

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. Warunki gruntowo-wodne	str. 5
4. Opis stanu projektowanego	str. 5
4.1. Układ geometryczny w planie	str. 5
4.2. Hektometraż trasy	str. 6
4.3. Projektowana niweleta torów	str. 6
5. Rozwiązania konstrukcyjne	str. 7
6. Remont nawierzchni jezdni	str. 8
7. Odwodnienie	str. 9
8. Elementy sieci trakcyjnej powrotnej	str. 9
9. Nawiązanie geodezyjne	str. 9

Załączniki:

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
Uzgodnienie projektu Tramwaje Śląskie S.A. nr. MAO/JRP/641/10	str. 17

Część rysunkowa:

Orientacja		rys. nr T.1	str. 18
Plan sytuacyjny	skala 1:500	rys. nr T.2	str. 19
Geometria układu torowego	skala 1:500	rys. nr T.3.1	str. 20
Plan tyczenia układu torowego	skala 1:500	rys. nr T.3.2	str. 21
Profil podłużny toru A	skala 1:100/1000	rys. nr T.4.1	str. 22
Profil podłużny toru B	skala 1:100/1000	rys. nr T.4.2	str. 23
Przekroje konstrukcyjne	skala 1:50	rys. nr T.5	str. 24
Przekroje poprzeczne	skala 1:100/1000	rys. nr T.6	str. 25
Rozmieszczenie płyt VRZ	skala 1:250	rys. nr T.7	str. 26
Szczegół mocowania	skala 1:5	rys. nr T.8	str. 27

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 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. Armii Krajowej:

- 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)

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

- 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.



Skrzyżowanie z ul. Dąbrowskiego

Chorzów Batory Urząd Skarbowy
(kierunek skrzyżowanie z ul. Dąbrowskiego)



Chorzów Batory Urząd Skarbowy
(kierunek Świętochłowice)

między przyczółkami wiaduktu kolejowym
(kierunek Świętochłowice)

3. Warunki gruntowo-wodne

Dla rozpoznania warunków gruntowo-wodnych wykonano 5 otworów badawczych przewiercając warstwę konstrukcyjną torowiska oraz podłoże gruntowe do głębokości 3,10-3,20 m ppt, tj. 2,50 m poniżej spągu konstrukcji. Na podstawie oceny makroskopowej rdzeni dokonano oceny konstrukcji nawierzchni określając grubości poszczególnych warstw, rodzaj kruszywa oraz stan warstw. Całkowita grubość warstw konstrukcyjnych wynosiła od 0,50 m do 0,70 m. W budowie podłoża stwierdzono utwory naturalne w postaci czwartorzędowych gruntów niespoistych, mało spoistych, a podrzędnie spoistych, reprezentowanych przez piaski średnie, piaski gliniaste, pyły piaszczyste, pyły, gliny piaszczyste i gliny pylaste. Piaski średnie i pyły piaszczyste w podłożu przewarstwiają się wzajemnie. Na terenie badań stwierdzono również grunty nasypowe, w składzie których stwierdzono: piaski średnie, piaski gliniaste i pyły piaszczyste, z domieszkami głównie żwiru i kamienia łamanego (tłucznia). Zwierciadło wody gruntowej w żadnym z pięciu otworów nie zostało nawiercone. Jedynie w otworze CHAK-5 (koniec zakresu przebudowy) na głębokości 2,00 m p.p.t. stwierdzono sączenie wody w warstwie pyłu piaszczystego przewarstwianego piaskiem średnim.

4. Opis stanu projektowanego.

4.1. 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 krzywiźnie, 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 $R=145\text{m}$.

Zaprojektowano łuki o następujących parametrach :

Tor	Wierzchołki	Kier.	α [g]	R[m]	T[m]	L_L [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

4.2. 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,

4.3. 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 pochyłości przekracza 0,6%, zaokrąglono łukami pionowymi o promieniu $R=1500\text{ m}$. Maksymalna różnica pochyłości wynosi 6,80‰.

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

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

5. Rozwiązania konstrukcyjne.

5.1. 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 $R_m=2,5\text{ MPa}$,

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.

5.2. 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.

6. 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.

7. 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.

8. Elementy sieci trakcyjnej powrotnej

Zaprojektowano 3 połączenia międzytokowe w odstępach, ok. 90 m i 1 połączenie międzytorowe, w następujących lokalizacjach (wg rys. T.7):

Tor A	Tor B
hm 0+54,877	hm 0+54,896
hm 1+45,137	hm 1+44,901
hm 2+36,267	hm 2+36,121

Do wykonania w/w połączeń należy zastosować linkę miedzianą LY120. Na lince zaprasować końcówki kablowe miedziane. Punkty mocowania kabli do toków szynowych zrealizować za pomocą łączników firmy Cembre typu AR 60N i AR260N. Punkty mocowania wykonać zgodnie z rys. T.9. Do wykonania tych połączeń zastosowane zostaną specjalne płyty torowe VL08e, w których wbudowane jest koryto kablowe, o szerokości 20 cm, zamknięte od góry pokrywą stalową, mocowaną przy pomocy śrub z mosiądzu lub brązu.

9. 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

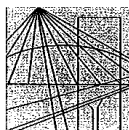
Osnowa pionowa h

Rp 1045 274.078

Poziom odniesienia – Kronstadt 86.

Projektant:

mgr inż. Paweł Błażusiak



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

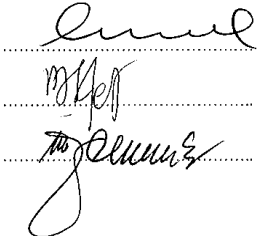
Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Krakowie na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu, stwierdziła, że Pan Paweł Błazusiak posiada wymagane prawem wykształcenie i praktykę zawodową konieczną do uzyskania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

1 styczeń 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

[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), opiewający(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 opiewający(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

MZUİM

322414060

st2

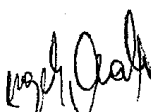
Termin rozpoczęcia robót wymieniony w stosownym wniosku powinien uwzględniać niezbędny czas na rozpoznanie sprawy przez MZUİM i wydanie stosownej decyzji, na co dla spraw wymagających postępowania wyjaśniającego tutejszy Zarząd może potrzebować okresu do jednego miesiąca, co przewiduje art. 35 Kodeksu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



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
98105012141000000700013782

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.

Chorzów, 11.08.2010 r.

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

MAO/JRP/ 641/10

Dotyczy: Projektu pn.: „Modernizacja torowiska na odcinku od skrzyżowania
z ul. Dąbrowskiego do granic miasta Świętochłowice w Chorzowie”.

Informujemy, że uzgadniany pozytywnie Projekt Budowlany przebudowy torowiska tramwajowego dla zadania jak w nagłówku realizowanego w ramach Projektu nr POIŚ 7.3-14 pn.: „Modernizacja infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej w Aglomeracji Górnośląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą” przewidzianego do dofinansowania przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko.

DYREKTOR
ds. Rozwoju i Inwestycji
Szczepan Wodniok

Kopia:
JRP

ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM

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