

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. Przyjęte oznaczenia torów	str. 3
1.4. Podstawa prawna	str. 3
2. Opis stanu istniejącego	str. 4
3. Opis stanu projektowanego	str. 5
3.1. Układ geometryczny w planie	str. 5
3.2. Hektometraż trasy	str. 6
3.3. Projektowana niweleta torów	str. 6
4. Rozwiązania konstrukcyjne	str. 7
5. Remont nawierzchni jezdni	str. 8
6. Odwodnienie	str. 8
7. Nawiązanie geodezyjne	str. 9

Załączniki:

Oświadczenie projektanta i sprawdzającego	str. 10
Uprawnienia i zaświadczenia z izby inżynierów budownictwa	str. 11-14
Uzgodnienie projektu MZUiM w Chorzowie nr. GI/BP/7331/068-05/006/10	str. 15-16

Część rysunkowa:

Orientacja		rys. nr T.1	str. 17
Plan sytuacyjny	skala 1:500	rys. nr T.2	str. 18
Geometria układu torowego	skala 1:500	rys. nr T.3	str. 19
Profil podłużny toru A	skala 1:100/1000	rys. nr T.4.1	str. 20
Profil podłużny toru B	skala 1:100/1000	rys. nr T.4.2	str. 21
Przekroje normalne	skala 1:50	rys. nr T.5	str. 22
Przekroje poprzeczne	skala 1:100/1000	rys. nr T.6	str. 23

1. Informacje ogólne

1.1 Podstawa opracowania

- Umowy nr: DO/322/09 zawarte w dniu 05.01.2010r. pomiędzy Tramwajami Śląskimi S.A., a Biurem Inżynieryjnych 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:

- na odcinku od skrzyżowania z ul. Dąbrowskiego do granic miasta Świętochłowice w Chorzowie – zadanie nr 1;

1.3 Przyjęte oznaczenia torów

Tory oznaczono dużymi literami, i tak:

- tor A – tor przewidziany do prowadzenia ruchu tramwajowego od Centrum Chorzowa w kierunku Świętochłowic,
- tor B – tor przewidziany do prowadzenia ruchu tramwajowego od Świętochłowic w kierunku Centrum Chorzowa,

1.4 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. Nawierzchnia na torowisku wykonana z mieszanek mineralno – bitumicznych tak jak na przylegającej jezdni ulicy Armii Krajowej. Nawierzchnia torowiska miejscowo spękana. Tory wykazują deformacje zarówno w płaszczyźnie poziomej jak i pionowej. Liczne uzupełnienia nawierzchni drogowej na styku z szyną. Szczeliny między płytami nie wypełnione, nie zabezpieczają przed penetracją wody w głąb konstrukcji toru.





3. Opis stanu projektowanego.

3.1. Układ geometryczny w planie

Za początek przebudowy przyjęto koniec opracowania firmy Bung Sp. z o.o. z Katowic. Na całej długości odcinka uporządkowano geometrię torów i wprowadzono stały rozstaw osiowy torów wynoszący 2,90m. W wyniku korekty promieni łuków poziomych zlikwidowano odcinki łukowe o zmiennej krzywiznie, co spowodowało nieznaczne przesunięcia osi torów w płaszczyźnie poziomej.

Torowisko wykonywane będzie w technologii płyt prefabrykowanych rowkowo-zalewowych.

Na długości przebudowy jest utrzymana równoległość osi torów poza łukami wpisującymi się w stan istniejący na granicy miasta Świętochłowice o wierzchołkach AW3, BW3 i promieniach $R=145m$.

Zaprojektowano łuki o następujących parametrach :

Tor	Wierzchołki	Kier.	α [°]	R[m]	T[m]	L_t [m]
A	AW1	P	0,5409	1200/1500	-	4,688/6,884
	AW2	L	5,6319	502,90	22,260	44,489
	AW3	P	16,8390	145,00	19,289	38,354
B	BW1	P	0,4812	1000/1300	-	1,233/8,222
	BW2	L	5,6319	500,00	22,130	44,233
	BW3	P	18,4879	145,00	21,204	42,109

3.2. 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= 235707,420; Y= 872277,083];

dla toru B, w punkcie PB, o współrzędnych

[X= 235705,609; Y= 872274,802],

Długość torów do przebudowy:

tor A – 282,54 m,

tor B – 278,51 m,

3.3. Projektowana niweleta torów

Niweletę zaprojektowano na oś toru, oddzielnie dla każdego z torów, oraz powiązano z niweletą torów istniejących. Niweletę torów zaprojektowano w ten sposób aby w maksymalny sposób dostosować ją do istniejącej jezdni, a jednocześnie w razie remontu całej szerokości jezdni była możliwość utworzenia jednolitych spadków poprzecznych ok. 2%. W obydwu torach założony pionowe, w których różnica sąsiednich pochyłeń przekracza 0,6%, zaokrąglono łukami pionowymi o promieniu R=1500 m. Maksymalna różnica pochyłeń wynosi 6,80‰.

Na odcinkach prostych zaprojektowano daszkowy przekrój torowiska o pochyleniu poprzecznym w obu torach wynoszącym 1%.

Na łukach o promieniu R=145m w torach wewnętrznych jaki i zewnętrznych utrzymano przechyłkę o pochyleniu 1% do wnętrza łuku, przez obrót płyt względem osi toru.

4. Rozwiązania konstrukcyjne.

4.1. Konstrukcja torów z płyt wielkowymiarowych VRZ i szyn tramwajowych, mocowanych w korytach szynowych za pomocą żywic poliuretanowych składa się z następujących elementów (patrząc od góry):

- nawierzchni torowej,
- warstwy wyrównawczej z asfaltobetonu drobnoziarnistego
- podbudowy z asfaltobetonu,
- podbudowy betonowej,
- warstwy wzmacniającej z kruszywa naturalnego stabilizowanego cementem

o $R_m=2,5 \text{ Mpa}$.

Modernizacja torowiska na odcinku od skrzyżowania z ul. Dąbrowskiego do granic miasta Świętochłowice w Chorzowie

Opis poszczególnych elementów projektowanego przekroju poprzecznego:

Nawierzchnia torowa

W skład nawierzchni torowej wchodzi:

- płyty wielkowymiarowe VRZ o wysokości 0,35 m i szerokości 2,2 m, w których wykonane są koryta szynowe do montażu szyn o rozstawie 1435 mm,
- szyny Ri 60N ze stali gat. 900, łączone za pomocą spawania termitowego. Szyny z komorami wypełnionymi bloczkami betonowymi zagłębione są w korytach szynowych
- materiał elastyczny [np. Icosit KC 340/45 lub równoważny ze względu na parametry], który stanowi zamocowanie szyn w korytach. Szyny oblane są tym materiałem na pełną wysokość. Grubość podlewu pod stopą szyny wynosi 20 mm.

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.

Podbudowa asfaltowa

Warstwa z asfaltobetonu o grubości śr. 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.

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.

Warstwa wzmacniająca

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

Szczeliny między płytami do 2/3 wysokości wypełnione zaprawą piaskowo-cementową, pozostała 1/3 wypełniona materiałem elastycznym, o właściwościach nie gorszych niż, Icosit KC 340/45.

4.2. Konstrukcja drogi:

W przypadku remontu całej szerokości jezdni na odcinku objętym przebudową, przyjmuje się iż należy odtworzyć:

- warstwę ścieralną z betonu asfaltowego 0/12.8mm - grub. 5 cm
- warstwę wiążącą z betonu asfaltowego 0/20mm – 8 cm.

5. Remont nawierzchni jezdni

Projekt modernizacji torowiska wymusza odtworzenie nawierzchni jezdni na szer. 0,5m w celu dostosowania do istniejącej nawierzchni drogowej. Dla właściwego odwodnienia drogi należałoby wykonać wymianę nawierzchni na całej szerokość jezdni z betonu asfaltowego (warstwę wiążącą oraz warstwę ścieralną) na odcinku objętym przebudową tj. na powierzchni 1750m². Z uwagi na wartość pochylenia podłużnego jezdni $i < 0,6\%$ na długości przebudowy proponuje się zabudowę prefabrykowanego cieku przykrawężnikowego.

Zaleca się aby Inwestor z wyprzedzeniem powiadomił Zarządcę drogi o planowanym remoncie torowiska, aby skoordynować prace drogowe.

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 projektowanych odcinków 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
152100	872501.910	235458.650
152400	872392.860	235538.820
414600	872263.730	235708.730

Osnowa pionowa h

Rp 1045 274.078

Poziom odniesienia – Kronstadt 86.

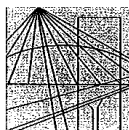
Projektant:
mgr inż. Paweł Błażusiak

Sprawdzający:
mgr inż. Andrzej Feil



OŚWIADCZENIE

dla zadania „Modernizacja torowiska na odcinku od skrzyżowania z ul. Dąbrowskiego do granic miasta Świętochłowice w Chorzowie”, zlokalizowanego na działkach nr: 1845/82, 765/96; obręb 0003; jednostka ewidencyjna Chorzów.



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

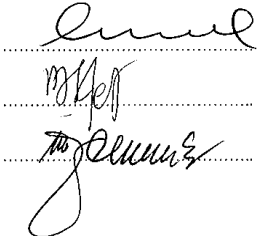
Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Krakowie na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu, stwierdziła, że Pan Paweł Błazusiak posiada wymagane prawem wykształcenie i praktykę zawodową konieczną do uzyskania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

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**

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.**

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



14 grudzień 2009
Kraków,

Zaświadczenie

Pan/Pani **Andrzej Feil**

ul. Wystouchów 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.

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

do dnia **31 grudzień 2010 r.**

MAŁOPOLSKA OKRĘGOWA IZBA
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
W KRAKOWIE

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

97/10/09

ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM

12 LIP 2010 8:58

MZUiM

322414060

st 1



MIEJSKI ZARZĄD ULIC I MOSTÓW
41-500 Chorzów, ul. Bałtycka 8A

tel. +48 32 241-12-70, 241-12-79
fax. +48 32 241-40-60

e-mail: sekretariat@mzuim.chorzow.eu
http://www.mzuim.chorzow.eu

\\Mzuimserver\mzuim_2010\SPRAWY_2010\7331\07_2010_07_06\068_05_BIUP(Tra
mwaje Śląskie)_uzg_proj_modernizacja torowiska_Armii Krajowej.doc go

GI/BP/7331/068-05/006/10

Chorzów, dnia 06.07.2010

**Biuro Inżynierskich Usług
Projektowych Sp. z o.o.
ul. Kazimierza Czapieńskiego 3
30-048 Kraków**

Dotyczy: Uzgodnienia projektu remontu torowiska w ul. Armii Krajowej w Chorzowie.

W odpowiedzi na pismo BIUP/130/2009 z dnia 02.07.2010r. w sprawie jak w tytule, decyzją Rady Technicznej z dnia 06.07.2010r. Miejski Zarząd Ulic i Mostów w Chorzowie uzgadnia projekt budowlany modernizacji torowiska na odcinku od skrzyżowania z ul. Dąbrowskiego do granic miasta Świętochłowice, w zakresie i obszarze będącym w naszej kompetencji (wg załączonego projektu budowlanego, nr DO/322/09, maj 2010r.) pod następującymi warunkami:

1. Rozpoczęcie i zakończenie robót w pasie drogowym zgłosić w Dziale Utrzymania tut. MZUiM.
2. Wykonane roboty podlegają odbiorowi przez Dział Utrzymania tut. MZUiM.

Integralną częścią niniejszego uzgodnienia jest (są) załącznik(i) graficzny(e), opieczetowany(e), oznaczony(e) numerem z nagłówka pisma, oraz podpisany(e) przez przedstawiciela Rady Technicznej MZUiM. Przy przedkładaniu Organom Administracji, Gestorom sieci, Jednostkom administracyjnym, innym uczestnikom procesu budowlanego lub inwestycyjnego przedmiotowego uzgodnienia, należy zawsze okazywać łącznie: pismo oraz opieczetowany(e) załącznik(i) graficzny(e).

Przypominamy jednocześnie, iż powyższe nie jest równoznaczne z zezwoleniem na zajęcie pasa drogowego. W/w zezwolenie wydawane w formie decyzji administracyjnej, o wydanie której należy wystąpić z wnioskiem do Miejskiego Zarządu Ulic i Mostów w Chorzowie przed przystąpieniem do robót, przedstawiając jednocześnie:

- wykonawcę robót,
- zatwierdzony projekt organizacji ruchu na czas prowadzenia robót,
- termin oraz powierzchnię zajęcia pasa drogowego.



ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM

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

12 LIP 2010 8:58

MZUiM

322414060

st2

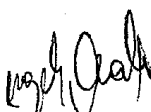
Termin rozpoczęcia robót wymieniony w stosownym wniosku powinien uwzględniać niezbędny czas na rozpoznanie sprawy przez MZUiM i wydanie stosownej decyzji, na co dla spraw wymagających postępowania wyjaśniającego tutejszy Zarząd może potrzebować okresu do jednego miesiąca, co przewiduje art. 35 Kodeksu Postępowania Administracyjnego.

Miejski Zarząd Ulic i Mostów
w Chorzowie
DYREKTOR
mgr inż. Piotr Wojtala

Załączniki: Projekt budowlany

Otrzymują: 1. Adresat

2. Tramwaje Śląskie S.A., ul. Inwalidzka 5, 41-506 Chorzów
3. MZUiM a/a



ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM