


| | | | |
|---|---|---------------------|---------------|
|  <div style="float: right;"> Scot Wilson Sp. z o.o. 02-516 Warszawa, ul. Rejtana 17 Biuro Kraków 31-320 Kraków, ul. Słowicza 3 </div> | | | |
| Nr umowy | Data | Nr projektu | |
| DO/189/09 | 2010-03 | PL1749 | |
| <u>PROJEKT BUDOWLANY</u> | | | |
| 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: <div style="text-align: center;"> Modernizacja ulicy Bytomskiej od ulicy Chrobrego do ulicy Drzymały w Zabrze, </div> | | | |
| INWESTOR: | Tramwaje Śląskie SA 41-506 Chorzów, ul. Inwalidzka 5 | | |
| Generalny Projektant: | Scot 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 | |
| Opracował: | mgr inż. Łukasz Chruścicki | | |
| Sprawdzający: | mgr inż. Paweł Błażusiak | MAP/0183/POOL/09 | |

Egz. nr 1

KRAKÓW, MARZEC 2010

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 |
| 1.6 PODSTAWOWE PRZEPISY I NORMATYWY..... | 4 |
| 2. PODSTAWOWE DANE WYJŚCIOWE..... | 5 |
| 2.1 OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO..... | 5 |
| 2.2 OPIS STANU PROJEKTOWANEGO..... | 6 |
| 2.2.1 PROJEKTOWANY UKŁAD GEOMETRYCZNY..... | 6 |
| 2.2.2 HEKTOMETRAŻ TRASY..... | 7 |
| 2.2.3 PROJEKTOWANA NIWELETA TORÓW | 7 |
| 3. ROZWIĄZANIA KONSTRUKCYJNE..... | 7 |
| 3.1 PROJEKTOWANE PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE TOROWISKA..... | 7 |
| 3.2 PROJEKTOWANE ODWODNIENIE TOROWISKA | 8 |

II. KOPIE UPRAWNIENIŃ I ZAŚWIADCZEŃ O PRZYNALEŻNOŚCI DO IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA**III. RYSUNKI**

| NR RYS | TREŚĆ RYSUNKU | SKALA |
|--------|-------------------------|----------|
| T.1 | SYTUACJA | 1:500 |
| T.2 | GEOMETRIA | 1:500 |
| T.3 | PROFIL PODŁUŻNY TORU A | 1:50/500 |
| T.4 | PROFIL PODŁUŻNY TORU B | 1:50/500 |
| T.5 | PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE | 1:50 |

1. WSTEP

1.1 PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest Projekt Budowlany 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,

1.6 PODSTAWOWE PRZEPISY I NORMATYWY

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. Nr 89, poz. 414 z późniejszymi zmianami).
- Zarządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 19 listopada 2001 r. w sprawie dziennika budowy, montażu i rozbiórki oraz tablicy informacyjnej (Dz. U. Nr 138, poz. 1555).
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. Nr 14, poz. 60 z późniejszymi zmianami).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 z 1999 r., poz. 430).
- Rozporządzenie Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dn. 13 maja 1998 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.
- Zasady projektowania betonu asfaltowego o zwiększonej odporności na odkształcenia trwałe. Wytyczne oznaczania odkształcenia i modułu sztywności mieszanek mineralno-bitumicznych metodą pełzania pod obciążeniem statycznym. Informacje, instrukcje - zeszyt 48, IBDiM, Warszawa, 1995

- Wytyczne techniczne projektowania , budowy i utrzymania torów tramwajowych - 1983
- Instrukcja techniczna 0-1 Ogólne zasady wykonywania prac geodezyjnych
- PN-K-92011:2000 Torowiska tramwajowe – wymagania i badania,
- PN-K-92009:1998 Skrajnia budowli - wymagania,
- PN- EN 14811: 2006 Kolejnictwo – Tor – Szyny specjalne – Szyny rowkowe i związane z nimi profile konstrukcyjne,
- PN-EN 13674-1: 2008 Kolejnictwo – Tor – Szyny kolejowe Vignole'a o masie do 46 kg/m i większej.
- PN-EN 13674-2: 2006 Kolejnictwo – Tor – Szyny do rozjazdów i skrzyżowań stosowane w połączeniach z szynami kolejowymi Vignole'a o masie do 46 kg/m i większej.
- Warunki techniczne WT/BS/J.010 dostaw szyn tramwajowych. Mittal 03.02.2006 r.
- Warunki techniczne Wykonania i Odbioru szyn kolejowych Nr WTWiO-ILK3-5181-2/2004/EP z dnia 01.09.2004 r.
- PN-EN 14730: 2006 Spawanie termitowe szyn. Część 1,
- ID5 [D7] Instrukcja spawania szyn termitem z 2005 r.
- PN-EN 10246-10:2002 Radiografia przemysłowa – Radiogramy spoin czołowych w złączach doczołowych ze stali – Wymagania jakościowe i wytyczne wykonania,
- PN-EN 13145:2002 Kolejnictwo – Tor – Podkłady i podrozdne drewniane,
- PN-EN 13230-1:2006 Kolejnictwo – Tor – Podkłady i podrozdne betonowe. Wymagania ogólne,
- PN-EN 13230-2:2006 Kolejnictwo – Tor – Podkłady i podrozdne betonowe. Podkłady monoblokowe z betonu sprężonego.
- PN-B-11112: 1996 Kruszywo mineralne – Kruszywo łamane do nawierzchni drogowych – Piasek
- PN-S- 96025:2000 Drogi samochodowe i lotniskowe nawierzchnie asfaltowe- wymagania
- PN-B-02480:1986- Grunty budowlane. Określenia. Symbole. Podział i opis gruntów
- PN-B-04481:1988- Grunty budowlane. Badania próbek gruntów
- PN –B-06050:1968 - Roboty zimne
- BN-64/8931-02 - Drogi samochodowe. Oznaczenie modułu odkształcenia nawierzchni podatnych i podłoża przez obciążenie płytą
- PN-88/B-06250 "Beton zwykły"

2. PODSTAWOWE DANE WYJŚCIOWE

2.1 OPIS STANU ISTNIEJACEGO

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 spękane 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 [węgierskich], 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 [°] | 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:

- Konstrukcja torów z płyt wielkowymiarowych [„węgierskich”] z zagłębionymi w nich szynami blokowymi.

3.1.1 Konstrukcja torów z płyt wielkowymiarowych [„węgierskich”] 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,

- d. Podbudowy betonowej z betonu B35,
- e. Warstwy odcinającej

8.1.1. Nawierzchnia torowo- drogowa

Nawierzchnię torowo – drogową stanowią wielkowymiarowe prefabrykowane płyty torowe. Wysokość płyt wynosi 18 cm i jest równa wysokości tramwajowej szyny rowkowej. W płytach torowych wykonane są koryta szynowe. W korytach tych zagłębione są szyny blokowe LK-1. Szyny posadowione są na wstęgowych podkładkach gumowych (o długości 10 m i wysokości 9 mm) i utwierdzone obustronnie wstęgowymi klinami gumowymi wys. 54 mm i dł. 50 m. 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].

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 4,0 cm rozłożona na całej szerokości podbudowy betonowej. Stanowi element przejściowy między sztywną 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. 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”,
- CNTK – Nr AT/09-2006-0113-00 „System zintegrowanej nawierzchni drogowo-torowej z prefabrykowanych płyt żelbetowych typu VL i VK”,

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 jezdni, wykonanej na torowisku
- odwodnienie liniowe wykonane z torowych płyt odwadniających VK08s we wklęsłym załomie niwelety [minimum], w następujących lokalizacjach:

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

Płyty odwadniające podłączone do kanalizacji deszczowej.

Kraków, dnia 26 kwietnia 2000 r.



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:

nadaję 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 Szczurka

 MAŁOPOLSKA
OKRĘGOWA
I Z B A
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

 WOJEWÓDZTWO
MAŁOPOLSKIE

14 grudzień 2009
Kraków,

Zaświadczenie

Pan/Pani..... **Andrzej Feil**

.....
ul. Wysłouchów 20/30
miejsce zamieszkania.....
.....
30-611 Kraków
.....

jest członkiem Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa
o numerze ewidencyjnym..... **MAP/BK/6271/02**

i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

1 stycznia 2010 r.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od dnia

31 grudzień 2010 r.
do dnia

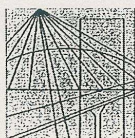
**MAŁOPOLSKA OKRĘGOWA IZBA
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
W KRAKOWIE**

**PRZEWODNICZĄCY RADY
MAŁOPOLSKIEJ OKRĘGOWEJ IZBY
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
w Krakowie**

dr inż. Zygmunt Rawicki
.....
(załącznik i podpis przewodniczącego OIEB)

92/F/09

20-054 Kraków 16 Czarnomajowa 80. tel. + 48 (012) 630 90 90, 630 90 81, fax +48 (012) 632 25 98. www.izba-pib.org.pl e-mail: izba@izba.org.pl



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 Błazusiak**
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 Błazusiak 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 - Stefaniec
3. Członek Składu Orzekającego
mgr inż. Marian Jamborski



Otrzymują:

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



MAŁOPOLSKA
OKRĘGOWA
I Z B A
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA



Kraków, 4 lutego 2010

Zaświadczenie

Pan/Pani **Paweł Błazusiak**

ul. Frycza Modrzewskiego 2/51
miejsce zamieszkania

31-216 Kraków

jest członkiem Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

MAP/BK/0520/09
o numerze ewidencyjnym

i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

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

do dnia **31 sierpnia 2010 r.**

**MAŁOPOLSKA OKRĘGOWA IZBA
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
W KRAKOWIE**

PRZEWODNICZĄCY RADY
MAŁOPOLSKIEJ OKRĘGOWEJ IZBY
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
w Krakowie

dr. inż. Zygmunt Rowicki

(pieczęć i podpis przewodniczącego OIIB)

134 12/10

