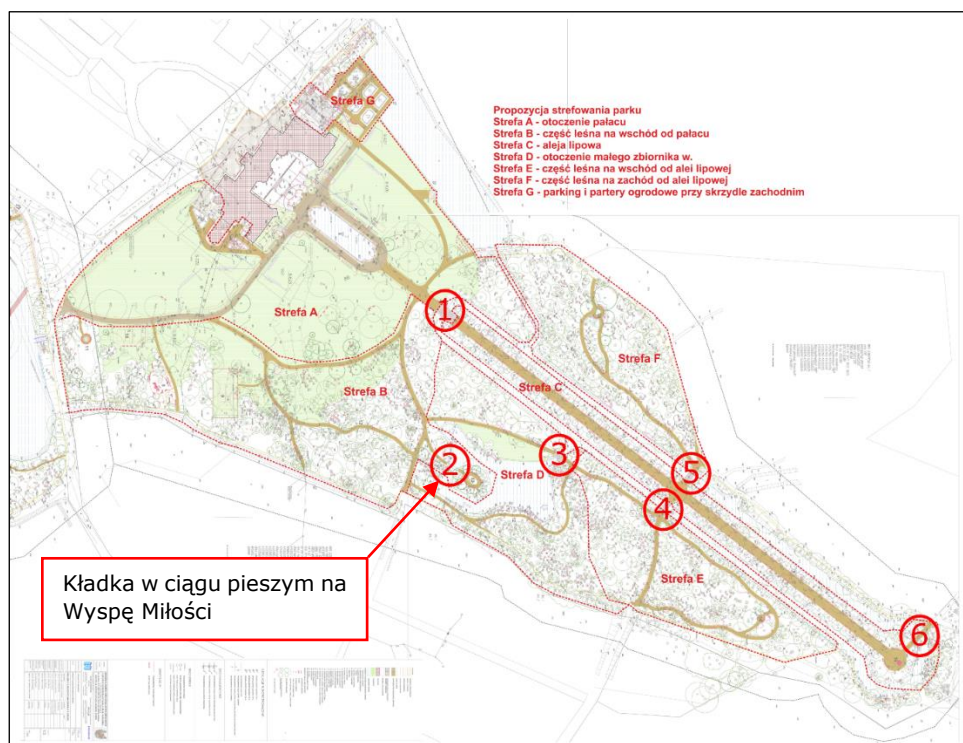
Kładka zlokalizowana jest nad kanałem w ciągu pieszym na Wyspę Miłości, na terenie zespołu pałacowo-parkowego w Mosznej. Początki posiadłości pałacowej w Mosznej sięgają średniowiecza. Z informacji zawartych na stronie internetowej [1] wynika, że owa posiadłość wiele razy zmieniała swoich włodarzy. Byli nimi zamożni Niemcy również z bezpośredniego otoczenia pruskiego dworu królewskiego. Najstarsza część pałacu pochodzi z początku XVIII wieku, natomiast w roku 1896 pałac częściowo spłonął. Po pożarze ówczesny władarz Franz Hubert utrzymując dobre relacje z cesarzem Prus – Wilhelmem sukcesywnie rozbudowywał pałac i otoczenie, zaś sam cesarz wielokrotnie był goszczony na terenie posiadłości. Według informacji zawartych w książce obiektu budowlanego [2] kładka została wybudowana w roku 1912, a więc za czasów zarządzania przez Franza Huberta.

Kładka służy jako przeprawa przez kanał parkowy dla ciągu spacerowego.

Ustrój nośny kładki o schemacie belki swobodnie podpartej ze znacznie wyniesioną strzałką (w formie łuku) stanowią dwa dźwigary stalowe typu P 260 (IPN260) stężone poprzecznie kątownikami. Rozstaw poprzeczny dźwigarów wynosi 1,62 m. Rok budowy obiektu świadczy, że dźwigary zostały wykonane ze stali zlewnej

OBIEKT MOSTOWY NR 2 NA TERENIE ZESPOŁU PAŁACOWO-PARKOWEGO W MOSZNEJ
– KŁADKA W CIĄGU PIESZYM NA WYSPĘ MIŁOŚCI

(technologia stosowana na ówczesnym poziomie uprzemysłowienia wytopu stali). Wyniosłość dźwigarów wynosi 0,76 m przy ich rozpiętości teoretycznej 9,00 m, co daje strzałkę $f = 0,084$. Stężenia poprzeczne występują w rozstawie 1,80 m.



Rys. 1. Lokalizacja mostu

Podpory kładki stanowią betonowe ławy, które niemal w całości przykryte są naziemem. Dźwigary na podporach podparto za pomocą łożysk w postaci stalowych stołków o przekroju dwuteowym z górną półką pochyloną równoległe do dolnego pasa dźwigara.

Tablica 1. Parametry techniczne i użytkowe mostu

Lp.	Parametr	Wartość
1	Długość całkowita kładki:	9,20 m
2	Ilość przęseł w ustroju:	1
3	Rozpiętość teoretyczna przęsła:	9,00 m
4	Kąt skosu osi podłużnej z osią podpór:	90°
5	Szerokość całkowita:	1,95 m
6	Szerokość chodnika:	1,49 m
7	Rozpiętość w świetle podpór	8,60 m
8	Skrajnia pionowa pod obiektem	1,32 m

Nawierzchnię kładki w stosunkowo nieodległym czasie została wymieniona. Obecna wykonana jest z desek o przekroju 47x175 mm i długości 1950 mm. Deski zostały przytwierdzone bezpośrednio do półki górnej dźwigarów za pomocą łączników śrubowych. Elementami zapewniającymi bezpieczeństwo na obiekcie są ozdobne stalowe balustrady o wysokości 0,94 m.

W bezpośrednim otoczeniu kładki, na Wyspie Miłości po północnej stronie kładki rosną krzewy. Koryto kanału w obrębie kładki nie posiada umocnień.

3. PRZEGLĄD KŁADKI

3.1. Zakres i sposób prowadzenia przeglądu

Zakres przeglądu mostu obejmował czynności mające na celu zinwentaryzowanie oraz ocenę występujących uszkodzeń podpór, konstrukcji ustroju nośnego i elementów wyposażenia obiektu.

Tablica 2. Skala i kryteria oceny stanu technicznego drogowych obiektów inżynierskich

Ocena	Stan	Opis stanu elementu
5	odpowiedni	bez uszkodzeń i zanieczyszczeń możliwych do stwierdzenia podczas przeglądu
4	zadowalający	wykazuje zanieczyszczenia lub pierwsze objawy uszkodzeń pogarszających wygląd estetyczny
3	niepokojący	wykazuje uszkodzenia, których nienaprawienie spowoduje skrócenie okresu bezpiecznej eksploatacji
2	niedostateczny	wykazuje uszkodzenia obniżające przydatność użytkową, ale możliwe do naprawy
1	przedawaryjny	wykazuje nieodwracalne uszkodzenia dyskwalifikujące przydatność użytkową
0	awaryjny	uległ zniszczeniu lub przestał istnieć

Przegląd przeprowadzono zgodnie z zasadami stosowania skali ocen [2]. Rozjaśnienie skali ocen przedstawiono w tablicy 2. Główne uszkodzenia mostu przedstawiono w załączniku 2 – w dokumentacji fotograficznej. Przegląd wykonano 9 sierpnia, w trakcie przeglądu było słonecznie i sucho.

3.2. Elementy wyposażenia obiektu

Nawierzchnia

Na nawierzchni obiektu występują niewielkie odkłady zanieczyszczeń gromadzące się z reguły wzdłuż balustrady (fot. 5). Nawierzchnia jest pokryta impregnatem, który w znacznym stopniu został starty przez przechodniów. Nawierzchnia lokalnie posiada nierówności progowe pomiędzy sąsiednimi deskami do 0,5 cm (fot. 6). Stan nawierzchni ocenia się jako **zadowalający**.

Balustrady

Balustrada w stosunkowo niedługim czasie została odmalowana i tylko sporadycznie można doszukać się uszkodzeń powłoki malarskiej (fot. 8). Na balustradzie w kilku miejscach zostały zawieszone kłódki (fot. 9) przez młode, zakochane pary. Kłódki ujemnie wpływają na estetykę ozdobnych balustrad, natomiast są też przyczyną powstających ognisk korozji. Zawieszone elementy często ze stali o wyższym potencjale elektrycznym są przyczyną korozji stali o niższym potencjale tzw. korozja galwaniczna. Obecny stan balustrad ocenia się jako **zadowalający**.

Urządzenia odwadniające

Nawierzchnia kładki stanowi drewniany pomost ukształtowany w łuku pionowym, co stanowi sprawne odprowadzenie wody opadowej z obiektu. Stan odwodnienia można ocenić za **odpowiedni**.

Izolacja

Nie stwierdzono występowanie izolacji na obiekcie.

Urządzenia dylatacyjne

Nie stwierdzono występowanie urządzeń dylatacyjnych na obiekcie.

3.3. Konstrukcja przęsła

Rok budowy kładki świadczy, że stalowe dźwigary zostały wykonane z tzw. stali zlewnej wytapianej w ówczesnych czasach. Na dźwigarach widnieją inicjały huty i profilu: NUK GERB STUMM N P 260 (fot. 11), co oznacza, że dźwigary zostały wykonane w hucie braci Stumm w Neunkirchen – największego producenta stali w ówczesnych Niemczech, natomiast oznaczenie asortymentu wyrobu to P 260. Dźwigary przedmiotowej kładki zostały poddane dodatkowej obróbce termicznej w celu nadania im odpowiedniego wyniesienia.

Na dźwigarach występują zanieczyszczenia i wegetacja glonów, szczególnie na jej dolnej półce po stronie zewnętrznej (fot. 12). Górna półka dźwigarów posiada dość znaczne ubytki przekroju (fot. 13) wynikłe z zaawansowanej korozji, która rozwijała się zapewne przed wymianą pomostu – obecnie proces ten jest zatrzymany. Ślady obecnie występującej korozji można zaobserwować w rejonie blach węzłowych stężeń poprzecznych (fot. 14), rozwija się tu zazwyczaj korozja szczelinowa na połączeniu dwóch blach. Zaawansowaną korozją dotknięte są stężenia podporowe (fot. 15) oraz dźwigary w punktach podparcia, gdzie w znacznym stopniu nastąpiła perforacja środników (fot. 16). Korozja zawsze prowadzi do ubytków przekroju stalowego, co w konsekwencji osłabia nośność przekroju. Przyczyną występujących korozji są zanieczyszczenia utrzymujące wilgoć, która stanowi ogniwo – źródło inicjacji korozji. Na podstawie zaobserwowanych uszkodzeń, w szczególności na zawansowaną korozję w punktach podparcia ocenia się stan ustroju nośnego jako **niedostateczny**.

3.4. Podpory

Podpory wykonane jako betonowe ławy są w niemal w całości pokryte naziomem (fot. 17). Występowanie naziomu na ławie podłożyskowej jest przyczyną korozji dźwigarów i łożysk w obrębie podparć, a także może przyczynić się do korozji samej ławy betonowej. Obecny stan podpór ocenia się jako **niepokojący**.

3.5. Łożyska

W łożyska w całości pokryte są zanieczyszczeniami – naziomem (fot. 17). Na łożyskach występują ogniska korozji powierzchniowej. Obecny stan łożysk należy uznać jako **niepokojący**.

3.6. Dojazdy

Nawierzchnia na dojeźciach do obiektu została wykonana jako tłuczniowa utwardzona. Nawierzchnia jest w dobrym stanie i nie nosi śladów uszkodzeń. Stan nawierzchni na dojazdach ocenia się jako **zadowalający**.

3.7. Przestrzeń podmostowa i otoczenie obiektu

W bezpośrednim otoczeniu kładki po północnej stronie podpory 2 występują krzewy parkowe (fot. 18), przyczyniają się do odkładu zanieczyszczeń na obiekcie. Brzegi kanału w bezpośrednim otoczeniu kładki porośnięte są niską roślinnością, która nie stanowi istotnego zagrożenia dla trwałości kładki. Stan przestrzeni podmostowej oraz otoczenia kładki uznaje się jako **zadowalający**.

3.8. Wnioski z przeglądu

Ogólny stan techniczny konstrukcji kładki należy uznać za niepokojący głównie ze względu uszkodzenia dźwigarów w punktach podparcia. Obecny wygląd w głównej mierze jest efektem długoletnich oddziaływań niesprzyjających warunków środowiskowych i wieloletniego braku podjęcia prac utrzymaniowych. Należy przykładać dużą wagę do utrzymania czystości na obiekcie, gdyż każde zanieczyszczenia akumulują wilgoć, która jest powodem destrukcji materiału, czy to stali w wyniku korozji, czy elementów drewnianych w wyniku gnicia. Uwagę należy zwracać na wegetującą roślinność w otoczeniu kładki, która mimo iż stanowi ozdobę i upiększa otoczenie, to jednak w bezpośrednim otoczeniu wpływa destrukcyjnie na materiały budowlane.

4. BADANIA DIAGNOSTYCZNE

Na podstawie inwentaryzacji ustalono pochodzenie dźwigarów kładki. Odcisnięte napisy: NUK GERB STUMM N P 260, informują, że dźwigary pochodzą z huty braci Stumm, natomiast profil dźwigarów to P260 (dzisiejszy IPN260) charakteryzujący się następującymi parametrami:

Tablica 3. Wymiary geometryczne dźwigarów

Wymiar	Wartość pomierzona [mm]	Wartość wg katalogu [mm]
wysokość	257,0	260,0
Szerokość stopki	114,0	113,0
Grubość stopki	14,2	14,1
Grubość środnika	11,3	9,4

Wg katalogu wskaźnik wytrzymałości wynosi 442 cm^3 , natomiast pole przekroju $53,4 \text{ cm}^2$. Zgodnie literaturą [23] na początku XX w. wytapiano stal tzw. zlewną charakteryzującą się wytrzymałością na rozciąganie 340 – 450 MPa, granicą sprężystości (plastyczności) 200 – 240 MPa, jednak z uwagi na dużą niejednorodność wytopu literatura [24] zaleca przyjmować jako obliczeniową wytrzymałość na rozciąganie 140 MPa.

5. ANALIZA NOŚNOŚCI

5.1. Zakres analizy

Analiza nośności obiektu obejmuje sprawdzenie konstrukcji przęseł na obciążenie tłumem pieszych na podstawie katalogowych parametrów wytrzymałościowych stali konstrukcyjnej.

5.2. Założenia materiałowe

Parametry wytrzymałościowe stali i konstrukcyjnej przyjęto jak dla stali zlewnej o wytrzymałości obliczeniowej $R_a = 140 \text{ MPa}$ [17] i $E_a = 210 \text{ GPa}$.

5.3. Obciążenie

5.3.1. Obciążenie ciężarem własnym

Ciężar własny elementów konstrukcyjnych określono na podstawie rzeczywistej geometrii konstrukcji, z uwzględnieniem współczynnika bezpieczeństwa $\gamma=1.2$ (0,9). Ciężar własny elementów wyposażenia również określono na podstawie rzeczywistej geometrii konstrukcji ze współczynnikiem obliczeniowym 1,35.

5.3.2. Obciążenia użytkowe

Jako obciążenie użytkowe zastosowano obciążenie tłumem pieszych.

5.4. Model obliczeniowy

Konstrukcję kładki zamodelowano jako ruszt złożony z elementów prętowych w przestrzeni 3D. Poszczególnym elementom konstrukcyjnym (belki, poprzecznice) nadano charakterystyki wynikające z geometrii ich przekrojów poprzecznych. Moduł Younga dla konstrukcji przyjęto $E=210\text{GPa}$ i $\nu=0,3$. Schemat statyczny przedstawiono na rysunku w załączniku 5.

5.5. Wyniki analizy nośności i wnioski

Podczas przeprowadzonej analizy statyczno wytrzymałościowej sprawdzono naprężenia obliczeniowe w włóknach dolnych belek. Naprężenia te pochodzą od następującej kombinacji obciążeń: ciężar własny, ciężar wyposażenia, obciążenie tłumem. Dopuszczalne naprężenia ściskające / rozciągające w stali konstrukcyjnej belek stalowych wynoszą 140MPa . Naprężenia w belkach stalowych kładki są równe **20,0 MPa**.

Ugięcie belki przęsła spowodowane obciążeniem tłumem pieszych wynosi 1mm , co stanowi $L/9000$ i jest mniejsze od wartości dopuszczalnej wynoszącej $L/500$.

Tym samym na kładce możliwy jest ruch pieszych.

6. WNIOSKI I WARUNKI DALSZEGO UŻYTKOWANIA

Na podstawie przeprowadzonych badań, analiz i obserwacji można stwierdzić, że obecny stan techniczny kładki jest niedostateczny z uwagi na występujące uszkodzenia. Szczególnie poważne uszkodzenia występują na środnikach dźwigarów w punktach podparcia, gdzie zaobserwowano znaczne ubytki przekroju dźwigara. Biorąc pod uwagę wiek konstrukcji oraz aktualny stan techniczny obiektu należy wykonać niezbędne naprawy, które wydłużą żywotność obiektu. Należy przykładać dużą wagę na utrzymanie czystości na obiekcie oraz usuwanie roślin z obiektu i bezpośredniego otoczenia.

Według autorów niniejszej ekspertyzy, obiekt wymaga remontu.

W celu wyraźnego poprawienia stanu technicznego obiektu należy wykonać następujące prace:

- usunięcie zieleni z bezpośredniego otoczenia kładki,
 - usunięcie zanieczyszczeń z ław fundamentowych,
 - wykonanie ścianek zapleczych ław fundamentowych, które będą skutecznie chronić ławy podłożyskową przed gromadzeniem się wilgoci,
 - wzmocnieniem środników dźwigarów w punktach podparcia – **praca do wykonania w trybie pilnym!**
 - oczyszczenie konstrukcji np. sprężonym powietrzem,
 - wykonanie ponownej impregnacji pomostu,
- Zaleca się także usunięcie zawieszonych klódek z balustrady kładki.

Po naprawach obiekt będzie można użytkować na dotychczasowych warunkach, tzn. obiekt z przeznaczeniem do przenoszenia obciążeń od ruchu pieszego przez okres do 25 lat, z wyjątkiem pomostu drewnianego, który należy oceniać na bieżąco, a uszkodzone elementy wymieniać. W związku z charakterem obiektu, objęciem jego elementów nadzorem konserwatorskim oraz położeniem obiektu jako całości na obszarze objętym nadzorem konserwatorskim, bez względu na wybór metody naprawczej, niezbędnym będzie przygotowanie projektu remontu przedmiotowego obiektu wraz z uzyskaniem przez projektanta niezbędnych decyzji i opinii

OBIĘKT MOSTOWY NR 2 NA TERENIE ZESPOŁU PAŁACOWO-PARKOWEGO W MOSZNEJ
– KŁADKA W CIĄGU PIESZYM NA WYSPĘ MIŁOŚCI

Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w zakresie szczegółowego zakresu robót oraz doboru materiałów naprawczych.

**OBIEKT MOSTOWY NR 2 NA TERENIE ZESPOŁU PAŁACOWO-PARKOWEGO W MOSZNEJ
- KŁADKA W CIĄGU PIESZYM WYSPĘ MIŁOŚCI
DOKUMENTACJA RYSUNKOWA**

**OBIEKT MOSTOWY NR 2 NA TERENIE ZESPOŁU PAŁACOWO-PARKOWEGO W MOSZNEJ
- KŁADKA W CIĄGU PIESZYM WYSPĘ MIŁOŚCI
DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA**

**OBIEKT MOSTOWY NR 2 NA TERENIE ZESPOŁU PAŁACOWO-PARKOWEGO W MOSZNEJ
- KŁADKA W CIĄGU PIESZYM WYSPĘ MIŁOŚCI
WYBRANE ELEMENTY ANALIZY NAŚNOŚCI OBIEKTU**

**OBIEKT MOSTOWY NR 2 NA TERENIE ZESPOŁU PAŁACOWO-PARKOWEGO W MOSZNEJ
- KŁADKA W CIĄGU PIESZYM WYSPĘ MIŁOŚCI
KOPIA UPRAWNIEŃ BUDOWLANYCH I ZAŚWIADCZEŃ O PRZYNALEŻNOŚCI DO OKRĘGOWEJ
IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA, OŚWIADCZENIE**

Kielce, 2002 - 07 - 09

WOJEWODA ŚWIĘTOKRZYSKI

Znak: RR.IV.7132-8/02

DECYZJA

o nadaniu uprawnień budowlanych

Na podstawie art.12 ust.2, art. 13 ust. 1 pkt 1 i art. 14 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. - Prawo budowlane (j.t. Dz.U. z 2000r. Nr 106, poz. 1126 z późn. zmianami) oraz § 9 ust.1 rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. z 1995r. Nr 8 poz. 38)

nadaje

Panu MARIUSZOWI SZCZEPANIK
magistrowi inżynierowi (kierunek: budownictwo)

urodzonemu 18 lipca 1973r. w Kielcach

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

Nr ewid. KL - 38/2002

do projektowania bez ograniczeń
w specjalności konstrukcyjno - budowlanej.

Od decyzji służy prawo wniesienia odwołania do Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Warszawie, ul. Krucza 38/42 za pośrednictwem Wojewody Świętokrzyskiego w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji. Stosownie do art. 130 § 4 Kpa decyzja niniejsza podlega wykonaniu przed upływem terminu do wniesienia odwołania - jeżeli jest zgodna z żądaniem strony.

Otrzymują :

1. Pan Mariusz Szczepanik
ul. Konopnickiej 3/36
25- 406 Kielce
2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
ul. Krucza 38/42
00-512 - WARSZAWA
celem wpisania do centralnego rejestru
3. a/a



Z up. WOJEWODY

mgr inż. Dorota Lipińska
z o. DYREKTOR WYDZIAŁU



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

SWK-YHM-HXI-KHT *

Pan Mariusz Szczepanik o numerze ewidencyjnym SWK/BO/0468/03
adres zamieszkania ul. Gruszka 99, 26-050 Zagnańsk
jest członkiem Świętokrzyskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2020-07-01 do 2021-06-30.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2020-07-02 roku przez:

Andrzej Pawelec, Zastępca Przewodniczącego Rady Świętokrzyskiej 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.)



ŚWIĘTOKRZYSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Kielce, dnia 30 grudnia 2019 r.

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
sygn. akt SK-0054-0074(2)/19

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 1117) i art. 12 ust. 1 pkt 1, ust. 2, ust. 3, ust. 4c pkt 1 i art. 13 ust. 1, ust. 2, ust. 4 i art. 14 ust. 1 pkt 3a, ust. 3 pkt 1 oraz art. 15a ust. 1, ust. 6 i ust. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 1186, z późn. zm.), po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

Pan Mateusz Henryk Stańczyk

doktor inżynier budownictwa

ur. dnia 16 maja 1984 roku w Końskich

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

nr ewidencyjny SWK/0194/PBM/19

do projektowania

w specjalności inżynierskiej mostowej

bez ograniczeń

Uprawnienia budowlane nadane niniejszą decyzją Panu Mateuszowi Henrykowi Stańczyk upoważniają:

- I. Na mocy art. 12 ust. 1 pkt 1 i art. 13 ust. 4 ustawy Prawo budowlane, do:
 - projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego;
 - sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.
- II. Na mocy art. 15a ust. 1, ust. 6 i ust. 7 ustawy Prawo budowlane, do:
 - sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie tej specjalności;
 - projektowania obiektu budowlanego, takim jak:
 - 1) drogowy obiekt inżynierski w rozumieniu przepisów o drogach publicznych;
 - 2) kolejowy obiekt inżynierski: most, wiadukt, przepust, ściany oporowe, tunele liniowe, nadziemne i podziemne przejścia dla pieszych, w rozumieniu przepisów w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie;
 - obliczania światła mostów i przepustów.

UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2018r. poz. 2096, z późn. zm.), zwanej dalej „K.p.a”, odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwołanie decyzji.

Pouczenie

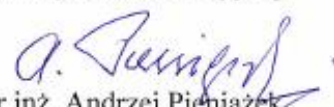
Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Świętokrzyskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Zgodnie z treścią art. 127a K.p.a.:

§ 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


mgr inż. Andrzej Pieniążek
Przewodniczący składu orzekającego




mgr inż. Stefan Szałkowski
Członek składu orzekającego


mgr inż. Elżbieta Chociaj
Członek składu orzekającego

Otrzymują:

1. Pan Mateusz Henryk Stańczyk
Radlin 188 K
26-008 Górnio
2. Okręgowa Rada Świętokrzyskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/a



ŚWIĘTOKRZYSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Kielce, dnia 28 czerwca 2018 r.

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
sygn. akt SK-0054-0080(2)/17/18

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 1, art. 14 ust. 1 pkt 3a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2017 r. poz. 1332) oraz § 10, § 13 ust. 1 i ust. 2 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 Andrzej Paweł Gałat

magister inżynier budownictwa
ur. dnia 25 stycznia 1984 roku w Kielcach

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
nr ewidencyjny SWK/0070/PBM/18
do projektowania
w specjalności inżynierskiej mostowej
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 Andrzej Paweł Gałat
ul. Malskiej 8/13
25-435 Kielce
2. Okręgowa Rada ŚOIIB
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/a



Andrzej Pieniążek
mgr inż. Andrzej Pieniążek

Przewodniczący składu orzekającego

Stefan Szalkowski
dr inż. Stefan Szalkowski
Członek składu orzekającego

Elżbieta Chociaj
mgr inż. Elżbieta Chociaj
Członek składu orzekającego

Uprawnienia budowlane nadane

Panu Andrzejowi Pawłowi Gałatowi

magistrowi inżynierowi budownictwa
ur. dnia 25 stycznia 1984 roku w Kielcach

nr ewidencyjny SWK/0070/PBM/18

do projektowania

**w specjalności inżynieryjnej mostowej
bez ograniczeń**

upoważniając:

I. Na mocy art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5 ustawy - Prawo budowlane do:

- projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego;
- sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.

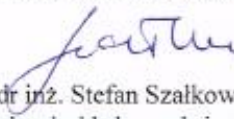
II. Na mocy § 10, § 13 ust. 1 i ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie do:

- sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie tej specjalności;
- projektowania obiektu budowlanego, takim jak:
 - 1) drogowy obiekt inżynierski w rozumieniu przepisów o drogach publicznych;
 - 2) kolejowy obiekt inżynieryjny: most, wiadukt, przepust, ściany oporowe, tunele liniowe, nadziemne i podziemne przejścia dla pieszych, w rozumieniu przepisów w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie;
- obliczania światła mostów i przepustów.

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



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

SWK-RXT-9N8-WAE *

Pan Andrzej Paweł Gałat o numerze ewidencyjnym SWK/BM/0001/19

adres zamieszkania ul. Malskiej 8/13, 25-435 Kielce

jest członkiem Świętokrzyskiej 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 2021-01-14 roku przez:

Stefan Szalkowski, Przewodniczący Rady Świętokrzyskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 3 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.piiib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Kielce, listopad 2021 r.

OŚWIADCZENIE

Oświadczamy, że niniejsza ekspertyza została wykonana zgodnie z umową, obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej oraz, że wykonana została w stanie kompletnym z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

mgr inż. Mariusz Szczepanik
upr. bud. nr KL-38/2002

dr inż. Mateusz Stańczyk
upr. bud. nr SWK /0194/PBM/19

mgr inż. Andrzej Gałat
SWK/0070/PBM/18