


ZAMAWIAJĄCY:	Tramwaje Śląskie S.A. 41-506 Chorzów, ul. Inwalidzka 5	
JEDNOSTKA PROJEKTOWA:		BIURO INŻYNIERYJNYCH USŁUG PROJEKTOWYCH Sp. z o.o. ul. Czapińskiego 3, 30-048 Kraków
PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA:	Modernizacja przejazdu drogowo-tramwajowego w ul. Bernarda Świerczyny – Obrzeźna Północna w Mysłowicach	
NUMER DZIAŁKI:	1904/192 obręb 0007, jedn. ew. M. Mysłowice 589/8 obręb 0007, jedn. ew. M. Mysłowice 507/117 obręb 0007, jedn. ew. M. Mysłowice 500/8 obręb 0007, jedn. ew. M. Mysłowice 588/67 obręb 0007, jedn. ew. M. Mysłowice 509/67 obręb 0007, jedn. ew. M. Mysłowice 550/67 obręb 0007, jedn. ew. M. Mysłowice 505/116 obręb 0007, jedn. ew. M. Mysłowice 598/117 obręb 0007, jedn. ew. M. Mysłowice	

BRANŻA	STADIUM DOKUMENTACJI
TOROWA	PROJEKT BUDOWLANY

FUNKCJA	TYTUŁ, IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAW.	PODPIS
Projektant:	mgr inż. Łukasz Feil	MAP/0408/POOL/11 spec. kolejowa	
Zespół projektowy:	mgr inż. Andrzej Feil	OIK 3-4640-39/2000 spec. linie, węzły i stacje kolejowe	
Sprawdzający:	mgr inż. Łukasz Chruścicki	MAP/0464/POOL/12 spec. kolejowa	

KRAKÓW, LISTOPAD 2013

OPIS TECHNICZNY

SPIS TREŚCI

1. WSTĘP	2
1.1 PRZEDMIOT OPRACOWANIA.....	2
1.2 ZAKRES OPRACOWANIA.....	2
1.3 PODSTAWA PROJEKTOWANIA.....	2
1.4 MATERIAŁY WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA.....	3
1.5 PRZYJĘTE OZNACZENIA.....	3
1.6 PODSTAWOWE PRZEPISY I NORMATYWY.....	3
2. PODSTAWOWE DANE WYJŚCIOWE	4
2.1 OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO.....	4
2.2 OPIS STANU PROJEKTOWANEGO.....	4
2.2.1 PROJEKTOWANY UKŁAD GEOMETRYCZNY.....	4
2.2.2 HEKTOMETRAŻ TRASY.....	4
2.2.3 PROJEKTOWANA NIWELETA TORÓW	4
3. ROZWIĄZANIA KONSTRUKCYJNE	5
3.1 PROJEKTOWANE PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE TOROWISKA.....	5
3.2 PROJEKTOWANE ODWODNIENIE TOROWISKA	6
3.3 PERONY PRZYSTANKOWE.....	6
4. GRANICE TERENU OBJĘTEGO ROBOTAMI	7
5. UWAGI	7

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

III. RYSUNKI

NR RYS	TREŚĆ RYSUNKU	SKALA
T.1	GEOMETRIA	1:250
T.2	SYTUACJA	1:250
T.3	PROFIL PODŁUŻNY TORU A	1:50/500
T.4	PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE	1:50
T.5	SZCZEGÓŁY MOCOWANIA	1:5
T.6	ROZMIESZCZENIE PŁYT PREFABRYKOWANYCH	1:250
T.7	WYGRODZENIE PEŁNE Z POLIWĘGLANU	1:20
T.8	PŁYTA ODWADNIAJĄCA	1:10

1. WSTĘP

1.1 PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest Projekt Budowlany modernizacji torowiska tramwajowego dla zadania: „**Modernizacja przejazdu drogowo - tramwajowego w ul. Bernarda Świerczyny - Obrzeźna Północna w Mysłowicach**”

1.2 ZAKRES OPRACOWANIA

Projekt ten obejmuje przebudowę torowiska tramwajowego wzdłuż ul. Bernarda Świerczyny od miejsca wykonanych poprzednio prac modernizacyjnych torowiska do mostu nad rzeką Boliną. Łączna długość torów objętych tym zadaniem wynosi: 373,743 m pojedynczego 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.
- 1.3.5 Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia.

1.4 MATERIAŁY WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA

- 1.4.1 Mapa zasadnicza w skali 1: 500 i pomiary sytuacyjno-wysokościowe wykonane przez firmę ProGlob w październiku 2013.
- 1.4.2 Dokumentacja geotechniczna wykonana przez Instytut Konsultacyjno - Badawczy GEOCONTROL Sp. z o.o.
- 1.4.3 Wizje lokalne w terenie.

1.5 PRZYJĘTE OZNACZENIA

- 1.5.1 Oznaczenia toru.
Tor oznaczono dużymi literami, i tak:
 - tor A – tor główny, przewidziany do prowadzenia dwukierunkowego ruchu tramwajowego dworzec PKP Mysłowice - Katowice,

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-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 ISTNIEJĄCEGO

Na odcinku objętym niniejszym opracowaniem, torowisko tramwajowe zlokalizowane jest po południowej stronie ul. Bernarda Świerczyny. Tory szlakowe wykonane z szyn tramwajowych 60R2 na podkładach drewnianych, wierzchnia warstwa torowiska zasypana na równo z główką szyny. Na całej długości zasypka zanieczyszczona i porośnięta trawą. Tor nie jest oddzielony od przyległego terenu. Przejazdy drogowe pokryte dywanikiem asfaltowym. Stan nawierzchni na przejazdach wykazuje znaczne uszkodzenia i ubytki zabudowy, szczególnie w części przy szynowej. Szyny tramwajowe zdeformowane w płaszczyźnie poziomej i pionowej, zużyte. Perony tramwajowe w rejonie przejazdu drogowego przez ul. Obrzeżną Północną, posiadają nawierzchnię asfaltową [kierunek Mysłowice], nawierzchnię z kostki [kierunek Katowice]. Na peronach brak wiat.

2.2 OPIS STANU PROJEKTOWANEGO

2.2.1 PROJEKTOWANY UKŁAD GEOMETRYCZNY

Na całym odcinku objętym niniejszym projektem dokonano niewielkiej korekty geometrii układu torowego polegającej na korekcie promienia łuku o wierzchołku AW2 celem wpasowania w istniejący łuk R ~357m na moście nad rzeką Boliną.

Zaprojektowano łuki o następujących parametrach:

Tor	Wierzchołek	Kier.	α [°]	R[m]	T[m]	L_t [m]
A	AW1	P	0,2689	5000,00	10,560	21,120
	AW2	P	82,8031	154,50	37,937	74,401

2.2.2 HEKTOMETRAŻ TRASY

Początek hektometrażu hm 0+00.000 przyjęto w punkcie PA o następujących współrzędnych:

- X= 6580123.651; Y= 5569150.176

Koniec hektometrażu przyjęto w punkcie KA o następujących współrzędnych:

- X= 6580476.474; Y= 5569034.476

Długość toru:

- tor A – 373,743 m,

2.2.3 PROJEKTOWANA NIWELETA TORÓW

Niweletę zaprojektowano na oś toru, oraz powiązano z niweletą torów istniejących w ul. Bernarda Świerczyny. Niweleta stanowi odtworzenie stanu istniejącego ze zmianami polegającymi na miejscowym jej podniesieniu lub obniżeniu. Tor A osiąga najniższy punkt na załomie wklęsłym zlokalizowanym na końcu zakresu przebudowy w ul. Bernarda Świerczyny. Załom SV2 w rejonie przejazdu drogowego przez ul. Obrzeżną Północną zaokrąglony jest łukiem pionowym o promieniu R=2000,00 m. W rejonie przejazdu drogowego przez ul. Obrzeżną

Północną tor został podniesiony w stosunku do niwelety istniejącej maksymalnie o 1,9 cm. Maksymalne pochylenie w torze występuje między załomem SV1 i SV2 i wynosi 1,156 %.

Na łuku poziomym o promieniu $R=154,50$ zaprojektowano 20 mm przechyłkę, którą należy wykonać poprzez podniesienie toru z zewnątrz. Przechyłkę toru należy wykonać na rampach przechyłkowych o pochyleniu 1:300.

UWAGA: ze względu na trudności z wpasowaniem toru na łuku zastosowano przechyłkę 20 mm z tego powodu należy wprowadzić na łuku o wierzchołku AW2 stałe konstrukcyjne ograniczenie szybkości dla pojazdów szynowych $V=40\text{km/h}$.

2.2.4 ROBOTY ZIEMNE

Dokumentację geologiczno-inżynierską wykonał Instytut Konsultacyjno - Badawczy GEOCONTROL Sp. z o.o. W projekcie torowym przeprowadzono analizę badań geologicznych na odcinku szlakowym projektowanego torowiska W ramach przeprowadzonych badań geologiczno-inżynierskich w obrębie projektowanego torowiska tramwajowego wykonano 4 otwory geotechniczne o głębokości 3,0 m. Na ich podstawie stwierdzono, że na całej długości odcinka, na którym znajduje się tor tramwajowy, warstwę do zbadanej głębokości 3,0 m stanowią nasypy nie kontrolowane [piaski drobne z domieszkami próchnicy, gruzu, żużli i kamieni]. Częściowo warstwa ta zostanie usunięta w trakcie wykonywania koryta torowego. Dla zapewnienia właściwej stabilności konstrukcji torowej na całej długości odcinka szlakowego, zaprojektowano wzmocnienie koryta torowego warstwą stabilizacji kruszywowo-cementowej 2,5 MPa, a miejscowo, w obrębie przejazdów, dodatkowo warstwą 1,5 MPa.

3. ROZWIĄZANIA KONSTRUKCYJNE

3.1 PROJEKTOWANE PRZEKROJE KONSTRUKCYJNE TOROWISKA

Na odcinkach torów objętych niniejszym opracowaniem, zaprojektowano dwa rozwiązania konstrukcyjne nawierzchni

- Konstrukcja torów z szyn tramwajowych / kolejowych na podkładach strunobetonowych ze sprężystym mocowaniem szyn na podsypce tłuczniowej.
- Konstrukcja torów z płyt wielkowymiarowych prefabrykowanych, na długości przejazdu drogowego.

3.1.1 Konstrukcja torów z szyn tramwajowych / kolejowych na podkładach strunobetonowych z mocowaniem sprężystym na podsypce tłuczniowej, składa się z następujących (patrzac od góry):

3.1.1.1 Nawierzchni stalowej torów

Nawierzchnia stalowa torów

Tory wykonane z szyn tramwajowych 60R2 lub szyn kolejowych 49E1 (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-EN13674-1:2011 i PN-EN14811+A1:2010. Łączenie szyn w torach, za pomocą spawania termitowego z zastosowaniem technologii SOWOS. Spawanie wykonywać w temperaturze neutralnej 18-30°C [temperatura szyny].

3.1.1.2 Elementów przytwierdzenia sprężystego

W skład przytwierdzenia sprężystego wchodzi sprężyny mocujące SB-4[7], wkładki i podkładki z tworzywa sztucznego,

3.1.1.3 Podkładów strunobetonowych

Typ podkładów PS-83/SB-3/Ri60N [szyna tramwajowa] lub PS-83/SB-3/S49 [szyna kolejowa], rozstaw podkładów 0,67 m. **UWAGA:** na długości peronów należy zastosować podkłady PT-99/SB/Ri60N w rozstawie 0,67 m.

3.1.1.4 Podbudowy z tłucznia o granulacji 31,5/50 i grubości 30 cm zagęszczonej mechanicznie

oraz wypełnienia przestrzeni między podkładami tłuczniem j.w. do wysokości górnej powierzchni podkładu.

3.1.1.5 Warstwy z piasku gruboziarnistego o średniej grubości 15 cm. Boki oraz dno koryta oraz rowek drenażowy należy wyścielić geowłókniną filtracyjną. Torowisko oddzielone od przyległego terenu obrzeżami trawnikowymi o wymiarach 8 x 50 cm, ułożonymi w odległości 1,70 m od osi toru, 5 cm powyżej powierzchni tocznej główki szyny.

3.1.1.6 Warstwy wzmacniającej wykonanej ze stabilizacji cementowo-piaskowej o $R_m=1,5$ MPa, o grubości 20 cm.

3.1.2 Konstrukcja torów z płyt wielkowymiarowych prefabrykowanych i szyn tramwajowych, składa się z następujących elementów (patrzac od góry):

3.1.2.1 Nawierzchni torowej w skład, której wchodzi:

- płyty wielkowymiarowe prefabrykowane o wysokości 0,35 m i szerokości 2,2 m, w których wykonane są koryta szynowe do montażu szyn o rozstawie 1435 mm,
- szyny 60R2 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] który stanowi zamocowanie szyn w korytach. Szyny oblane są tym materiałem na pełną wysokość. Grubość podlew pod stopą szyny wynosi 20 mm.

Materiałem jw., należy również wypełnić szczeliny między płytami, oraz płytami i krawężnikiem, do 1/3 wysokości od powierzchni płyty, pozostałe 2/3 wypełnić zaprawą piaskowo- cementową 4:1.

3.1.2.2 Warstwy wyrównawczej z asfaltobetonu drobnoziarnistego o granulacji ziaren nie przekraczającej 8 mm, grubość warstwy 3 cm, układanej rozścielaczem bez wałowania.

3.1.2.3 Podbudowy z asfaltobetonu o grubości 4 cm, układanej rozścielaczem i zagęszczonej walcami gładkimi i ogumionymi.

3.1.2.4 Płyty betonowej, dylatowanej, nie zbrojonej z betonu C30/37, o grubości 20 cm.

3.1.2.5 Warstwy wzmacniającej wykonanej ze stabilizacji cementowo-piaskowej o $R_m=2,5$ MPa, o grubości 25 cm.

3.1.2.6 Warstwy wzmacniającej wykonanej ze stabilizacji cementowo-piaskowej o $R_m=1,5$ MPa, o grubości 15 cm.

3.2 PROJEKTOWANE ODWODNIENIE TOROWISKA

Na odcinku torowiska objętego niniejszym opracowaniem zaprojektowano następujące rodzaje odwodnienia torów:

- odwodnienie wgłębne, w postaci drenażu podłużnego, na głębokości 1,15 m, w odległości 1,55 od osi toru. Ciągi drenarskie wykonane z rur dwuwarstwowych perforowanych z tworzywa sztucznego o średnicy 113 mm, podłączone do studni drenarskich rewizyjnych [Sr] i osadowych [So] wykonanych z rur karbowanych o średnicy 425 mm. Studnie osadowe podłączone do kanalizacji deszczowej. Spadki drenażu są równe spadkom niwelety.
- odwodnienie powierzchniowe, gdzie przewiduje się powierzchniowy spływ wód zgodnie ze spadkiem niwelety, oraz ukształtowaniem nawierzchni jezdni na torowisku zabudowanym,

- Tor A
- studnie osadowe: So-01 hm 0+00,000
So-02 hm 0+80,689
So-03 hm 2+31,689
So-04 hm 3+73,743
 - studnie rewizyjne: Sr-01 hm 0+40,845
Sr-02 hm 1+41,414
Sr-03 hm 1+74,676
Sr-04 hm 2+81,689
Sr-05 hm 2+31,689

3.3 PERONY PRZYSTANKOWE

Na objętym projektem odcinku ul. Bernarda Świerczyny przy torze A, znajdują się dwa perony przystankowe naprzeciwległe. Jeden odtworzony w dotychczasowej lokalizacji, drugi nowoprojektowany. Peron w kierunku Katowic posiada obustronne pochylnie [rampy], o długości 4,50 m, peron w kierunku Mysłowic posiada jednostronną pochylnię [rampę], od strony przejścia dla pieszych.

Wymiary peronów są następujące:

kierunek Katowice:

- długość krawędzi czynnej 32,0 m, szerokość zmienna od 3,325 m do 3,616 m,

kierunek Mysłowice:

- długość krawędzi czynnej 32,0 m, szerokość stała 2,500 m,

Krawędź czynna peronu wyniesiona jest nad powierzchnię toczną główki szyny 25 cm.

UWAGA: wysokość peronów została przyjęta zgodnie z wymogami Zamawiającego, co nie odpowiada normie PN-K-92009:1998 Skrajnia budowli – wymagania.

Jest ona wykonana z prefabrykowanych elementów betonowych typu „L” o wymiarach 50x70cm. Nawierzchnię peronów wykonać, z kostki wibroprasowanej betonowej grubości 8 cm, barwy czerwonej. Wzdłuż krawędzi peronu, należy ułożyć pas płytek rowkowanych, betonowych, stanowiących pas sygnalizacyjny dla niewidomych. Nawierzchnię ułożyć ze spadkiem 2% w kierunku jezdni [peron w kierunku Katowic] i 2% spadkiem w kierunku terenów zielonych [kierunek Mysłowice], na warstwie podbudowy [warstwie ochronnej] z kruszywa 0/31,5 mm], o grubości 20 cm, zagęszczonej do $E_{2V} = 100$ MPa i na podsypce piaskowej. Na peronie od strony jezdni pełne wyгородzenie przeciwbryzgowie.

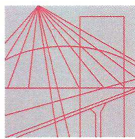
4. GRANICE TERENU OBJĘTE ROBOTAMI.

Teren objęty robotami położony jest w województwie Śląskim w Mysłowicach:

- 1904/192 obręb 0007, jednostka ewidencyjna Miasto Mysłowice,
- 589/8 obręb 0007, jednostka ewidencyjna Miasto Mysłowice,
- 507/117 obręb 0007, jednostka ewidencyjna Miasto Mysłowice,
- 500/8 obręb 0007, jednostka ewidencyjna Miasto Mysłowice,
- 588/67 obręb 0007, jednostka ewidencyjna Miasto Mysłowice,
- 509/67 obręb 0007, jednostka ewidencyjna Miasto Mysłowice,
- 550/67 obręb 0007, jednostka ewidencyjna Miasto Mysłowice,
- 505/116 obręb 0007, jednostka ewidencyjna Miasto Mysłowice,
- 598/117 obręb 0007, jednostka ewidencyjna Miasto Mysłowice.

5. UWAGI

- Roboty będą realizowane z zachowaniem wymogów Prawa Budowlanego i przepisów BHP;



MAŁOPOLSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Kraków, dnia 22 grudnia 2011 r.

MAP OIIB/KK/0054-0470/11

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 2010 r. Nr 243, poz. 1623 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. **Łukasz Piotr Feil**
urodzony dnia 06.04.1983 r. w Krakowie
uzyskał

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny MAP/0408/POOL/11

**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 Łukasz Feil 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

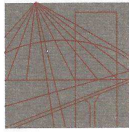
Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Krakowie w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Skład Orzekający
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:

1. Przewodniczący Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej
dr inż. Zygmunt Rawicki
2. Członek Składu Orzekającego
dr inż. Janusz Cieśliński
3. Członek Składu Orzekającego
mgr inż. Marian Jamborski

.....
.....
.....





MAŁOPOLSKA
OKRĘGOWA
I Z B A
I N Ż Y N I E R Ó W
B U D O W N I C T W A



WOJEWÓDZTWO
MAŁOPOLSKIE

Kraków, 13 lutego 2013 r.

e-mail: map@map.pilb.org.pl
www.map.pilb.org.pl
30-064 Kraków, ul. Czarnowiejska 80, tel. + 48 12 630 90 60, 630 90 61, fax +48 12 632 35 59

Zaświadczenie

Łukasz Feil

Pan/Pani.....

ul. Wystouchów 1A/A1

miejsce zamieszkania.....

30-611 Kraków

jest członkiem Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

MAP/BK/0088/12

o numerze ewidencyjnym

i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

1 marca 2013 r.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od dnia

28 lutego 2014 r.

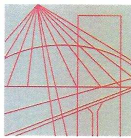
do dnia

MAŁOPOLSKA OKRĘGOWA IZBA
I N Ż Y N I E R Ó W B U D O W N I C T W A
W K R A K O W I E

PRZEWODNICZĄCY RADY
MAŁOPOLSKIEJ OKRĘGOWEJ IZBY
I N Ż Y N I E R Ó W B U D O W N I C T W A
w Krakowie

dr inż. Stanisław Karczmarczyk
.....
(pieczęć i podpis przewodniczącego OIIB)

141710



MAŁOPOLSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Kraków, dnia 21 grudnia 2012 r.

MAP OIIB/KK/0054-0515/12

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 2010 r. Nr 243, poz. 1623 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. **Łukasz Krzysztof Chruścicki**

urodzony dnia 05.10.1983 r. w Krakowie

uzyskał

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny MAP/0464/POOL/12

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 Łukasz Chruścicki 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

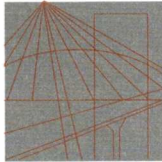
Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Krakowie w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Skład Orzekający
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:

1. Przewodniczący Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej
dr inż. Zygmunt Rawicki
2. Członek Składu Orzekającego
dr inż. Janusz Cieśliński
3. Członek Składu Orzekającego
mgr inż. Marian Jamborski

.....
.....
.....





MAŁOPOLSKA
OKRĘGOWA
I Z B A
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

WOJEWÓDZTWO
MAŁOPOLSKIE



Kraków, 13 lutego 2013 r.

e-mail: map@map.piib.org.pl

Zaświadczenie

Łukasz Krzysztof Chruścicki

Pan/Pani.....

ul. Pychowicka 18/54

miejsce zamieszkania.....

30-364 Kraków

.....

jest członkiem Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

MAP/BK/0061/13

o numerze ewidencyjnym

i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

1 marca 2013 r.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od dnia

28 lutego 2014 r.

do dnia

PRZEWODNICZĄCY RADY
MAŁOPOLSKIEJ OKRĘGOWEJ IZBY
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
w Krakowie

dr inż. Stanisław Karczmarczyk

(pieczęć i podpis przewodniczącego OIB)

**MAŁOPOLSKA OKRĘGOWA IZBA
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
W KRAKOWIE**

30-054 Kraków, ul. Czarnowiejska 80, tel. + 48 12 630 90 60, 630 90 61, fax +48 12 632 35 59 www.map.piib.org.pl

O Ś W I A D C Z E N I E

Projekt Budowlany dla zadania:

„Modernizacja przejazdu drogowo - tramwajowego w ul. Bernarda Świerczyny - Obrzeźna Północna w Mysłowicach”

Projekt został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej. Opracowanie stanowi komplet dokumentacji pod względem celu, któremu ma służyć. W przypadku powstania wątpliwości, czy niejasności należy zwrócić się do autorów dokumentacji o dodatkowe informacje lub wyjaśnienia.

Projektant: mgr inż. Łukasz Feil
(imię i nazwisko)

..... 11.2013r.
(podpis) (data)

Sprawdzający: mgr inż. Łukasz Chruścicki
(imię i nazwisko)

..... 11.2013r.
(podpis) (data)