



Scott Wilson Sp. z o.o.
02-516 Warszawa, ul. Rejtana 17

Biuro Kraków
31-320 Kraków, ul. Słowicza 3

Nr umowy

Data

Nr projektu

DO/189/09

2010-04

PL1749

PROJEKT WYKONAWCZY

OBIEKT:

**„Modernizacja infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej
w Aglomeracji Górnośląskiej, wraz z infrastrukturą towarzyszącą”**

NUMERY DZIAŁEK: 731/155, 858/155, 1093/62; Obręb 2, Jedn. ew. Biskupice

ADRES INWESTYCJI:

**Modernizacja ulicy Bytomskiej od ulicy Chrobrego
do ulicy Drzymały w Zabrze,**

INWESTOR:

Tramwaje Śląskie SA
41-506 Chorzów, ul. Inwalidzka 5

Generalny Projektant:

Scott Wilson Sp. z o.o.
02-516 Warszawa, ul. Rejtana 17

Zespół projektowy: funkcja

Tytuł, imię i nazwisko

Nr uprawnień

Podpis

Projektant:

mgr inż. Andrzej Feil

OIK3-4640-39/2000

mgr inż. Andrzej Feil
dop. bud. nr OIK3-4640-39/2000
Do projektowania, kierowania
robotami budowlanymi w specjalności
linie, węzły i stacje kolejowe

Opracował:

mgr inż. Łukasz
Chruścicki

Chruścicki

Sprawdzający:

mgr inż. Paweł
Błażusiak

MAP/0183/POOL/09

mgr inż. Paweł Błażusiak
UPRAWNIENIA SUDOWLANE
do projektowania i kierowania
w specjalności kolejowej
nr ewid. MAP/0183/POOL/09

Egz. nr 3

KRAKÓW, KWIECIEŃ 2010

O Ś W I A D C Z E N I E

**Projekt Wykonawczy na przebudowę torowiska tramwajowego
dla zadania „Modernizacja ulicy Bytomskiej od ulicy Chrobrego do ul. Drzymały w
Zabrzu”, zlokalizowanego na działkach nr: 731/155, 858/155, 1093/62; obręb 2
Jedn. ewid. Biskupice**

Projekt został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej. Opracowanie stanowi komplet dokumentacji pod względem celu, któremu ma służyć. W przypadku powstania wątpliwości, czy niejasności należy zwrócić się do autorów dokumentacji o dodatkowe informacje lub wyjaśnienia.

Projektant: mgr inż. Andrzej Feil

mgr inż. Andrzej Feil (imię i nazwisko)

Upr. bud. nr 013-4640-39/2000
Do projektowania i kierowania
robotami budowlanymi w specjalności
linie, węzły i stacje kolejowe

.....
(podpis)

04.2010r.
(data)

Sprawdzający: mgr inż. Paweł Błażusiak

(imię i nazwisko)

mgr inż. Paweł Błażusiak
UPRAWNIENIA BUDOWLANE
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności kolejowej

nr ewid. MAF/9183/POOL/09
(podpis)

04.2010r.
(data)

OPIS TECHNICZNY**SPIS TREŚCI**

1. WSTĘP.....	4
1.1 PRZEDMIOT OPRACOWANIA.....	4
1.2 ZAKRES OPRACOWANIA.....	4
1.3 PODSTAWA PROJEKTOWANIA.....	4
1.4 MATERIAŁY WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA.....	4
1.5 PRZYJĘTE OZNACZENIA.....	4
2. PODSTAWOWE DANE WYJŚCIOWE.....	4
2.1 OPIS STANU ISTNIEJACEGO.....	4
2.2 OPIS STANU PROJEKTOWANEGO.....	6
2.2.1 PROJEKTOWANY UKŁAD GEOMETRYCZNY.....	6
2.2.2 HEKTOMETRAŻ TRASY.....	6
2.2.3 PROJEKTOWANA NIWELETA TORÓW	6
3. ROZWIĄZANIA KONSTRUKCYJNE.....	6
3.1 PROJEKTOWANE PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE TOROWISKA.....	6
3.2 PROJEKTOWANE ODWODNIENIE TOROWISKA	8
3.3 ELEMENTY SIECI TRAKCYJNEJ POWROTNEJ.....	8

II. KOPIE UPRAWNIENIEŃ I ZAŚWIADCZEŃ O PRZYNALEŻNOŚCI DO IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

III. RYSUNKI

NR RYS	TREŚĆ RYSUNKU	SKALA
T.1	GEOMETRIA	1:500
T.2	SYTUACJA	1:500
T.3	HEKTOMETRAŻ	1:500
T.4.1	PRZEKROJE GEODEZYJNE CZ. 1	1:10/100
T.4.2	PRZEKROJE GEODEZYJNE CZ. 2	1:10/100
T.5	PROFIL PODŁUŻNY TORU A	1:50/500
T.6	PROFIL PODŁUŻNY TORU B	1:50/500
T.7	PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE	1:25
T.8	SZCZEGÓŁ MOCOWANIA A	1:5
T.9	ROZMIESZCZENIE PŁYT VBZ	1:250

1. WSTĘP

1.1 PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest Projekt Wykonawczy modernizacji torowiska tramwajowego dla zadania:

„Modernizacja ulicy Bytomskiej od ulicy Chrobrego do ul. Drzymały w Zabrze”

1.2 ZAKRES OPRACOWANIA

Projekt ten obejmuje modernizację dwutorowego odcinka torowiska tramwajowego zlokalizowanego w jezdni ulicy Bytomskiej w Zabrzu, na odcinku od ulicy Chrobrego do ulicy Drzymały, wraz z tarczami skrzyżowań z tymi ulicami, łącznie 465,605 m podwójnego toru.

1.3 PODSTAWA PROJEKTOWANIA

- 1.3.1 Wytyczne techniczne projektowania, budowy i utrzymania torów tramwajowych – Warszawa 1983.
- 1.3.2 Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych. Id-1 (D1)
- 1.3.3 Wytyczne projektowania ulic – Warszawa 1997
- 1.3.4 Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

1.4 MATERIAŁY WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA

- 1.4.1 Mapa zasadnicza w skali 1: 500.
- 1.4.2 Pomiary sytuacyjno-wysokościowe wykonane przez OPTIMA BG w m-cu grudniu 2009 r.
- 1.4.3 Wizje lokalne w terenie.

1.5 PRZYJĘTE OZNACZENIA

- 1.5.1 Oznaczenia torów.
Tory oznaczono dużymi literami, i tak:
 - tor A – tor przewidziany do prowadzenia ruchu tramwajowego od Centrum Zabrze w kierunku Bytomia,
 - tor B – tor przewidziany do prowadzenia ruchu tramwajowego od Bytomia w kierunku Centrum Zabrze,

2. PODSTAWOWE DANE WYJŚCIOWE

2.1 OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Na całej długości odcinka tory wykonane są z szyn tramwajowych 180S. Zabudowa torów, międzytorza oraz powierzchni przy zewnętrznych szynach wykonane są z prefabrykowanych płyt tramwajowych EPT. do krawędzi płyt z obu stron przylegają jezdnie ulicy Bytomskiej wykonane z mieszanek mineralno-bitumicznych. Tory wykazują deformacje zarówno w płaszczyźnie poziomej jak i pionowej. Płyty miejscowo spękałe i wysadzone nad powierzchnię toczną główki szyn. Szczeliny między płytami nie wypełnione, nie zabezpieczają przed penetracją wody w głąb konstrukcji toru.



2.2 OPIS STANU PROJEKTOWANEGO

2.2.1 PROJEKTOWANY UKŁAD GEOMETRYCZNY

Na całej długości projektowanego odcinka uporządkowano geometrię torów. Wprowadzono stały rozstaw osiowy torów wynoszący 2,90 m. W wyniku korekty promieni łuków, zlikwidowano odcinki łukowe o zmiennej krzywiznie, spowodowało to jednak w obrębie łuków poziomych, nieznaczne przesunięcia osi torów w płaszczyźnie poziomej. Z uwagi na fakt, że torowisko wykonane ma być w technologii płyt wielkowymiarowych BZ, koniecznym było utrzymanie równoległości torów na łukach, dlatego projektowane promienie torów na poszczególnych łukach różnią się o wartość rozstawu osiowego. Nie dotyczy to ostatnich łuków o wierzchołkach AW3, BW3 i promieniach $R=1000,00$ m, za pomocą których wykonano wpasowanie w tory istniejące.

➤ Zaprojektowano łuki o następujących parametrach :

Tor	Wierzchołek	Kier.	α [g]	R[m]	T[m]	L_t [m]
A	AW1	L	5,8618	602,90	30,868	61,681
	AW2	L	11,3839	502,90	50,125	99,920
	AW3	P	3,8979	1000,00	34,028	68,031
B	BW1	L	5,8618	600,00	30,719	61,384
	BW2	L	11,3839	500,00	49,836	99,343
	BW3	P	3,9843	1000,00	34,783	69,539

2.2.2 HEKTOMETRAŻ TRASY

Hektometraż poprowadzono oddzielnie dla każdego toru, poczynając od Hm 0+00.000.

➤ Początek hektometrażu - Hm 0+00,000
dla toru A, przyjęto w punkcie PA, o współrzędnych
[X= 227420,034; Y= 876475,727],

dla toru B, w punkcie PB, o współrzędnych
[X= 227418,609; Y= 876478,253],

Długość torów A i B: .
- tor A – 465,400 m,
- tor B – 465,811 m,

2.2.3 PROJEKTOWANA NIWELETA TORÓW

Niweletę zaprojektowano na oś toru, oddzielnie dla każdego z torów, oraz powiązano z niweletą torów istniejących. Z uwagi na fakt, że nawierzchnie jezdni nie są przewidziane do remontu zaszła konieczność maksymalnego dostosowania niwelety do istniejących jezdni. Fakt ten uniemożliwił pełne uporządkowanie kształtu niwelety i spowodował powstanie znacznej ilości załomów pionowych, z których te, o różnicy sąsiednich pochyłeń przekraczających 0,6%, zaokrąglono łukami pionowymi o promieniach $R=10000,0$; $2000,0$; $1650,0$ i $1600,0$ m. Na odcinkach prostych zaprojektowano daszkowy przekrój torowiska o pochyleniu poprzecznym w obu torach wynoszącym 1%. Na łukach, w torach wewnętrznych utrzymano przechyłkę o pochyleniu 1%, tory zewnętrzne sprowadzono do poziomu przez obrót płyt względem osi toru.

3. ROZWIĄZANIA KONSTRUKCYJNE

3.1 PROJEKTOWANE PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE TOROWISKA

Na całej długości odcinka objętego niniejszym opracowaniem, zaprojektowano jedno rozwiązanie konstrukcyjne nawierzchni:

SCOTT WILSON Spółka z o.o.

Modernizacja ulicy Bytomskiej od ulicy Chrobrego do ulicy Drzymały w Zabrze

- Konstrukcja torów z płyt wielkowymiarowych BZ z zagłębionymi w nich szynami blokowymi.

3.1.1 Konstrukcja torów z płyt wielkowymiarowych BZ z zagłębionymi w nich szynami blokowymi, posadowiona na warstwach podbudowy z betonu i asfaltobetonu, składa się z następujących elementów [patrzac od góry]:

- Nawierzchni torowo-drogowej wykonanej z wielkowymiarowych prefabrykowanych płyt torowych,
- Warstwy wyrównawczej z asfaltobetonu drobnoziarnistego,
- Warstwy z asfaltobetonu średnioziarnistego,
- Podbudowy betonowej z betonu B35,
- Podbudowy z tłucznia,
- Warstwy odcinającej

8.1.1. Nawierzchnia torowo- drogowa

Nawierzchnię torowo – drogową stanowią wielkowymiarowe prefabrykowane płyty torowe. systemu BZ. Wysokość płyt wynosi 18 cm i jest równa wysokości tramwajowej szyny rowkowej Ri60. Płyty torowe o długości 6 i 3 m sprężone, płyty o długościach krótszych żelbetowe. W płytach torowych wykonane są koryta szynowe. W korytach tych zagłębione są szyny blokowe LK-1. Szyny posadowione są na wstępowych podkładkach elastomerowych o grubości 9 mm) i utwierdzone obustronnie elastyczną masą poliuretanową, np Icosit KC340/45. Szyny LK-1 o R_m min. 880 MPa, długości 18,0 m, wykonane zgodnie z Warunkami Technicznymi producenta WT/HT/1/2005, posiadające Aprobatę Techniczną CNTK, AT/09-2006-0116-00 z 2006 roku. Waga 1 m szyny 57,68 kg. Szyny łączone za pomocą spawania termitowego. Spawanie wykonywać należy w temperaturze 18-30°C [temperatura szyny].

Zestawienie płyt wielkowymiarowych BZ:

L.p.	Rodzaj płyty	Ilość [szt]
1.	Płyta tramwajowa torowa VBZ 08s	2
2.	Płyta tramwajowa torowa VBZ 08e	10
3.	Płyta tramwajowa torowa VBZ 08	6
4.	Płyta tramwajowa torowa VBZ 15	144
5.	Płyta tramwajowa torowa VBZ 30	88
6.	Płyta tramwajowa torowa VBZ 60	74
7.	Płyta tramwajowa torowa VBZ 1.093 [nietypowa]	1
8.	Płyta tramwajowa torowa VBZ 1.217 [nietypowa]	1
9.	Płyta tramwajowa torowa VBZ 1.223 [nietypowa]	1
10.	Płyta tramwajowa torowa VBZ 1.520 [nietypowa]	1
11.	Płyta tramwajowa torowa VBZ 1.525 [nietypowa]	1
12.	Płyta tramwajowa torowa VBZ 2.494 [nietypowa]	1
13.	Płyta tramwajowa torowa VBZ 2.656 [nietypowa]	1
14.	Płyta tramwajowa międzytorowa VB _m 15	72
15.	Płyta tramwajowa międzytorowa VB _m 30	124

8.1.2. Warstwa wyrównawcza

Warstwa wyrównawcza o grubości 3 cm, wykonana jest z asfaltobetonu drobnoziarnistego, w którym granulacja ziaren nie może przekroczyć 8 mm. Warstwa ta musi być rozłożona bardzo precyzyjnie przy pomocy rozścielacza z elektroniczną niwelacją. Warstwa ta nie może być wałowana. Jej zadaniem jest stworzenie idealnie równego podłoża dla posadowienia płyt wielkowymiarowych.

8.1.3. Warstwa z asfaltobetonu

Warstwa z asfaltobetonu o grubości śr.4,0 cm rozłożona na całej szerokości podbudowy betonowej. Stanowi element przejściowy między sztywną

SCOTT WILSON Spółka z o.o.

podbudową betonową, a warstwą wyrównawczą. Jej zadaniem jest wyrównanie nierówności podbudowy betonowej oraz umożliwienie odpowiedniego ukształtowania przekroju poprzecznego.

8.1.4. Podbudowa betonowa

Podbudowa betonowa o grubości 20 cm, wykonana na całej długości koryta, stanowi fundament dla posadowienia nawierzchni. Beton klasy B35 z dylatacjami co 6,0 m., wykonany według technologii umożliwiającej kontynuowanie robót najpóźniej po czterech dniach.

8.1.5 Podbudowa tłuczniowa

Podbudowa wykonana w postaci zagęszczonej warstwy z tłucznia o granulacji 31,5/50 mm i grubości 15 cm, stanowiąca stabilne podłoże dla podbudowy betonowej.

8.1.6 Warstwa odcinająca

Warstwa odcinająca wykonana z piasku gruboziarnistego na całej szerokości i długości koryta torowego, grubość warstwy 10 cm.

Nawierzchnia, wg Aprobat Technicznych:

- IBDiM – Nr AT/2007-03-2219 „System zintegrowanej nawierzchni torowo-drogowej PREFA, do torowisk tramwajowych”,

3.2 PROJEKTOWANIE ODWODNIENIE TOROWISKA

Na odcinku torowiska objętym niniejszym opracowaniem zaprojektowano dwa rodzaje odwodnienia torów:

- odwodnienie powierzchniowe, gdzie przewiduje się powierzchniowy spływ wód zgodnie ze spadkiem niwelety, oraz ukształtowaniem nawierzchni torowiska i jezdnii,
- odwodnienie liniowe wykonane z torowych płyt odwadniających VBZ 08s we wklęsłym założeniu niwelety [minimum], w następujących lokalizacjach:

	Tor A	Tor B
km:	4+52,967	4+52,255

Płyty odwadniające podłączone do kanalizacji deszczowej.

3.3. ELEMENTY SIECI TRAKCYJNEJ POWROTNEJ

Połączenia międzytokowe i międzytorowe.

- Połączenia międzytokowe i międzytorowe zaprojektowano w odstępach, ok. 90 m, w następujących lokalizacjach:

	Tor A	Tor B
1. hm	0+42,350	0+42,350
2. hm	1+08,810	1+08,513
3. hm	2+00,161	1+99,863
4. hm	2+81,593	2+90,721
5. hm	3+88,203	3+87,421

Do wykonania w/w połączeń, należy zastosować linkę miedzianą 120LY, o przekroju 120 mm². Punkty mocowania zrealizować jako zaciskane, z zastosowaniem tulejek montażowych, w wywierconych otworach w podkładce podszynowej stalowej o wym. 240x100x9, przyspawanej od spodu do stopki szyny. Do wykonania tych połączeń zastosowane zostaną specjalne płyty torowe VBZ 08e, w których wbudowane jest koryto kablowe, o szerokości 20 cm, zamknięte od góry pokrywą stalową, mocowaną przy pomocy śrub z mosiądzu lub brązu.

mgr inż. Andrzej Feil
Upr. bud. nr 01K3-4840-39/2000
Do projektowania i kierowania
robotami budowlanymi w specjalności
linie, węzły i stacje kolejowe



Rzeczpospolita Polska
Okręgowy Inspektor Kolejnictwa
w Krakowie

Znak: OIK3-461-40/2000

DECYZJA

Nr ewidencyjny: OIK3-4640-39/2000

Na podstawie art. 12 ust. 1, 3 i 5, art. 13 ust 1 pkt. 1 i 2 oraz ust. 2, 3 i 4 i art. 14 ust 3 pkt. 1 i 3 oraz ust. 4 w związku z art. 16 ust. 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 1994 r. Nr 89 poz. 414; z 1996 r. Nr 100 poz. 465, Nr 106 poz. 496, Nr 146 poz. 680; z 1997 r. Nr 88 poz. 554, Nr 111 poz. 726; z 1998 r. Nr 22 poz. 118, Nr 106 poz. 668) oraz § 2 pkt. 1, § 10 i § 12 ust 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie w dziedzinie transportu kolejowego (Dz. U. z 1997 r. Nr 4 poz. 23; z 1999 r. Nr 16 poz. 153) w związku z art. 104 § 1 i § 2 Kpa, po rozpatrzeniu wniosku i złożeniu egzaminu:

nadaje Panu

mgr inż. Andrzejowi Feilowi

s. Ludwika, ur. dn. 17 kwietnia 1951 r. w Cięcinie

**UPRAWNIENIA BUDOWLANE
DO PROJEKTOWANIA I KIEROWANIA ROBOTAMI BUDOWLANymi BEZ OGRANICZEŃ
W SPECJALNOŚCI
LINIE, WĘZŁY I STACJE KOLEJOWE**

w zakresie określonym w § 3 pkt. 1 w w. rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 20 grudnia 1996 r.

UZASADNIENIE

Na podstawie dokumentów złożonych przez wnioskodawcę ustalono, że spełnione zostały warunki w zakresie przygotowania zawodowego, niezbędnego do uzyskania uprawnień budowlanych.

W dniu 15.04.2000 r. wnioskodawca złożył egzamin na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym ze znajomości przepisów prawnych, dotyczących procesu budowlanego oraz umiejętności praktycznego zastosowania wiedzy technicznej przed Komisją Egzaminacyjną powołaną przez Okręgowego Inspektora Kolejnictwa w Krakowie zarządzeniem z dnia 20 kwietnia 1999 r.

W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji.

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Głównego Inspektora Kolejnictwa za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Otrzymują:

1. Pan mgr inż. Andrzej Feil
30-611 Kraków
ul. Wysłouchów 20/30
2. Główny Inspektor Kolejnictwa
00-928 Warszawa, ul. Chałubińskiego 4/6
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
00-512 Warszawa, ul. Krucza 38/42
4. a/a



OKRĘGOWY
INSPEKTOR KOLEJNICTWA

inż. Franciszek Szczurko

ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM

Data 28.04.2000

mgr inż. Andrzej Feil
Upr. bud. nr OIK3-4640-39/2000
Do projektowania i kierowania
robotami budowlanymi w specjalności
linie, węzły i stacje kolejowe



MAŁOPOLSKA
OKRĘGOWA
I Z B A
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA



14 grudnia 2009

Kraków,

Zaświadczenie

Andrzej Feil

Pan/Pani.....

ul. Wysłouchów 20/30

miejsce zamieszkania.....

30-611 Kraków

jest członkiem Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

MAP/BK/6271/02

o numerze ewidencyjnym

i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

1 stycznia 2010 r.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od dnia

31 grudnia 2010 r.

do dnia

**MAŁOPOLSKA OKRĘGOWA IZBA
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
W KRAKOWIE**

PRZEWODNICZĄCY RADY
MAŁOPOLSKIEJ OKRĘGOWEJ IZBY
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
w Krakowie
[Podpis]
dr. inż. Zygmunt Rauski
(pełnięć i podpis przewodniczącego OIB)

ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM

Data **12.01.2010**

mgr inż. Andrzej Feil
Upr. bud. nr 01K3-4340-39/2000
Do projektowania i kierowania
robotami budowlanymi w specjalności
linie, węzły i stacje kolejowe



MAŁOPOLSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Kraków, dnia 15 czerwca 2009 r.

MAP OIIB/KK/0054-0184/09

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.) art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5 i art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1, art. 13 ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 2c ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.), oraz § 11 ust. 1 pkt 1, § 15 i § 20 ust. 1 i § 19 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. z 2006 r. Nr 83 poz. 578) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.)

Małopolska Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna stwierdza, że

Pan mgr inż. **Paweł Piotr Błażusiak**
kierunek studiów: Budownictwo, specjalność: Drogi kolejowe
urodzony dnia 28.06.1980 r. w Żywcu
uzyskał

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny MAP/0183/POOL/09

do projektowania bez ograniczeń
w specjalności kolejowej.

UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Krakowie na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu, stwierdziła, że Pan Paweł Błażusiak posiada wymagane prawem wykształcenie i praktykę zawodową konieczną do uzyskania uprawnień budowlanych w wyżej wymienionej specjalności i uzyskał pozytywny wynik egzaminu na uprawnienia budowlane. Szczegółowy 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 Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Krakowie w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Skład Orzekający
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:

1. Przewodniczący Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej
dr inż. Stanisław Karczmarczyk
2. Członek Składu Orzekającego
mgr inż. Małgorzata Borsukowska - Stefaniczek
3. Członek Składu Orzekającego
mgr inż. Marian Jamborski



Otrzymują:

1. Pan Paweł Błażusiak
ul. F. Modrzewskiego 2/51
31-216 Kraków
2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
3. a/a

ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM

Data 28.06.2010

mgr inż. Andrzej Feil
Upr. bud. nr 01K3-4040-39/2000
Do projektowania i kierowania
robotami budowlanymi w specjalności
linie, węzły i stacje kolejowe



MAŁOPOLSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA



Kraków, 4 lutego 2010...

Zaświadczenie

Pan/Pani **Paweł Błazusiak**

miejsce zamieszkania **ul. Frycza Modrzewskiego 2/51**

31-216 Kraków

jest członkiem Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

o numerze ewidencyjnym **MAP/BK/0520/09**

i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od dnia **1 marca 2010 r.**

do dnia **31 sierpnia 2010 r.**

PRZEWODNICZĄCY RADY
MAŁOPOLSKIEJ OKRĘGOWEJ IZBY
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
w Krakowie

dr. inż. Zygmunt Rowicki

(pieczęć i podpis przewodniczącego OIB)

MAŁOPOLSKA OKRĘGOWA IZBA
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
W KRAKOWIE

ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM

Data **28.04.2010**

134 12/10

mgr inż. Andrzej Feil
Upr. bud. nr 01K3-4010-39/2000
Do projektowania i kierowania
robotami budowlanymi w specjalności
linie, węzły i stacje kolejowe

SCOTT WILSON Spółka z o.o.

Modernizacja ulicy Bytomskiej od ulicy Chrobrego do ulicy Drzymały w Zabrze