

Spis zawartości

Część opisowa:

1. Informacje ogólne	str. 3
1.1. Podstawa opracowania	str. 3
1.2. Przedmiot i lokalizacja inwestycji	str. 3
1.3. Podstawa prawna	str. 3
2. Opis stanu istniejącego	str. 4
3. Warunki gruntowo-wodne	str. 5
4. Opis stanu projektowanego	str. 6
4.1. Układ geometryczny w planie	str. 6
4.2. Hektometraż trasy	str. 6
4.3. Projektowana niweleta torów	str. 6
5. Rozwiązania konstrukcyjne	str. 7
6. Odwodnienie	str. 8
7. Nawiązanie geodezyjne	str. 9

Załączniki:

Uprawnienia i zaświadczenia z izby inżynierów budownictwa	str. 10-13
Uzgodnienie projektu Tramwaje Śląskie S.A. nr. MAO/JRP/569/10	str. 14
Uzgodnienie projektu MZDiM nr. DTIR.VI/238/6272/10	str. 15
Pozwolenie od Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków nr 1642/2010	str. 16

Część rysunkowa:

Orientacja		rys. nr T.1	str. 17
Plan sytuacyjny	skala 1:250	rys. nr T.2	str. 18
Geometria układu torowego	skala 1:250	rys. nr T.3.1	str. 19
Plan tyczenia układu torowego	skala 1:250	rys. nr T.3.2	str. 20
Hektometraż	skala 1:250	rys. nr T.4	str. 21
Profil podłużny toru	skala 1:100/1000	rys. nr T.5	str. 22
Przekrój konstrukcyjny	skala 1:50	rys. nr T.6	str. 23
Przekroje poprzeczne	skala 1:100	rys. nr T.7	str. 24
Szczegół mocowania szyny	skala 1:5	rys. nr T.8	str. 25

1. Informacje ogólne

1.1 Podstawa opracowania

- Umowa nr: DO/321/09 zawarta w dniu 05.01.2010r. pomiędzy Tramwajami Śląskimi S.A., a Biurem Inżynierskich Usług Projektowych Sp. z o.o. i ARG Projektowanie Inwestycyjne Andrzej i Renata Garpiel Sp. J.
- Mapa wykonana przez Optima BG w Krakowie.
- Rozpoznanie terenu do projektu wykonane przez zespół projektowy w styczniu 2010r.
- Specyfikacja istotnych warunków zamówienia.

1.2 Przedmiot i lokalizacja inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest wykonanie projektu modernizacji torowiska tramwajowego:

- w ul. Katowickiej od ul. Jagiellońskiej do pl. Kościuszki w Bytomiu – **zadanie nr 2**;

1.3 Podstawa prawna

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2006r. nr 156 poz.1118 z późn. zmianami)
- Ustawa z dnia 21.03.1985r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2007r. Nr 19 poz. 115 z późn. zmianami)
- Ustawa z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. Nr 199, poz.1227 z późn. zmianami)
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2006r. Nr 129 poz. 902 z późn. zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43 poz. 430)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30.05.2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 63, poz. 735)
- PN-K-92009 : 1998 – Komunikacja miejska. Skrajnia budowli. Wymagania.
- PN-K-92011 : 1998 – Torowiska tramwajowe. Wymagania i badania
- PN-S-02204 : 1997 – Drogi samochodowe. Odwodnienie dróg.
- PN-S-02205 : 1998 – Drogi samochodowe. Roboty ziemne. Wymagania i badania.

- Wytyczne techniczne dokumentacji projektowania budowy i utrzymania torów tramwajowych 1983r., wprowadzonymi przez Ministerstwo Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska. Departament Komunikacji Miejskiej i Dróg.
- Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych *Id-1*.
- Literatura fachowa

2. Opis stanu istniejącego.

Zabudowa torów, międzytorza oraz powierzchni przy zewnętrznych szynach wykonane są z prefabrykowanych płyt tramwajowych EPT. Tory wykazują deformacje zarówno w płaszczyźnie poziomej jak i pionowej. Szczeliny między płytami nie wypełnione, nie zabezpieczają przed penetracją wody w głąb konstrukcji toru.



Skrzyżowanie z ul. Jagiellońską



ul. Katowicka (w kierunku placu Tadeusza Kościuszki)

3. Warunki gruntowo-wodne

Dla rozpoznania warunków gruntowo-wodnych wykonano 3 otwory badawcze przewiercając warstwę konstrukcyjną torowiska oraz podłoże gruntowe do głębokości 2,00-3,10 m p.p.t..

Na podstawie oceny makroskopowej rdzeni dokonano oceny konstrukcji nawierzchni określając grubości poszczególnych warstw, rodzaj kruszywa oraz stan warstw. Całkowita grubość warstw konstrukcyjnych: od 0,55 m do 0,60 m. W budowie podłoża stwierdzono utwory naturalne w postaci czwartorzędowych gruntów niespoistych i spoistych, reprezentowanych przez piaski średnie z domieszką pyłu, gliny pylastej czasem gliny oraz gliny pylaste zwięzłe, niekiedy również przewarstwiane piaskiem, pyłem lub z domieszką żwiru. Podłoże naturalne w rejonie wszystkich otworów przykrywa warstwa nasypów, w składzie których stwierdzono: gliny piaszczyste, gliny, gliny pylaste, z domieszkami żwiru, pyłu, fragmentów tłuczni, okruchami cegły, fragmentami roślin.

W otworach nie nawiercono zwierciadła wody gruntowej.

Grupę nośności podłoża określono na G3 - grunty bardzo wysadzinowe w dobrych warunkach wodnych.

4. Opis stanu projektowanego.

4.1. Układ geometryczny w planie

Za początek przebudowy przyjęto dowiązanie się do łuku o promieniu $R=128,462\text{m}$. W wyniku korekty promieni łuków poziomych torowisko przebiega w osi jezdni między krawężnikami, co spowodowało nieznaczne przesunięcia osi torów w płaszczyźnie poziomej.

Zaprojektowano łuki o następujących parametrach :

Tor	Wierzchołki	Kier.	α [°]	R[m]	T[m]	L_t [m]
A	AW1	P	6,0000	50,00	2,620	5,236
	AW2	L	3,0000	100,00	2,619	5,236
	AW3	L	6,6252	52,114	2,992	5,978

4.2. Hektometraż trasy

Początek hektometrażu założono na początku przebudowy - Hm 0+00,000.

dla toru A, przyjęto w punkcie PA1, o współrzędnych

[X=234387.860 Y=879414.081]

4.3. Projektowana niweleta torów

Niweletę zaprojektowano na oś toru oraz powiązano ją z niweletą torów istniejących.

Z uwagi na niejednostajne spadki poprzeczne i podłużne nawierzchni jezdni, zachodzi konieczność przebudowy istniejącej górnej warstwy nawierzchni na całej długości odcinka.

Na początku zakresu z uwagi na różnicę sąsiednich pochyłości przekraczającą 0,6%, zaokrąglono załom łukiem pionowymi o promieniu $R=1000\text{ m}$. Maksymalna różnica pochyłości wynosi 9,93‰. Na końcu zakresu wpisano się w przechyłkę istniejącą $h=110\text{mm}$ i zastosowano rampę przechyłową o długości 33,00m. Przechyłkę tą uzyskano przez obrót toków szynowych względem osi toru.

5. Rozwiązania konstrukcyjne.

5.1. Konstrukcja torów z szyn tramwajowych obłożonych gumowymi elementami systemu CDM Prefarail-Ri60-Comfort, osadzonych w lanej na mokro płycie betonowej, składa się z następujących elementów (patrząc od góry):

- nawierzchni stalowej torów [szyny Ri 60N] wraz elementami gumowymi systemu CDM,
- nawierzchni drogowej z asfaltu twardolanego,
- wylanej na mokro płyty betonowej zbrojonej dołem prętami Ø12 z betonu C 30/37, stanowiącej podbudowę i obudowę szyn, oraz podbudowę dla nawierzchni drogowej z asfaltu,
- warstwy wibroizolacyjnej,
- warstwy wyrównawczej z betonu C 12/15
- podłoże gruntowe stabilizowane cementem o $R_m=2,5$ Mpa.

Opis poszczególnych elementów projektowanego przekroju poprzecznego:

Nawierzchnia stalowa torów.

Tory wykonane z szyn tramwajowych Ri 60N (stal gatunek 900 o wytrzymałości $R_{m, \min} = 880$ [MPa]). Szyny muszą posiadać niezbędne aprobaty i atesty, potwierdzające zgodność wykonania i parametrów z normą PN-92/H-93440 i EN 14811:2006.

Łączenie szyn w torach, za pomocą spawania termitowego z zastosowaniem technologii SOWOS.

Nawierzchnia drogowa w obrębie torowiska.

Nawierzchnia drogowa wykonana jest na całej szerokości pasa torowego. Górną warstwę nawierzchni o grubości 5 cm, stanowi mieszanka asfaltu twardolanego, ułożona na wylanej na mokro płycie betonowej.

Wylana na mokro płyta z betonu C30/37

Przed wykonaniem płyty betonowej należy wykonać następujące czynności:

1. W odwróconej szynie okleić okładzinami stopę.
2. Wypełnić komory szyn okładzinami bocznymi,
3. Odwrócić otuloną szynę do pozycji zasadniczej,
4. Dokonać połączenia szyn za pomocą spawania termitowego.
5. Zamocować do otulonych szyn koziółki GSF,
6. Dokonać podniesienia szyn na koziółkach GSF i oklejenia połączeń spawanych okładzinami.

7. Dokonać ostatecznej regulacji ustawienia torów w płaszczyźnie pionowej i poziomej za pomocą urządzeń regulacyjnych znajdujących się na koziółkach GSF.

Po wykonaniu wszystkich w/w czynności należy wylać płytę betonową z betonu C 30/37, zbrojoną dołem prętami $\varnothing 12\text{mm}$ (wg rys. T_6), do wysokości 50 mm poniżej powierzchni tocznej główki szyny. Całkowita wysokość płyt betonowej 435 mm. Płytę należy wylać na szerokość 1,40 m na zewnątrz od osi toru.

Warstwa wibroizolacyjna

Warstwę wibroizolacyjną wykonać należy z mat wibroizolacyjnych, których zastosowanie spełni wymagania norm w zakresie dopuszczalnych wartości drgań i hałasu emitowanych w otoczenie. Trwałość mat winna odpowiadać trwałości konstrukcji w jakiej zostały zastosowane. Maty te muszą posiadać Aprobata Techniczną. Grubość warstwy 2,0 cm.

Warstwa wyrównawcza z betonu C 12/15

Warstwa wykonana z betonu C 12/15 o grubości 5 cm. Zadaniem tej warstwy jest stworzenie równej i stabilnej podbudowy dla ustawienia koziółków montażowych GSF.

Warstwa wzmacniająca

Warstwa wzmacniająca wykonana z kruszywa naturalnego stabilizowanego cementem $R_m=2,5\text{ Mpa}$ i o grubości 25 cm.

5.2. Konstrukcja odtworzonej nawierzchni jezdni między istniejącymi chodnikami:

- warstwa ścieralna asfalt twardolany – 5 cm,
- warstwa wiążąca beton asfaltowy 0/20 mm – 10 cm.

6. Odwodnienie.

Na odcinku torowiska objętym niniejszym opracowaniem zaprojektowano odwodnienie powierzchniowe, gdzie przewiduje się powierzchniowy spływ wód zgodnie ze spadkiem niwelety, oraz ukształtowaniem nawierzchni jezdni, wykonanej na torowisku.

Ze względu na przebudowę bez naruszenia istniejącego system odwodnienia zachowuje się dotychczasowy sposób odwodnienia. Wody powierzchniowe z projektowanego odcinka sprowadzone będą do istniejących kanalizacji deszczowej.

7. Nawiązanie geodezyjne.

Projektowany układ torowy został określony w układzie współrzędnych państwowych „Układ 65” w oparciu o istniejącą ośnowę poligonową. Dla przygotowania dokumentacji projektowej wykorzystano następujące punkty poligonowe:

Osnowa pozioma

Nr punktu	X	Y
618800	879499.64	234428.67
618900	879476.12	234543.58
800051	879334.81	234449.84

Osnowa pionowa

	h
618800	274.330
618900	275.970

Poziom odniesienia – Kronstadt 86.

Projektant:

mgr inż. Paweł Błazusiak



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

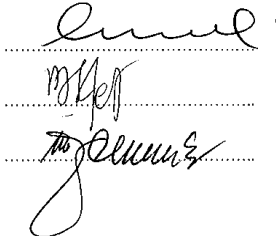
Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Krakowie na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu, stwierdziła, że Pan Paweł Błażusiak posiada wymagane prawem wykształcenie i praktykę zawodową konieczną do uzyskania 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:

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



Otrzymują:

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

ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM

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:

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 Szczurka

ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM



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.

31 sierpnia 2010 r.
do dnia

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

ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM

 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.

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

**MAŁOPOLSKA OKRĘGOWA IZBA
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
W KRAKOWIE**

**PRZEWODNICZĄCY RADY
MAŁOPOLSKIEJ OKRĘGOWEJ IZBY
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
w Krakowie**
dr inż. Zygmunt Nawicki
(pieczęć i podpis przewodniczącego OIB)

92/F/09

710-004 Kraków, III Czarnowiejska 10. tel. +48 (0)12 630 00 00, 630 00 01, 630 00 02, 630 00 03, 630 00 04, 630 00 05, 630 00 06, 630 00 07, 630 00 08, 630 00 09, 630 00 10, 630 00 11, 630 00 12, 630 00 13, 630 00 14, 630 00 15, 630 00 16, 630 00 17, 630 00 18, 630 00 19, 630 00 20, 630 00 21, 630 00 22, 630 00 23, 630 00 24, 630 00 25, 630 00 26, 630 00 27, 630 00 28, 630 00 29, 630 00 30, 630 00 31, 630 00 32, 630 00 33, 630 00 34, 630 00 35, 630 00 36, 630 00 37, 630 00 38, 630 00 39, 630 00 40, 630 00 41, 630 00 42, 630 00 43, 630 00 44, 630 00 45, 630 00 46, 630 00 47, 630 00 48, 630 00 49, 630 00 50, 630 00 51, 630 00 52, 630 00 53, 630 00 54, 630 00 55, 630 00 56, 630 00 57, 630 00 58, 630 00 59, 630 00 60, 630 00 61, 630 00 62, 630 00 63, 630 00 64, 630 00 65, 630 00 66, 630 00 67, 630 00 68, 630 00 69, 630 00 70, 630 00 71, 630 00 72, 630 00 73, 630 00 74, 630 00 75, 630 00 76, 630 00 77, 630 00 78, 630 00 79, 630 00 80, 630 00 81, 630 00 82, 630 00 83, 630 00 84, 630 00 85, 630 00 86, 630 00 87, 630 00 88, 630 00 89, 630 00 90, 630 00 91, 630 00 92, 630 00 93, 630 00 94, 630 00 95, 630 00 96, 630 00 97, 630 00 98, 630 00 99, 630 00 100

ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM

Wykonanie dokumentacji projektowej dla poszczególnych zadań realizowanych na terenie gmin:
Chorzów, Bytom oraz Ruda Śląska



TRAMWAJE ŚLĄSKIE S.A.

41-506 Chorzów, ul. Inwalidzka 5
tel.: 32 246 60 61, 32 246 60 64, 32 246 60 65
fax: 32 251 00 96
www.tram-silesia.pl
NIP: 634-01-25-637 REGON: 270561663

Sekretariat Zarządu
tel.: 32 251 27 87
fax: 32 251 00 96

Centralna Dyspozytornia
Ruchu
tel.: 32 251 90 39
fax: 32 202 41 09

Centralna Dyspozytornia
Mocy
tel.: 32 202 41 06
fax: 32 202 41 09

Oddziały:

Rejon Komunikacyjny Nr 1
w Będzinie
ul. Piastowska 29
42-500 Będzin
tel.: 32 267 40 16
fax: 32 267 70 32

Rejon Komunikacyjny Nr 2
w Katowicach
ul. 1-go Maja 152
40-237 Katowice
tel.: 32 256 36 61
fax: 32 255 57 46

Rejon Komunikacyjny Nr 3
w Gliwicach
ul. Chorzowska 150
44-100 Gliwice
tel.: 32 270 43 11
fax: 32 270 37 02

Zakład Usługowo Remontowy
w Chorzowie
ul. Inwalidzka 5
41-506 Chorzów
tel.: 32 246 42 81
fax: 32 246 40 34

ING Bank Śląski S.A.
o/Katowice
9810501214100000700013782

Bank Pekao S.A.
o/Gliwice
23124042721111000048396893

Tramwaje Śląskie
Spółka Akcyjna
z siedzibą w Chorzowie,
wpisana do
Krajowego Rejestru Sądowego
przez Sąd Rejonowy
w Katowicach
VIII Wydział Gospodarczy
pod nr KRS 0000145278,
o kapitale zakładowym
wynoszącym 108.270.000 PLN
Kapitał zakładowy Spółki został
pokryty w całości.

Kopia:
JRP

Chorzów, 19.07.2010 r.

Biuro Inżynierskich Usług
Projektowych
ul. K. Czapińskiego 3
30-048 Kraków

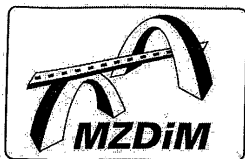
MAO/ JRP/ 569 /10

Dotyczy: Projektu pn.: „Modernizacja torowiska w ul. Katowickiej
od ul. Jagiellońskiej do Pl. Kościuszki w Bytomiu”.

W odpowiedzi na pismo znak: BIUP/109/2010 z dnia
8.06.2010r. informujemy, że do przedstawionego Projektu Budowlanego dla
zadania jak w nagłówku nie wnosimy uwag.

DIREKTOR
ds. Rozwoju i Inwestycji
Szczepan Wodniok

ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM



Miejski Zarząd Dróg i Mostów

41-902 Bytom, ul. Smolenia 35
Regon 240136989 NIP 626-279-11-35

tel. 032-39-69-700

www.mzdim.bytom.pl; e-mail: mzdim@mzdim.bytom.pl

DTIR.VI / 238/ 6272/10

Bytom, dn. 26.07.2010 r

**Biuro Inżynierskich
Usług Projektowych**
30-048 KRAKÓW
ul. Kazimierza Czapińskiego 3

*dot : uzgodnienie projektu przebudowy torowiska pn : „ Modernizacja ul. Katowickiej
od ul. Jagiellońskiej do pl. Kościuszki w Bytomiu*

Miejski Zarząd Dróg i Mostów nie wnosi uwag do przedstawionego projektu
realizacji prac modernizacyjnych torowiska tramwajowego w ul. Katowickiej objętych
w/w projektem budowlanym.

Zał;
1 – egz. projektu

K/O
DTIR VI a/a
H.K.

ZASTĘPCA DYREKTORA
d/s technicznych

inż. Józef Butryn

Nr telefonów:

032-39-69-700 sekretariat; 032-39-69-720 księgowość; 032-39-69-730 kadry i płace
032-39-69-740 zamówienia publiczne; 032-39-69-701 dyspozytor; 032-39-69-750 inspektorzy nadzoru
032-39-69-760 dział techniczny; 032-39-69-705 fax

ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM

Wykonanie dokumentacji projektowej dla poszczególnych zadań realizowanych na terenie gmin:
Chorzów, Bytom oraz Ruda Śląska

**ŚLĄSKI WOJEWÓDZKI
KONSERWATOR ZABYTKÓW**

w Katowicach

40-015 Katowice, ul. Francuska 12

K-NR-JB/4161/7771/01/10

za zwrotnym potwierdzeniem odbioru

13 SIE. 2010

Katowice, dnia.....

POZWOLENIE Nr 1642/2010
na podejmowanie działań przy zabytku wpisanym do rejestru

Na podstawie art. 6 ust. 1 pkt 1c, art. 7 pkt 1., art. 36 ust. 1 pkt 11, art. 89 pkt 2, art. 91 ust. 4 pkt 4 i 5 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami z dnia 23 lipca 2003 r. (Dz. U. Nr 162, poz. 1568 z późn. zm.), rozporządzenia Ministra Kultury z dnia 9 czerwca 2004 roku w sprawie prowadzenia prac konserwatorskich, restauratorskich, robót budowlanych, badań konserwatorskich i architektonicznych, a także innych działań przy zabytku wpisanym do rejestru zabytków oraz badań archeologicznych i poszukiwań ukrytych lub porzuconych zabytków ruchomych (Dz. U. Nr 150 poz. 1579 z późn. zm.), art. 39 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.) oraz art. 104 § 1 kpa

Śląski Wojewódzki Konserwator Zabytków

po rozpatrzeniu wniosku Biura Inżynierskich Usług Projektowych Sp. z o.o., z siedzibą przy ul. Czaplińskiego 3 w Krakowie, z dnia 09.08.2010 r. dotyczącego wydania pozwolenia na modernizację torowiska tramwajowego w ulicy Katowickiej położonej w staromiejskim układzie urbanistycznym miasta Bytomia, który wpisany jest do rejestru zabytków dawnego woj. katowickiego pod numerem A/1152/70 z mocy decyzji Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Katowicach z dnia 29.12.1970 roku

p o z w a ł a

Na wykonanie niżej określonego zakresu robót:

Modernizacja torowiska w ul. Katowickiej od ul. Jagiellońskiej do pl. Kościuszki w Bytomiu w zakresie wymiany istniejącego torowiska na nowe.

według dokumentacji:

„Projekt budowlany. Modernizacja ul. Katowickiej od ul. Jagiellońskiej do pl. Kościuszki w Bytomiu.” opracowanej w maju 2010 r. przez Biuro Inżynierskich Usług Projektowych Sp. z o.o. z siedzibą przy ul. Czaplińskiego 3 w Krakowie oraz przez ARG Projektowanie Inwestycyjne Andrzej i Renata Garpel Spółka Jawna, z siedzibą przy ul. K. Herwina Piątka 16 w Krakowie

przy spełnieniu następujących warunków dodatkowych:

- zawiadomienia Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków o terminie rozpoczęcia i zakończenia wskazanych w pozwoleniu robót budowlanych,
- niezwłocznego zawiadomienia Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków o wszelkich zagrożeniach lub nowych okolicznościach ujawnionych w trakcie prowadzenia robót budowlanych.

Prace prowadzone będą od: uprawomocnienia się decyzji do: 31.12.2011 r.

Zakres planowanych prac nie wpłynie negatywnie na zabytkowy układ urbanistyczny miasta a przedmiotowa dokumentacja została uzgodniona z tut. Urzędem pismem nr K-NR-JB/4161/4335/01/10 z dnia 24.05.2010 r., z tego względu w oparciu o art. 107, pkt. 4 kpa odstępuje się od uzasadnienia decyzji.

1. W razie stwierdzenia, że prace prowadzone są bez pozwolenia lub w sposób odbiegający od zakresu i warunków określonych w pozwoleniu, wojewódzki konserwator zabytków może:
 - Wydać decyzję o wstrzymaniu prac konserwatorskich, restauratorskich, badań konserwatorskich lub architektonicznych przy zabytku wpisanym do rejestru, robót budowlanych przy zabytku wpisanym do rejestru zabytków lub w jego otoczeniu, badań archeologicznych i innych działań (art. 43 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami).
 - Wydać decyzję nakazującą przywrócenie zabytku do poprzedniego stanu lub uporządkowanie terenu (art. 45.1 pkt. 1. ustawy)

ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM