

OPINIA NR 500.2449/2020

OPINIA TECHNICZNA OBIEKTÓW HYDROTECHNICZNYCH NABRZEŻA MIĘDZYSZKOLNEJ BAZY SPORTÓW WODNYCH PRZY UL. NADBRZEŻNEJ 15 W GIŻYCKU

Zleceniodawca:

Gmina Miejska GIŻYCKO

Al. 1 Maja 14
11-500 Giżycko

Zleceńbiorca:

SGS Polska Sp. z o. o.

ul. Jana Kazimierza 3
01-248 Warszawa

Branża konstrukcyjna	mgr inż. Olgierd Donajko Rzecznawca budowlany RZE/X/0018/18 Spec. konstr.-budowlana	mgr inż. OLGIERD DONAJKO Rzecznawca budowlany RZE/X/0018/18 Specjalność konstrukcyjno-budowlana Wielkopolska OIB WPK/BO/6073/02
Branża konstrukcyjna	mgr inż. Tomasz Majewski Rzecznawca budowlany RZE/X/0013/15 Spec. konstr.-budowlana	RZECZOWNAWCA BUDOWLANY w specjalności konstrukcyjno-budowlanej obejmującej projektowanie i kierowanie robotami budowlanymi bez ograniczeń RZE/X/0013/15 mgr inż. Tomasz Majewski uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno-budowlanej Nr upr. POM/0058/OWOK/04 Nr upr. POM/0051/POOK/05 Nr ewid. POM/BO/0431/04

Warszawa, 20 lipca 2020

STRONA TYTUŁOWA	1
SPIS TREŚCI	3
OŚWIADCZENIE AUTORÓW OPRACOWANIA	5
TREŚĆ EKSPERTYZY	7
1. PRZEDMIOT I PODSTAWA OPRACOWANIA	7
1.1. PODSTAWA FORMALNA	7
1.2. PODSTAWA MERYTORYCZNA	7
2. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA	9
2.1. DANE WYJŚCIOWE	10
3. CHARAKTERYSTYKA ROBÓT BUDOWLANYCH ZWIĄZANYCH Z PRZEBUDOWĄ I ROZBUDOWĄ PORTU W ŚWIELE ISTNIEJĄCEJ DOKUMENTACJI	10
3.1. PLANOWANE ROBOTY ZWIĄZANE Z PRZEBUDOWĄ PORTU	10
3.2. STAN OBIEKTÓW SĄSIADUJĄCYCH Z PLANOWANYMI ROBOTAMI PRZED ROZPOCZĘCIEM PRZEBUDOWY PORTU	10
3.2.1. KAPITANAT	11
3.2.2. BUDYNEK BARU/BROWARU CHMURY	11
3.2.3. STACJA PALIW ORLEN	11
3.2.4. BUDYNEK SANITARIATÓW	11
3.3. ROBOTY ZWIĄZANE Z PRZEBUDOWĄ PORTU	11
3.4. PRZERWA W PRACACH ZWIĄZANYCH Z PRZEBUDOWĄ PORTU	12
3.5. OBECNY STAN OBIEKTÓW HYDROTECHNICZNYCH I SĄSIADUJĄCYCH	13
4. WIZJA LOKALNA ORAZ PRZEPROWADZONE BADANIA I ANALIZY	13
4.1. WIZJA LOKALNA NABRZEŻY	13
4.2. WIZJA LOKALNA OBIEKTÓW SĄSIADUJĄCYCH	17
4.3. WIZJA LOKALNA TERENU PORTU	18
4.4. BADANIA GEOLOGICZNE PODŁOŻA GRUNTOWEGO	18
5. WNIOSKI KOŃCOWE	19
5.1. KONIECZNE PRACE REMONTOWE I WZMACNIAJĄCE OBIEKTY HYDROTECHNICZNE	20
Załącznik nr. 1	23
DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA	23

Ekspertyza nr: 500.2449/2020

Expertise No.:

Strona Page: 4

Stron Pages: 68

Załącznik nr. 2..... 53

UPRAWNIENIA I ZAŚWIADCZENIE O PRZYNALEŻNOŚCI DO IIB AUTORÓW OPRACOWANIA 53

OŚWIADCZENIE AUTORÓW OPRACOWANIA

Autorzy opracowania p.n:

OPINIA TECHNICZNA OBIEKTÓW HYDROTECHNICZNYCH NABRZEŻA MIĘDZYSZKOLNEJ BAZY SPORTÓW WODNYCH PRZY UL. NADBRZEŻNEJ 15 W GIŻYCKU

oświadczają, że opracowanie zostało wykonane zgodnie z umową, obowiązującymi normami oraz przepisami techniczno – budowlanymi.

Wersja elektroniczna jest tożsama z wersją papierową.

Opracowanie zostało wykonane w stanie kompletnym z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

Branża konstrukcyjna	mgr inż. Olgierd Donajko Rzecznik budowlany RZE/X/0018/18 Spec. konstr.-budowlana	mgr inż. OLGIERD DONAJKO Rzecznik budowlany RZE/X/0018/18 Specjalność konstrukcyjno-budowlana Wielkopolska OIB WPK/BO/6073/02
Branża konstrukcyjna	mgr inż. Tomasz Majewski Rzecznik budowlany RZE/X/0013/15 Spec. konstr.-budowlana	RZECZOWNIK BUDOWLANY w specjalności konstrukcyjno-budowlanej obejmującej projektowanie i kierowanie robotami budowlanymi bez ograniczeń RZE/X/0013/15 mgr inż. Tomasz Majewski uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno-budowlanej Nr upr. POM/0058/OWOK/04 Nr upr. POM/0051/POOK/05 Nr ewid. POM/BO/0431/04

1. PRZEDMIOT I PODSTAWA OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest nabrzeże jako obiekt hydrotechniczny Międzyszkolnej Bazy Sportów Wodnych w Giżycku, ul. Nadbrzeżna.

Zasadniczym celem opracowania jest ocena stanu technicznego elementów nabrzeża Międzyszkolnej Bazy Sportów Wodnych w Giżycku, wykonanych w ramach realizacji rozbudowy/przebudowy nabrzeża określonych w Projekcie budowlanych [Dok. 1.2.1].

1.1. PODSTAWA FORMALNA

Opracowanie wykonano na podstawie Umowy nr WPI/19/2020 z dnia 06 lipca 2020 roku, zawartej między Gminą Miejską Giżycko a SGS Polska Sp. z o.o.

1.2. PODSTAWA MERYTORYCZNA

Opracowanie wykonano w oparciu o następujące materiały, normy i wydawnictwa:

OPRACOWANIA PROJEKTOWE I DOKUMENTY

- [1]. Archiwalna dokumentacja architektoniczno-budowlana związana z realizacją inwestycji „Przebudowa nabrzeża Międzyszkolnej Bazy Sportów Wodnych (MBSW) przy ul. Nadbrzeżnej w Giżycku w ramach projektu Budowa i przebudowa infrastruktury związanej z rozwojem funkcji gospodarczych na szlakach wodnych Wielkich Jezior Mazurskich wraz z budową śluzy „Guzianka II” i remontem śluzy „Guzianka I””, w tym:
 - a. Projekt budowlany przebudowy nabrzeża Międzyszkolnej Bazy Sportów Wodnych w Giżycku, opracowanie COMPONO sp. k. ze Szczecina z września 2017 roku.
 - b. Specyfikacja techniczna wykonania i odbioru robót budowlanych i hydrotechnicznych – opracowanie COMPONO sp. z o.o. ze Szczecina z 2017 roku.
 - c. Projekt wykonawczy przebudowy nabrzeża Międzyszkolnej Bazy Sportów Wodnych w Giżycku, opracowanie COMPONO sp. k. ze Szczecina.
 - d. Dokumentacja badań podłoża gruntowego oraz opinia geotechniczna z rozpoznania warunków gruntowo-wodnych dla obszaru nabrzeża Międzyszkolnej Bazy Sportów Wodnych w Giżycku, opracowanie UNI-GEO z Gołdapi ze stycznia 2017 roku.
 - e. Dokumentacja geologiczno – inżynierska określająca warunki geologiczno-inżynierskie dla potrzeb zadania „Przebudowa nabrzeża Międzyszkolnej Bazy Sportów Wodnych w Giżycku” (CK-3), oprac. Zakład Geologiczny GEOL z Olsztyna z grudnia 2017 roku.
 - f. Dokumentacja geologiczno-inżynierska określająca warunki geologiczno-inżynierskie dla potrzeb zadania „Przebudowa Portu Śródlądowego Żeglugi Mazurskiej w Giżycku” (CK-4), oprac. Zakład Geologiczny GEOL z Olsztyna z grudnia 2017 roku.
 - g. Pozwolenie na budowę nr. 85.2018 z 2 marca 2018 roku na przebudowę nabrzeża Międzyszkolnej Bazy Sportów Wodnych w Giżycku, wydane przez Starostę Giżyckiego.
 - h. Raport nr. 1 - Inwentaryzacja stanu technicznego budynków i infrastruktury w sąsiedztwie prowadzonych robót geotechnicznych polegających na pograżaniu grodzic stalowych w podłoże – opracowanie METRIS Sp. z o.o z Kutna z października 2019 roku.

- [2]. Dzienniki budowy
- [3]. Dokumentacja powykonawcza prac hydrotechnicznych i konstrukcyjnych nabrzeża:
 - a. Dokumenty urzędowe
 - b. Rysunki zmian nieistotnych
 - c. Dokumentacja geodezyjna
 - d. Atesty materiałowe
 - e. Atesty nurkowe
 - f. Opinia projektanta dotycząca powstałych rys w oczepie żelbetowym
 - g. Opinia projektanta dotycząca wykonania stalowych pali rurowych

NORMY I PRZEPISY

- [4]. PN-EN 1091-1-1:2004 Eurokod 1: Oddziaływania na konstrukcję. Część 1-1: Oddziaływania ogólne. Ciężar objętościowy, ciężar własny, obciążenie użytkowe w budynkach.
- [5]. PN-EN 1992-1-1 Eurokod 2. Projektowanie konstrukcji z betonu. Część 1-1 Reguły ogólne i reguły dla budynków.
- [6]. PN-EN 1993-5:2009 Eurokod 3. Projektowanie konstrukcji stalowych. Palowanie i ścianki szczelne.
- [7]. PN-EN 1996-3:2010 Eurokod 6. Projektowanie konstrukcji murowych. Uprozczone metody obliczania murowych konstrukcji niezbrojonych.
- [8]. PN-EN 1997-1:2008 Eurokod 7. Projektowanie geotechniczne. Zasady ogólne
- [9]. PN-EN 1997-2:2007 Eurokod 7. Projektowanie geotechniczne. Rozpoznanie i badanie podłoża gruntowego.
- [10]. PN-EN-ISO 14688-1:2006 Badania geotechniczne. Oznaczenie i klasyfikowanie gruntów. Oznaczenie i opis.
- [11]. PN-EN-ISO 14688-2:2006 Badania geotechniczne. Oznaczenie i klasyfikowanie gruntów. Zasady klasyfikowania.
- [12]. PN-B 02170:2016-12 Ocena szkodliwości drgań przekazywanych przez podłoże na budynki.
- [13]. ISO 13822:2010 Bases for design of structures. Assessment of existing structures.
- [14]. PN-EN 14199:2008 Wykonawstwo specjalnych robót geotechnicznych. Mikropale.
- [15]. Ustawa z 7 lipca 1994 roku „Prawo Budowlane” (Dz. U. nr. 89 poz. 414 z późniejszymi zmianami).
- [16]. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. 75 poz. 690 z późn. zmianami).
- [17]. Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z 26 września 1997 roku w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (tekst jednolity Dz.U. 169 z 2003 roku poz. 1650 z późn. zm.)
- [18]. Rozporządzenie Ministra Środowiska z 20 kwietnia 2007 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie (Dz.U. nr. 86 z 2007 r. poz. 579 z późn. zm.)

WYDAWNICTWA POMOCNICZE

- [19]. Warunki techniczne wykonania i odbioru robót budowlanych. Poradnik projektanta, kierownika budowy i inspektora nadzoru. Opracowanie zbiorowe pod red. Dr. Inż. Adama Ujmy. Wydawnictwo Verlag Dashofer.
- [20]. Materiały z konferencji naukowych „Awary budowlane” organizowanych przez Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie w latach 2013, 2015, 2017, 2019.
- [21]. Baranowski W.: Zużycie obiektów budowlanych. Wydawnictwo Warszawskiego Centrum Postępu Techniczno-Organizacyjnego Budownictwa, Ośrodek Szkolenia WACETOB sp. z o.o., Warszawa, 2000.
- [22]. Halicka A.: Ocena istniejących konstrukcji budowlanych według normy ISO 13822-2010. V Ogólnopolska Konferencja Problemy techniczno-prawne utrzymania obiektów budowlanych. Warszawa, 2019.
- [23]. Substyk M.: Utrzymanie i kontrola okresowa obiektów budowlanych. Wydawnictwo ODDK, Warszawa, 2012.
- [24]. Bukowski B.: Morfologia rys w konstrukcjach betonowych i żelbetowych. Archiwum Inżynierii Lądowej, 3, 4, Warszawa 1957.
- [25]. Drobiec Ł., Jasiński R.: Diagnostyka konstrukcji żelbetowych, tom 1. Wydawnictwo PWN, 2010.
- [26]. Maślowski E., Spiżewska D.: Wzmacnianie konstrukcji budowlanych. Wydawnictwo Arkady, Warszawa, 2000.
- [27]. Mitzel A., Stachurski W., Suwalski J.: Awary konstrukcji betonowych i murowych. Wydawnictwo Arkady, Warszawa, 1982.
- [28]. Praca zbiorowa: Trwałość i skuteczność napraw obiektów budowlanych. Dolnośląskie Wydawnictwo Edukacyjne, Wrocław, 2007
- [29]. Sokalska A.: Naprawa i ochrona konstrukcji żelbetowych. Wydawnictwo Instytutu Techniki Budowlanej, Warszawa, 2012.
- [30]. Ściślewski Z.: Trwałość konstrukcji żelbetowych. Wydawnictwo ITB, Warszawa, 1995,
- [31]. Ściślewski Z.: Ochrona konstrukcji żelbetowych. Wydawnictwo Arkady, Warszawa, 1999,
- [32]. Urban T.: Wzmacnianie konstrukcji żelbetowych metodami tradycyjnymi. Wydawnictwo PWN, Warszawa, 2015.
- [33]. Pisarczyk S.: Fundamentowanie dla inżynierów budownictwa wodnego. Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej. Monografia 448, 2012.
- [34]. Żbikowski A.: Małe budowle wodne, Cz. I jazy i zapory, Cz. II Kanały i przewody. Wydawnictwo PWN, Warszawa 1967.
- [35]. Depczyński W., Szamowski A.: budowle i zbiorniki wodne. Politechnika Warszawska, Warszawa 1997.
- [36]. Praca zbiorowa: Budownictwo betonowe. XVII Budowle wodne śródlądowe. Wydawnictwo ARKADY, 1969.

2. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem opracowania niniejszej opinii jest ocena zgodności wykonanych prac budowlanych, związanych z przebudową i rozbudową elementów infrastruktury hydrotechnicznej portu w Giżycku z dokumentacją projektową [1.2.1] oraz przepisami prawa oraz zasadami wiedzy technicznej.

Zakres oceny obejmuje, w szczególności:

- Pirs nr. 1,
- Nabrzeże stacji paliw Orlen,
- Falochron pływający,
- Nabrzeże północne i wschodnie.

Opinia ma na celu ocenę wpływu zrealizowanych prac na istniejące obiekty hydrotechniczne. W zakres opracowania wchodzi również wskazanie rozwiązań umożliwiających doprowadzenie analizowanych obiektów do stanu umożliwiającego dalszą bezpieczną i trwałą eksploatację.

2.1. DANE WYJŚCIOWE

Powodem opracowania niniejszej Opinii jest Postanowienie pokontrolne Inspektora PINB nr 10/202 (Protokół nr PINB.70041.08.2020) nakazujące ocenę stanu bezpieczeństwa obiektów zlokalizowanych na terenie budowy/przebudowy Portu Międzyszkolnej Bazy Sportów Wodnych w Giżycku (MBSW) zaproponowanie prac naprawczych.

3. CHARAKTERYSTYKA ROBÓT BUDOWLANYCH ZWIĄZANYCH Z PRZEBUDOWĄ I

ROZBUDOWĄ PORTU W ŚWIELE ISTNIEJĄCEJ DOKUMENTACJI

3.1. PLANOWANE ROBOTY ZWIĄZANE Z PRZEBUDOWĄ PORTU

Przed przystąpieniem do robót budowlanych związanych z przebudową i rozbudową Portu sporządzono na zlecenie właściciela – Gminy Giżycko – Projekt Budowlany i Projekt Wykonawczy przebudowy portu [1.a], [1.c] oraz uzyskano prawomocną decyzję Pozwolenia na budowę [1.g].

Autorem projektu była firma COMPONO spółka komandytowa ze Szczecina.

W ramach prac przygotowawczych w styczniu 2017 roku firma Uni-Geo z Gołdapi [1.d] wykonała badania geotechniczne, w wyniku których stwierdzono, że w poziomie posadowienia budynku kapitanatu zalega warstwa cienka (o miąższości mniejszej niż 1,0 m) warstwa piasków drobnych i średnich w stanie luźnym na granicy średnio zagęszczonego, o $I_D = 0,35$ a poniżej zalegają namuły z domieszką torfu. Strop warstwy piasków występuje na głębokości ok. 1,0 – 2,0 m, zaś spąg na głębokości ok. 2,0 m, przy normowej głębokości przemarzania 1,4 m (głębokość posadowienia).

Badania kontrolne [1.e] wykonane w grudniu 2017 roku przez Zakład geologiczny GEOL z Olsztyna zasadniczo potwierdziły wyniki wcześniejszych badań.

3.2. STAN OBIEKTÓW SĄSIADUJĄCYCH Z PLANOWANYMI ROBOTAMI PRZED ROZPOCZĘCIEM PRZEBUDOWY PORTU

Przed przystąpieniem do prac budowlanych, w październiku 2019 roku firma METRIS z Kutna na zlecenie Wykonawcy robót budowlanych wykonała szczegółową inwentaryzację występujących usterek i uszkodzeń (głównie rys i pęknięć widocznych okiem nieuzbrojonym) obiektów zlokalizowanych na terenie planowanej budowy oraz obiektów sąsiednich [1.h]. Między innymi dokonano szczegółowego przeglądu budynku kapitanatu, baru i budynku stacji paliw Orlen. Było to związane z planowanym rozpoczęciem robót geotechnicznych polegających na pograżaniu grodzic i pali w podłoże.

W wyniku przeglądu stwierdzono:

3.2.1. KAPITANAT

Dwukondygnacyjny budynek biurowy posadowiony bezpośrednio na nabrzeżu, wybudowany w technologii tradycyjnej. Stropy i konstrukcja płaskiego dachu drewniane. Budynek nie nosi śladów uszkodzeń konstrukcji. Udokumentowano ubytki powłok malarsko-tynkarskich, niewielkie zarysowania oraz ślady napraw. Poniżej zamieszczono wybrane fotografie dokumentujące stan budynku.

3.2.2. BUDYNEK BARU/BROWARU CHMURY

Budynek 1-kondygnacyjny, posadowiony na fundamencie żelbetowym. Konstrukcja nośna budynku stalowa. Budynek ocieplony styropianem i obłożony sklejką elewacyjną. Budynek z 1995 roku, przeszedł w 2019 roku remont generalny. Wnętrza wykończone płytami gipsowymi. Z uwagi na niedawną modernizację obiektu, nie stwierdzono widocznych uszkodzeń zarówno w obrębie elewacji jak i we wnętrzach. Wyjątkiem jest zarysowanie ściany w pomieszczeniu kuchni – przy otworze wentylacyjnym

3.2.3. STACJA PALIW ORLEN

Pochodzący z 2002 roku pawilon mieszczący stację paliw dla łodzi. Na konstrukcję składają się panele aluminiowe wypełnione pianką oraz panele dekoracyjne. Poniżej zamieszczono wybrane zdjęcia pawilonu. Nie uzyskano możliwości wejścia do wewnątrz obiektu.

3.2.4. BUDYNEK SANITARIATÓW

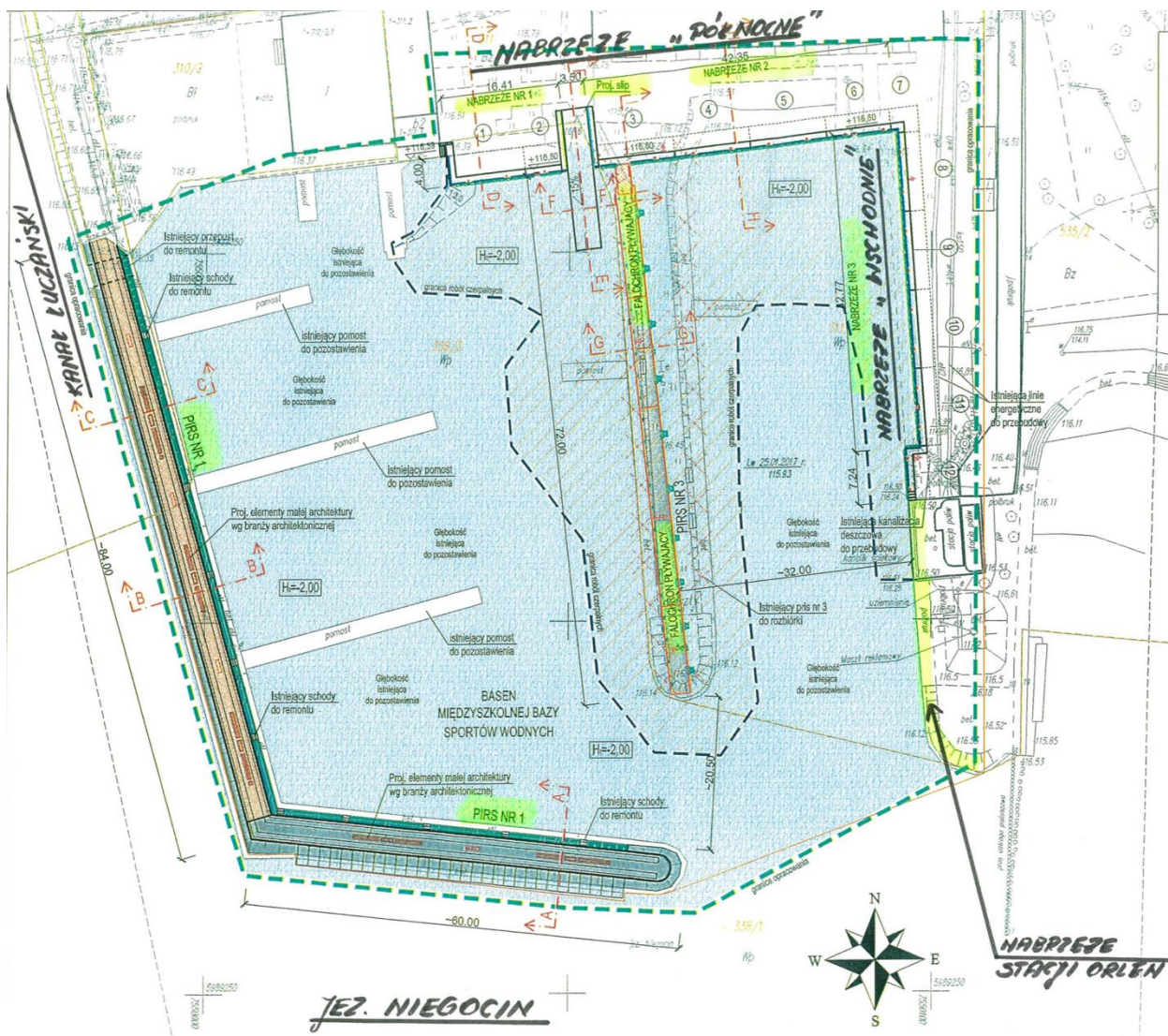
Jednokondygnacyjny budynek murowany, pełniący funkcję sanitariatów. Dach płaski, kryty papą. Budynek zmodernizowany w roku 2011. Podczas oględzin stwierdzono obecność ubytków tynku na elewacji oraz zarysowania ścian wewnątrz pomieszczeń. Poniżej zamieszczono wybrane zdjęcia dokumentujące stan obiektu.

3.3. ROBOTY ZWIĄZANE Z PRZEBUDOWĄ PORTU

W projekcie [1.2.1] przyjęto następujących zakres robót budowlanych:

- Częściowa rozbiórka i przebudowa istniejącego nabrzeża wschodniego.
- Częściowa rozbiórka i przebudowa istniejącego nabrzeża północnego.
- Budowa falochronu pływającego (Pirs Nr 3).
- Pogłębienie basenu portowego – wykonanie prac czerpanych w obrębie nowoprojektowanego Pirsu Nr 3.
- Remont nawierzchni Pirsu Nr 1.

Lokalizację nabrzeży oraz zakres objęty pracami pokazano na Rys. 1.



Rys. 1. Plan sytuacyjny portu MBSW w Giżycku

Zgodnie z datą wpisu do Dziennika Budowy roboty budowlane zakończono w dniu 8 czerwca 2020 inwentaryzacją wykonanych robót. W tym dniu Wykonawca opuścił plac budowy.

3.4. PRZERWA W PRACACH ZWIĄZANYCH Z PRZEBUDOWĄ PORTU

Wg deklaracji Inwestora od dnia zejścia Wykonawcy z budowy do dnia wizji lokalnej na terenie budowy nie były i nie są obecnie prowadzone żadne roboty budowlane i instalacyjne w obrębie portu.

W dniu 13 lipca 2020 dokonano okresowej kontroli obiektów hydrotechnicznych zlokalizowanych na terenie MBSW w Giżycku.

3.5. OBECNY STAN OBIEKTÓW HYDROTECHNICZNYCH I SĄSIADUJĄCYCH

W chwili obecnej teren portu i nabrzeża nie są użytkowane, zamknięte są zarówno dla osób postronnych jak i użytkowników. Nie są prowadzone żadne prace zabezpieczające ani remontowe. W chwili obecnej budynek kapitanatu jest nieużytkowany, zamknięty zarówno dla osób postronnych jak i użytkowników.

W dniu 14 maja 2020 wykonano okresową kontrolę stanu technicznego obiektu budowlanego kapitanatu (tzw. Przegląd pięcioletni). W protokole zawarto opis stwierdzonych usterek i uszkodzeń które zakwalifikowano jako istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa konstrukcji budynku, stwarzające zagrożenie życia i mienia osób.

W dniach 10-12 października 2019 i 20 listopada 2019 zostały przeprowadzone przeglądy nurkowe pirsów i nabrzeży, których wyniki załączono do dokumentacji powykonawczej [3.e].

W ramach przeglądu z października 2019 wykonano kontrolę stanu części podwodnej nabrzeży przed rozpoczęciem robót budowlanych w porcie.

W ramach przeglądu z listopada 2019 roku przeprowadzono dodatkowe szczegółowe rozpoznanie części podwodnej nabrzeży.

4. WIZJA LOKALNA ORAZ PRZEPROWADZONE BADANIA I ANALIZY

W lipcu 2020 r w ramach prac terenowych wykonano wizje lokalne na obiekcie, w trakcie których dokonano wizualnych oględzin nabrzeży oraz pirsu pływającego portu MBSW w Giżycku. Wykonano inwentaryzację fotograficzną i rysunkową dokumentującą stwierdzone usterki i uszkodzenia, wykonania pomiary szerokości rozwarcia rys oraz sprawdzające badania geotechniczne podłoża w bezpośrednim sąsiedztwie budynku Kapitanatu.

4.1. WIZJA LOKALNA NABRZEŻY

Przeprowadzone w dniach 10 i 13 lipca 2020 roku wizje lokalne **potwierdziły nieprawidłową jakość wykonanych prac hydrotechnicznych i budowlanych.**

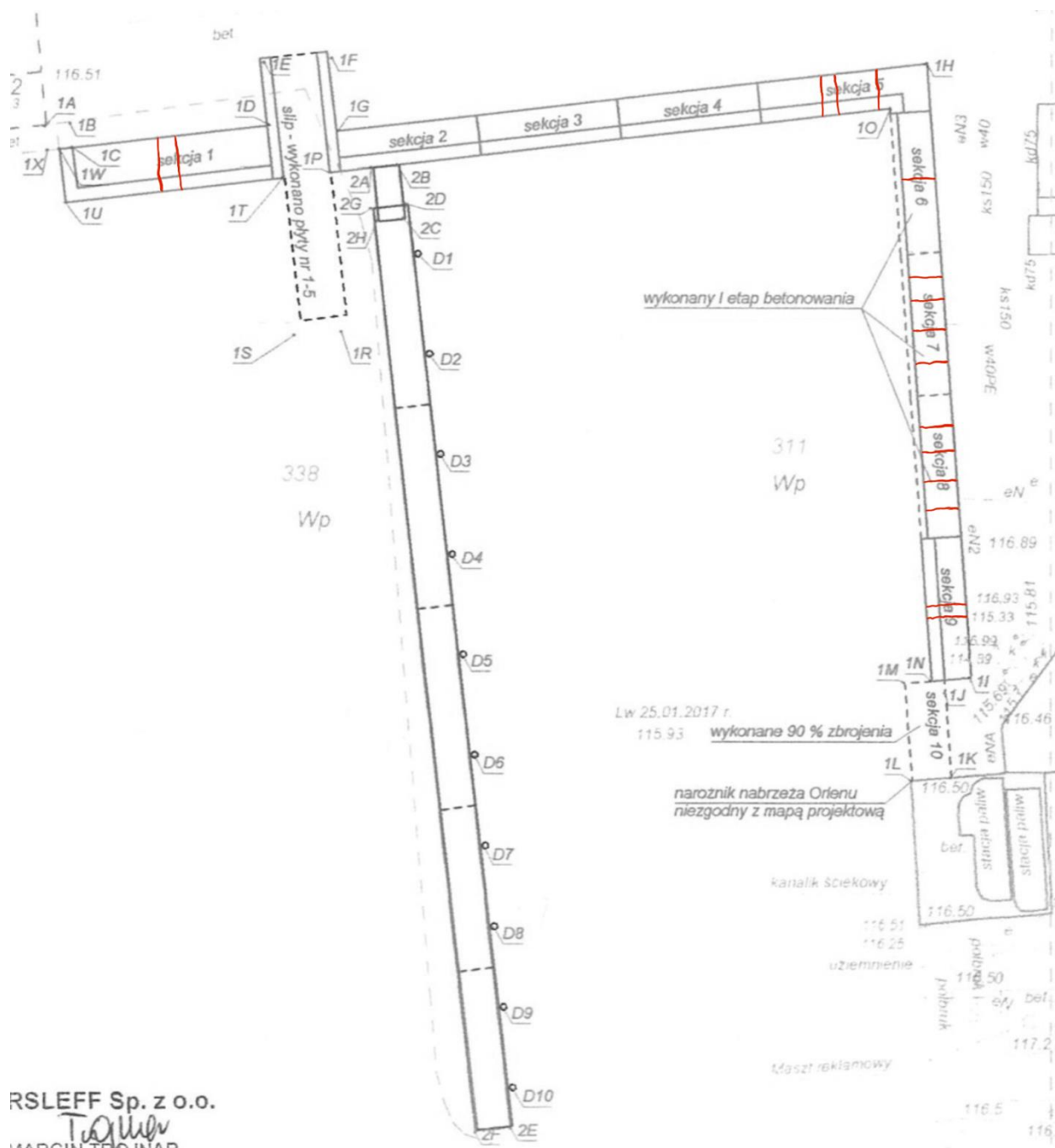
Na Rys. 2. pokazano numerację sekcji nabrzeża oraz lokalizację rys i pęknięć belki oczepowej:

Ekspertyza nr: 500.2449/2020

Expertise No.:

Strona Page: 14

Stron Pages: 68



Rys. 2. Lokalizacja rys i pęknięć nabrzeża – nabrzeże wschodnie, północne oraz Pirs Nr3. Kolorem czerwonym zaznaczona istniejące rysy i pęknięcia.

Podczas przeglądu urządzeń hydrotechnicznych stwierdzono następujące usterki:

- Sekcja 1 (nabrzeże 1):
 - Dwie rysy na długości belki w miejscu skokowej zmiany szerokości belki oczepowej. Pomierzona szerokość rys wynosi 0,1 mm - 0,3 mm.
 - Ubytki (wyłupania) betonu na powierzchni i przy krawędzi nabrzeża (belki oczepowej), są to uszkodzenia mechaniczne.
- Slip (w ciągu nabrzeża północnego):
 - Powierzchnia betonu na rampie jest nierówna, beton nie został dokładnie zawibrowany przy krawędziach szczelin dylatacyjnych - widoczne raki i kawerny.
 - Niechlujnie wypełniona szczelina dylatacyjna między płytami - pomarszczona powierzchnia elastycznej masy wypełniającej.
 - W części podwodnej brak górnej płyty nawierzchni slipu. Widoczne krawędzie stalowych profili (larsenów) wystają nad krawędź betonu.
 - Brak dylatacji na belkach oczepowych nabrzeża w miejscu styku dylatacji płyt pochylni slipu.
 - Brak dylatacji obwodowej pochylni slipu w narożnikach wzdłuż belek nabrzeża.
 - Brak izolacji bitumicznej od czoła płyty nawierzchniowej slipu, w części przeznaczonej do zasypania w gruncie.
- Sekcja 2 z trapezem na pomost pływający
 - Dylatacja między sekcjami 2 i 3 wykonana jest w skosie.
- Sekcja 3 – 4
 - Nadlewki betonu na powierzchni belki oczepowej zostały wyrównane przez szlifowanie. Na powierzchni betonu w miejscu szlifowania widoczne są odkryte pory betonu. Szlifowana powierzchnia świadczy o niechlujnym wykonaniu.
 - Szerokość szczeliny dylatacyjnej między sekcjami 3 i 4 wynosi 4,5 cm
- Sekcja 5
 - Dylatacja między sekcjami 5 i 6 nie jest wypełniona materiałem elastycznym.
 - Trzy rysy na długości belki o szerokości rozwarcia 0,3 mm - 0,5 mm (foto ze szczelinomierza).
 - Szerokość szczeliny dylatacyjnej między sekcjami 5 i 6 wynosi 4,0 cm.
- Sekcja 6
 - Jedna rysa w środku długości belki, przebiegająca na całej szerokości i wysokości belki, której szerokość rozwarcia wynosi 0,3 mm - 0,4 mm
- Sekcja 7
 - Na powierzchni betonu widoczne płyty odchodzącego mleczka cementowego - beton łuszczy się przypowierzchniowo.
 - Cztery rysy na długości belki o szerokości rozwarcia 0,1 mm - 0,4 mm
- Sekcja 8
 - Cztery rysy na długości belki o szerokości 0,2 mm - 0,4 mm, w średnim rozstawie, co 1,5 m - 2,0 m.
 - Szlifowana powierzchnia betonu (wyrównane nalewki) świadczące o niechlujnym wykonaniu.
 - Uskok powierzchni sąsiednich belek przy dylatacji z sekcją 7. Uskok wysokości wynosi 15 mm.

- Szerokość szczeliny dylatacyjnej 6,5 cm
- Sekcja 9
 - Nie wykonano robót czerpalnych. Niewielka głębokość wody przy nabrzeżu, w części długości sekcji dno/grunt wystaje ponad poziom wody.
 - Dwie rysy (0,2 mm - 0,3 mm) na długości belki w miejscach skokowej zmiany szerokości belki.
 - Na powierzchni belki widoczne są ślady szlifowania powierzchni betonu (w miejscach nadlewek), widoczne są otwarte pory betonu. W miejscach zagłębienia widoczne są odchodzące plastry (płaty) mleczka cementowego.
 - Szerokość szczeliny dylatacyjnej 6,5 cm.
 - Od strony lądowej pionowa powierzchnia belki niechlujnie posmarowana masą bitumiczną (nieodstateczna grubość).
- Sekcja 10 (tylko zbrojenie, niezabetonowana)
 - Skorodowana siatka prętów zbrojenia oczepu nabrzeża. Brak betonu.
 - Krzywe trzpienie dylatacyjne wystające z sekcji 9.
 - Przemieszczone (zdeformowane) koryta ACO-DRAIN. Brak systemowego zakończenia (zaśleпки).
 - Od strony basenu przy belce oczepowej zalega gruz budowlany.
- Nabrzeże stacji paliw
 - Zgodnie z operatem geodezyjnym [3.c] narożnik nabrzeża sąsiadujący z sekcją 10 wychylił się o 14 cm w kierunku wody i 8 cm w kierunku równoległym do linii nabrzeża, oddalając się od sekcji 10.
 - Stwierdzono zapadnięcie się części nawierzchni betonowej nabrzeża.
- Pomost pływający
 - Brak osiowości i odchylenia od pionu dalb cumowniczych, do których kotwione są prefabrykowane pomosty pływające. Powoduje to zmieniające się wraz ze zmianą poziomu wody położenie punktu kotwienia pomostu ruchomego. Zgodnie z opinią projektanta [3.g] jest to dopuszczalne, ale opinia nie uwzględnia wychyleń pali od pionu. W powykonawczych operatach geodezyjnych [3.c] nie uwzględniono odchylenia od pionu dalb cumowniczych. Operat opracowano w dniu 5 maja 2020 na podstawie pomiarów z dnia 19 listopada 2019 roku.
 - W obręczach (obejmach) kotwiących zastosowano sztywno mocowane rolki - brak sprężyn dociskowych. Maksymalna pomierzona odległość rolki od pala - 8 cm.
 - Powierzchnia betonu wypełniającego rury dalb jest spękana. Brak zabezpieczenia powierzchni betonu przed warunkami atmosferycznymi.
 - Braki śrub mocujących drabinki do krawędzi pontonów.
 - Zastosowano pontony firmy MARINETEK typ M2715HD.
 - Szerokość szczelin między pontonami: (1-2) 3 cm i (4-5) 3,5 cm.
- Stare nabrzeże – pirs nr 1
 - Niemal na całej długości rozebrano betonową nawierzchnię.
 - Zdemontowano ściągi i kleszcze spinające larseny z lewej i prawej strony pirsu. W konsekwencji tego część larsenów jest wychylona z osi (krawędzi) nabrzeża - 5-15 cm.
 - Nawierzchnia pirsu wykonana z gruzu i materiału rozbiórkowego, jest bardzo nierówna. Zastosowano kruszywo różnego rodzaju (otoczkowe i łamane), różnym uziarnieniu (od piasku do głazów od średnicy 60-80 cm) i różnym pochodzeniu (w

części nawiezione a w części jest to gruz budowlany pozostawiony po rozbiórce nawierzchni pirsu).

- Na powierzchni pirsu zalega wielkogabarytowy gruz budowlany.
- Z wody (od strony kanału oraz od strony basenu portowego) wystają pręty zbrojenia w miejscach częściowo nierozzebranych pali.
- Przy pirsie (w wodzie) zalega gruz budowlany, wielkogabarytowy.

Zgodnie ze stanowiskiem projektanta wyrażonym w [3.f], które omawia rysy w sekcjach 5 i 9, w miejscach zmiany przekroju oczepu, należy dokonać iniekcji rys. Projektant nie odniósł się do pozostałych rys oczepów.

4.2. WIZJA LOKALNA OBIEKTÓW SĄSIADUJĄCYCH

Przeprowadzone w dniach 10 i 13 lipca 2020 roku wizje lokalne potwierdziły **niedostateczny stan techniczny obiektów sąsiadujących** z terenem prowadzenia prac hydrotechnicznych:

- Budynek Kapitanatu:
Stwierdzono pęknięcia murów ścian oraz szereg mniejszych rys (w skrośnych ścian zewnętrznych i ścian nośnych wewnętrznych). Na podstawie morfologii stwierdzonych rys i pęknięć stwierdzono, że bezpośrednią przyczyną zarysowania jest osiadanie fundamentów budynku. Na podstawie analizy archiwalnych przeglądów okresowych stwierdzono, że rysy i pęknięcia zaobserwowano po rozpoczęciu robót budowlanych, dlatego najbardziej prawdopodobną przyczyną osiadania fundamentów były drgania wywołane zagłębianiem stalowych profili Larsena (ścianek nabrzeża). Należy dodać, że w udostępnionej przez Inwestora dokumentacji nie ma informacji dot. prowadzonego monitoringu drgań budynków w trakcie prowadzenia prac palowych.
- Budynek baru CHMURA:
Stwierdzono uszkodzenia ściany bezpośrednio sąsiadującej z budynkiem kapitanatu oraz rysy na powierzchni sufitów i podłóg. Osiadanie fundamentów spowodowało deformację ściany i powstanie szczeliny w narożniku między budynkami. Pomierzona szerokość szczeliny wynosi 2 cm, na powierzchni płytek glazury widoczne są pęknięcia płytek, ubytki zaprawy (fug) oraz odspojenie płytek od podłoża.
- Budynek stacji paliw ORLEN:
Nie dokonano oględzin wnętrza budynku z uwagi na brak dostępu - Inwestor nie dysponuje kluczami do drzwi wejściowych. Wg informacji ustnych otrzymanych od przedstawiciela Inwestora, budynek stacji jest to budynek o konstrukcji szkieletowej, którego ustrój nośny stanowią metalowe słupy oraz rygle ram. Ściany zewnętrzne od zewnątrz obłożone są metalowymi panelami ściennymi. Brak informacji o fundamentach budynku.
Budynek zlokalizowany jest w przy południowym końcu nabrzeża wschodniego, i nie był przedmiotem Projektu [1.2.1].
Nawierzchnia przy budynku, od strony wody jest zdeformowana i wymaga naprawy. Grunt przy budynku osiadł w wyniku deformacji ścianki nabrzeża, która jest wychylona z pionu a fundamenty budynku wymagają stabilizacji (podbicia).
- Nabrzeża stacji paliw ORLEN:
Przy budynku znajduje się żelbetowe nabrzeże (wykonane w okresie wcześniejszym), do którego zaplanowano wykonanie nowych sekcji przebudowywanego nabrzeża wschodniego (sekcja 10).

Zgodnie z operatem geodezyjnym [3.c] narożnik nabrzeża sąsiadujący z sekcją 10 wychylił się o 14 cm w kierunku wody i 8 cm w kierunku równoległym do linii nabrzeża, oddalając się od sekcji 10. W narożniku nabrzeża stacji, w bezpośrednim sąsiedztwie sekcji 10 (niezabetonowanej) widoczne są deformacje płyt nawierzchni oraz zdeformowane koryta Aco-drain. Płyta narożna przy budynku jest zdeformowana (zapadnięta) a prefabrykaty Aco-drain są zapadnięte (2-4 cm). Rozszczelnieniu uległy szczeliny dylatacyjne wypełnione elastyczną masą dylatacyjną, masa odspoiła się od betonu. Uszkodzenia nawierzchni stacji występują tylko w sąsiedztwie niezabetonowanej sekcji 10 nabrzeża wschodniego, a morfologia uszkodzeń pozwala stwierdzić, że powstały one w wyniku drgań podłoża wywołanych zagłębianiem profili Larsena.

Stabilność nabrzeża stacji paliw jest wątpliwa. Przyczyną stwierdzonych uszkodzeń nabrzeża (ścianki Larsena, nabrzeża, belki oczepowej, ACO-drain oraz nawierzchni) jest zmiana parametrów gruntu w wyniku jego rozluźnienia wywołanego prowadzonymi robotami budowlanymi w sąsiedztwie sekcji 10 rozbudowywanego nabrzeża wschodniego. Roboty rozbiórkowe starego nabrzeża wschodniego (przeznaczonego do remontu) oraz zagłębianie nowych Larsenów i związane z nimi drgania spowodowały „upłynnienie” gruntu i deformacje elementów konstrukcyjnych.

4.3. WIZJA LOKALNA TERENU PORTU

Na terenie sąsiadującym z nabrzeżem wschodnie zalega gruz budowlany oraz złom z rozbiórki elementów starego nabrzeża (kleszcze oraz ciągi i pręty zbrojenia). Od strony północnej teren przy nabrzeżu jest wyrównany i przygotowany do ułożenia betonowej kostki brukowej (projektowanej nawierzchni nabrzeża), od strony zachodniej nabrzeże (Pirs 1) jest wyгородzone płotem a jego nawierzchnia jest nierówna. Od strony południowej (basenu portowego) część betonowej opaski brzegowej oraz część nabrzeża jest zdemontowana. W miejscu zdemontowanej opaski brzegowej zalega gruz budowlany w tzw. Big bagach.

4.4. BADANIA GEOLOGICZNE PODŁOŻA GRUNTOWEGO

Przeprowadzone w dniu 13 lipca 2020 roku kontrolne badania podłoża gruntowego w bezpośrednim sąsiedztwie budynku kapitanatu wykazały bardzo istotne rozbieżności w porównaniu do udostępnionych wyników wcześniejszych badań gruntowych [1.d], [1.e] wykonanych w okresie prac przygotowawczych do projektowania i budowy nabrzeży.

Wg badań archiwalnych w poziomie posadowienia fundamentów budynku kapitanatu występują grunty w stanie luźnym ($I_D = 0,35 - 0,38$) nad warstwą gruntów słabych, namutów w stanie miękkoplastycznym z domieszką torfu. Na podstawie porównania wyników badań wykonanych w ramach ekspertyzy z wynikami udostępnionych badań archiwalnych stwierdzono, że morfologia gruntu istotnie różni się od przyjętej do projektowania. Warstwy słabonośne (gytia oraz namuł) mają mniejszą grubość a zalegająca na nich warstwa piasku ma większą miąższość niż przyjęta w projekcie. Prawdopodobnie, dzięki temu budynek kapitanatu nie uległ katastrofie budowlanej (zawaleniu) w trakcie zabijania larsenów.

5. WNIOSKI KOŃCOWE

Na podstawie analizy zebranych informacji, wykonanych badań i pomiarów oraz analizy stanu istniejącego stwierdza się, że:

1. W obecnym stanie technicznym oraz z uwagi na zaawansowanie wykonanych prac port MBSW w Giżycku **nie może być oddany do użytkowania**. Dotyczy to również nabrzeża i budynku stacji paliw Orlen.
Zakres usterek, uszkodzeń i nieprawidłowości opisano w tekście ekspertyzy oraz pokazano na zdjęciach załączonych w załączniku, do głównych usterek i uszkodzeń zaliczono:
 - a. Niestabilna konstrukcja nabrzeża zachodniego - brak ściągów oraz kleszczy stabilizujących konstrukcję nabrzeża wykonaną z metalowych profili Larsena. Stwierdzono wychylone z płaszczyzny (z osi) ścianki Larsena nabrzeża zachodniego i południowego Pirsu Nr 1. Brak nawierzchni nabrzeża zachodniego i południowego (pirsu Nr 1) na całej ich długości.
 - b. Usterki nabrzeża zachodniego dotyczą w równym stopniu wschodniej główki wejściowej do Kanału Łuczańskiego, uniemożliwiając bezpieczną żeglugę przy wejściu do kanału z jeziora Niegocin (brak możliwości awaryjnego cumowania w okolicach wejścia do kanału).
 - c. Część nabrzeża wschodniego, przy stacji paliw Orlen jest w niedostatecznym stanie technicznym i wymaga wykonania prac naprawczych.
 - d. Nie wykonano sekcji 10 projektowanej części nabrzeża wschodniego.
 - e. Brak nawierzchni na pochylni (slipie) nabrzeża północnego.
 - f. Zarysowane belki oczepowej niemal na całej długości nabrzeża wschodniego i północnego. Pomierzona szerokość rys wynosi od 0,1 mm do 0,5 mm i w wielu miejscach jest większa od wartości granicznej 0,3 mm określonej w normie [5] dla klasy ekspozycji XC4, F1. Przedstawiona w dokumentacji powykonawczej opinia Projektanta [3.f] dopuszcza niewielkie rysy wyłącznie w miejscach skokowej zmiany przekroju, nakazując ich zainiektowanie (nie określono rozwarcia rys – istniejącego i dopuszczalnego).
 - g. Brak wykończenia schodów w narożniku budynku kapitanatu (bariery, poręcze).
 - h. Nieprawidłowo wychylone z płaszczyzny dalby cumownicze (pale), których pomierzone z osi wychylenie głowicy wynosi do 15 cm i jest większe od wartości dopuszczanej przez Projektanta zapisanej w STWIOR [1.b] i opisie do projektu budowlanego [1.a] i wykonawczego [1.c] równą 1 cm w kierunku wzdłuż pomostu oraz 0,5 cm w poprzek pomostu oraz 10 mm odchylenia od pionu. W opisie zapisano wymagania wykonania pomiarów tych wielkości. W przedstawionej dokumentacji powykonawczej [3.c] brak pomiarów odchylenia dalb od pionu, a wychylenia z osi przekraczają wielokrotnie wartości dopuszczalne (podłużne 8 cm dla dopuszczalnych 1 cm oraz poprzeczne 11 cm wobec dopuszczalnych 0,5 cm).
 - i. Nieprawidłowe (niezgodne z projektem) mocowanie pontonów do dalb cumowniczych. Brak sprężyn przy rolkach prowadzących.
 - j. Nie wykonano prac czerpanych. Przy nabrzeżach zalega gruz budowlanych oraz złom.
2. Dokładny stan budynku Stacji Orlen nie jest znany i wymaga sprawdzenia oraz oceny pod kątem bezpieczeństwa konstrukcji i bezpieczeństwa jej użytkowania. Z uwagi na widoczne deformacje płyt nawierzchni, zmianę parametrów geotechnicznych podłoża oraz wychylenia z pionu ścianki larsena (objawiające się przemieszczeniami belki oczepowej oraz uszkodzeniem ACO-drain)

konieczne jest wykonanie prac wzmacniających, stabilizujących fundamenty budynku oraz stabilizujących istniejącą ściankę larsena – w obrębie stacji paliw.

3. Brak utwardzonej nawierzchni umożliwiającej dostęp do nabrzeża.
4. Brak niezbędnej infrastruktury towarzyszącej, takiej jak: oświetlenie, okucia cumownicze, pomosty oraz trasy, balustrady, schody, sprzęt ratunkowy itp.

5.1. KONIECZNE PRACE REMONTOWE I WZMACNIAJĄCE OBIEKTY HYDROTECHNICZNE

1. Odtworzenie ściągów oraz kleszczy nabrzeża zachodniego i południowego (Pirsu Nr 1).
2. Wykonanie nowej infrastruktury (sieci i instalacji) w ciągu Pirsu Nr 1.
3. Wykonanie nowej nawierzchni nabrzeża Pirsu Nr 1.
4. Wykonanie infrastruktury towarzyszącej nabrzeża Pirsu Nr 1.
5. Dokończenie schodów przy budynku Kapitanatu. Wykonanie balustrad ochronnych.
6. Wykonanie izolacji przeciwwodnej i termicznej narożnika budynku Kapitanatu.
7. Zakończenie prac przy pochylni (slipie) nabrzeża północnego).
8. Wykonanie prawidłowej izolacji bitumicznej na betonowych częściach nabrzeża (belkach oczepowych oraz płytach nawierzchni). W tym celu należy odkryć (odkopać) elementy betonowe i pokryć bitumiczną powłoką ochronną, zgodnie z wytycznymi producentów zawartymi w kartach technicznych materiałów.
9. Iniekcja rysy i pęknięć belek oczepowych nabrzeży: wschodniego i północnego. Rysy o szerokości rozwarcia $> 0,1$ mm należy wypełnić materiałem uszczelniającym np. MC Iniekt 2700.
10. Naprawa i wykonanie nowych (jeszcze nie wypełnionych) szczelin dylatacyjnych, materiałem trwale elastycznym.
11. Dokończenie zbrojenia i zabetonowanie sekcji 10. W trakcie prowadzenia prac należy zwrócić szczególną uwagę na poprawne wykonanie dylatacji – prostoliniowość trzpieni dylatacyjnych oraz szerokość dylatacji.
12. Reprofilacja położenia (wychylenia) dalb cumowniczych pirsu Nr 3.
13. Zabezpieczenie głowic dalb cumowniczych (pali) przed działaniem warunków atmosferycznych.
14. Wymiana rolek prowadzących w obejmach mocujących pontony pirsu Nr 3 (falochronu) do dalb cumowniczych – wymiana na rolki ze sprężynami.
15. Montaż infrastruktury towarzyszącej na wszystkich realizowanych (budowanych i modernizowanych) nabrzeżach.
16. Dla umożliwienia bezpiecznej eksploatacji stacji paliw Orlen konieczne jest:
 - a. Rozbiórka istniejącej, uszkodzonej nawierzchni wraz z korytami ACO-drain.
 - b. Stabilizacja ścianki larsena i belki oczepowej nabrzeża z regulacją (reprofilacją) jej geometrii. Może to zostać zrealizowane przez wykonanie nowej ścianki od strony wody lub wykonanie ściągów i kleszczy wzmacniających ściankę istniejącą.
 - c. Stabilizacja fundamentów budynku stacji,
 - d. Odtworzenie nawierzchni nabrzeża z reprofilacją spadków koryta ACO i nawierzchni.
17. Wykonanie nawierzchni utwardzonej w porcie zgodnie z projektem.
18. Oczyszczenie dna basenu z gruzu budowlanego.
19. Wykonanie prac czerpanych – reprofilacja dna basenu portowego do rzędnych projektowych.
20. Umocnienie dna zgodnie z projektem, w szczególności odtworzenie materacy faszynowych na dnie.

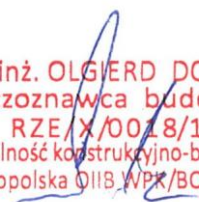
Ekspertyza nr: 500.2449/2020

Strona Page: 21

Expertise No.:

Stron Pages: 68

21. Przed rozpoczęciem prac czerpalnych związanych z pogłębieniem dna basenu należy opracować program monitorowania wychylenia nabrzeży, zamontować repery (punkty pomiarowe) i założyć osnowę geodezyjną.


mgr inż. OLGIERD DONAJKO
Rzecznik budowlany
RZE/X/0018/18
Specjalność konstrukcyjno-budowlana
Wielkopolska OIB WPK/BO/6073/02

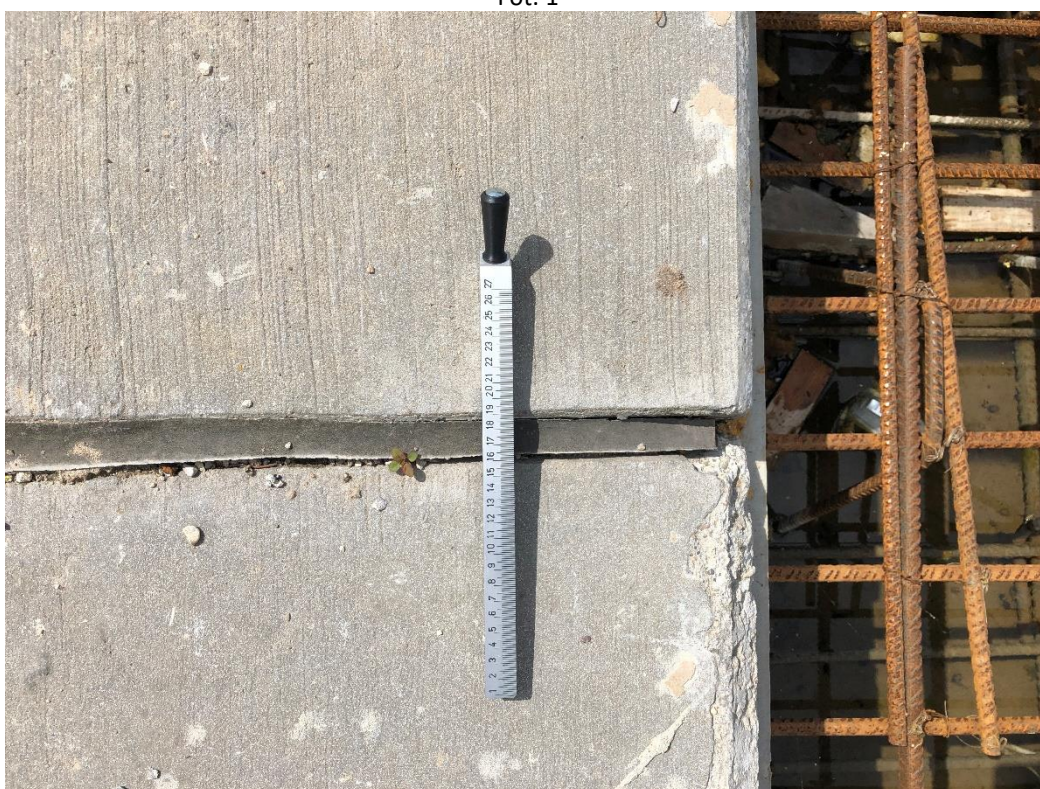


Załącznik nr. 1

DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA



Fot. 1



Fot. 2



Fot. 3



Fot. 4



Fot. 5



Fot. 6



Fot. 7



Fot. 8



Fot. 9



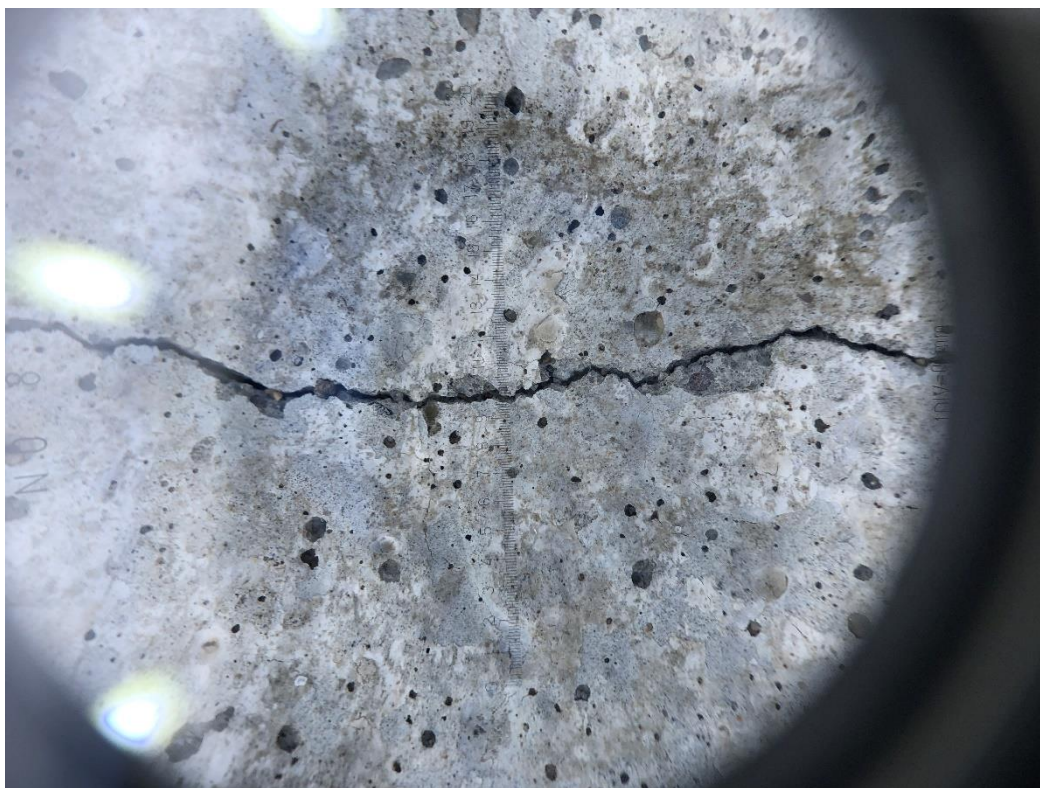
Fot. 10



Fot. 11



Fot. 12



Fot. 13



Fot. 14



Fot. 15



Fot. 16



Fot. 17



Fot. 18



Fot. 19



Fot. 20



Fot. 21



Fot. 22



Fot. 23



Fot. 24



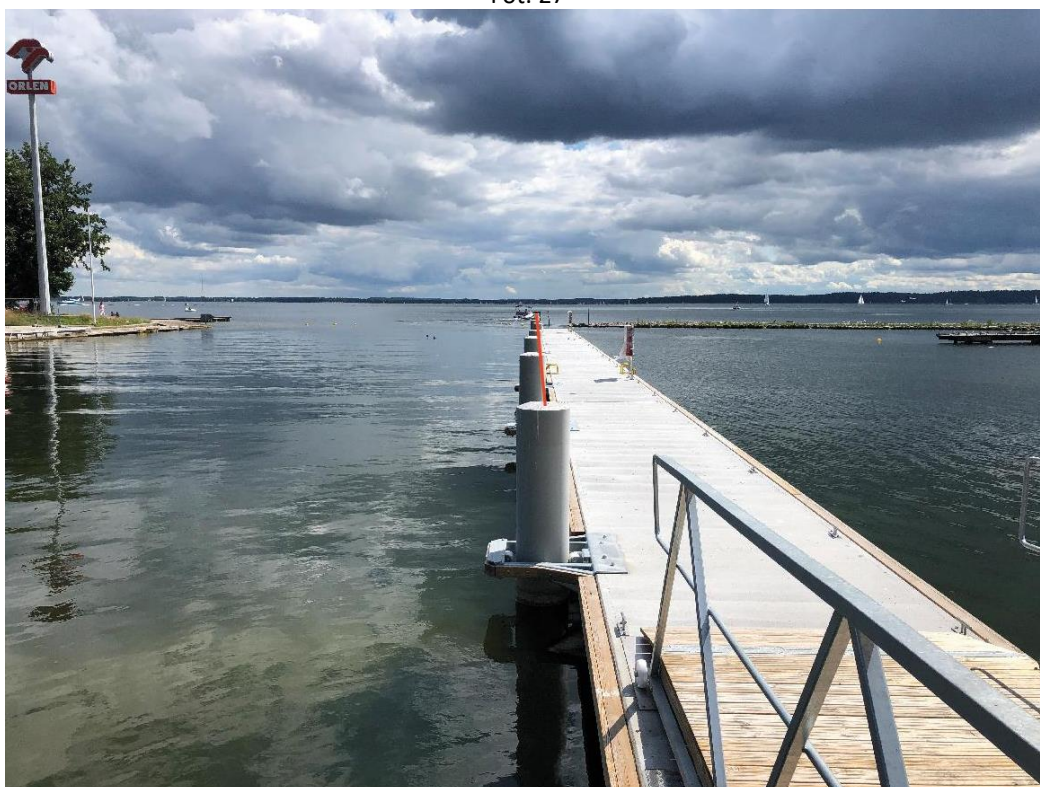
Fot. 25



Fot. 26



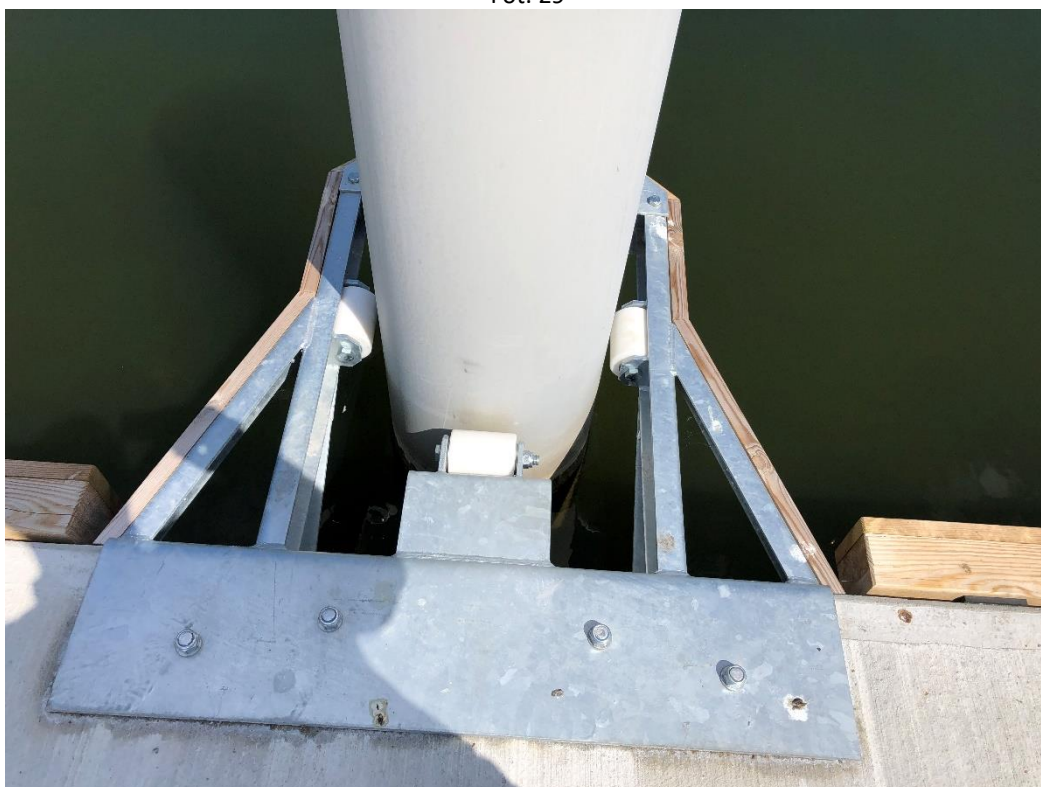
Fot. 27



Fot. 28



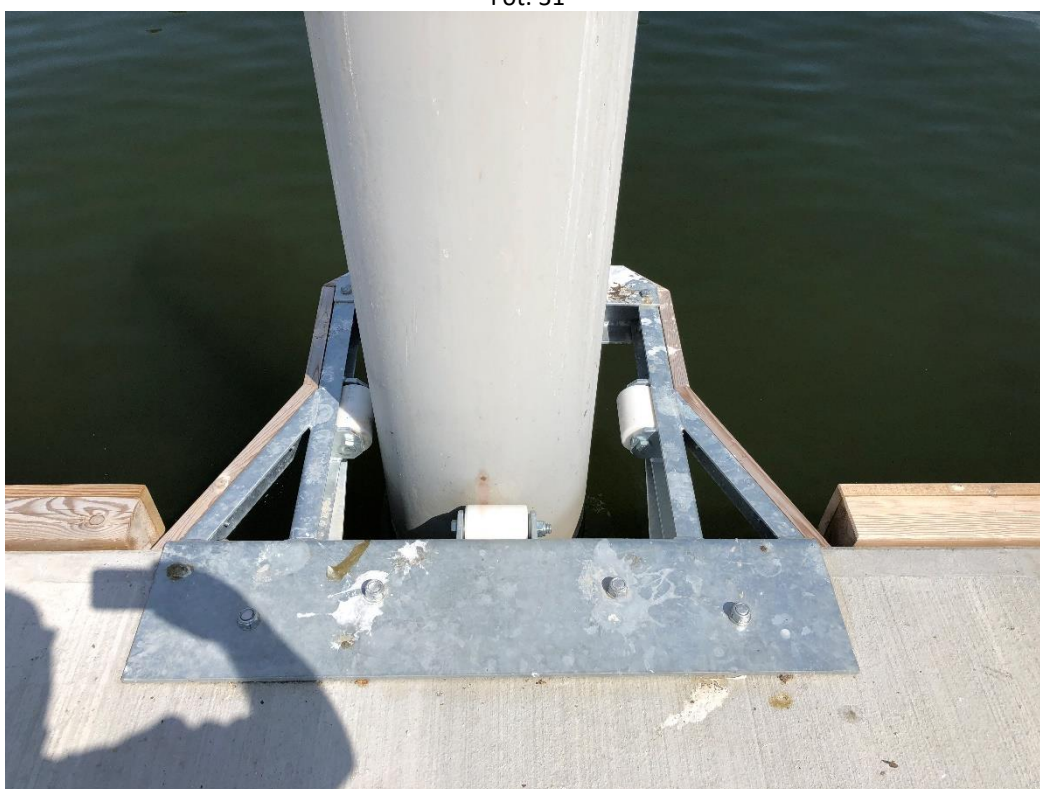
Fot. 29



Fot. 30



Fot. 31



Fot. 32



Fot. 33



Fot. 34



Fot. 35



Fot. 36



Fot. 37



Fot. 38



Fot. 39



Fot. 40



Fot. 41



Fot. 42



Fot. 43



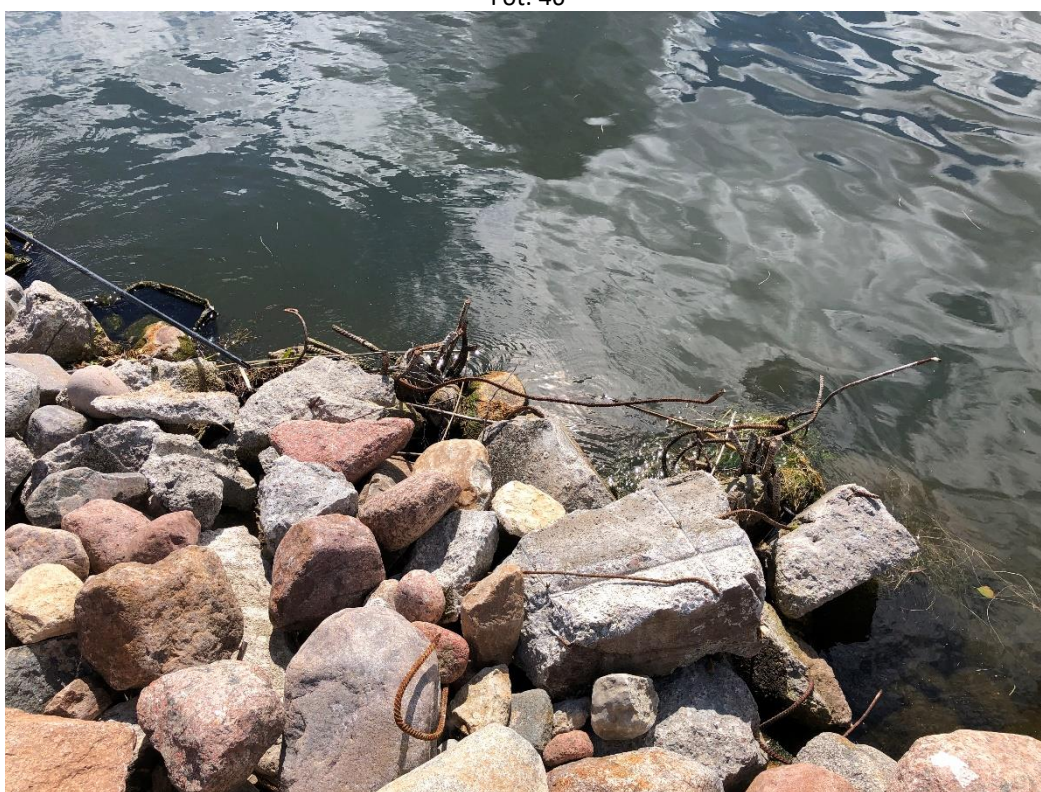
Fot. 44



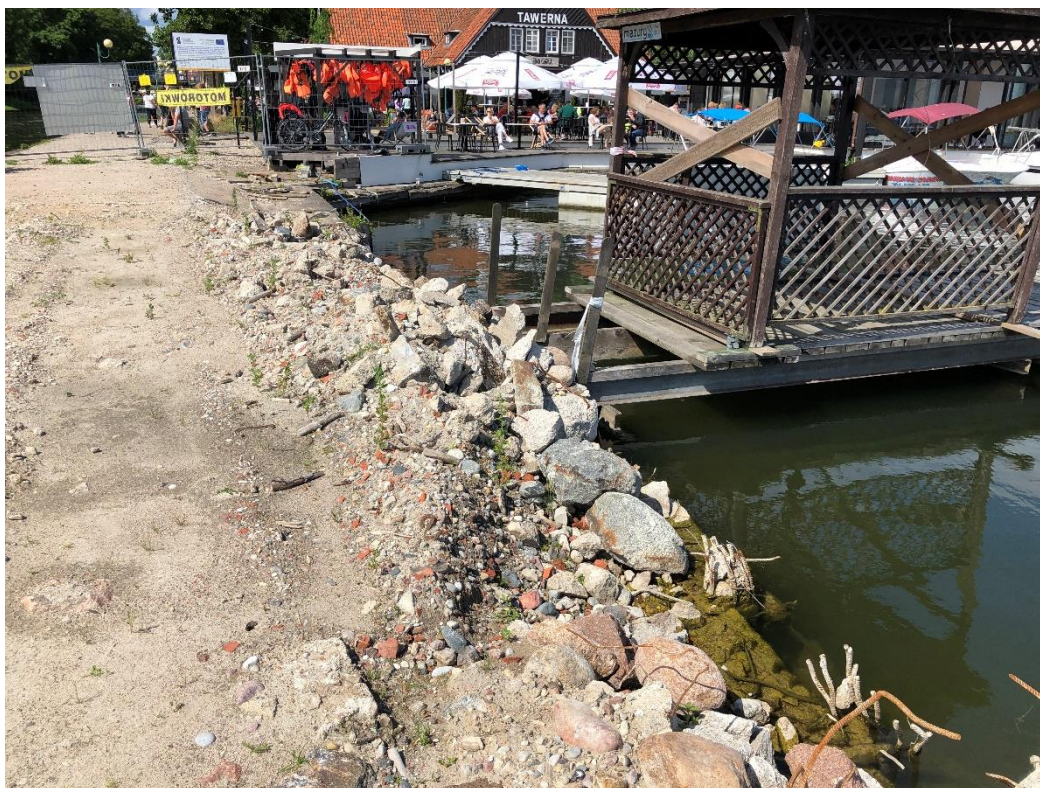
Fot. 45



Fot. 46



Fot. 47



Fot. 48



Fot. 49

Załącznik nr. 2

UPRAWNIENIA I ZAŚWIADCZENIE O PRZYNALEŻNOŚCI DO IIB AUTORÓW OPRACOWANIA

Ekspertyza nr: 500.2449/2020
Expertise No.:

Strona Page: 55
Stron Pages: 68



Krajowa Komisja Kwalifikacyjna
KK-0056-0019/18

Warszawa, dnia 27 lipca 2018 r.

DECYZJA Nr RZE/X/0018/18

Na podstawie art. 8b w związku z art. 36 ust. 1 pkt 3 ustawy z 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa (Dz. U. z 2016 r. poz. 1725), po rozpatrzeniu wniosku Pana mgr. inż. Olgierda Jerzego Donajki z dnia 26 lutego 2018 r. oraz dokumentów stwierdzających wymagane wykształcenie, praktykę zawodową, uprawnienia budowlane z dnia 13 marca 1986 r. Nr 65/86/WŁ i uprawnienia budowlane z dnia 5 grudnia 1994 r. Nr 346/94/WŁ a także znaczący dorobek praktyczny w zakresie objętym rzeczoznawstwem

**Krajowa Komisja Kwalifikacyjna Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa
nada**

Panu Olgierdowi Jerzemu Donajce
ur. dnia 19 sierpnia 1958 r. w Łodzi

magistrowi inżynierowi budownictwa
tytuł

RZECZOZNAWCY BUDOWLANEGO

**w specjalności konstrukcyjno- budowlanej obejmującej projektowanie i kierowanie budową i robotami
w zakresie konstrukcji metalowych,**

z wyłączeniem linii, węzłów i stacji kolejowych, dróg oraz lotniskowych dróg startowych i manipulacyjnych, mostów,
budowli hydrotechnicznych i wodno-melioracyjnych,

na okres ważności do dnia 27 lipca 2028 r.

Pan mgr inż. Olgierd Jerzy Donajko może wykonywać funkcję rzeczoznawcy budowlanego na terenie całego kraju w wyżej wymienionym zakresie.

Uzasadnienie

Krajowa Komisja Kwalifikacyjna Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa na podstawie złożonych dokumentów i przeprowadzonego postępowania kwalifikacyjnego ustaliła, że Pan mgr inż. Olgierd Jerzy Donajko spełnia wymagania określone w art. 8b ustawy z 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa (Dz. U. z 2016 r. poz. 1725). W związku z powyższym Krajowa Komisja Kwalifikacyjna orzekła jak w sentencji.

Pouczenie:

Strona niezadowolona z niniejszej decyzji może zwrócić się do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji z wnioskiem o ponowne rozpoznanie sprawy. Jeżeli strona nie chce skorzystać z prawa do zwrócenia się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, to może wnieść do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie skargę na decyzję w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji stronie.

Skargę wnosi się za pośrednictwem Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej. Wpis od skargi wynosi 200 złotych. Strona posiada możliwość ubiegania się o zwolnienie od kosztów albo przyznanie prawa pomocy.

Zgodnie z treścią art. 127a w zw. z art. 144 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 złożenia odwołania od decyzji, Stronie nie przysługuje prawo do złożenia wniosku o ponowne rozpoznanie sprawy.



Skład Orzekający
Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej:

mgr inż. Krzysztof Latoszek.....
Przewodniczący Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej

dr inż. Paweł Król.....

dr inż. Stefan Szafkowski.....

Otrzymują:

1. Pan Olgierd Jerzy Donajko, ul. Omańkowskiej 105c/1, 60-465 Poznań,

2. Wielkopolska Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna,

3. a/a.

Pan Olgierd Jerzy Donajko uiścił opłatę w kwocie 10 zł (dziesięć złotych) na rachunek bankowy Urzędu Dzielnicy Śródmieście m. st. Warszawy zgodnie z ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz.U. 2015 r., poz. 783).

Strona *Page*: 57
Stron *Pages*: 68

57

Ekspertyza nr: 500.2449/2020

Expertise No.:

Strona Page: 58

Stron Pages: 68

- 2 -

Ob. Olgierd Donajko jest upoważniony do:

- 1/ kierowania, nadzorowania i kontrolowania budowy i robót, kierowania i kontrolowania wytwarzania konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz oceniania i badania stanu technicznego w zakresie wszelkich budynków oraz innych budowli, z wyłączeniem linii, węzłów i stacji kolejowych, dróg oraz lotniskowych dróg startowych i manipulacyjnych, mostów, budowli hydrotechnicznych i wodno-melioracyjnych,
- 2/ sporządzania w budownictwie osób fizycznych projektów w zakresie rozwiązań konstrukcyjno-budowlanych wszelkich budynków i budowli,
- 3/ sporządzania w budownictwie osób fizycznych projektów w zakresie rozwiązań architektonicznych:
 - a/ budynków inwentarskich i gospodarczych, adaptacji projektów typowych i powtarzalnych innych budynków oraz sporządzania planów zagospodarowania działki związanych z realizacją tych budynków,
 - b/ budowli nie będących budynkami.

Otrzymuje:

Ob. Olgierd Donajko
wm. ul. Tuszyńska 9 m 44a

Z-ca Dyrektora Wydziału

mgr inż. Jacek Kleszczewski



Oryginał
uprawnien budowlanych
otrzymałem(am)

Ekspertyza nr: 500.2449/2020
Expertise No.:

Strona Page: 59
Stron Pages: 68

URZĄD WOJEWÓDZKI
Wydział Gospodarki Przestrzennej
90-926 Łódź, ul. Piotrkowska 104
☎ 36 - 65 - 80

Łódź, dnia 5.12. 1994 r.

Nr -- 346/94/WŁ.

**DECYZJA O STWIERDZENIU PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO
do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie**

Na podstawie § 2 ust. 1 p. 1 i § 13 ust. 1 pkt. 2 lit.
rozporządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 20 lutego 1975 r.

w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. Nr 8, poz. 46) stwierdza się:

że: Obywatel(ka) Olgierd Donajko
(imię i nazwisko)
inżynier budownictwa
(tytuł zawodowy)

urodzony(a) dnia 19.08.1958 r. w Łodzi

posiada przygotowanie zawodowe upoważniające do wykonania samodzielnej funkcji
projektanta
(rodzaj funkcji)

w specjalności konstrukcyjno-budowlanej
(rodzaj specjalności technicznej budowlanej)

w zakresie
(specjalizacja zawodowa)

Ekspertyza nr: 500.2449/2020

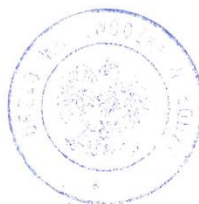
Expertise No.:

Strona Page: 60

Stron Pages: 68

Obywatel(ka) Olgierd Donaiko jest upoważnion(a) do
(pełn. i nazwisko)

1. sporządzania projektów w zakresie rozwiązań konstrukcyjno-budowlanych budynków oraz innych budowli, z wyłączeniem linii, węzłów i stacji kolejowych, dróg oraz lotniskowych dróg startowych i manipulacyjnych, mostów, budowli hydrotechnicznych i merlioracji wodnych,
2. sporządzania projektów w zakresie rozwiązań architektonicznych budynków inwentarskich i gospodarczych, adaptacji projektów powtarzalnych innych budynków oraz sporządzania planów zagospodarowania działki związanych z realizacją tych budynków,
3. kierowania, nadzorowania i kontrolowania budowy, kierowania i kontrolowania wytwarzania konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz oceniania i badania stanu technicznego obiektów budowlanych w budownictwie jednorodzinnym, zagrodowym oraz innych budynków o kubaturze do 1000 m³.



MS. Pz.

(podpis) (pieczęć)

Z up. WOJEWODY

mgr inż. Andrzej Teslawski
Dyrektor Wydziału Gospodarki Przestrzennej

Opis do sk. 1793
30000,-
sk. 1793
sk. 1793

Ekspertyza nr: 500.2449/2020

Expertise No.:

Strona Page: 61

Stron Pages: 68



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

WKP-MG9-GC7-YGA *

Pan Olgierd Donajko o numerze ewidencyjnym WKP/BO/6073/02
adres zamieszkania ul. J. Omańkowskiej 105c/1, 61-465 Poznań
jest członkiem Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2020-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2019-12-11 roku przez:

Jerzy Stroński, Przewodniczący Rady Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci
elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są
równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na
stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów
Budownictwa.

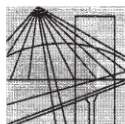


Ekspertyza nr: 500.2449/2020

Expertise No.:

Strona Page: 63

Stron Pages: 68



P O L S K A
I Z B A
I N Ż Y N I E R Ó W
B U D O W N I C T W A

Krajowa Komisja Kwalifikacyjna
KK-0056-0001/15

Warszawa, dnia 23 kwietnia 2015 r.

DECYZJA Nr RZE/X/0013/15

Na podstawie art. 8b w związku z art. 36 ust. 1 pkt 3 ustawy z 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa (Dz. U. z 2014 r. poz. 1946), po rozpatrzeniu wniosku Pana mgr. inż. Tomasza Majewskiego z dnia 12 grudnia 2014 r. oraz dokumentów stwierdzających wymagane wykształcenie, praktykę zawodową, uprawnienia budowlane z dnia 7 czerwca 2004 r. Nr POM/0058/OWOK/04 i uprawnienia budowlane z dnia 16 czerwca 2005 r. Nr POM/0051/POOK/05, a także znaczący dorobek praktyczny w zakresie objętym rzeczoznawstwem

**Krajowa Komisja Kwalifikacyjna Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa
nadaje**

**Panu Tomaszowi Majewskiemu
ur. dnia 2 października 1974 r. w Sztumie**

magistrowi inżynierowi budownictwa

tytuł

RZECZOZNAWCY BUDOWLANEGO

w specjalności konstrukcyjno - budowlanej obejmującej projektowanie i kierowanie robotami budowlanymi bez ograniczeń,
na okres ważności do dnia 23 kwietnia 2025 r.

Pan mgr inż. Tomasz Majewski może wykonywać funkcję rzeczoznawcy budowlanego na terenie całego kraju w wyżej wymienionym zakresie.

Uzasadnienie

Krajowa Komisja Kwalifikacyjna Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa na podstawie złożonych dokumentów i przeprowadzonego postępowania kwalifikacyjnego ustaliła, że Pan mgr inż. Tomasz Majewski spełnia wymagania określone w art. 8b ustawy z 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa (Dz. U. z 2014 r. poz. 1946). W związku z powyższym Krajowa Komisja Kwalifikacyjna orzekła jak w sentencji.

Pouczenie:

Od niniejszej decyzji przysługuje wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa, 00-048 Warszawa, ul. Mazowiecka 6/8, w terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji.



**Skład Orzekający
Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej:**

dr inż. Marian Płachecki

Przewodniczący Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej

mgr inż. Szczepan Mikurenda.....

mgr inż. Janusz Pluta.....

Otrzymują:

1. Pan Tomasz Majewski, os. Sienakowskich 9 B/3, 82-400 Sztum
2. Pomorska Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
3. a/a

Pan Tomasz Majewski uiszczył opłatę w kwocie 10 zł (dziesięć złotych) na rachunek bankowy Urzędu Dzielnicy Śródmieście m. st. Warszawy zgodnie z ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz.U. Nr 225, poz. 1635 z późn. zm.).

Ekspertyza nr: 500.2449/2020

Expertise No.:

Strona Page: 65

Stron Pages: 68

POMORSKA OKRĘGOWA
RADA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
80-840 Gdańsk, ul. Świętojańska 43/44
(2) Tel. (0-58) 324-89-77
Fax (0-58) 301-44-98

Gdańsk, dnia 16 czerwca 2005 r

syg. akt 83/POM/OKK/05

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz. U. z 2001 r. nr 5 poz. 42, z późn. zm.) i art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1 i art. 14 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2000 r. nr 106 poz. 1126 z późn. zm) oraz § 9 ust. 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. z 1995 r. Nr 8 poz. 38, z późn. zm.) oraz art. 104 ust. 1 i 2 Kodeksu postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.)

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
stwierdza, że:

Pan TOMASZ MAJEWSKI
magister inżynier
urodzony dnia 02.10.1974 r w Sztumie

uzyskał
UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny: POM/0051/POOK/05

**do projektowania bez ograniczeń w specjalności
konstrukcyjno-budowlanej**

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 Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:



PRZEWODNICZĄCY
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Ryszard Rolasa

Otrzymują:

1. Pan Tomasz Majewski
82-400 Sztum, Os. Sierakowskich 9 b/3
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/a

CZŁONEK
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Miemowit Suligowski

WICEPRZEWODNICZĄCY
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Leszek Niedostatkiewicz

Pan Tomasz Majewski upoważniony jest do:

- I.** Na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 1 i art. 13 ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, uprawnienia niniejsze upoważniają w specjalności konstrukcyjno-budowlanej bez ograniczeń do:
 - a. projektowania, sprawdzania projektów budowlanych w specjalności objętej niniejszymi uprawnieniami i sprawowania nadzoru autorskiego,
 - b. sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.
- II.** Na podstawie § 5 ust. 3 d w związku z ust. 3 a pkt 1 i ust. 3 b pkt 1 oraz § 4 ust. 2 powołanego na wstępie decyzji rozporządzenia niniejsze uprawnienia budowlane upoważniają również do projektowania:
 - a. dróg wewnętrznych,
 - b. dróg dojazdowych (D), dróg lokalnych (L), dróg zbiorczych (Z), w rozumieniu przepisów w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
 - c. dróg nie przeznaczonych do ruchu naziemnego i postoju statków powietrznych na terenie lotnisk,
 - d. dróg o nawierzchni gruntowej lub trawiastej przeznaczonych do ruchu naziemnego i postoju statków powietrznych na terenie lotnisk,
 - e. rozbiórek obiektów budowlanych, o których mowa w lit. a. – c.
 - f. budowy, przebudowy i remontu jednoprzęsłowych mostów, wiaduktów, estakad i kładek o rozpiętości przęsła do 20 m,
 - g. budowy mostów składanych według stosownych instrukcji.
 - h. budowy rusztowań i kładek roboczych,
 - i. rozbiórek obiektów budowlanych, o których mowa w lit. f. - h. niewymagających uwzględnienia wpływów eksploatacji górniczej.
- III.** Zgodnie z § 2 powołanego na wstępie rozporządzenia, uprawnienia budowlane nie obejmują działalności zawodowej w zakresie projektowania i budowy:
 - a. instalacji urządzeń technicznych służących do utrzymania ruchu i transportu kolejowego,
 - b. urządzeń transportowych linowych i linowo-terenowych służących do publicznego przewozu osób w celach turystyczno-sportowych.

Ekspertyza nr: 500.2449/2020

Expertise No.:

Strona Page: 67

Stron Pages: 68



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

POM-GNY-189-2J5 *

Pan Tomasz Majewski o numerze ewidencyjnym POM/BO/0431/04
adres zamieszkania ul. Sierakowskich 9b/3, 82-400 Sztum
jest członkiem Pomorskiej 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 2020-06-08 roku przez:

Franciszek Rogowicz, Przewodniczący Rady Pomorskiej 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.



