



INWESTOR:



Urząd Miasta Lublin
ul. Łokietka 1 20-109 Lublin

BIURO PROJEKTÓW:



bpk-pola
JAN OLEJNIK

BPK-POLA Jan Olejnik
ul. Kościuszki 10/2 59-220 Legnica
TEL. 721 21 21 42
FAX. 076 856 09 12

Nazwa umowy

"Przebudowa układu komunikacyjnego wraz z modernizacją wiaduktu kolejowego i przejścia podziemnego w obrębie dworca kolejowego Lublin"

Stadium

**PROJEKT BUDOWLANO-WYKONAWCZY
BRANŻA DROGOWA**

Nazwa i adres obiektu budowlanego

Linia kolejowa nr 7 Warszawa Wsch. – Dorohusk
km 175.203 – wiadukt kolejowy nad ul. Kunickiego
dz. nr 88/1; 88/2 (ul. Pocztowa); 21, 66 (ul. Kunickiego), 2(ul. Garbarska)

LP ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

- | | |
|----|------------------------------|
| 1. | STRONA TYTUŁOWA |
| 2. | CZĘŚĆ OPISOWA |
| 3. | ZAŁĄCZNIKI FORMALNO - PRAWNE |
| 4. | CZĘŚĆ RYSUNKOWA |

Imię i Nazwisko	Specjalność	Nr uprawnień	Podpis
Projektant: mgr inż. Jan Olejnik	DROGOWA	317/DOS/09	mgr inż. Jan Olejnik UPRAWNIENIA BUDOWLANE - do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności linie, węzły i stacje kolejowe - do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności drogowej nr 317/DOS/09 - do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno - budowlanej nr 48/DOS/10
Sprawdzający: mgr inż. Andrzej Łęgosz	DROGOWA	262/94/UW	<i>Andrzej Łęgosz</i>

- Legnica październik 2012 r. -

EGZ NR

ZATWIERDZAM DO
WYDANIA WYKONAWCOM

Andrzej Łęgosz

2

SPIS TREŚCI

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania.
2. Dane wyjściowe do opracowania.
3. Cel i zakres opracowania.
4. Opis stanu istniejącego.
5. Opis stanu projektowanego.
6. Dowiązanie wysokościowe
7. Odwodnienie jezdni
8. Gospodarka materiałami
9. Opracowania branżowe

Oświadczenie projektanta i sprawdzającego
Upewnienia projektanta i sprawdzającego.

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | |
|--|-----------|
| 1. Plan sytuacyjny 1:250 | rys nr 1 |
| 2. Profil podłużny ulicy Kunickiego 1:100/1000 | rys. nr 2 |
| 3. Przekrój konstrukcyjny | rys. nr 3 |
| 4. Przekroje poprzeczne | rys. nr 4 |

OPIS TECHNICZNY.

1. PODSTAWA OPRACOWANIA.

Projekt opracowano na podstawie umowy zawartej pomiędzy Przedsiębiorstwem Robót Komunikacyjnych w Lublinie EXPOL S.A. zwanym dalej Wykonawcą, a Biurem Projektów BPK POLA z Legnicy.

2. DANE WYJŚCIOWE DO OPRACOWANIA.

Projekt budowlany wykonano w oparciu o:

1. Program Funkcjonalno – Użytkowy przebudowy układu komunikacyjnego wraz z modernizacją wiaduktu kolejowego i przejścia podziemnego w rejonie dworca kolejowego Lublin,
2. Plany sytuacyjno – wysokościowe do celów projektowych w skali 1:500,
3. Pomiary własne w terenie,
4. Przepisy i akty prawne obowiązujące w procesie projektowania:
 - Ustawa Prawo budowlane z dnia 7 lipca 1994 r. (tekst jednolity Dz.U. 2010 nr 243 poz. 1623 wraz z późniejszymi zmianami) wraz z rozporządzeniami wykonawczymi do tej ustawy:
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. z 2006 r. nr 83 poz. 578),
 - Rozporządzenie Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 21 lutego 1995 r. w sprawie rodzaju i zakresu opracowań geodezyjno-kartograficznych oraz czynności geodezyjnych obowiązujących w budownictwie (Dz. U. z 1995 r. nr 25 poz. 133),
 - Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24.09.1998 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. U. z 1998 r. Nr 126 poz. 839),
 - Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10.09.1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. z 1998 r. Nr 151, poz. 987),

- 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. z dnia 14 maja 1999)
- Ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych (Dz.U. z 2004 r. Nr 92, poz. 881), wraz z rozporządzeniami wykonawczymi do tej ustawy.
- Ustawa z dnia 17.05.1989r Prawo geodezyjne i kartograficzne (tekst jednolity Dz.U. z 2005r. Nr 240, poz. 2027 z późniejszymi zmianami), wraz z rozporządzeniami wykonawczymi do tej ustawy:
 - Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24.03.1999 r. w sprawie standardów technicznych dotyczących geodezji, kartografii oraz krajowego systemu informacji o terenie (Dz.U. z 1999 r. nr 30, poz. 297 z późniejszymi zmianami),
 - Rozporządzenie Ministra Rozwoju Regionalnego i Budownictwa z dnia 02.04.2001 r. w sprawie geodezyjnej ewidencji sieci uzbrojenia terenu oraz zespołów uzgadniania dokumentacji projektowej (Dz.U. z 2001r. Nr 38, poz. 455),
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2001 poz. 627 nr 62 z późn. zm.) wraz z rozporządzeniami wykonawczymi,
- Ustawa o odpadach z dnia 27 kwietnia 2001 r. (Dz.U. 2001 poz. 628 nr 62 z późn. zm.) wraz z rozporządzeniami wykonawczymi,
- Ustawa o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. (Dz.U.2004 poz. 880 nr 92 z późn. zm.) wraz z rozporządzeniami wykonawczymi,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz.U. z 2003 r. Nr 47, poz.401),
- Decyzja Nr 62 Ministra Infrastruktury z dnia 26.09.2005 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dziennik Urzędowy MI Nr 11, poz. 72),

3. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA.

Celem opracowania jest wykonanie dokumentacji projektowej budowlanej w branży drogowej dla zadania o nazwie „Przebudowa układu komunikacyjnego wraz z modernizacją wiaduktu kolejowego i przejścia podziemnego w rejonie dworca kolejowego Lublin” Niniejsze opracowanie jest częścią składową wielobranżowej dokumentacji projektowej. Na zasadnicze roboty budowlane związane z remontem wiaduktu oraz budową przejść podziemnych dla pieszych, przedłużenie tunelu dworca i wykonania skweru „OAZA” uzyskano pozwolenie na budowę nr 1/12 z dnia 04 stycznia 2012.

Zakres niniejszego opracowania obejmuje wykonanie robót drogowych, związanych z obniżeniem niwelety drogi do skrajni pionowej 4,50m oraz poszerzeniem jezdni dla uzyskania dwóch pasów w każdym kierunku o szerokości pasa 3,00m.

4. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO.

Inwestycja objęta przedmiotowym opracowaniem to rejon dworca kolejowego w Lublinie, położonego w ciągu linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia – Dorohusk. Modernizowany wiadukt położony jest nad ulicą Władysława Kunickiego w Lublinie na działce oznaczonej w ewidencji gruntów nr 74 (obręb 10), wraz z przyczółkami i skrzydłami przyczółków położonymi na działkach nr 74, 2/120 i 1/3 (obręb 10) oraz układem pieszym, wyprowadzonym na działkę nr 88/2 (obręb 22). Wiadukt położony jest w km 175.203 linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia – Dorohusk.

Poniżej została przedstawiona lokalizacja przedmiotowego wiaduktu na planie miasta Lublin.



Na wiadukcie, ze względu na brak skrajni pionowej istnieje ograniczenie wjazdu dla pojazdów o wysokości powyżej 3,40. Brak wpustów i ukształtowanie niecki drogi pod wiaduktem powoduje zalewanie drogi w czasie ulewnych deszczy.



Widok z wiaduktu w stronę dzielnicy Dziesiąta.



Widok ze skrzyżowania z ulica Poczta.

5. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO.

5.1. *Dane ogólne.*

W ramach zadania głównego roboty budowlane związane z przebudową układu komunikacyjnego w obrębie dworca kolejowego Lublin. Główne prace związane są z przebudową zabytkowego wiaduktu kolejowego nad ulicą Kunickiego w Lublinie. Roboty obejmują przede wszystkim jego rewitalizację wraz z jednoczesnym poszerzeniem skrajni pionowej i poziomej pod obiektem dla usprawnienia ruchu pojazdów kołowych poruszających się ulicą Kunickiego oraz wykonaniem nowych tuneli przejść podziemnych po obu stronach wiaduktu.

W ramach robót związanych z niniejszą inwestycją zakłada się również wydłużenie istniejącego przejścia podziemnego dla pieszych, prowadzącego pod torami do peronów dworca kolejowego Lublin dla ułatwienia przemieszczania się pomiędzy dworcem kolejowym, a południową częścią miasta. W ramach przebudowy układu komunikacyjnego przewiduje się utworzenie publicznego skweru przy ulicy Kunickiego, prowadzącego poprzez zadaszone wejście do tunelu i dworca. Skwer będzie zlokalizowany na terenie kolejowym w miejscu dawnej nieczynnej górki rozrządowej oraz placu gospodarczego. Teren ten zostanie obniżony, zniwelowany do poziomu posadzki przedłużonego tunelu dworcowego, a obecne skarpy ziemne zastąpione zostaną murami oporowymi z koszy gabionowych.

Niniejsza dokumentacja dotyczy robót drogowych związanych z poszerzeniem ulicy Kunickiego i obniżeniem niwelety drogi pod wiaduktem.

Realizacja zakresu robót drogowych została podzielona pomiędzy dwóch Inwestorów.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Wydział Realizacji Inwestycji Oddział w Lublinie ul. Okopowa 5 jest Inwestorem w zakresie robót drogowych przewidzianych do wykonania w granicach działki nr 74 – pod wiaduktem kolejowym w ciągu ulicy Kunickiego.

Urząd Miasta Lublin jest Inwestorem robót drogowych w zakresie pozostałych odcinków objętych opracowaniem, usytuowanych poza działką nr 74 tzn:

- działka nr 66 – odcinek ulicy Kunickiego od strony dzielnicy Dziesiąta;
- działka nr 21 – odcinek ulicy Kunickiego od strony placu Bychawskiego;
- działka nr 2 – odcinek ulicy Garbarskiej;
- działka nr 88/2 – odcinek ulicy Pocztowej;
- działka nr 88/1 – odcinek ulicy Pocztowej;

Projekt niniejszy opracowano uwzględniając zaprojektowany wjazd na działkę nr 1/1 – ujęty w odrębnym pozwoleniu na budowę.

5.2. Układ drogi w planie.

Układ drogi w planie zaprojektowano na bazie mapy powstałej z kompilacji map do celów projektowych terenu zamkniętego PKP i mapy do celów projektowych, numerycznej terenów otwartych miejskich. W załącznikach opracowania zamieszczono kopie klauzul obu map do celów projektowych.

Istniejące obustronne chodniki pod wiaduktem zostaną zlikwidowane i rozebrane do uzyskania szerokości jezdni z każdej strony wynoszącej 6,00m. Projektowany plan drogi pokazano na planie sytuacyjnym zamieszczonym w części rysunkowej niniejszego opracowania.

Niniejsza dokumentacja uwzględnia planowaną budowę pasa wyłączenia i zjazdu z ulicy Kunickiego na działkę nr 1/1. Dokumentację opracowano z uwzględnieniem założeń projektowych w projekcie stanowiącym załącznik do decyzji o pozwoleniu na budowę zjazdu na działkę nr 1/1. Ściany oporowe, chodniki i krawężniki zaprojektowano tak by nie powodować robót straconych przy realizacji obu zadań inwestycyjnych.

5.2. Układ drogi w profilu.

W celu uzyskania skrajni pod wiaduktem wynoszącej 4,50m należy obniżyć niweletę drogi. Po analizie niwelety drogi, określono zakres przebudowy nawierzchni na długości 52,30 za wiaduktem od strony centrum oraz na długości 38,0m za wiaduktem od strony dzielnicy Dziesiąta. Od strony dzielnicy Dziesiąta, należy wymienić samą warstwę wiążącą i ścieralną na dodatkowej długości 90m – co jest związane z planowaną budową nowej zatoki autobusowej przy projektowanym placu OAZA.

Obniżenia niwelety drogi maksymalnie do 0,36m od strony ulicy Pocztowej. Z tego względu konieczne jest również obniżenie niwelety ulicy Pocztowej z wymianą nawierzchni na długości 38,0m. Obniżenie niwelety wymusza przebudowę instalacji i urządzeń podziemnych. Zostało to ujęte w odrębnych opracowaniach branżowych. Kształt trasy w profilu pokazano na rysunku nr 2 zamieszczonym w części rysunkowej niniejszego opracowania.

Skrajnia dla pojazdów dla prawego pasa, na obu jezdniach, ustalona została na 3,80m ze względu na zawieszenie sieci trakcyjnej trolejbusowej.

Lewe pasy ruchu w obu kierunkach posiadają pełną skrajnię od osi jezdni wynoszącą 4,50m. Dalsze obniżanie niwelety jezdni bez przebudowy przyczółków wiaduktu jest niemożliwe z uwagi na odsłonięcie stopy i fundamentów palowych wiaduktu.

5.3. Konstrukcja nawierzchni drogi.

Dla potrzeb opracowania wykonano badania geologiczne podłoża gruntowego – wykonując odwierty zarówno z boków drogi przy nasypie kolejowym jak i przewiercając jezdnię w osi drogi. Stwierdzono, że pod warstwami konstrukcyjnymi drogi zalegają grunty piaszczyste – piaski drobne o bardzo dobrej nośności M_0 odpowiednio 96MPa i 120MPa. Grunt po zagęszczeniu będzie spełniał warunki nośności podłoża gruntowego G1 i ze względu na swoją bardzo dobrą przepuszczalność nie będzie wymagał dodatkowych warstw odcinających podłoża.

Przy remoncie drogi, ze względu na wartość obniżenia niwelety drogi, należy rozebrać całość nawierzchni, podbudowy drogi i podłoża do głębokości 0,46m poniżej projektowaną niweletę. Warstwy konstrukcyjne ulicy Kunickiego od góry:

Warstwa ścieralna SMA 8 50/70 gr 4cm;

Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC WMS 16W 20/30 gr. 8cm;

Podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC 22 P gr 14cm;

Podbudowa pomocnicza z kruszywa stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 gr 20cm; Podbudowa zagęszczona do I_d min 2,2 i uzyskania nośności E'' min 120MPa.

Zagęszczone i wyrównane podłożo gruntowe.

Kategoria ruchu – KR5.

Przekrój uliczny z krawężnikami betonowymi 20x30cm z ściekiem z kostki betonowej 10x10cm szerokości 30cm. Za krawężnikiem należy ułożyć opaskę szerokości 30cm z kostki betonowej.

Odcinek ulicy Pocztowej należy przebudować stosując nawierzchnie dla kategorii ruchu KR3.

Odcinek ulicy Garbarskiej – zaprojektowano wymianę warstwy wiążącej i ścieralnej stosując wymagania jak dla kategorii ruchu KR2. Warstwy konstrukcyjne pokazano na rysunku nr 3 zamieszczonym w części rysunkowej niniejszego opracowania.

5.4. Chodniki i murki oporowe.

Przy remoncie drogi, ze względu na wartość obniżenia niwelety drogi, zajdzie konieczność zabudowy ścianki oporowej przy ulicy Kunickiego od skrzyżowania z ulicą Pocztową. Wysokość ścianki

oporowej od 0,0 do maksymalnie 0,4m. Murek oporowy należy ułożyć z elementów prefabrykowa-
nych. W projekcie zamieszczono na rysunkach technicznych przykład ścianki oporowej z bloczków
oporowych ViaBlock. Wybór elementów należy do Wykonawcy. Można zastosować rozwiązania za-
mienne pod warunkiem, że będą estetyczne i uzgodnione z Inwestorem. Można również wykonać
ściankę oporową żelbetową. Dodatkowo należy wykonać dwa dodatkowe stopnie schodów zejścio-
wych z podwyższonego chodnika oraz dwa stopnie na wejściu do lokalu usługowego w budynku nr 10
Na planie sytuacyjnym naniesiono zakres koniecznej przebudowy nawierzchni chodników. Na-
wierzchnię na chodnikach, pokazanych na planie sytuacyjnym należy ułożyć z kostki betonowej gru-
bości 8cm. Przekrój konstrukcyjny chodnika pokazano na rysunku nr 3 - przekrojach konstrukcyjnych,
zamieszczonych w części rysunkowej niniejszego opracowania.

5.5. Zatoka autobusowa.

Zaprojektowano nową zatokę autobusową. Szerokość jezdni na zatoce autobusowej – 3,00m.
Długość zatoki – 20m + skosy 1:8 z łukami wyokrągłającymi R=30m.

Nawierzchnia zatoki z kostki betonowej gr. 8cm. Przekrój konstrukcyjny pokazano na rysunku
nr 3 zamieszczonym w części rysunkowej niniejszego opracowania.

6. DOWIĄZANIE WYSOKOŚCIOWE.

W ramach przedmiotowego opracowania przyjęto układ odniesienia Kronsztad 60.

7. ODWODNIENIE JEZDNI.

W ramach niniejszej inwestycji, zaprojektowano odwodnienie jezdni poprzez ukształtowanie
jezdni z pochyleniem poprzecznym 2% i zabudowę ścieków przykrawężnikowych z kostki betonowej.
Z uwagi na to, że obecnie przed skrzyżowaniem z ulicą Pocztową oraz na długości wiaduktu brakuje
wpustów kanalizacji deszczowej, zaprojektowano nowe wpusty przed i za wiaduktem (w miejscach
najniższego punktu niwelety) jezdni oraz pośrodku wiaduktu i przed skrzyżowaniem z ulicą Pocztową.
Na planie sytuacyjnym zaznaczono projektowane wpusty oraz cały zakres projektowanej przebudowy
kanalizacji deszczowej. Wpusty są elementem dokumentacji w branży wodno – kanalizacyjnej. W
trakcie robót drogowych objętych niniejszym opracowaniem należy przewidzieć koordynację prac z
robotami na działce nr 74 (pod wiaduktem) w tym również koordynacje przy etapie pomiędzy rozbiór-

ką istniejącej nawierzchni, a przebudową kanalizacji deszczowej. W ramach niniejszych robót należy przewidzieć regulację studzienek i wpustów.

8. GOSPODARKA MATERIAŁAMI.

Odpady powstałe w wyniku prac wynikających z realizacji zadania, a niezagospodarowane przez Zamawiającego, w szczególności odpady niebezpieczne zostaną poddane odzyskowi, recyklingowi lub unieszkodliwieniu przez Wykonawcę na jego koszt. Zgodnie z ustawą o odpadach, Wykonawca ponosi pełną odpowiedzialność prawną, materialną, za ewentualne szkody dla środowiska naturalnego wynikające z niewłaściwego sortowania, transportu lub okresowego składowania, magazynowania powstałych w wyniku realizacji zadania odpadów

9. OPRAWOWANIA TOWARZYSZĄCE.

W ramach niniejszej inwestycji wykonano wszystkie kompletne opracowania branżowe:


1. Projekt architektoniczny;
2. Projekty branży mostowej;
3. Projekt branży linie, węzły, stacje kolejowe.
4. Projekt branży sterowanie ruchem kolejowym.
5. Projekt branży sieci trakcyjnej;
6. Projekt branży elektroenergetyka kolejowa;
7. Projekt branży elektroenergetyka miejska;
8. Projekt branży trakcja trolejbusowa wraz z fazowaniem prac.
9. Projekt organizacji ruchu docelowego i na czas wykonania robót.
10. Projekt branży telekomunikacji kolejowej.
11. Projekt branży telekomunikacji miejskiej.
12. Projekt branży wod-kan;
13. Projekt przebudowy sieci gazowej;

Wszystkie sieci z wyjątkiem kanalizacji ściekowej posiadają uzgodnienie ZUD.

Kanalizacja ściekowa, z uwagi na planową inwestycję przebudowy sieci kanalizacyjnej miasta Lublin stanowi przedmiot odrębnego opracowania projektowego. Kanalizacja ściekowa została zaprojektowana do odprowadzenia w ciągu ulicy Garbarskiej. Pod wiaduktem kanalizacja ściekowa zostanie wyłączona z eksploatacji. Podczas robót drogowych istniejąca kanalizacja nie stanowi istotnej

PROJEKT BUDOWLANY PRZEBUDOWY UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO WRAZ Z MODERNIZACJĄ WIA-
DUKTU KOLEJOWEGO I PRZEJŚCIA PODZIEMNEGO W REJONIE DWORCA KOLEJOWEGO LUBLIN
BRANŻA DROGOWA

kolizji. Zostanie jednak wypłycona z uwagi na obniżenie niwelety jezdni, co przy planowanym odłączeniu odcinka kanalizacji i przebudowy w ciągu ulicy garbarskiej przed okresem zimowym nie stanowi przeszkody dla realizacji robót drogowych.


mgr inż. Jan Olejnik
UPRAWNIENIA BUDOWLANE

- do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności linie, węzły i stacje kolejowe nr OFK6-NB-K-41/96
- do projektowania bez ograniczeń w specjalności linie, węzły i stacje kolejowe nr 7/02/WL
- do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności drogowej nr 317/DX/5/09
- do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno - budowlanej nr 48/DOŚ/10

O Ś W I A D C Z E N I E

Oświadczają się, że niżej wymieniona dokumentacja projektowa:

PROJEKT BUDOWLANY

**„Przebudowa układu komunikacyjnego wraz z modernizacją wiaduktu kolejowego
i przejścia podziemnego w obrębie dworca kolejowego Lublin”
w zakresie przebudowy nawierzchni drogowej**

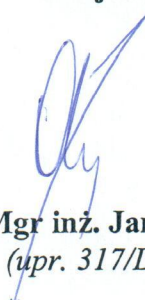
jest kompletna i została wykonana w zakresie niezbędnym do realizacji celu, któremu ma służyć,
zgodnie z obowiązującymi normami, wytycznymi i przepisami techniczno – budowlanymi oraz zasa-
dami wiedzy technicznej.

Sprawdzający:



mgr inż. Andrzej Łęgosz
(upr. 262/94/UW)

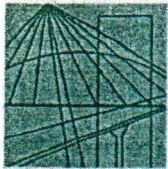
Projektant:



Mgr inż. Jan Olejnik
(upr. 317/DOS/09)

Legnica, październik 2012r.

Dopuszcza się stosowanie innych materiałów niż podane przykładowo
w niniejszym projekcie, o podobnych parametrach technicznych spośród materiałów dopuszczonych
do obrotu i powszechnego stosowania w budownictwie mostowym
i drogowo – kolejowym, zgodnie z art. 10, ust. 2 ustawy z dnia 07 lipca 1994r. – Prawo budowlane
(Dz. U. nr 243/2010, poz. 1623 z późniejszymi zmianami), pod warunkiem uzgodnienia z projek-
tantem i inspektorem nadzoru.



DOLNOŚLĄSKA
OKRĘGOWA
I Z B A
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

OKK.7131.7132-374/2009/09

Wrocław, dnia 21 grudnia 2009 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz.U. z 2001r. Nr 5, poz. 42, z późn. zm.), art. 13 ust. 1 pkt 1 i 2 i ust. 2, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2006r. Nr 156, poz. 1118, z późn. zm.) i § 11 ust 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. Nr 83, poz. 578, z późn. zm.), w związku z art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.)

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna DOIB

n a d a j e

Panu

Jan Olejnik

magister inżynier z kierunku budownictwo
urodzony dnia 6 grudnia 1973 r. w Bolesławcu

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny 317/DOŚ/09

w specjalności drogowej

do projektowania i do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń

UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa we Wrocławiu na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu stwierdza, że Pan Jan Olejnik posiada wymagane prawem: wykształcenie i praktykę zawodową oraz uzyskał pozytywny wynik egzaminu - konieczne do uzyskania uprawnień budowlanych w specjalności drogowej do projektowania i do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń.

Szczegółowy zakres uprawnień jest określony na odwrocie niniejszej decyzji.

Pouczenie

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 w/w ustawy Prawo budowlane – podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis, w drodze decyzji, do centralnego rejestru Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego, potwierdzony zaświadczeniem wydanym przez tę izbę, z określonym w nim terminem ważności.
2. Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej DOIB we Wrocławiu w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Otrzymują:

1. Pan Jan Olejnik
Ul. Nowowiejska 16
59-216 Kunice
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
4. a/a



Skład orzekający OKK

**DOLNOŚLĄSKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA**

Mgr inż. Bronisław Wosiek

Przewodniczący
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

1. mgr inż. Bronisław Wosiek

2. prof. dr inż. Kazimierz Czaplński

3. mgr inż. Małgorzata Mikołajewska-
Janiaczyk

Pan Jan Olejnik jest uprawniony:

W specjalności drogowej - na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 1 i 2 i art. 13 ust. 3 i 4 ustawy Prawo budowlane, w związku z § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie - do:

- 1) projektowania obiektu budowlanego i kierowania budową lub innymi robotami budowlanymi związanymi z obiektem budowlanym takim jak:
 - a) droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów;
 - b) droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust,
- 2) sprawdzania projektów budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
- 3) kierowania wytwarzaniem konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz nadzoru i kontroli technicznej wytwarzania tych elementów,
- 4) wykonywania nadzoru inwestorskiego,
- 5) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych **bez ograniczeń w zakresie w/w specjalności.**

Na podstawie § 15 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie - uprawnienia niniejsze uprawniają do sporządzania projektów zagospodarowania działki lub terenu w zakresie specjalności drogowej.

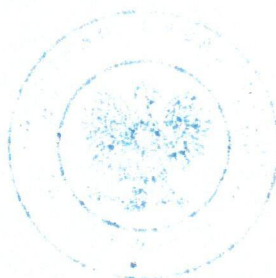
Skład orzekający OKK
DOLNOŚLĄSKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

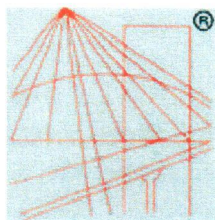
Mgr inż. Bronisław Wosiek
Przewodniczący
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

1. mgr inż. Bronisław Wosiek

2. prof. dr inż. Kazimierz Czaplński

3. mgr inż. Małgorzata Mikołajewska-
Janiaczyk





P O L S K A
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

Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

DOŚ-RJ8-75R-F13 *

Pan Jan Olejnik o numerze ewidencyjnym DOŚ/BK/0939/04
adres zamieszkania ul. Roosevelta 11/8a, 59-220 Legnica
jest członkiem Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2012-10-01 do 2013-09-30.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2012-09-06 roku przez:

Eugeniusz Hotała, Przewodniczący Rady Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci
elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są
równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na
stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów
Budownictwa.

Obywatel(ka)

Andrzej Remigiusz Łęgosz

(imię i nazwisko)

jest upoważniony(a) do

1. do sporządzania projektów budowli dróg, nawierzchni lotniskowych,
2. do sporządzania projektów budowli mostów, wiaduktów, przepustów, tuneli, estakad, nadziemnych i podziemnych przejść komunikacyjnych,
3. do kierowania, nadzorowania i kontrolowania technicznego budowy i robót, kierowania i kontrolowania wytwarzania konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz oceniania i badania stanu technicznego w zakresie budowli dróg i nawierzchni lotniskowych,
4. do kierowania, nadzorowania i kontrolowania budowy i robót, kierowania i kontrolowania wytwarzania konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz oceniania i badania stanu technicznego w zakresie budowli mostów, wiaduktów, przepustów, tuneli, estakad, nadziemnych i podziemnych przejść komunikacyjnych.

Otrzymuje :

mgr inż. Andrzej Łęgosz

ul. Grochowa 16/7

53-424 Wrocław



m.p.

Z up. WOJEWODY
ARCHITEKT WOJEWÓDZKI
DYREKTOR WYDZIAŁU
mgr inż. arch. Włodzimierz Szostek

(podpis i pieczęć)