

List Referencyjny

PUT INTERCOR Sp. z o.o. z siedzibą w Zawierciu, ul. Okólna 10, jako Generalny Wykonawca inwestycji: „**MODERNIZACJA LINII KOLEJOWEJ 447 WARSZAWA WŁOCHY – GRODZISK MAZOWIECKI. Obiekt: Wa-wa Włochy km 6.300 - Grodzisk Maz. km 30.989**” zaświadcza, że firma **Przedsiębiorstwo Robót Inżynieryjnych „WYSOWA” Spółka z o.o.; Spółka Komandytowa** z siedzibą w 05-126 Stanisławów Pierwszy, ul. Przyszłość 87, w okresie VI.2017 – VIII.2019 wykonał prace związane z budową obiektów:

- Przejście pod torami w km 6,978
- Przepust pod torami w km 8,210
- Przejście pod torami w km 8,994
- Wiadukt kolejowy z dojściem do peronu w km 9,292
- Przejście pod torami w km 12,480
- Przejście pod torami w km 15,840

w ciągu linii kolejowej 447

Wartość robót netto wyniosła: 4 170 450,60 zł netto

Podstawowe parametry obiektów:

Konstrukcję przejścia pod torami w km 6,978 wykonano w postaci zamkniętej ramy żelbetowej. Wszystkie wyjścia wykonane zostały prostopadle do części przelotowej konstrukcji. Zejścia wykonano w ramach otwartych górą, gdzie rygiel dolny ramy jest także podstawą biegów schodowych.

- Przejście pod torami w km 6,978;
 - Długość części przelotowej (w świetle ścian): 68,20m,
 - Światło poziome przejścia (w świetle ścian): 4,55m,
 - Światło pionowe przejścia: 2,50-2,82m,
 - Światło poziome schodów od str. ul. Bolesława Chrobrego: 4,00m,
 - Światło poziome schodów na peronie 2: 3,40m,
 - Światło poziome schodów od str. parku Kombatantów: 3,40m.

Konstrukcja pod torami w km 8,210 wykonano w postaci jednootworowego przepustu o przekroju kołowym z rur betonowych.

- Przepust pod torami w km 8,210:
 - Długość przelotu przepustu: 7,75m,
 - Światło: Ø500 mm,
 - Rzędne główki szyny istniejącej tor nr 4 – 109,42

Konstrukcję przejścia pod torami w km 8,994 wykonano w postaci zamkniętej ramy żelbetowej. Wszystkie wyjścia wykonane zostały prostopadle do części przelotowej konstrukcji. Przy wejściu nr 1 na wprost schodów wykonano szacht windowy. Jako dojście do peronu 2 wykonano pochylnię składającą się z siedmiu odcinków: 6 odcinków o długości 9 m., ostatni odcinek o długości 6,84m. i spadku 8%, łączna długość pochylni wynosi 72,84m, szerokość w świetle – 3,50m.

- Przejście pod torami w km 8,994



- długość części przelotowej (w świetle ścian): 59,65 m,
- światło poziome przejścia (w świetle ścian): 4,55 m,
- światło pionowe przejścia: 2,53-2,83 m,
- światło poziome schodów: 3,30 m,
- światło poziome pochylni prowadzącej na peron 2: 3,50 m,
- światło poziome pochylni dla osób z ograniczoną zdolnością poruszania się (pochylnia prowadząca na ul. Traktorzystów): 1,25 m,

Konstrukcja wiaduktu kolejowego w km 9,292 wykonano jako zespolony dwuprzęsłowy, jedno przęsło składa się z 7 dźwigarów stalowych i płyty żelbetowej. Przęsła zostały oparte na istniejących podporach z nowymi ławami podłożyskowymi i ściankami zaplecznymi.

- Wiadukt kolejowy z dojściem do peronu w km 9,292
 - Światło obiektu: 15,26m,
 - Wysokość w świetle pod przęsłem do chodnika: 2,45m,
 - Wysokość w świetle pod przęsłem do jezdni: 4,35m (tor 3) i 4,18(tor4)
 - Ilość torów na wiadukcie: 4

Konstrukcję przejścia pod torami w km 12,480 wykonano w postaci zamkniętej ramy żelbetowej. Wszystkie wyjścia wykonane zostały prostopadle do części przelotowej konstrukcji. Część zasadniczą przejścia, konstrukcje zejść oraz szacht windy wykonano bezpośrednio na korku betonowym. Przejście zostało wykonane w 7 etapach.

- Przejście pod torami w km 12,480
 - Długość części przejścia pod torami: 41,65m
 - Długość części przelotowej (w świetle ścian): 39,85m,
 - Światło poziome przejścia (w świetle ścian): 4,55m,
 - Światło pionowe przejścia: 2,67m,

Konstrukcję przejścia po torami w km 15,840 wykonano w postaci zamkniętej ramy żelbetowej zdylatowanej z istniejącymi ścianami konstrukcji wejść. Część zasadnicza przejścia został podzielona na trzy segmenty T1, T2 i T3. Wszystkie wyjścia wykonane zostały prostopadle do części przelotowej konstrukcji.

- Przejście pod torami w km 15,840
 - Długość części przejścia pod torami: 50,48m,
 - Długość części przelotowej: 18,67m (49,68m z częścią z projektu linii nr 1),
 - Światło poziome przejścia (w świetle ścian): 4,04m,
 - Światło pionowe przejścia: 2,55m,
 - Schody na peronie 1: 2 biegi 14+13 stopni szer. 3,36m,
 - Schody na ul. Henryk Sienkiewicza: 12+10 stopni szer. 3,88m

Łączna ilość betonu zabudowana w/w okresie to **5933,52 m³**.

Zakres prac obejmował: montaż i demontaż deskowań systemowych (ULMA Construction) wraz z zabetonowaniem fundamentów, podpór, płyty ustroju nośnego, ścian i stropów przejść pod torami, kap chodnikowych oraz płyt przejściowych, wykonanie izolacji cienkiej, montaż wpustów, sączków, polimerowych desek gzymsowych, krawężników, kotew talerzowych, montaż balustrad.



Zadanie zostało wykonane terminowo, zgodnie z dokumentacją techniczną i wiedzą techniczną.

Firma **PRI Wysowa Spółka z o.o.; SK** charakteryzuje się wieloletnim doświadczeniem oraz profesjonalnie wyszkolonymi pracownikami, wykonującymi i nadzorującymi pracę, specjalizującymi się w robotach żelbetowych. Wszystkie roboty zostały wykonane przy użyciu własnego sprzętu. Prace nadzorowała Agnieszka Śliwińska.

Z pełnym przekonaniem polecamy firmę **Przedsiębiorstwo Robót Inżynieryjnych „WYSOWA” Spółka z o.o.; SK** do tego typu prac, jednocześnie licząc na dalszą współpracę przy kolejnych inwestycjach.

Bartosz Kozak



Kierownik Budowy