



31-422 Kraków, ul. Powstańców 36/43

Biuro w Krakowie: 30-414 Kraków, Dekarzy 7C

tel. (012) 269-82-50, fax. (012) 268-13-91

Biuro w Łodzi: 90-138 Łódź, ul. Narutowicza 77

www.progreg.pl

e-mail: biuro@progreg.pl

Inwestor:	Urząd Miasta Katowic ul. Młyńska 4, 40-098 Katowice
Nazwa inwestycji:	Modernizacja połączenia tramwajowego Katowic z Mysłowicami i Sosnowcem
Adres inwestycji:	Odcinek: ul. Sosnowiecka i ul. Wiosny Ludów
Faza:	Projekt Wykonawczy
Branża:	Drogowa
Tom:	1.2 Układ drogowy
Projektował:	mgr inż. Juliusz Jasiński <i>Nr upr. UMŁ/146/86/WŁ</i> mgr inż. Paweł Kudelski <i>Nr upr. MAP/0337/POOL/08</i>
Sprawdził:	mgr inż. Tomasz Cichoń <i>Nr upr. MAP/0280/POOL/07</i>
Opracował:	mgr inż. Dawid Karpus mgr inż. Tomasz Niemczyk

I Opis techniczny

1	WSTĘP.....	3
1.1	Przedmiot opracowania.....	3
1.2	Podstawa opracowania.....	3
1.3	Cel i zakres opracowania.....	3
1.4	Materiały wyjściowe	3
1.5	Stan istniejący	3
2	Projektowane rozwiązanie	4
2.1	Projektowane rozwiązanie w planie.....	4
2.2	Projektowane rozwiązanie wysokościowe	5
2.3	Projektowane rozwiązanie konstrukcji	5
2.3.1	Podłoże gruntowe	5
2.3.2	Projektowane rozwiązanie konstrukcji peronów, przejść dla pieszych i chodników	5
2.4	Organizacja ruchu	6
2.5	Linie rozgraniczające, zabudowa i oddziaływanie na środowisko	6
3	Informacja dotycząca gospodarowania odpadami.....	6
4	Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia ze względu na specyfikę projektowanego obiektu budowlanego.....	6
5	KOPIE DOKUMENTÓW	8
5.1	Oświadczenie.....	8
5.2	Kopie Uprawnień Budowlanych	9
5.3	Kopie Zaświadczenia o przynależności do Izby Inżynierów Budownictwa.....	15

II Część rysunkowa

1. Plan sytuacyjny – część 1-2 Rys. [1.1]-[1.2]
2. Przekroje Konstrukcyjne..... Rys. [2]



I OPIS TECHNICZNY

1 WSTĘP

1.1 Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt budowlany:

„Modernizacja połączenia tramwajowego Katowic z Mysłowicami i Sosnowcem”

Branża drogowa

1.2 Podstawa opracowania

Podstawą opracowania projektu budowlanego jest umowa nr IN/256/08 zawarta pomiędzy firmą PROGREG a Miastem Katowice z siedzibą w Katowicach, ul. Młyńska 4.

1.3 Cel i zakres opracowania

Celem niniejszego opracowania jest przebudowa torów tramwajowych w ul. Sosnowieckiej na jej całym odcinku (od granicy z Sosnowcem do ul. Morawa), w pasie wzdłuż kolei od ul. Morawa do ul. Wiosny Ludów oraz w ul. Wiosny Ludów w kierunku ul. Ratuszowej (do wysokości działki 1496/28).

Zakresem opracowania objęto przebudowę torowiska na całej długości opracowania (wraz z fragmentem toru do Mysłowic w ul. Wiosny Ludów od rejonu ul. Ratuszowej do ul. Przelotowej), nawierzchni peronów przystanków tramwajowych, przejazdów, oraz przejść dla pieszych. Na odcinku przebudowy torów przewidziano przebudowę jezdni i chodników ul. Wiosny Ludów oraz przebudowę jezdni ul. Sosnowieckiej z budową chodnika i ścieżki rowerowej. Ujęto także przebudowę wygrodzeń dla pieszych oraz ustawienie wiat na peronach przystanków.

Równolegle z niniejszym opracowaniem wykonano projekt odwodnienia torów i trakcji.

1.4 Materiały wyjściowe

Przy opracowywaniu projektu wykonawczego wykorzystano następujące materiały:

- Mapa do celów projektowych
- Przepisy techniczne

1.5 Stan istniejący.

Torowisko tramwajowe w ul. Wiosny Ludów na odcinku od ul. Ratuszowej do ul. Przelotowej zlokalizowane jest po zachodniej stronie ulicy przy czym przed ul. Przelotową przechodzi



z dwutorowego na jednotorowe, z którego wyłącza się tor tramwajowy do Mysłowic. Na odcinku jednotorowym tor do Sosnowca w ul. Wiosny Ludów wbudowany jest w jezdnię. Na odcinku od ul. Wiosny Ludów do granicy z Sosnowcem torowisko jest wydzielone, jednotorowe, z mijankami.

Torowisko tramwajowe wybudowane wydzielone z jezdni zbudowane jest z szyn tramwajowych na podkładach drewnianych z mocowaniem pośrednim. Na odcinku torowiska wbudowanego w jezdnię zbudowane jest z szyn tramwajowych na podkładach drewnianych zabudową z prefabrykowanych płyt żelbetowych typu EPT.

2 PROJEKTOWANE ROZWIĄZANIE

2.1 Projektowane rozwiązanie w planie.

Cała trasa torowiska łączącego Katowice z Sosnowcem przewidziana jest jako dwutorowa o zasadniczym rozstawie torów 2,90m, uwzględniającym ustawienie słupów trakcyjnych na zewnątrz torowiska. Zwiększony rozstaw torów przewidziano w ul. Wiosny Ludów na odcinku odgałęzienia toru do Mysłowic. Na odcinku od ul. Wiosny Ludów do rejonu ul. Morawa przyjęto rozstaw torów 3,42m, aby nie zmieniać położenia torów na moście nad rzeką Rawą. Zwiększony rozstaw torów przewidziano także w ul. Sosnowieckiej w rejonie przystanków, gdzie dosuwano tory do krawędzi jezdni na długości peronów.

W ul. Sosnowieckiej torowisko przewidziano w jezdni, ponieważ nie można było zlokalizować nowego drugiego toru po wschodniej stronie istniejącego toru.

Minimalny promień torowiska w planie przewidziano $R=50m$ w rejonie rozjazdów i skrzyżowań ulic.

Torowisko w ul. Sosnowieckiej przewidziano zasadniczo w technologii „Toru Węgierskiego” z zalewą poliuretanową szyn z wyjątkiem esowania torów przy przystankach i skrzyżowania z ul. Morawa. W ul. Wiosny Ludów torowisko w jezdni przewidziano w technologii podlewu ciągłego z podbudową betonową i elastycznym mocowaniem szyn za pomocą poliuretanu. Torowisko wydzielone z jedni przewidziano o konstrukcji klasycznej z podsypką tłuczniovą.

Montaż przyrządów wyrównawczych przewidziano przed i za mostem nad rzeką Rawą.

Długość projektowanego torowiska wynosi 2993,925m pojedynczego toru (1453,90m toru A, 1448,101m toru B, 91,924m toru C).

Na rys. nr 1.1. - 1.2. pokazano granice wykonania przebudowy torów oraz zakres przebudowy nawierzchni peronów, chodników i lokalizację konstrukcji nawierzchni jezdni i wymienianych wygrodzień dla pieszych.



2.2 Projektowane rozwiązanie wysokościowe

Ze względu na istniejące zagospodarowanie terenu, oraz istniejące obiekty mostowe w rozwiązaniu wysokościowym nie można wprowadzić radykalnych zmian. Na projektowanej trasie występują małe spadki podłużne (max 2,015%). Rozwiązanie wysokościowe chodników opracowano w nawiązaniu do torowiska.

Krawędzie peronowe przystanków tramwajowych przewidziano o wysokości 25cm ponad główkę szyny (z rampami długości 4m).

2.3 Projektowane rozwiązanie konstrukcji

2.3.1 Podłoże gruntowe

Badania geotechniczne podłoża wykonane dla potrzeb niniejszego projektu wykazały, że pod warstwą nasypów niekontrolowanych występują grunty rodzime, mineralne, głównie niespoiste – piaski wodnolodowcowe i lokalne spoiste osady lodowcowo-zastoiskowe (pyły) oraz polodowcowe (piaski gliniaste).

Generalnie jako wzmocnienie podłoża dla konstrukcji klasycznej przewidziano zastosowanie 25cm warstwy ochronnej z kruszywa łamanego („niesortu”) o średnicy ziaren 0/31.5, zawartości ziaren mniejszych od 0.02 mm nie większej niż 3%. o wskaźniku różnoziarnistości $U \geq 15$.

Dla wzmocnienia podłoża pod konstrukcją z podbudową betonową przewidziano 25cm warstwę stabilizacji cementem o $R_m = 2.5 \text{ MPa}$ (dopuszcza się stabilizację rodzimego gruntu cementem z dodatkami ulepszającymi do $R_m = 2.5 \text{ MPa}$ na głębokość 25cm).

Grubość obu w/w konstrukcji zapewnia niezbędną wymianę nasypu kontrolowanego do granicy przemarzania.

2.3.2 Projektowane rozwiązanie konstrukcji peronów, przejść dla pieszych i chodników

Krawędzie peronowe od strony torów i na prostopadłym do nich zakończeniu przewidziano ze ścianek peronowych L 50x70cm na ławie z betonu B15.

Nawierzchnię peronów i chodników (poza przejściami przez torowisko) przewidziano z kostki betonowej wibroprasowanej, szarej (w pasach kostki integracyjnej koloru czerwonego), grubości 8cm, na 3cm podsypce cementowo-piaskowej, wzmocnione podbudową z kruszywa łamanego 0/31.5 stabilizowanego mechanicznie wg PN-S-06102 zagęszczoną do wskaźnika zagęszczenia $Is \geq 1.0$ (bez badań wskaźnika nośności) o grubości 15cm na dogęszczonym podłożu.

Na obramowaniach chodników od strony zieleńca przewidziano obrzeża betonowe wibroprasowane 30x8cm.



2.4 Organizacja ruchu

Na przystanku tramwajowym w ul. Wiosny Ludów od strony jezdni oraz od strony chodnika biegnącego wzdłuż torów przewidziano ustawienie wygrodzeń dla pieszych z typowych, aktualnie stosowanych w Katowicach). Ustawienie wygrodzeń przewidziano z zachowaniem skrajni 1.95m od osi toru na zewnątrz.

Oznakowanie należy wykonać zgodnie z „Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach” oraz załącznikami do w/w rozporządzenia.

2.5 Linie rozgraniczające, zabudowa i oddziaływanie na środowisko

Przebudowa torów tramwajowych mieści się w istniejących liniach rozgraniczających ulic.

Pod względem oddziaływania na środowisko nowa konstrukcja toru będzie znacznie korzystniejsza ze względu na zmniejszenie drgań, wibracji i hałasu w stosunku do zużytej istniejącej konstrukcji toru.

3 INFORMACJA DOTYCZĄCA GOSPODAROWANIA ODPADAMI

Materiały z rozbiórki torów nie należą do odpadów niebezpiecznych i poza nawierzchnią stalową (która musi być dostarczona do śladowicy surowców wtórnych) winny być przewiezione na składowisko odpadów obojętnych. Nie zużyte resztki materiałów dwuskładnikowych do podlewania torów muszą być ze sobą związane i dopiero w takiej postaci wywiezione na składowisko odpadów.

4 INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA ZE WZGLĘDU NA SPECYFIKĘ PROJEKTOWANEGO OBIEKTU BUDOWLANEGO

1. W zakresie zagrożenia z tytułu możliwości zasypania gruntem i upadku z wysokości przy prowadzeniu robót zagrożenia takie występować będą w rejonie prowadzenia robót odwodnieniowych.
2. Zagrożenia związane z prowadzeniem montażu i demontażu ciężkich elementów prefabrykowanych będą występować przy przemieszczaniu szyn, wyładunku palet z materiałami (i słupów trakcyjnych przy robotach elektrycznych) oraz przy układaniu płyt żelbetowych nawierzchni przejazdów.
3. W zakresie zagrożeń od działania substancji chemicznych przy prowadzeniu robót występować będą zagrożenia przy wykonywaniu podlewania materiałów poliuretanowych w torowiskach tramwajowych i powłok dielektrycznych szyn.



4. W zakresie zagrożeń od linii komunikacyjnych przy prowadzeniu robót zagrożenia takie występować będą w związku z ruchem drogowym i utrzymanym ruchem tramwajów po jednym torze.
5. Przy wykonywaniu robót należy wziąć pod uwagę zagrożenie dla bezpieczeństwa istniejących pobliskich budynków i budowli związane z zagęszczaniem wibracyjnym (lub uderzeniowym)
6. Na terenie budowy występuje trakcja tramwajowa oraz linie kablowe sn i nn, na które należy zwrócić uwagę przy robotach ziemnych.

Uwaga: Zakres części drogowej projektu obejmuje budowę chodników, ścieżek rowerowych i zjazdów zlokalizowanych wzdłuż ul Sosnowieckiej.

Opracował:

Juliusz Jasiński

5 KOPIE DOKUMENTÓW

5.1 Oświadczenie

O Ś W I A D C Z E N I E

Projekt budowlany:

1 UKŁAD TOROWY

będący częścią projektu budowlanego:

Modernizacja połączenia tramwajowego Katowic z Mysłowicami i Sosnowcem

Projekt wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami, zasadami wiedzy technicznej jest kompletny z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

Projektant: Juliusz Jasiński
(imię i nazwisko)

.....
(podpis)

.....
(data)

Projektant: Paweł Kudelski
(imię i nazwisko)

.....
(podpis)

.....
(data)

Sprawdzający: Tomasz Cichoń
(imię i nazwisko)

.....
(podpis)

.....
(data)



31-422 Kraków ul. Powstańców 36/43 NIP: 945-106-32-37
Biura: 3 0-414 Kraków, ul. Dekarzy 7C, tel. (012) 269-82-50, fax. (012) 268-13-91
90-138 Łódź, ul. Narutowicza 77
e-mail: biuro@progreg.pl

5.2 Kopie Uprawnień Budowlanych

USW 1071

Łódź, dnia 16.07.1986 r.

(pieczęć)
Nr 146/86/WL

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

Na podstawie § 1 ust. 5, § 2 ust. 1 p. 1, § 5 ust. 1 p. 1 pkt. 3 lit. b
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

żc: Obywatel(ka) **Juliusz Jasicki**
(imię i nazwisko)
magister inżynier budownictwa drogowego
(tytuł zawodowy)

urodzony(a) dnia **16 czerwca 50** r. w **Kutnie**

posiada przygotowanie zawodowe upoważniające do wykonania samodzielnej funkcji
projektanta oraz kierownika budowy i robót
(rodzaj funkcji)

w szczególności **konstrukcyjno-inżynierskiej**
(rodzaj specjalności i zakres budowlany)

w zakresie **ograniczonym do budowy dróg**

(specjalność zawodowa)

WA RH/BI/83 MA-BUA-14 DN 12 0412 7-43 1.700

WAT 150/500/1602/85

Ob. Juliusz Jasiński jest upoważniony do:

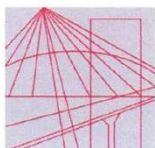
1. sporządzania projektów budowli, dróg oraz typowych mostów i przepustów,
2. kierowania, nadzorowania i kontrolowania budowy i robót, kierowania i kontrolowania wytwarzania konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz oceniania i badania stanu technicznego w zakresie budowli dróg oraz typowych przepustów i mostów.

Otrzymuje:

Ob. Juliusz Jasiński
w/m. ul.

Z-ca Dyrektora Wodociągów
[Signature]
[Stamp]





MAŁOPOLSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Kraków, dnia 22 grudnia 2008 r.

MAP OIIB/KK/0054-0127/08

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. 2-4, art. 14 ust.1 pkt 2c, art. 14 ust. 3 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 Paweł Łukasz Kudelski
mgr inż. budownictwa, specjalność: drogi kolejowe
urodzony dnia 22.10.1981 r. w Krakowie
uzyskał

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny MAP/0337/POOL/08

**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 Kudelski 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

[Signature]
[Signature]
[Signature]



Otrzymują:

1. Pan Paweł Kudelski
ul. Powstańców 36/43
31-422 Kraków
2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
3. a/a

**Szczegółowy zakres uprawnień
do projektowania bez ograniczeń**

w specjalności kolejowej

I. Na mocy art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5, art. 13 ust. 4 ustawy - Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.), w zakresie objętym wyżej wymienioną specjalnością, niniejsze uprawnienia stanowią podstawę do:

- 1) projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,*
- 2) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.*

II. Na mocy § 20 ust. 1 oraz § 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), niniejsze uprawnienia uprawniają do:

projektowania obiektu budowlanego takiego jak: stacja, węzeł, linia i bocznicą kolejowa oraz z nimi związane inne budowle kolejowe, w rozumieniu przepisów o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe, z wyłączeniem budowli, o których mowa w § 19 ust. 1 pkt 2, oprócz przepustów.

§ 19 ust. 1 pkt 2 w/w rozporządzenia wymienia: kolejowy obiekt inżynierski: most, wiadukt, przepust, konstrukcja oporowa oraz nadziemne i podziemne przejście dla pieszych, w rozumieniu przepisów o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe.



MAŁOPOLSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Kraków, dnia 17 grudnia 2007 r.

MAP OIB/KK/0054-0023/07

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, art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1 oraz art. 13 ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (*tekst jednolity: Dz. U. z 2006 r. Nr 156 poz. 1118 z późn. zm.*), § 11 ust 1 pkt 1, §15 i § 18 ust. 1 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 z późn. zm.*) 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. **Tomasz Ryszard Cichoń**
urodzony dnia 24.04.1972 r. w Krakowie
uzyskał

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny MAP/0280/POOD/07

**do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej.**

UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Krakowie na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu, stwierdziła, że Pan Tomasz Cichoń 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. Jan Dziedzic
3. Członek Składu Orzekającego
mgr inż. Piotr Kutyrski



Otrzymują:

1. Pan Tomasz Cichoń
ul. Barbary 10A/119
30-838 Kraków
2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
3. n/a

**Szczegółowy zakres uprawnień
do projektowania bez ograniczeń**

w specjalności drogowej

I. Na mocy art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5, art. 13 ust. 4 ustawy - Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.), w zakresie objętym wyżej wymienioną specjalnością, niniejsze uprawnienia stanowią podstawę do:

- 1) projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,*
- 2) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.*

II. Na mocy § 18 ust. 1 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 z późn. zm.), niniejsze uprawnienia uprawniają do:

projektowania obiektu budowlanego takiego jak:

- 1) droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów;*
- 2) droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust.*

Zgodnie z § 15 w/w rozporządzenia uprawnienia budowlane do projektowania w odpowiedniej specjalności uprawniają do sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie danej specjalności.

5.3 Kopie Zaświadczenia o przynależności do Izby Inżynierów Budownictwa

ŁÓDZKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
utworzona 23 marca 2002 roku
jako jednostka organizacyjna Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa

Łódź, 16 grudnia 2009 r.

ZAŚWIADCZENIE nr 1197

Pan Juliusz JASIŃSKI
zamieszkały: 91-230 Łódź
ul. Chochoła 17

jest członkiem Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa
wpisanym pod numerem ewidencyjnym **ŁOD/BD/1197/02**
i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej za szkody,
które mogą wynikać w związku z wykonywaniem samodzielnych funkcji
technicznych w budownictwie.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne
od dnia 1 stycznia 2010 r. do 31 grudnia 2010 r.

PRZEWODNICZĄCY
Rady Łódzkiej Okręgowej
Izby Inżynierów Budownictwa

mgr inż. Grzegorz Cieśliński

91-425 Łódź, ul. Północna 39
e-mail: lod@piib.org.pl
www.lod.piib.org.pl

tel: (042) 632 97 39, faks: (042) 630 56 39
NIP: 725-18-49-050
Regon: 473043690



MAŁOPOLSKA
OKRĘGOWA
I Z B A
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA



Kraków, 4 lutego 2010...

Zaświadczenie

Pan/Pani... **Paweł Kudelski**

miejsce zamieszkania... **ul. Powstańców 36/43**

31-422 Kraków

jest członkiem Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

o numerze ewidencyjnym **MAP/BK/0073/09**

i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

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

do dnia **28 lutego 2011 r.**

PRZEWODNICZĄCY RADY
MAŁOPOLSKIEJ OKRĘGOWEJ IZBY
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
w Krakowie

dr. inż. Zygmunt Rawicki

(pieczęć i podpis przewodniczącego CIRB)

MAŁOPOLSKA OKRĘGOWA IZBA
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
W KRAKOWIE

247/K110



MAŁOPOLSKA
OKRĘGOWA
I Z B A
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA



Kraków, 4 marca 2010

Zaświadczenie

Pan/Pani Tomasz Cichoń

ul. Barbary 10a/119
miejsce zamieszkania

30-838 Kraków

jest członkiem Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

MAP/BD/0226/08

o numerze ewidencyjnym

i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

1 kwietnia 2010 r.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od dnia

31 marca 2011 r.

do dnia

MAŁOPOLSKA OKRĘGOWA IZBA
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
W KRAKOWIE

PRZEWODNICZĄCY RADY
MAŁOPOLSKIEJ OKRĘGOWEJ IZBY
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
w Krakowie
[Signature]
dr inż. Zdzisław Kowalski
(pieczęć i podpis przewodniczącego OIR)

II. Część rysunkowa