

Instrukcja montażu i konserwacji ścianek peronowych typu L, ścianek peronowych odsadzkowych typu S, krawężników peronowych, oraz płyt peronowych klasycznych betonowych oraz z odkrytym kruszywem produkowanych przez SIENKIEWICZ MAT-BUD Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie

1. Niniejsza instrukcja dotyczy montażu i konserwacji ścianek peronowych typu L, ścianek peronowych odsadzkowych typu S, krawężników peronowych oraz płyt peronowych klasycznych betonowych oraz z odkrytym kruszywem, zwanych dalej „Wyrobem/Wyrobami”, produkowanych i sprzedawanych przez spółkę SIENKIEWICZ MAT-BUD Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie w 04-462 Warszawa, ul. Strażacka 58, wpisanej do Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000038922, prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, kapitał zakładowy 50.000,00 zł, NIP 1130022302, dalej zwaną Spółką i stanowi załącznik do warunków gwarancji udzielanej przez Spółkę na Wyroby.
2. Przestrzeganie niniejszej instrukcji przez nabywcę Wyrobu lub jego późniejszego użytkownika jest warunkiem ważności udzielonej odrębnie na Wyrób przez Spółkę gwarancji jakości.
3. Eksploatacja Wyrobu rozpoczyna się w momencie zakończenia jego prawidłowego montażu na miejscu posadowienia oraz odnotowania tego faktu w dzienniku budowy. Uszkodzenia spowodowane podczas montażu Wyrobu powinny być odnotowane w Dzienniku Budowy i zaakceptowane pisemnie przez odbierającego Wyrób.
4. Jakakolwiek ingerencja w konstrukcję Wyrobu wykraczająca poza wcześniej uzgodnione ustalenia projektowe ze Spółką, jak np. wykonywanie dodatkowych nawiertów w ścianach Wyrobu itp. odbywa się na wyłączną odpowiedzialność i ryzyko nabywcy Wyrobu i powoduje utratę udzielonej na Wyrób gwarancji.
5. W trakcie eksploatacji płyt pod rygorem utraty gwarancji należy:
 - wszelkie obciążenia punktowe np. rusztowania przenosić na płytę przez przekładki poliuretanowe, przesuwanie bezpośrednio po powierzchni płyt takich konstrukcji jest zabronione;
 - nie montować na płytach elementów, które ingerują w strukturę płyty przez odwierć np. znaki, tablice - jakakolwiek ingerencja mechaniczna w strukturę prefabrykatu powoduje utratę gwarancji;
 - zabezpieczyć wszelkie wózki, taczki itp. w kółka z ogumieniem;
 - w czasie wykonywania ewentualnych prac przy taborze kolejowym lub przy konstrukcji ostatecznej peronu płyty zabezpieczyć folią budowlaną zapewniającą szczelność.
6. Podłoże gruntowe do posadowienia ścianek musi być każdorazowo adaptowane dla konkretnych peronów. Przygotowanie podłoża odbywa się zgodnie z indywidualnym projektem, ze szczególnym uwzględnieniem poziomu przemarzania gruntu.

7. Płyty i ścianki peronowe wyposażone są w haki gwintowane, w które należy wkręcać pętle transportowe służące do montażu i transportu prefabrykatów na budowie. Montaż i osadzenie elementów powinno odbywać się w łagodny sposób, bez gwałtownych uderzeń.
8. Elementy ścianki „L1” i „L2” oraz „S” montowane są na uprzednio wykonanej warstwie betonu C8/10 grubości minimum 5 cm oraz na zaprawie cementowej grubości minimum 3 cm wykonanej bezpośrednio przed zamontowaniem elementu. Niewłaściwa podbudowa jest główną przyczyną osiadania Wyróbów i może doprowadzić do ich uszkodzenia. Spoiny pionowe i poziome od strony zasypania gruntem należy wypełnić zaprawą o wytrzymałości minimum 8 MPa. Zasypanie ścianki od strony peronu wykonuje się z gruntu piaszczystego odpowiednio zagęszczonego. Grunt należy nanosić w warstwach grubości maksymalnie 25 cm i zagęszczać równomiernie do $Is=0.95$. Na tak zasypaną ściankę układa się płytę peronową z uwzględnieniem spadku 1%. Od strony torów należy wykonać warstwę podtorza kolejowego. Wszelkie informacje o warunkach gruntowych, warunkach posadowienia oraz wbudowania Wyrobu muszą być zawarte w Dzienniku Budowy. Brak wpisu takich informacji lub wpis informacji niepotwierdzających powyższe warunki skutkuje utratą gwarancji na Wyrób.
9. Powierzchnie ścianek peronowych i płyt stykające się z gruntem należy smarować środkami typu: Abizol R i Abizol P.
10. Regulacji wysokości peronu należy dokonywać poprzez śruby Rd14 wkręcone w górną powierzchnię ścianki peronowej typu L.
11. Sposób ułożenia prefabrykatów, odstęp pomiędzy nimi oraz sposób wypełnienia tych dylatacji powinien być zgodny z projektem budowlanym przedmiotowej realizacji i warunkami technicznymi opracowanymi przez PKP PLK S.A.
12. Zabrania się zrzucania na Wyroby ostrych mogących uszkodzić je mechanicznie. Beton, z którego wykonane są prefabrykaty, jest materiałem wytrzymałym, ale kruchym. Oznacza to, że upadające na powierzchnię prefabrykatów twarde przedmioty (młotek, ciężki ostro zakończony przedmiot) mogą spowodować trwałe uszkodzenia – wgniecenia, uszczerbienia, w skrajnych przypadkach zarysowania i pęknięcia elementów. Uszkodzenia mechaniczne jak i zabrudzenia wynikające z nieodpowiedniego użytkowania, opisanego w treści tej instrukcji, nie podlegają gwarancji.
13. W przypadku zanieczyszczeń chemicznych w czasie eksploatacji, zabrudzenia należy szybko neutralizować dostosowanym do zanieczyszczenia środkiem chemicznym. Następnie należy usuwać zanieczyszczenia zmiotkami albo środkami dedykowanymi do czyszczenia powierzchni betonu. Zalegające zanieczyszczenia chemiczne, oraz nieposprzątany piasek stanowiący ścierniwo mogą spowodować gwałtowne zużycie się malowanego pasa ostrzegawczego.

14. W okresie letnim nie przewiduje się nadzwyczajnych środków konserwacji płyt. Zalecane jest normalne usuwanie brudu i kurzu, np.: szczotkami ręcznymi albo mechanicznymi (z końcówkami czyszczącymi z tworzywa sztucznego).
15. W okresie zimowym należy stosować się do wskazanych poniżej w niniejszej Instrukcji wytycznych pt. „Wytyczne do utrzymywania i zapewnienia bezpiecznego użytkowania powierzchni peronów w warunkach zimowych”.
16. W okresie eksploatacji przewiduje się przeglądy eksploatacyjne - minimum 2 razy w roku. O terminie wykonania przeglądu przypadającym na okres gwarancyjny należy powiadomić pisemnie Spółkę, w terminie umożliwiającym ewentualny udział przedstawiciela Spółki w takim przeglądzie. Z wykonania przeglądu winien być sporządzony protokół potwierdzający wykonanie przeglądu i opisujący stan techniczny Wyrobu wraz z opisem ewentualnych uszkodzeń. Protokół taki w okresie gwarancyjnym winien być przesłany do Spółki pod rygorem utraty uprawnień z gwarancji.
17. Ewentualne naprawy Wyrobu należy wykonywać środkami do tego przeznaczonymi oraz zgodnie ze sztuką budowlaną i z niniejszą instrukcją. Wykonywane naprawy należy dokumentować fotograficznie i opisowo w formie protokołu z przeprowadzonych napraw i udostępnić Spółce. W okresie obowiązywania udzielonej gwarancji wszelkie uszkodzenia Wyrobu muszą być przed ich naprawą zgłoszone pisemnie Spółce w celu dokonania przez Spółkę oceny czy objęte są udzieloną gwarancją pod rygorem utraty gwarancji na Wyrób.
18. Możliwe są naprawy pasa ostrzegawczego wykonanego z masy chemoutwardzalnej lub farby drogowej. Procedura naprawcza polega na przygotowaniu powierzchni poprzez jej dokładne oczyszczenie, a następnie uzupełnienie braków w oznakowaniu za pomocą masy chemoutwardzalnej/farby drogowej zgodnie z instrukcją producenta masy/farby. Aby zagwarantować skuteczność przeprowadzonych napraw na peronie, muszą być one przeprowadzone w odpowiednich warunkach atmosferycznych (w zależności od użytego środka).
19. Ścieranie się górnej powierzchni betonowej płyt peronowych oraz jej elementów ostrzegawczych jest naturalnym procesem zużycia i nie może stanowić podstawy do roszczeń reklamacyjnych.
20. Różnice w odcieniach barwy powierzchni w ramach pojedynczych prefabrykatów, jak i pomiędzy nimi oraz naloty wapienne są dopuszczalne i nie stanowią podstawy do roszczeń reklamacyjnych z tytułu udzielonej gwarancji lub niezgodności przedmiotu z umową.
21. Nieprzestrzeganie niniejszej instrukcji montażu i konserwacji Wyrobu powoduje utratę udzielonej na Wyrób gwarancji.

22. Ciężar dowodu spełnienia powyższych wymagań przy montażu i eksploatacji Wyrobu w razie późniejszej reklamacji Wyrobu ciąży na uprawnionym z gwarancji.
23. Niniejsza instrukcja obowiązuje dla Wyrobów sprzedawanych przez Spółkę od dnia 21.01.2026 roku i obowiązuje do chwili jej uchylenia lub zmiany przez Spółkę.
24. Spółka zastrzega sobie prawo zmiany niniejszej instrukcji.
25. Niniejsza instrukcja stanowi załącznik do każdej umowy sprzedaży lub dostawy Wyrobów i wraz z opisanymi odrębnie warunkami gwarancji jakości na Wyroby stanowi warunki obowiązywania i utrzymania udzielanej przez Spółkę gwarancji jakości na Wyroby. Niniejsza instrukcja dostępna jest również na stronie internetowej Spółki: www.sienkiewicz.com.pl.

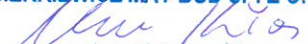
Wytyczne do utrzymywania i zapewnienia bezpiecznego użytkowania powierzchni peronów w warunkach zimowych

1. Do prac odśnieżnych należy stosować przede wszystkim sprzęt specjalistyczny przeznaczony do tego celu, jak: pługi, szczotki rotacyjne i odśnieżarki **prowadzone ręcznie**. Części metalowe urządzeń mechanicznych do odśnieżania, jak pługi, odśnieżarki mogące mieć kontakt z prefabrykatem powinny być pokryte gumą.
2. Odśnieżanie można wykonywać przy użyciu ręcznego sprzętu jak łopaty plastikowe i miotły.
3. Rodzaj sprzętu odśnieżnego powinien być dostosowany do wielkości odśnieżanej powierzchni oraz rodzaju i ilości śniegu. Ciężar oraz gabaryty sprzętu odśnieżnego powinny być dostosowane do nośności odśnieżanej konstrukcji, zapewniać łatwość manewrowania oraz możliwość ich dogodnego przemieszczania.
4. Świeży opad śniegu należy usuwać sprzętem specjalistycznym mechanicznym lub ręcznym, bez stosowania środków chemicznych. **Zalecane jest usuwanie świeżego śniegu przed jego zagęszczeniem przez ruch pieszych.**
5. W przypadku nieusunięcia świeżego śniegu dopuszcza się użycie odpowiednich odladzających środków chemicznych (środki są przeznaczone do cienkich warstw ok. 4mm zlodowaciałego albo ubitego śniegu. W przypadku warstw grubszych niż 4mm jeżeli to możliwe warstwę ściągnąć mechanicznie – łopatą z tworzywa sztucznego. Jeśli niemożliwe jest usunięcie warstwy w sposób mechaniczny należy ubity / zlodowaciały śnieg posypać warstwą piasku. Niedopuszczalne jest mechaniczne odkuwanie przy użyciu metalowych narzędzi – pionowe odkuwanie ostro zakończonymi przedmiotami.
6. Do usuwania i łagodzenia skutków śliskości zimowej powierzchni zaleca się stosowanie środków chemicznie obojętnych dla materiału konstrukcji nawierzchni peronowej, np. substancji na bazie chemicznej następujących związków: octan wapniowo-magnezowy, mocznik, sole kwasu mrówkowego.

7. Oprócz środków opisanych w punkcie 6 należy stosować na powierzchnię płyt dodatkowo substancje zmniejszające możliwość poślizgu np. piasek.
8. Perony powinny być odśnieżane na długości odpowiadającej długości najdłuższego składu pociągu osobowego zatrzymującego się przy danej krawędzi peronowej oraz na długości dojścia do miejsca zatrzymywania się pociągów.
9. Szerokość odśnieżania peronów powinna być równa szerokości strefy zagrożenia (pasa bezpieczeństwa) powiększonej co najmniej o 2,0 m.
10. Dojście do miejsca zatrzymania się pociągu należy odśnieżać na szerokości co najmniej 1,6 m.
11. Pozostawienie śniegu w przyzmach na peronach dopuszcza się tylko wówczas, gdy nie stwarza on utrudnień dla poruszania się podróżnych oraz zagrożeń ich bezpieczeństwa.

Warszawa, dnia 21.01.2026 r.

SIENKIEWICZ MAT-BUD SP. Z O.O.


mgr inż. Mateusz Kłos
Pełnomocnik Zarządu ds. ZKP