PROGREG Sp. z o.o.
30-414 Kraków, ul. Dekarzy 7C
tel. 12 269-82-50, fax. 12 268-13-91
NIP 679-301-39-27 REGON 120974723
Biuro w Łodzi: 90-138 Łódź, ul. Narutowicza 77
tel. 42 307-00-84
www.progreg.pl e-mail: biuro@progreg.pl

Numer KRS 0000333486 Sąd Rejonowy
dla Krakowa – Śródmieścia w Krakowie,
XI Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego.
Wysokość Kapitału Zakładowego 100 000, 00 zł,
opłacony w całości.
Konto bankowe ING Bank Śląski S.A.
92 1050 1445 1000 0090 3060 7403

Inwestor:	Gmina Miejska Kraków – Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie, ul. Centralna 53, 31 – 586 Kraków, reprezentowany przez Marcina Korusiewicza p.o. – Dyrektora Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie, ul. Centralna 53, 31 – 586 Kraków
Nazwa inwestycji:	Opracowanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem decyzji o pozwolenie na budowę na realizację przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa ciągu ulic Królewska, Podchorążych, Bronowicka w Krakowie wraz z przebudową torowiska tramwajowego, sieci trakcyjnej, odwodnieniem, oświetleniem i przebudową kolidującej infrastruktury technicznej”
Adres inwestycji:	Ulice: Królewska, Podchorążych, Bronowicka w Krakowie
Faza:	**PROJEKT ARCHITEKTONICZNO - BUDOWLANY**
Branża:	Drogowa
Główny Projektant:	mgr inż. Paweł Kudelski *Nr upr. MAP/0337/POOL/08 spec. kolejowa* *Nr upr. MAP/0284/POOD/12 spec. Drogowa*
Projektant:	mgr inż. Maksymilian Leśniak *Nr upr. PDK/0191/POOD/09 spec. drogowa*
Sprawdzający:	mgr inż. Grzegorz Rychel *Nr upr. MAP/00299/POOD/14 spec. inż. drogowa*

06 Kwiecień 2017 r.

I. SPIS TREŚCI

1 PRZEDMIOT OPRACOWANIA 3
2 CEL I ZAKRES OPRACOWANIA 3
3 PODSTAWA OPRACOWANIA 3
4 STAN ISTNIEJĄCY 4
5 BUDOWA GEOLOGICZNA – OKREŚLENIE KATEGORII GEOTECHNICZNYCH OBIEKTU BUDOWLANEGO 7
6 STAN PROJEKTOWANY 7
2.1 PRZYJĘTE PARAMETRY TECHNICZNE I ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE 7
2.2 ROZWIĄZANIA SYTUACYJNE 7
2.3 ROZWIĄZANIA WYSOKOŚCIOWE 15
2.4 ROZWIĄZANIA KONSTRUKCYJNE 15
2.4.1 **Konstrukcje drogowe** 15
7 ROBOTY ZIEMNE 21
8 INFORMACJA DOTYCZĄCA GOSPODAROWANIA ODPADAMI 21
9 UWAGI 22
10 KOPIE UPRAWNIEŃ I ZAŚWIADCZEŃ O PRZYNALEŻNOŚCI DO IZBY 27
11 OŚWIADCZENIE 38
12 UZGODNIENIA / OPINIE 39

I OPIS TECHNICZNY

1 PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt architektoniczno - budowlany dla zadania pod nazwą: *„Opracowanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem decyzji pozwolenia na budowę na realizację przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa ciągu ulic Królewska, Podchorążych, Bronowicka w Krakowie wraz z przebudową torowiska tramwajowego, sieci trakcyjnej, odwodnieniem, oświetleniem i przebudową kolidującej infrastruktury technicznej”.*

2 CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem opracowania jest planowana przebudowa ulic Królewska, Podchorążych, Bronowicka obejmująca odcinek od skrzyżowania ulic: Al. Mickiewicza, Al. Słowackiego, Karmelicka, Królewska wraz z tarczą skrzyżowania do skrzyżowania z ul. Rydla wraz z pętlą tramwajową w rejonie skrzyżowania ulic Bronowicka, Rydla.

Zakres robót obejmuje:

- przebudowę torowiska tramwajowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
- przebudowę / budowę peronów przystankowych,
- przebudowę ulic,
- przebudowę skrzyżowań,
- przebudowę i budowę chodników,
- przebudowę i budowę ścieżek rowerowych,
- przebudowę i budowę miejsc postojowych,
- przebudowę zjazdów,
- przebudowę i budowę przystanków autobusowych,
- przebudowę pętli tramwajowej.

3 PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawą opracowania projektu jest umowa nr 875/ZIKiT/2016 z dnia 18.07.2016 r. zawarta pomiędzy firmą PROGREG Sp. z o.o. a Zarządem Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie.

Materiały Wyjściowe:

Przy opracowywaniu Projektu wykorzystano następujące materiały:

- specyfikacje istotnych warunków zamówienia wraz z załącznikami,

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- normy branżowe,
- inwentaryzacja stanu istniejącego,
- aktualna mapa zasadnicza,
- wstępne uzgodnienia z Zamawiającym,

4 STAN ISTNIEJĄCY

Inwestycja zlokalizowana jest w północno - zachodniej części miasta Krakowa na terenie dzielnicy V Krowodrza oraz VI Bronowice. Obszar inwestycji obejmuje odcinek od skrzyżowania z ul. Rydla wraz z pętlą tramwajową w rejonie skrzyżowania ulic Bronowicka, Rydla do skrzyżowania ulic: Al. Mickiewicza, Al. Słowackiego, Karmelicka, Królewska wraz z tarczą skrzyżowania.

Ulice Bronowicka, Podchorążych, Królewska posiadają bitumiczną nawierzchnię jezdni, nawierzchnię chodników z płytek betonowych bądź z kostki betonowej. W bliskim sąsiedztwie istniejących krawędzi jezdni ulicy na odcinku ulicy Bronowickiej, Podchorążych, Królewskiej zlokalizowana jest istniejąca zieleń w postaci drzew. W ciągu ulicy Bronowickiej, Podchorążych, Królewskiej zlokalizowane są istniejące zjazdy obsługujące przyległe do ulicy nieruchomości. W stanie istniejącym skrzyżowanie ulic Bronowicka / Rydla jest czterowlotowe, na wlocie ulicy Bronowickiej od strony zachodniej oraz od strony wschodniej wydzielone są pasy ruchu do lewoskrętu w ulicę Rydla (pas ruchu do lewoskrętu od strony wschodniej jest nienormatywny). Ruch pieszych odbywa się po zlokalizowanych wokół w/w skrzyżowania chodnikach oraz po przejściach dla pieszych zlokalizowanych od strony północnej i południowej w ulicy Rydla oraz przejściu dla pieszych zlokalizowanym po stronie zachodniej w ulicy Bronowickiej. W południowo – zachodnim narożniku w/w skrzyżowania zlokalizowane są istniejące przystanki tramwajowe umiejscowione naprzeciw siebie. W południowo – wschodnim narożniku w/w skrzyżowania zlokalizowana jest istniejąca dwutorowa pośrednia pętla tramwajowa. W północno – zachodnim narożniku w/w skrzyżowania zlokalizowana jest istniejąca zatoka autobusowa. Na odcinku ulicy Bronowickiej od wlotu skrzyżowania z ulicą Rydla do wlotu skrzyżowania z ulicami Głowackiego i Piastowska ruch samochodowy odbywa się częściowo po torowisku tramwajowym (brak jest wyodrębnionych pasów ruchu za skrajnią tramwajową). Wzdłuż w/w ulicy, przy jej krawędzi jezdni zlokalizowane są istniejące chodniki. Po stronie wschodniej skrzyżowania ulicy Bronowickiej z ulicą Staszczyka (skrzyżowania trzywlotowe) zlokalizowane jest istniejące przejście dla pieszych przez

ulicę Bronowicką. Na istniejącej pętli tramwajowej po stronie wschodniej zlokalizowany jest istniejący przystanek tramwajowy. Przed wlotem skrzyżowania ulic Bronowicka, Głowackiego i Piastowska po stronie zachodniej, zlokalizowane są istniejące przystanki tramwajowe. W stanie istniejącym skrzyżowanie ulic Bronowicka, Podchorążych, Piastowska, Głowackiego jest czterowlotowe, na wlocie ulicy Podchorążych od strony wschodniej wydzielony jest nienormatywny pas ruchu do lewoskrętu w ulicę Piastowską. Na wlocie ulicy Piastowskiej po stronie południowej w/w skrzyżowania wydzielony jest pas ruchu do lewoskrętu w ulicę Bronowicką. Przed w/w skrzyżowaniem w ulicy Podchorążych zlokalizowany jest istniejący dojazd do stadionu WKS Wawel. Ruch pieszych odbywa się po zlokalizowanych wokół w/w skrzyżowania chodnikach oraz po przejściach dla pieszych zlokalizowanych na każdym wlocie skrzyżowania. Na odcinku ulicy Podchorążych od wlotu skrzyżowania z ulicami Głowackiego i Piastowska do wlotu skrzyżowania z ulicami Kazimierza Wielkiego, Smoluchowskiego i Królewskiej ruch samochodowy odbywa się częściowo po torowisku tramwajowym (brak jest wyodrębnionych pasów ruchu za skrajnią tramwajową). Wzdłuż w/w ulicy, przy jej krawędzi jezdni zlokalizowane są istniejące chodniki, po południowej stronie w/w ulicy, na wysokości Uniwersytetu Pedagogicznego zlokalizowana jest istniejąca ścieżka rowerowa przebiegająca z kierunku zachodniego poprzez w/w skrzyżowanie w kierunku północnym w ulicę Kazimierza Wielkiego. Na wysokości wejścia głównego do Uniwersytetu Pedagogicznego przy krawędzi jezdni ulicy zlokalizowane są wydzielone stanowiska postojowe. Na wlotach w/w skrzyżowania w ulicy Podchorążych i w ul. Królewskiej zlokalizowane są istniejące przystanki tramwajowo - autobusowe. W stanie istniejącym skrzyżowanie ulic Podchorążych, Kazimierza Wielkiego, Smoluchowskiego i Królewskiej jest czterowlotowe, na wlocie ulic Podchorążych i Królewskiej wydzielone są pasy ruchu do lewoskrętu z torowiska tramwajowego w ulice Smoluchowskiego i Kazimierza Wielkiego. Na wlocie ulicy Kazimierza Wielkiego zlokalizowany jest wydzielony pas do skrętu w prawo w ulicę Podchorążych. Ruch pieszych odbywa się po zlokalizowanych wokół w/w skrzyżowania chodnikach oraz po przejściach dla pieszych zlokalizowanych na każdym wlocie skrzyżowania. Na odcinku ulicy Królewskiej od wlotu skrzyżowania z ulicami Kazimierza Wielkiego, Smoluchowskiego i Królewskiej do wlotu skrzyżowania z ulicami Pomorska, Plac Inwalidów ruch samochodowy odbywa się częściowo po torowisku tramwajowym (brak jest wyodrębnionych pasów ruchu za skrajnią tramwajową). Wzdłuż w/w ulicy zlokalizowane są istniejące chodniki zlokalizowane przy krawędzi jezdni ulicy oraz odsunięte od krawędzi jezdni ulicy. Na w/w odcinku znajdują się skrzyżowania ulicy Królewskiej z ulicami: Galla; Kijowska; Nowowiejska; Urzędnicza; Konarskiego; Józefitów. Na wlocie skrzyżowania ulicy Królewskiej i ulicy Galla od strony zachodniej zlokalizowany jest istniejący przystanek

autobusowy, na wlotach skrzyżowania ulicy Królewskiej i ulicy Kijowskiej po stronie wschodniej i zachodniej zlokalizowane są istniejące przystanki tramwajowe, na wlocie skrzyżowania ulic Królewska i Urzędnicza po stronie wschodniej i zachodniej zlokalizowane są istniejące przystanki tramwajowe typu „wiedeńskiego”. Na skrzyżowaniach ulicy Królewskiej z ulicami Galla; Kijowska; Nowowiejska; Urzędnicza; przejścia dla pieszych zlokalizowane są na każdym wlocie skrzyżowania. Na skrzyżowaniu ulicy Królewskiej z ulicą Konarskiego przejście dla pieszych zlokalizowane jest na ulicy Konarskiego oraz na ulicy Królewskiej po stronie zachodniej, na skrzyżowaniu ulicy Królewskiej z ulicą Józefitów przejścia dla pieszych zlokalizowane są na ulicy Józefitów po stronie północnej i południowej oraz na ulicy Królewskiej po stronie zachodniej, na skrzyżowaniu ulicy Królewskiej z ulicą Pomorską i Plac Inwalidów przejścia dla pieszych zlokalizowane są na ulicy Pomorskiej i Plac Inwalidów oraz na ulicy Królewskiej po stronie zachodniej. Na wlocie skrzyżowania ulic Królewska, Słowackiego, Mickiewicza, Karmelicka w stanie istniejącym zlokalizowany jest przystanek tramwajowy na wyspie środkowej jezdni ulicy. Po południowej stronie w/w wyspy zlokalizowane są dwa pasy ruchu i pomiędzy nimi pas ruchu dla rowerów. Aleja Mickiewicza i Słowackiego posiadają po 3 pasy ruchu. Ruch pieszych odbywa się po zlokalizowanych wokół w/w skrzyżowania chodnikach oraz po przejściach dla pieszych zlokalizowanych na każdym wlocie skrzyżowania. Na odcinku ulicy Królewskiej pomiędzy ulicami Smoluchowskiego i Galla, Kijowska i Nowowiejska, Nowowiejska i Urzędnicza, przy krawędzi jezdni ulicy zlokalizowane są wydzielone stanowiska postojowe. Na wlocie skrzyżowania ulicy Rydla z ulicą Bronowicką przed przejściem dla pieszych od strony północnej przez ulicę Rydla zlokalizowany jest postój taksówek na ok. 6 pojazdów; na wlocie skrzyżowania ulicy Nowowiejskiej z ulicą Królewską za przejściem dla pieszych przez ulicę Nowowiejską zlokalizowany jest postój taksówek na ok. 4 pojazdy; na wlocie skrzyżowania ulicy Urzędniczej z ulicą Królewską przed przejściem dla pieszych od północnej strony ulicy Urzędniczej zlokalizowany jest postój taksówek na ok. 2 pojazdy. W stanie istniejącym miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych zlokalizowane są: po stronie południowej ulicy Królewskiej w rejonie budynku nr 94 – jedno miejsce; po stronie południowej ulicy Królewskiej w rejonie budynku nr 92 – jedno miejsce; po stronie południowej ulicy Królewskiej w rejonie budynku nr 86 – dwa miejsca; po stronie południowej ulicy Królewskiej w rejonie budynku nr 84 – jedno miejsce; po stronie północnej ulicy Królewskiej w rejonie ulicy Sienkiewicza budynek nr 2 - jedno miejsce.

5 BUDOWA GEOLOGICZNA – OKREŚLENIE KATEGORII GEOTECHNICZNYCH OBIEKTU BUDOWLANEGO

Przyjęto:

- I kategorię geotechniczną przy prostych warunkach gruntowych
- Grupa nośności podłoża G4;

6 STAN PROJEKTOWANY

2.1 PRZYJĘTE PARAMETRY TECHNICZNE I ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE

ULICE: BRONOWICKA; PODCHORĄŻYCH; KRÓLEWSKA; GŁOWACKIEGO; PIASTOWSKA; KAZIMIERZA WIELKIEGO; KIJOWSKA; SŁOWACKIEGO; MICKIEWICZA; KARMELICKA:

- kategoria drogi: powiatowa;
- założona klasa techniczna ulicy "Z" - Zbiorcza
- kategoria obciążenia ruchem: KR5
- założona prędkość projektowa Vp = 40 km/h
- minimalna szerokość pasa ruchu 2,75 m
- dopuszczalny nacisk na oś 115 kN/oś

ULICE: RYDLA; SMOLUCHOWSKIEGO; GALLA; NOWOWIEJSKA; URZĘDNICZA; KONARSKIEGO; JÓZEFITÓW; POMORSKA; PLAC INWALIDÓW:

- kategoria drogi: gminna;
- założona klasa techniczna ulicy "L" - Lokalna
- założona prędkość projektowa Vp = 30 km/h
- szerokość pasa ruchu 3,0 m; 3,5 m;

ULICE: STASZCZYKA:

- kategoria drogi: gminna;
- założona klasa techniczna ulicy "D" - Dojazdowa
- założona prędkość projektowa Vp = 30 km/h
- szerokość pasa ruchu 3,00 m.

2.2 ROZWIĄZANIA SYTUACYJNE

Początek projektowanego torowiska dowiązano do istniejącego torowiska „zielonego” po zachodniej stronie skrzyżowania ulic Bronowicka i Rydla. Torowisko kontrałukami o promieniach 100 m przecina w/w skrzyżowanie po czym biegnie jako zintegrowane z jednią w osi ul. Bronowickiej. W rozwiązaniach sytuacyjnych ulicy Bronowickiej od skrzyżowania z ulicą Rydla

do skrzyżowania z ulicami Piastowską, Głowackiego i Podchorążych, zaprojektowano jezdnię z torowiskiem tramwajowym zlokalizowanym w osi jezdni ulicy, rozstawie osi torów na prostej 2,90 m, ruch samochodów odbywał się będzie tak jak w stanie istniejącym, czyli częściowo po jezdni bitumicznej ulicy oraz częściowo po torowisku tramwajowym o nawierzchni z płyt prefabrykowanych betonowych, oddzielonych od bitumicznej nawierzchni jezdni krawężnikami granitowymi 15/35 cm - wtopionymi. Szerokość jezdni ulicy na w/w odcinku wynosi 10,9 m i jest uwarunkowana lokalizacją istniejącej roślinności (drzewami), które zgodnie z wymaganiami Inwestora nie podlegają wycince. Wzdłuż w/w odcinka ulicy zaprojektowano budowę oraz przebudowę obustronnych chodników zlokalizowanych przy krawędzi jezdni ulicy, w chodnikach umiejscowiono tzw. „okienka” na istniejące drzewa, obramowane obrzeżami kamiennymi. W ciągu w/w ulicy zaprojektowano przebudowę (poszerzenie) istniejącego peronu tramwajowego zlokalizowanego na wlocie skrzyżowania z ulicą Rydla, gdzie długość peronu wynosi 45 m plus rampa o długości 4,0 m, minimalna szerokość peronu wynosi 3,09 m w tym szerokość użytkowa od krawędzi do lica wygrodzenia wynosi około 2,39 m. Zaprojektowano przebudowę skrzyżowania ulicy Bronowickiej i Rydla, na zachodnim wlocie skrzyżowania wyznaczono pas ruchu o szerokości 3,0 m do lewoskrętu w ulicę Rydla oraz wspólny pas o szerokości 3,0 m dla ruchu na wprost w ulicę Bronowicką oraz w prawo w ulicę Rydla. Na wschodnim wlocie w/w skrzyżowania wyznaczono pas ruchu o szerokości 3,0 m do lewoskrętu w ulicę Rydla oraz wspólny pas o szerokości 3,0 m dla ruchu na wprost w ulicę Bronowicką oraz w prawo w ulicę Rydla. Pas ruchu jezdni południowej ulicy Bronowickiej na wschodnim wylocie skrzyżowania ulicy Bronowickiej i Rydla poszerzono do szerokości 3,0 m aby pojazdy poruszające się jezdnią ulicy Bronowickiej omijały zwrotnice i krzyżownice torowiska tramwajowego. Na północnym i południowym wlotach skrzyżowania w ulicy Rydla wyznaczono pasy ruchu o szerokości po 3,0 m. Zaprojektowano poszerzenie istniejącego azylu zlokalizowanego po stronie zachodniej w/w skrzyżowania pomiędzy torowiskiem tramwajowym a jezdnią ulicy Bronowickiej do szerokości w najwęższym miejscu wynoszącej 3,0 m. Poszerzenie w/w azylu oraz w/w peronu tramwajowego wykonano poprzez zawężenie istniejącej jezdni ulicy Bronowickiej o około 1,0 m, wyznaczając pasy ruchu o szerokości po 3,0 m. Ruch pieszych w obrębie skrzyżowania ulicy Bronowickiej z ulicą Rydla odbywa się po przebudowywanych chodnikach oraz po przejściach dla pieszych zlokalizowanych na północnym (szerokość 4,0 m), południowym (szerokość 4,0 m) i zachodnim (szerokość 6,0 m) wlocie skrzyżowania. Przebudowywana pętla tramwajowa zasadniczo zachowuje istniejący układ torów z zastosowaniem minimalnych promieni łuków R = 20m (dla toru wewnętrznego) oraz R=22,5 m (dla toru zewnętrznego). Wjazd na pętlę odbywa się za pomocą dwóch następujących po sobie zwrotnic prostych o długości 9,0 m (każda),

wyjazd natomiast za pomocą rozjazdu pojedynczego lewego. W obrębie przebudowywanej pętli tramwajowej zaprojektowano po stronie południowej peron tramwajowy niewyniesiony. Wewnątrz pętli tramwajowej zlokalizowano stanowisko rowerów miejskich. W południowo – zachodnim narożniku pętli zaprojektowano miejsce dla postoju obsługi technicznej pętli o wymiarach 5,0 m na 9,0 m. W obrębie skrzyżowania ulicy Bronowickiej z ulicą Staszczyka zaprojektowano przejścia dla pieszych o szerokości po 4,0 m zlokalizowane na wschodnim i południowym wlocie skrzyżowania. W ulicy Bronowickiej przed wlotem skrzyżowania ulicy Bronowickiej z ulicą Piastowską, Głowackiego i Podchorążych, zaprojektowano przebudowę istniejącego przystanku tramwajowego o długości 45 m i szerokości 4,7 m (na przystanku zlokalizowane są tak jak w stanie istniejącym dwa zjazdy). Zaprojektowano przebudowę skrzyżowania ulic Bronowicka. Piastowska, Głowackiego i Podchorążych. Na południowym wlocie w/w skrzyżowania wyznaczono pas ruchu o szerokości 3,0 m do lewoskrętu w ulicę Bronowicką oraz wspólny pas o szerokości 3,0 m dla ruchu na wprost w ulicę Głowackiego i w prawo w ulicę Podchorążych. Na północnym wlocie w/w skrzyżowania wyznaczono wspólny pas ruchu o szerokości 3,25 m do jazdy na wprost w lewo i w prawo zawężając istniejący pas ruchu w ulicy Głowackiego z istniejącego 3,55 m do projektowanego 3,25 m z uwagi na konieczność zastosowania łuku o promieniu R=8,0 m dla pojazdów skręcających w prawo w ulicę Bronowicką i pozostawienia miejsca przed przejściem dla pieszych przez ulicę Głowackiego dla akumulacji pieszych. W ulicy Podchorążych, przed wlotem skrzyżowania ulic Podchorążych, Bronowickiej, Piastowskiej i Głowackiego zaprojektowano przystanek typu „wiedeńskiego” o długości 45,0 m plus obustronne rampy o długości po 3,0 m. W odległości 1,25 m od osi toru zaprojektowano krawędź przystanku wiedeńskiego wyznaczoną krawężnikiem granitowym typu „kassel”. Ruch wszystkich pojazdów silnikowych, motorowerów, rowerów, odbywał się będzie przez przystanek typu „wiedeńskiego”. Z uwagi na projektowany rozstaw osi torów wynoszący 2,9 m, na długości przystanku typu „wiedeńskiego” oraz w jego sąsiedztwie, po torowisku mogą poruszać się jedynie tramwaje. Szerokość w/w przystanku typu „wiedeńskiego” łącznie z w/w krawężnikiem wynosi 3,75 m (szerokość przystanku bez krawężnika wynosi 3,45 m). Szerokość peronu przy w/w przystanku typu „wiedeńskiego” wynosi 4,55 m. Zaprojektowano przebudowę skrzyżowania ulicy Podchorążych z ulicą prowadzącą do stadionu WKS Wawel, gdzie zaprojektowano szerokość wlotu wynoszącą 7,0 m oraz wyokrąglenia łukami R=6,0 m i R=8,0 m. W sąsiedztwie w/w skrzyżowania zaprojektowano 4 miejsca postojowe dla samochodów osobowych o wymiarach 2,5 m / 4,5 m oraz jezdnię manewrową o szerokości 5,0 m. W rozwiązaniach sytuacyjnych ulicy Podchorążych od skrzyżowania z ulicami Bronowicką, Piastowską i Głowackiego do skrzyżowania z ulicami Królewską, Kazimierza

Wielkiego, Smoluchowskiego, zaprojektowano jezdnię z torowiskiem tramwajowym zlokalizowanym w osi jezdni ulicy, rozstawie osi torów na prostej 2,90 m, ruch samochodów odbywał się będzie tak jak w stanie istniejącym, czyli częściowo po jezdni bitumicznej ulicy oraz częściowo po torowisku tramwajowym o nawierzchni z płyt prefabrykowanych betonowych, oddzielonych od bitumicznej nawierzchni jezdni krawężnikami granitowymi 15/35 cm - wtopionymi. Szerokość jezdni ulicy Podchorążych na odcinku od skrzyżowania z ulicą Głowackiego do łuku poziomego w ulicy wynosi 12,60 m oraz na dalszym odcinku do skrzyżowania z ulicą Kazimierza Wielkiego wynosi 12,40 m i jest uwarunkowana lokalizacją istniejącej roślinności (drzewami), które zgodnie z wymaganiami Inwestora nie podlegają wycince. Wzdłuż odcinka ulicy Podchorążych zaprojektowano budowę oraz przebudowę obustronnych chodników zlokalizowanych przy krawędzi jezdni ulicy bądź odsuniętych od niej. W przebudowywanych chodnikach umiejscowiono „okienka” na istniejące drzewa obramowane obrzeżami kamiennymi. W ulicy Podchorążych i Królewskiej przed wlotem skrzyżowania ulic Podchorążych, Królewskiej, Kazimierza Wielkiego i Smoluchowskiego zaprojektowano przystanki typu „wiedeńskiego” o długości 45,0 m plus obustronne rampy o długości po 3,0 m. W odległości 1,25 m od osi toru zaprojektowano krawędź przystanku typu „wiedeńskiego” wyznaczoną krawężnikiem granitowym typu „kassel”. Ruch wszystkich pojazdów silnikowych, motorowerów, rowerów, odbywał się będzie przez przystanek typu „wiedeńskiego”. Z uwagi na projektowany rozstaw osi torów wynoszący 2,9 m na długości przystanku typu „wiedeńskiego” oraz w jego sąsiedztwie, po torowisku mogą poruszać się jedynie tramwaje. Szerokość w/w przystanków typu „wiedeńskiego” łącznie z w/w krawężnikiem wynosi 3,50 m (szerokość przystanku bez krawężnika wynosi 3,20 m). Szerokość peronu przy w/w przystanku zlokalizowanym po stronie zachodniej skrzyżowania wynosi 3,5 m natomiast przy przystanku po stronie wschodniej skrzyżowania wynosi 3,2 m. Przed w/w przystankami typu „ wiedeńskiego” zlokalizowano przystanki autobusowe długości po 20,0 m odsunięte po 5,0 m od początku rampy przystanku wiedeńskiego. Zaprojektowano przebudowę istniejącej ścieżki rowerowej o szerokości od 2,0 m do 3,0 m zlokalizowanej po południowej stronie ulicy Podchorążych oraz wokół skrzyżowania ulic Podchorążych, Królewskiej, Kazimierza Wielkiego i Smoluchowskiego oraz budowę ścieżki rowerowej o szerokości od 2,0 m do 3,0 m zlokalizowanej po południowej stronie ulicy Królewskiej pomiędzy ulicami Smoluchowskiego a Nowowiejską. Zaprojektowano przebudowę skrzyżowania ulic Podchorążych, Królewskiej, Kazimierza Wielkiego i Smoluchowskiego. Na północnym wlocie skrzyżowania wyznaczono pas ruchu o szerokości 3,0 m do prawoskrętu w ulicę Podchorążych oraz wspólny pas o szerokości 3,0 m dla ruchu na wprost i w lewo w ulicę Królewską. Na południowym wlocie w/w skrzyżowania wyznaczono wspólny pas

ruchu o szerokości 3,0 m do jazdy na wprost w lewo i w prawo. Ruch pieszych i rowerzystów w obrębie skrzyżowania ulicy Podchorążych, Królewskiej, Kazimierza Wielkiego i Smoluchowskiego odbywa się po przebudowywanych chodnikach oraz po przejściach dla pieszych i przejazdach dla rowerzystów zlokalizowanych na wszystkich wlotach skrzyżowania (szerokość przejść dla pieszych 4,0 m – 5,0 m, szerokość przejazdów dla rowerów 3,0 m). W rozwiązaniach sytuacyjnych ulicy Królewskiej od skrzyżowania z ulicami Podchorążych, Kazimierza Wielkiego i Smoluchowskiego do skrzyżowania z ulicami Plac Inwalidów, Pomorską zaprojektowano jezdnię z torowiskiem tramwajowym zlokalizowanym w osi jezdni ulicy, rozstawie osi torów na prostej 2,90 m, ruch samochodów odbywał się będzie tak jak w stanie istniejącym, czyli częściowo po jezdni bitumicznej ulicy oraz częściowo po torowisku tramwajowym o nawierzchni z płyt prefabrykowanych betonowych, oddzielonych od bitumicznej nawierzchni jezdni krawężnikami granitowymi 15/35 cm - wtopionymi. Szerokość jezdni ulicy Królewskiej na odcinku od skrzyżowania z ulicą Kazimierza Wielkiego do skrzyżowania z ulicą Pomorską wynosi 12,10 m; 12,25 m oraz 12,40 m i jest uwarunkowana lokalizacją istniejącej roślinności (drzewami), które zgodnie z wymaganiami Inwestora nie podlegają wycince oraz lokalizacją projektowanych przystanków typu „wiedeńskiego” przed którymi jezdnia jest poszerzana w celu zachowania szerokości przystanku typu „wiedeńskiego” wynoszącej 3,5 m. Wzdłuż w/w odcinka ulicy zaprojektowano budowę oraz przebudowę obustronnych chodników zlokalizowanych przy krawędzi jezdni ulicy bądź odsuniętych od krawędzi jezdni ulicy. Zaprojektowano również budowę oraz przebudowę stanowisk postojowych usytuowanych pod kątem 45 stopni (o wymiarach: szerokość 2,5 m (szerokość 3,6 m dla stanowisk postojowych dla osób niepełnosprawnych) długość 4,5 m – 5,0 m) lub usytuowanych równolegle do krawędzi jezdni ulicy (o wymiarach: szerokość 2,5 m długość 6,0 m). W ulicy Królewskiej przed wlotem skrzyżowania ulic Królewska, Kijowska zaprojektowano przystanki typu „wiedeńskiego” o długości 45,0 m plus obustronne rampy o długości po 3,0 m. W odległości 1,25 m od osi toru zaprojektowano krawędź przystanku typu „wiedeńskiego” wyznaczoną krawężnikiem granitowym typu „kassel”. Ruch wszystkich pojazdów silnikowych, motorowerów, rowerów, odbywał się będzie przez przystanek typu „wiedeńskiego”. Z uwagi na projektowany rozstaw osi torów wynoszący 2,9 m na długości przystanku typu „wiedeńskiego” oraz w jego sąsiedztwie, po torowisku mogą poruszać się jedynie tramwaje. Szerokość w/w przystanków typu „wiedeńskiego” łącznie z w/w krawężnikiem wynosi 3,50 m (szerokość przystanku bez krawężnika wynosi 3,20 m). Szerokość peronu przy w/w przystanku zlokalizowanym po stronie zachodniej wynosi 3,5 m natomiast przy przystanku po stronie wschodniej wynosi 4,65 m. W ulicy Królewskiej, pomiędzy skrzyżowaniami z ulicami Galla i Kijowska zlokalizowano przystanek autobusowy o długości 20,0 m

i szerokości peronu 3,5 m. W ulicy Królewskiej przed wlotem skrzyżowania ulic Królewska, Urzędnicza zaprojektowano przystanki typu „wiedeńskiego” o długości (przystanek po stronie zachodniej) 45,0 m plus obustronne rampy o długości po 3,0 m oraz (przystanek po stronie wschodniej) o długości 41,0 m plus obustronne rampy o długości 3,0 m. W odległości 1,25 m od osi toru zaprojektowano krawędź przystanku typu „wiedeńskiego” wyznaczoną krawężnikiem granitowym typu „kassel”. Ruch wszystkich pojazdów silnikowych, motorowerów, rowerów, odbywał się będzie przez przystanek wiedeński. Z uwagi na projektowany rozstaw osi torów wynoszący 2,9 m na długości przystanku typu „wiedeńskiego” oraz w jego sąsiedztwie, po torowisku mogą poruszać się jedynie tramwaje. Szerokość w/w przystanków typu „wiedeńskiego” łącznie z w/w krawężnikiem wynosi 3,50 m (szerokość przystanku bez krawężnika wynosi 3,20 m). Szerokość peronu przy w/w przystanku zlokalizowanym po stronie zachodniej wynosi 3,85 m natomiast przy przystanku po stronie wschodniej wynosi 2,70 m. Zaprojektowano przebudowę skrzyżowania ulic Królewska, Galla (ulica Galla jest jednokierunkowa na kierunku północ – południe). Na północnym wlocie skrzyżowania w ulicy Galla, wyznaczono tak jak w stanie istniejącym dwa pasy ruchu o szerokości po 3,0 m z czego jeden pas ruchu jest do skrętu w prawo w ulicę Królewską natomiast drugi pas ruchu jest do jazdy na wprost w ulicę Galla i w lewo w ulicę Królewską. Wlot skrzyżowania ulicy Galla od strony południowej posiada szerokość 4,5 m z czego wyodrębniono oznakowaniem poziomym pas ruchu o szerokości 3,5 m. Północno – wschodni i południowo – wschodni narożniki w/w skrzyżowania wyokrąglono łukami o promieniu R=6,0 m oraz R=4,0 m zgodnie z żądaniem Inwestora. Południowy wlot w/w skrzyżowania dostosowano geometrycznie do relacji „na wprost” z wlotu północnego ulicy Galla. Ruch pieszych w obrębie skrzyżowania ulicy Królewskiej i Galla odbywa się po przebudowywanych chodnikach oraz po przejściach dla pieszych zlokalizowanych na wszystkich wlotach skrzyżowania (szerokość przejść dla pieszych 4,0 m. Na południowym wlocie skrzyżowania zaprojektowano przejazd rowerowy o szerokości 3,0 m. Przejścia dla pieszych przez ulicę Galla i przejazd rowerowy, zaprojektowano jako wyniesione (wyniesienie na północnym wlocie ulicy Galla na długości 6,0 m, rampy najazdowe na wyniesienia o długości 2,0 m). Zaprojektowano przebudowę skrzyżowania ulic Królewska, Kijowska. Na północnym wlocie skrzyżowania wyznaczono pas ruchu o szerokości 3,0 m do skrętu w lewo w ulicę Królewską oraz pas ruchu o szerokości 3,0 m do jazdy „na wprost” w ulicę Kijowską oraz do skrętu w prawo w ulicę Królewską. Na południowym wlocie skrzyżowania wyznaczono pas ruchu o szerokości 3,0 m do skrętu w lewo w ulicę Królewską oraz pas ruchu o szerokości 3,0 m do jazdy „na wprost” w ulicę Kijowską oraz do skrętu w prawo w ulicę Królewską. Ruch pieszych i rowerzystów w obrębie skrzyżowania ulicy Królewskiej i Kijowskiej odbywa się po przebudowywanych chodnikach oraz po

przejściach dla pieszych i przejazdach dla rowerzystów zlokalizowanych na dwóch wlotach skrzyżowania (szerokość przejść dla pieszych 6,0 m, szerokość przejazdów dla rowerów 3,0 m). Zaprojektowano przebudowę skrzyżowania ulic Królewska, Nowowiejska (ulica Nowowiejska jest jednokierunkowa na kierunku południe - północ). Wlot skrzyżowania ulicy Nowowiejskiej od strony południowej posiada szerokość 4,5 m, z czego wyodrębniono oznakowaniem poziomym pas ruchu o szerokości 3,0 m. Północny wlot w/w skrzyżowania posiada szerokość 5,0 m z czego wyodrębniono oznakowaniem poziomym pas ruchu o szerokości 3,0 m. Północno – zachodni i południowo – zachodni narożniki w/w skrzyżowania wyokrąglono łukami o promieniu R=6,0 m zgodnie z żądaniem Inwestora. Ruch pieszych w obrębie skrzyżowania ulicy Królewskiej i Nowowiejskiej odbywa się po przebudowywanych chodnikach oraz po przejściach dla pieszych zlokalizowanych na wszystkich wlotach skrzyżowania (szerokość przejść dla pieszych 4,0 m). Przejścia dla pieszych przez ulicę Nowowiejską, zaprojektowano jako wyniesione (wyniesienie na północnym wlocie ulicy Nowowiejskiej na długości 6,0 m, wyniesienie na południowym wlocie ulicy Nowowiejskiej na długości około 10,0 m, rampy najazdowe na wyniesienia o długości 2,0 m). Zaprojektowano przebudowę skrzyżowania ulic Królewska, Urzędnicza (ulica Urzędnicza jest jednokierunkowa na kierunku północ – południe, w stanie istniejącym na kierunku południe – północ wyznaczony jest oznakowaniem poziomym kontrapas rowerowy o szerokości około 1,5 – 1,6 m). Północny wlot skrzyżowania ulicy Urzędniczej posiada szerokość 5,0 m, z czego wyodrębniono oznakowaniem poziomym pas ruchu o szerokości 3,5 m oraz kontrapas rowerowy o szerokości 1,5 m. Południowy wlot skrzyżowania posiada szerokość 5,1 m z czego wyodrębniono oznakowaniem poziomym pas ruchu o szerokości 3,5 m oraz kontrapas rowerowy o szerokości 1,6 m. Ruch pieszych w obrębie skrzyżowania ulicy Królewskiej i Urzędniczej odbywa się po przebudowywanych chodnikach oraz po przejściach dla pieszych zlokalizowanych na wszystkich wlotach skrzyżowania (szerokość przejść dla pieszych 6,0 m). Przejścia dla pieszych przez ulicę Urzędniczą, zaprojektowano jako wyniesione (wyniesienie na północnym wlocie ulicy Nowowiejskiej na długości 6,0 m, wyniesienie na południowym wlocie ulicy Nowowiejskiej na długości około 6,0 m, rampy najazdowe na wyniesienia o długości 2,0 m). Zaprojektowano przebudowę skrzyżowania ulic Królewska, Konarskiego (ulica Konarskiego jest jednokierunkowa na kierunku południe - północ. Wlot skrzyżowania ulicy Konarskiego posiada szerokość 4,5 m, z czego wyodrębniono oznakowaniem poziomym pas ruchu o szerokości 3,5 m. Ruch pieszych w obrębie skrzyżowania ulicy Królewskiej i Konarskiego odbywa się po przebudowywanych chodnikach oraz po przejściach dla pieszych zlokalizowanych na zachodnim oraz południowym wlocie skrzyżowania (szerokość przejść dla pieszych 4,0 m). Przejście dla pieszych przez ulicę Konarskiego,

zaprojektowano jako wyniesione, wyniesienie na długości 6,0 m, rampy najazdowe na wyniesienie o długości 2,0 m). Południowo – zachodni narożnik w/w skrzyżowania wyokrąglono łukiem o promieniu R=6,0 m zgodnie z żądaniem Inwestora. Zaprojektowano przebudowę skrzyżowania ulic Królewska, Józefitów (ulica Józefitów jest jednokierunkowa na kierunku północ – południe). Północny wlot skrzyżowania ulicy Józefitów posiada szerokość 4,5 m, z czego wyodrębniono oznakowaniem poziomym pas ruchu o szerokości 3,5 m. Południowy wlot skrzyżowania posiada szerokość 4,5 m z czego wyodrębniono oznakowaniem poziomym pas ruchu o szerokości 3,5 m. Ruch pieszych w obrębie skrzyżowania ulicy Królewskiej i Józefitów odbywa się po przebudowywanych chodnikach oraz po przejściach dla pieszych zlokalizowanych na północnym, południowym i zachodnim wlocie skrzyżowania (szerokość przejść dla pieszych 4,0 m). Przejścia dla pieszych przez ulicę Józefitów, zaprojektowano jako wyniesione (wyniesienie na długości 6,0 m, rampy najazdowe na wyniesienia o długości 2,0 m). Północno – wschodni i południowo – wschodni narożniki w/w skrzyżowania wyokrąglono łukami o promieniu R=6,0 m zgodnie z żądaniem Inwestora. Zaprojektowano przebudowę skrzyżowania ulic Królewska, Plac Inwalidów, Pomorska (ulica Plac Inwalidów i ulica Pomorska są jednokierunkowe na kierunku południe – północ, w stanie istniejącym na kierunku północ - południe wyznaczony jest oznakowaniem poziomym kontrapas rowerowy o szerokości około 1,5). Północny wlot skrzyżowania ulicy Pomorskiej posiada szerokość 5,5 m, z czego wyodrębniono oznakowaniem poziomym pas ruchu o szerokości 3,5 m. Południowy wlot skrzyżowania posiada szerokość 4,5 m z czego wyodrębniono oznakowaniem poziomym pas ruchu o szerokości 3,0 m oraz kontrapas rowerowy o szerokości 1,5 m. Ruch pieszych w obrębie skrzyżowania ulicy Królewskiej, Plac Inwalidów, Pomorska odbywa się po przebudowywanych chodnikach oraz po przejściach dla pieszych zlokalizowanych na wszystkich wlotach skrzyżowania (szerokość przejść dla pieszych 4,0 m). Przejścia dla pieszych przez ulicę Pomorską, zaprojektowano jako wyniesione (wyniesienie na długości 6,0 m, rampy najazdowe na wyniesienia o długości 2,0 m). Na południowym wlocie w/w skrzyżowania zaprojektowano wyspę azylu pomiędzy pasem ruchu dla pojazdów a kontrapasem rowerowym. Północno – zachodni narożniki w/w skrzyżowania wyokrąglono łukiem o promieniu R=6,0 m zgodnie z żądaniem Inwestora. Zaprojektowano przebudowę skrzyżowania ulic Królewska, Mickiewicza, Słowackiego, Karmelicka. Na ciągu ulic Mickiewicza i Słowackiego wyodrębniono tak jak w stanie istniejącym po trzy pasy ruchu o szerokości od ok. 3,5 m do ok. 3,6 m. W ulicy Królewskiej na wlocie w/w skrzyżowania zaprojektowano przystanek tramwajowy o długości 90,0 m plus rampy o długości po 4,0 m z czego na długości 53,03 m projektowany przystanek posiada szerokość 4,0 m a na dalszej odległości tj. 37,97 m posiada szerokość od 3,45 do 4,0 m. Wzdłuż projektowanego przystanku tramwajowego

zaprojektowano pas ruchu o szerokości 3,0 m oraz pas rowerowy o szerokości 1,5 m (szerokość jezdni „między krawężnikami” 4,5 m) przechodzący w dwa pasy ruchu o szerokości po 3,0 m oraz pas rowerowy o szerokości 1,5 m (południowy pas ruchu dla pojazdów skręcających w prawo w ulicę Mickiewicza oraz sąsiedni pas ruchu dla pojazdów skręcających w prawo w ulicę Mickiewicza oraz jadących na wprost w ulicę Karmelicką. Ruch pieszych w obrębie w/w skrzyżowania odbywa się po przebudowywanych chodnikach oraz po przejściach dla pieszych zlokalizowanych na wszystkich wlotach skrzyżowania (szerokość przejść dla pieszych od 4,0 w ulicy Karmelickiej do 6,0 m na pozostałych wlotach). W obrębie skrzyżowań i w miejscach przeplatania się ruchu pieszego i rowerowego zaprojektowano nawierzchnię ścieżki rowerowej w kolorze czerwonym (beton asfaltowy warstwy ścieralnej barwiony w masie na kolor czerwony).

2.3 ROZWIĄZANIA WYSOKOŚCIOWE

Zaprojektowano pochylenia poprzeczne jezdni na odcinku prostym po za skrzyżowaniami o wartości 2,0 % ze spadkiem w kierunku krawędzi jezdni ulicy. Pochylenia poprzeczne chodników, ścieżek rowerowych, peronów, miejsc postojowych wynosi od 1,0 % do 3,0 %.

Typowe wyniesienia krawężników:

12 cm w przekroju ulicy; 2 cm na połączniu miejsc postojowych z jezdnią ulicy; 6 cm na połączeniu miejsc postojowych z chodnikiem; 2 cm na połączniu miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych z chodnikiem; 2 cm na zjazdach; 2 cm na przejściu dla pieszych; 0 cm w miejscu przejazdów dla rowerów (bez uskoku w miejscu ścieku przykrawężnikowego).

2.4 ROZWIĄZANIA KONSTRUKCYJNE

2.4.1 KONSTRUKCJE DROGOWE

1 - Konstrukcja nawierzchni jezdni (KR5; G4) przy torowisku na płytach:

4 cm	warstwa ścieralna – SMA 11 wg PN-EN-13108
8 cm	warstwa wiążąca – beton asfaltowy - AC 16 W wg PN-EN-13108
12 cm	podbudowa zasadnicza – beton asfaltowy AC 22 P wg PN-EN-13108
38 cm	podbudowa zasadnicza – mieszanka niezwiązana o CBR>=80% z kruszywem C90/3 o uziarnieniu 0/31,5 mm wg PN-EN 13285
20 cm	podbudowa pomocnicza – mieszanka związana cementem o klasie wytrzymałości C5/6 wg PN-EN-14227-1
40 cm	warstwa ulepszonego podłoża – mieszanka niezwiązana o CBR>=20% z kruszywem CNR o uziarnieniu 0/63,0 mm wg PN-EN 13285

geowłóknina separacyjno – filtracyjna

istniejące wyprofilowane i zagęszczone podłoże gruntowe wg PN-S-02205

122 cm Razem

1A - Konstrukcja nawierzchni jezdni (KR5; G4):

4 cm warstwa ścieralna – SMA 11 wg PN-EN-13108

8 cm warstwa wiążąca – beton asfaltowy - AC 16 W wg PN-EN-13108

12 cm podbudowa zasadnicza – beton asfaltowy AC 22 P wg PN-EN-13108

20 cm podbudowa zasadnicza – mieszanka niezwiązana o CBR>=80% z kruszywem C90/3 o uziarnieniu 0/31,5 mm wg PN-EN 13285

20 cm podbudowa pomocnicza – mieszanka związana cementem o klasie wytrzymałości C5/6 wg PN-EN-14227-1

40 cm warstwa ulepszonego podłoża – mieszanka niezwiązana o CBR>=20% z kruszywem CNR o uziarnieniu 0/63,0 mm wg PN-EN 13285

geowłóknina separacyjno – filtracyjna

istniejące wyprofilowane i zagęszczone podłoże gruntowe wg PN-S-02205

104 cm Razem

1B - Konstrukcja nawierzchni jezdni (KR3; G4):

4 cm warstwa ścieralna – SMA 11 wg PN-EN-13108

5 cm warstwa wiążąca – beton asfaltowy - AC 16 W wg PN-EN-13108

7 cm podbudowa zasadnicza – beton asfaltowy AC 22 P wg PN-EN-13108

20 cm podbudowa zasadnicza – mieszanka niezwiązana o CBR>=80% z kruszywem C90/3 o uziarnieniu 0/31,5 mm wg PN-EN 13285

18 cm podbudowa pomocnicza – mieszanka związana cementem o klasie wytrzymałości C3/4 wg PN-EN-14227-1

40 cm warstwa ulepszonego podłoża – mieszanka niezwiązana o CBR>=20% z kruszywem CNR o uziarnieniu 0/63,0 mm wg PN-EN 13285

geowłóknina separacyjno – filtracyjna

istniejące wyprofilowane i zagęszczone podłoże gruntowe wg PN-S-02205

94 cm Razem

1C - Konstrukcja nawierzchni jezdni (KR5; G4) przy torowisku „podlew ciągły”:

4 cm warstwa ścieralna – SMA 11 wg PN-EN-13108

8 cm warstwa wiążąca – beton asfaltowy - AC 16 W wg PN-EN-13108

12 cm podbudowa zasadnicza – beton asfaltowy AC 22 P wg PN-EN-13108

43 cm podbudowa zasadnicza – mieszanka niezwiązana o CBR>=80% z kruszywem C90/3 o uziarnieniu 0/31,5 mm wg PN-EN 13285

20 cm podbudowa pomocnicza – mieszanka związana cementem o klasie wytrzymałości C5/6 wg PN-EN-14227-1

40 cm warstwa ulepszonego podłoża – mieszanka niezwiązana o CBR>=20% z kruszywem CNR o uziarnieniu 0/63,0 mm wg PN-EN 13285

geowłóknina separacyjno – filtracyjna

istniejące wyprofilowane i zagęszczone podłoże gruntowe wg PN-S-02205

127 cm Razem

1D - Konstrukcja nawierzchni jezdni przystanku wiedeńskiego (KR5; G4):

4 cm warstwa ścieralna – SMA 11 wg PN-EN-13108

8 cm warstwa wiążąca – beton asfaltowy - AC 16 W wg PN-EN-13108

12 cm podbudowa zasadnicza – beton asfaltowy AC 22 P wg PN-EN-13108

28 cm podbudowa zasadnicza – mieszanka niezwiązana o CBR>=80% z kruszywem C90/3 o uziarnieniu 0/31,5 mm wg PN-EN 13285

28 cm podbudowa zasadnicza – mieszanka niezwiązana o CBR>=80% z kruszywem C90/3 o uziarnieniu 0/31,5 mm wg PN-EN 13285

20 cm podbudowa pomocnicza – mieszanka związana cementem o klasie wytrzymałości C5/6 wg PN-EN-14227-1

40 cm warstwa ulepszonego podłoża – mieszanka niezwiązana o CBR>=20% z kruszywem CNR o uziarnieniu 0/63,0 mm wg PN-EN 13285

geowłóknina separacyjno – filtracyjna

istniejące wyprofilowane i zagęszczone podłoże gruntowe wg PN-S-02205

140 cm Razem

1E - Konstrukcja nawierzchni jezdni w szerokości wyniesionego przejścia dla pieszych/przejazdu rowerowego (KR3; G4):

4 cm warstwa ścieralna – SMA 11 wg PN-EN-13108

5 cm warstwa wiążąca – beton asfaltowy - AC 16 W wg PN-EN-13108

7 cm podbudowa zasadnicza – beton asfaltowy AC 22 P wg PN-EN-13108

32 cm podbudowa zasadnicza – mieszanka niezwiązana o CBR>=80% z kruszywem C90/3 o uziarnieniu 0/31,5 mm wg PN-EN 13285

18 cm podbudowa pomocnicza – mieszanka związana cementem o klasie wytrzymałości C3/4 wg PN-EN-14227-1

40 cm warstwa ulepszonego podłoża – mieszanka niezwiązana o CBR>=20% z kruszywem CNR o uziarnieniu 0/63,0 mm wg PN-EN 13285

geowłóknina separacyjno – filtracyjna

istniejące wyprofilowane i zagęszczone podłoże gruntowe wg PN-S-02205

106 cm Razem

2 - Konstrukcja nawierzchni chodników:

8 cm warstwa ścieralna – kostka betonowa bezfazowa szara 20/10/8 cm

3 cm zaprawa o wytrzymałości R28≥65MPa

20 cm podbudowa zasadnicza – mieszanka niezwiązana o CBR>=80% z kruszywem C90/3 o uziarnieniu 0/31,5 mm wg PN-EN 13285

15 cm warstwa ulepszonego podłoża – mieszanka związana cementem o klasie wytrzymałości C0,4/0,5 wg PN-EN-14227-1

46 cm Razem

3 - Konstrukcja nawierzchni peronów:

8 cm warstwa ścieralna – kostka betonowa bezfazowa szara 20/10/8 cm

3 cm zaprawa o wytrzymałości R28≥65MPa

20 cm podbudowa zasadnicza – mieszanka niezwiązana o CBR>=80% z kruszywem C90/3 o uziarnieniu 0/31,5 mm wg PN-EN 13285

15 cm warstwa ulepszonego podłoża – mieszanka związana cementem o klasie wytrzymałości C0,4/0,5 wg PN-EN-14227-1

46 cm Razem

4 - Konstrukcja nawierzchni ścieżki rowerowej:

5 cm warstwa ścieralna – beton asfaltowy AC 11 S

26 cm podbudowa zasadnicza – mieszanka niezwiązana o CBR>=80% z kruszywem C90/3 o uziarnieniu 0/31,5 mm wg PN-EN 13285

15 cm warstwa ulepszonego podłoża – mieszanka związana cementem o klasie wytrzymałości C0,4/0,5 wg PN-EN-14227-1

46 cm Razem

5 - Konstrukcja nawierzchni miejsc postojowych:

8 cm warstwa ścieralna – kostka betonowa grafitowa

3 cm zaprawa o wytrzymałości R28≥65MPa

20 cm podbudowa zasadnicza – mieszanka niezwiązana o CBR>=80% z kruszywem C90/3 o uziarnieniu 0/31,5 mm wg PN-EN 13285

15 cm warstwa ulepszonego podłoża – mieszanka związana cementem o klasie wytrzymałości C1,5/2 wg PN-EN-14227-1

46 cm Razem

6 - Konstrukcja nawierzchni miejsc opaski:

8 cm warstwa ścieralna – kostka betonowa grafitowa

3 cm zaprawa o wytrzymałości R28≥65MPa

20 cm podbudowa zasadnicza – mieszanka niezwiązana o CBR>=80% z kruszywem C90/3 o uziarnieniu 0/31,5 mm wg PN-EN 13285

15 cm warstwa ulepszonego podłoża – mieszanka związana cementem o klasie wytrzymałości C0,4/0,5 wg PN-EN-14227-1

46 cm Razem

7 - Konstrukcja nawierzchni zjazdu indywidualnego:

8 cm warstwa ścieralna – kostka betonowa grafitowa

3 cm zaprawa o wytrzymałości R28≥65MPa

25 cm podbudowa zasadnicza – mieszanka niezwiązana o CBR>=80% z kruszywem C90/3 o uziarnieniu 0/31,5 mm wg PN-EN 13285

25 cm warstwa ulepszonego podłoża – mieszanka związana cementem o klasie wytrzymałości C1,5/2 wg PN-EN-14227-1

61 cm Razem

7 - Konstrukcja nawierzchni zjazdu publicznego:

8 cm warstwa ścieralna – kostka betonowa grafitowa

3 cm zaprawa o wytrzymałości R28≥65MPa

25 cm podbudowa zasadnicza – mieszanka niezwiązana o CBR>=80% z kruszywem C90/3 o uziarnieniu 0/31,5 mm wg PN-EN 13285

25 cm warstwa ulepszonego podłoża – mieszanka związana cementem o klasie wytrzymałości C1,5/2 wg PN-EN-14227-1

61 cm Razem

K1 - Konstrukcja krawężnika granitowego 20/30 cm

30 cm krawężnik kamienny granitowy 20/30 cm

5 cm podsypka cementowo – piaskowa 1:3

15 cm ława z betonu C12/15 z oporem

50 cm Razem

K2 - Konstrukcja krawężnika granitowego 15/30 cm

30 cm krawężnik kamienny granitowy 15/30 cm

5 cm podsypka cementowo – piaskowa 1:3

15 cm ława z betonu C12/15 z oporem

50 cm Razem

K3 - Konstrukcja obrzeża betonowego 8/30 cm

30 cm obrzeże betonowe 8/30 cm

3 cm podsypka cementowo – piaskowa 1:3

10 cm ława z betonu C12/15 z oporem

43 cm Razem

K4 - Konstrukcja krawężnika granitowego typu „KASSEL”

28 cm krawężnik granitowy

5 cm zaprawa o wytrzymałości R28≥65MPa

15 cm ława z betonu C12/15 z oporem

48 cm Razem

K5 - Konstrukcja opornika granitowego 15/30 cm

30 cm krawężnik kamienny granitowy 15/30 cm

5 cm zaprawa o wytrzymałości R28≥65MPa

25 cm ława z betonu C25/30 z oporem

60 cm Razem

K6 - Konstrukcja korytka skrzynkowego

27 cm korytko skrzynkowe, polimerobetonowe z kratą żeliwną o szer. w świetle 150 mm i klasie obciążenia D400

5 cm podsypka cementowo – piaskowa 1:3

30 cm ława z betonu C30/37 z oporem

K7 - Konstrukcja ścieku przykrawężnikowego

8 cm ściek przykrawężnikowy z dwóch rzędów kostki betonowej – szer. 20 cm

3 cm zaprawa o wytrzymałości R28≥65MPa

25 cm ława z betonu C12/15 z oporem

36 cm Razem

W czasie robót budowlanych, bezpośrednio po odsłonięciu podłoża gruntowego nawierzchni w wykopach lub po uformowaniu nasypów, przed wykonaniem warstwy ulepszonego podłoża lub pierwszej warstwy konstrukcji nawierzchni, należy przeprowadzić badania kontrolne potwierdzające założenia dotyczące nośności podłoża. Ocenę nośności podłoża należy przeprowadzić poprzez określenie wtórnego modułu odkształcenia E2 na powierzchni podłoża gruntowego i porównanie, czy wyznaczona wartość odpowiada założonej grupie nośności podłoża. Wartość wtórnego modułu odkształcenia E2 należy określić z badań płytą pod naciskiem statycznym. Jeżeli badania kontrolne wykażą, że grupa nośności podłoża gruntowego określona w czasie robót jest gorsza od przyjętej do projektowania konstrukcji nawierzchni i warstwy ulepszonego podłoża to należy przeprojektować dolne warstwy konstrukcji nawierzchni i warstwę ulepszonego podłoża z uwzględnieniem niższej nośności podłoża gruntowego nawierzchni. W czasie wykonywania robót budowlanych oraz po ich wykonaniu należy przeprowadzić badania kontrolne potwierdzające uzyskanie zakładanych nośności. Należy określić wartość wtórnego modułu odkształcenia E2 na wskazanych w projekcie poziomach i sprawdzić czy uzyskano te wartości. Warunki powyższych badań należy wykonać wg normy PN-S-02205. W przypadku warstwy ulepszonego podłoża, akceptacja pod względem nośności odbywa się na podstawie wyników badań, potwierdzających spełnienie wymagań materiałowych, najważniejszymi kryteriami oceny, jest w tym przypadku zgodność wytrzymałości warstwy na ściskanie i grubość warstwy, z wartościami określonymi w projekcie. W przypadku warstwy ulepszonego podłoża związanej spoiwami wolnowiążącymi, akceptacja pod względem nośności odbywa się na podstawie indywidualnego programu badań potwierdzającego spełnienie wymagań materiałowych (m.in. badanie wskaźnika zagęszczenia, badanie wskaźnika odkształcenia, ocena zgodności składu wykonanej warstwy z receptą, kontrola wilgotności optymalnej i grubości warstwy).

7 ROBOTY ZIEMNE

Roboty ziemne w zakresie robót drogowych, polegać będą na usunięciu gruntu podłoża na głębokość projektowanego koryta nawierzchni i odwiezieniu urobku na składowisko Wykonawcy wraz z utylizacją ziemi z wykopu.

8 INFORMACJA DOTYCZĄCA GOSPODAROWANIA ODPADAMI

Materiały z rozbiórki nawierzchni nie należą do odpadów niebezpiecznych i winny być przewiezione na składowisko odpadów obojętnych. Szyny winny być pocięte na odcinki o długości do 5m i przewiezione do składnicy surowców wtórnych. Nie zużyte resztki materiałów

dwuskładnikowych do podlewu torów muszą być ze sobą związane i dopiero w takiej postaci wywiezione na składowisko odpadów.

9 UWAGI

- Wszystkie naziemne elementy uzbrojenia podziemnego (włazy, klapy, studnie, itp.) muszą być ściśle wypoziomowane do powierzchni jezdni, chodników, opasek, ścieżek rowerowych, ciągów pieszo – rowerowych itp.;
- W przypadku natrafienia podczas wykonywania robót budowlanych na grunty nienośne tj. np. namuły, torfy, należy je wymienić na zagęszczony grunt piaszczysty zgodnie z PN-88/B-04481;
- Wszystkie „świetliki”, kraty piwnic itp., w ciągu przedmiotowych ulic, należy wymienić na nowe i ściśle wypoziomować do projektowanej nawierzchni chodników itp. stosując odpowiednie spadki poprzeczne i podłużne;
- Wykonawca winien ustalić typ „świetlików”, krat piwnic z Zamawiającym;
- W trakcie wykonywania robót budowlanych należy przestrzegać wytycznych ochrony podłoża gruntowego zgodnie z PN-81/B-03020 nie dopuszczając do naruszenia jego struktury, nadmiernego nawilgocenia lub przemarznięcia;
- Rozbiórki istniejących konstrukcji nawierzchni jezdni, chodników, zjazdów, ścieżek rowerowych itp. należy wykonywać tak aby nie uszkodzić istniejących nie podlegających rozbiórce elementów zagospodarowania terenu;
- W czasie robót budowlano - montażowych należy przestrzegać przepisów BHP;
- Wyłukowania należy wykonać stosując krawężniki łukowe;
- Miejsca sytuacyjnych oraz wysokościowych dowiązań projektowanych elementów układu drogowego należy ściśle dopasować do elementów stanu istniejącego oraz projektowanego zachowując odpowiednie spadki podłużne i poprzeczne oraz poprawne odwodnienie;
- Rzędne wysokościowe projektowanych oraz istniejących elementów uzbrojenia terenu (studnie, włazy, klapy, zasuwy, zawory itp.), należy ściśle dopasować do rzędnych wysokościowych projektowanych elementów;
- Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzeniem (Dz. U. 03.177.1729), organ zarządzający ruchem zatwierdza organizację ruchu na podstawie projektu organizacji ruchu. Z chwilą

zatwierdzenia projektu stałej organizacji ruchu, organ zarządzający ruchem ponosi za nią całkowitą odpowiedzialność;

- We wszystkich nawierzchniach kamiennych jezdni ulic, należy zastosować spoiny z zaprawy o odpowiedniej wytrzymałości;
- Projektowane słupy trakcyjne, słupy oświetleniowe, słupy trakcyjno-oświetleniowe, znaki pionowe itp., należy lokalizować wg dokumentacji projektowych poszczególnych branż z zachowaniem skrajni drogi;
- Roboty ziemne (nasypy i wykopy) należy wykonać zgodnie z PN-S-02205: styczeń 1998 Drogi samochodowe, Roboty ziemne, wymagania i badania;
- Projektowane elementy małej architektury (tj. meble uliczne, pachołki, kosze itp.) należy lokalizować tak aby nie utrudniały ruchu pieszych itp.; oraz poza skrajnią drogową tj. w odległościach minimum 0,5 m od krawędzi jezdni, zjazdów, krawędzi ścieżek rowerowych, krawędzi ciągów pieszo – rowerowych itp.;
- Wszystkie kamienne elementy drogowe podlegają odzyskowi i odwiezieniu w miejsce wskazane przez Zamawiającego lub ponownemu wbudowaniu; po uprzednim przeprowadzeniu procedury zatwierdzenia z udziałem przedstawicieli Zamawiającego, Wykonawcy i Inżyniera Kontraktu na etapie robót budowlanych;
- Przed rozpoczęciem wykonywania drogowych robót budowlanych objętych niniejszym opracowaniem, należy sprawdzić zgodność istniejących rzędnych wysokościowych (wejść do budynków, schodów, krawężników, obrzeży, nawierzchni terenu, itp.), z rzędnymi wysokościowymi poszczególnych elementów, pomierzonymi przez Wykonawcę w terenie. W przypadku stwierdzenia niezgodności należy powiadomić o nich Projektanta;
- W zakresie przedmiotowego opracowania projektowego oraz w obszarze sąsiadującym z nim, gdzie istniejący humus uniemożliwia poprawne odwodnienie m.in. chodników lub innych elementów pasa drogowego, należy go zdjąć pozostawiając odsłonięcie krawężnika lub obrzeża na wysokość umożliwiającą spływ wody deszczowej;
- Podłoże pod projektowaną konstrukcję nawierzchni jezdni, należy doprowadzić do parametru (E2) minimum 120MPa (dla KR5) i 100MPa (dla KR3) oraz wymagań PN-S-02205: styczeń 1998 Drogi samochodowe, Roboty ziemne, wymagania i badania;
- Podłoże pod projektowaną konstrukcję nawierzchni, chodników, zjazdów, ścieżek rowerowych, ciągów pieszo - rowerowych należy doprowadzić do parametru (E2)

minimum 80MPa oraz wymagań PN-S-02205: styczeń 1998 Drogi samochodowe, Roboty ziemne, wymagania i badania;

- Przed wykonaniem podbudowy betonowej należy wykonać podejścia i kanalizacje dla potrzeb sterowania, ogrzewania i odwodnienia rozjazdów, uwzględniając lokalizacje otworów technologicznych wybranego przez Wykonawcę producenta zwrotnic;
- Wykonawca winien ustalić typ wiat, wygrodzeń oraz mebli ulicznych z Zamawiającym.
- W bezpośredniej bliskości istniejącej infrastruktury (podziemnej, naziemnej) roboty prowadzić ręcznie. W celu zlokalizowania trasy istn. kanalizacji, kabli energetycznych i sygnalizacji świetlnej należy wykonać ręcznie przekopy kontrolne. Wszelkie uszkodzenia Wykonawca winien naprawić na własny koszt.
- Z uwagi na istniejące kable elektroenergetyczne, sygnalizacyjne i telekomunikacyjne oraz możliwość występowania również kabli niezinwentaryzowanych ułożonych w torowisku bądź przechodzących pod torowiskiem należy zachować ostrożność w trakcie prowadzenia wykopów. Nie dopuszcza się prowadzenia robót sprzętem mechanicznym w odległości mniejszej niż 2m od zinwentaryzowanych czynnych kabli, które nie zostały lub nie podlegają przebudowie w ramach niniejszej inwestycji. Wszelkie zniszczenia Wykonawca winien naprawić na własny koszt w uzgodnieniu z Gestorem sieci.
- Zieleńce w obszarze pasa drogowego objętego niniejszym opracowaniem, należy utrzymywać aby nie dopuszczać do uniemożliwienia spływu wody m.in. z chodników, ścieżek rowerowych i innych elementów drogi na obszar zieleńca.
- Prace w miejscach skrzyżowań torowiska tramwajowego oraz przejścia czynnych sieci gazowych przez torowisko tramwajowe, należy prowadzić ręcznie z zachowaniem szczególnej ostrożności pod nadzorem gestora sieci. Przed przystąpieniem do prac drogowo - torowych dodatkowo należy wykonać przekopy kontrolne w celu określenia czy istniejące gazociągi są zabezpieczone rurami osłonowymi. W przypadku braku zabezpieczenia, rurę gazową należy zabezpieczyć rurami osłonowymi dwudzielnymi.
- W przypadku stwierdzenia jakichkolwiek rozbieżności pomiędzy projektem budowlanym lub wykonawczym a przedmiarami robót, lub braku określonych pozycji w przedmiarach robót, należy traktować projekty budowlany oraz wykonawczy jako dokumenty podstawowe do szacowania kosztów i zakresu robót;

- Odtworzenia konstrukcji istniejących nawierzchni jezdni, zjazdów, ścieżek rowerowych, chodników, ciągów pieszo – rowerowych itp. ujęto w projektach branżowych;
- Pochylenia podłużne chodników należy kształtować tak aby nie przekroczyć spadku 6,0 %, pochylenia podłużne ścieżek rowerowych należy kształtować tak aby nie przekroczyć spadku 5,0 %; pochylenia podłużne jezdni ulicy przy jej bocznych krawędziach, należy kształtować tak aby zachować minimalne pochylenia wynoszące co najmniej 0,3% (ewentualnie 0,2%) skierowane w kierunku urządzeń odwadniających jezdnię;
- Rzędne wysokościowe projektowanych oraz istniejących elementów uzbrojenia terenu (studnie, włazy, klapy, zasuwy, zawory, itp.), należy ściśle dopasować do rzędnych wysokościowych projektowanych elementów układu drogowego;
- Projektowana zieleń nie może ograniczać widoczności na skrzyżowaniach, zjazdach, przejściach dla pieszych;
- Jeżeli projektowana grubość warstwy konstrukcyjnej nawierzchni jest większa niż największa dopuszczalna grubość warstwy technologicznej to należy ją układać w kilku warstwach technologicznych;
- Podczas wykonywania robót budowlanych przy zagęszczaniu warstw wzmacniających i warstw podbudowy konstrukcji nawierzchni w sąsiedztwie zabudowy nie dopuszcza się stosowania walców wibracyjnych. Za wszelkie uszkodzenia istniejących obiektów budowlanych podczas wykonywania przedmiotowych robót budowlanych odpowiada Wykonawca robót;
- W przypadku stwierdzenia w dnie wykopów gruntów niejednorodnych lub słabonośnych należy te grunty zastąpić odpowiednio zagęszczonym nasypem kontrolowanym złożonym z piasków różnoziarnistych.
- Prace ziemne należy przeprowadzić w okresie suchym, tak aby nie dopuścić do zwiększonego nawodnienia wykopów przez opady atmosferyczne. Ostatnią warstwę wykopu należy wybierać w taki sposób (np. ręcznie), aby nie dopuścić do naruszenia struktury szkieletu gruntowego w dnie wykopów. Biorąc pod uwagę warunki wodne i możliwość wahań lustra wody, roboty ziemne należy wykonywać w porze suchej, nie należy dopuszczać do zalania wykopów wodami opadowymi lub gruntowymi. Podczas wykonywania wykopów, podłoże należy chronić przed zawilgoceniem.

- Wszelkie prace ziemne w miejscach skrzyżowań oraz zbliżeń z sieciami uzbrojenia terenu należy wykonywać ręcznie z zachowaniem wszelkich obowiązujących norm i pod nadzorem poszczególnych odpowiednich gestorów sieci.
- Przy wykonywaniu robót budowlanych mają zastosowanie przepisy Rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. z 2003 roku Nr 169 Poz. 1650 z późniejszymi zmianami) oraz przepisy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. z 2003 roku Nr 47 Poz. 401).
- Odpady powstałe podczas wykonywania przedmiotowych robót budowlanych należy zagospodarować zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. - o odpadach (Dz. U. z 2013 roku Nr 21).
-

Główny Projektant:

mgr inż. Paweł Kudelski …….

Projektant:

mgr inż. Maksymilian Leśniak …….

Sprawdzający:

mgr inż. Grzegorz Rychel …….

10 KOPIE UPRAWNIEŃ I ZAŚWIADCZEŃ O PRZYNALEŻNOŚCI DO IZBY

MAŁOPOLSKA OKRĘGOWA I Z B A INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

Kraków, dnia 22 grudnia 2008 r.

MAP OIIB/KK/0054-0127/08

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. 2-4, art. 14 ust.1 pkt 2c, art. 14 ust. 3 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 **Paweł Łukasz Kudelski**
mgr inż. budownictwa, specjalność: drogi kolejowe
urodzony dnia 22.10.1981 r. w Krakowie
uzyskał

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny MAP/0337/POOL/08

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 Kudelski 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 .....

MAŁOPOLSKA OKRĘGOWA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

Otrzymują:
1. Pan Paweł Kudelski
   ul. Powstańców 36/43
   31-422 Kraków
2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
3. a/a

Za zgodność z oryginałem

.....

Kraków, 06.04.2017 r.

mgr inż. Maksymilian Leśniak

Szczegółowy zakres uprawnień do projektowania bez ograniczeń

w specjalności kolejowej

I. Na mocy art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5, art. 13 ust. 4 ustawy - Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118 z późn. zm.), w zakresie objętym wyżej wymienioną specjalnością, niniejsze uprawnienia stanowią podstawę do:

1) *projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,*
2) *sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.*

II. Na mocy § 20 ust. 1 oraz § 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), niniejsze uprawnienia uprawniają do:

projektowania obiektu budowlanego takiego jak: stacja, węzeł, linia i bocznica kolejowa oraz z nimi związane inne budowle kolejowe, w rozumieniu przepisów o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe, z wyłączeniem budowli, o których mowa w § 19 ust. 1 pkt 2, oprócz przepustów.

§ 19 ust. 1 pkt 2 w/w rozporządzenia wymienia: kolejowy obiekt inżynierski: most, wiadukt, przepust, konstrukcja oporowa oraz nadziemne i podziemne przejście dla pieszych, w rozumieniu przepisów o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe.

Za zgodność z oryginałem

……

Kraków, 06.04.2017 r.

mgr inż. Maksymilian Leśniak

MAŁOPOLSKA OKRĘGOWA I Z B A INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

Kraków, dnia 21 grudnia 2012 r.

MAP OIIB/KK/0054-0350/12

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, art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1 oraz art. 13 ust. 4 , art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane *(tekst jednolity: Dz U. z 2010 r. Nr 243 poz. 1623 z późn. zm.)*, § 11 ust 1 pkt. 1, §15 i § 18 ust. 1 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 z późn. zm.)* 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 Kudelski**
urodzony dnia 22.10.1981 r. w Krakowie
uzyskał

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny MAP/0284/POOD/12

do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej.

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 Kudelski 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. Jan Dziedzic

MAŁOPOLSKA OKRĘGOWA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

Za zgodność z oryginałem

.....

Kraków, 06.04.2017 r.

mgr inż. Maksymilian Leśniak

Szczegółowy zakres uprawnień
do projektowania bez ograniczeń

w specjalności drogowej

I. Na mocy art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5, art. 13 ust. 4 ustawy - Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623 z późn. zm.), w zakresie objętym wyżej wymienioną specjalnością, niniejsze uprawnienia stanowią podstawę do:

1) projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,

2) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.

II. Na mocy § 18 ust. 1 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 z późn. zm.), niniejsze uprawnienia uprawniają do:

projektowania obiektu budowlanego takiego jak:

1) droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów;

2) droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust.

Zgodnie z § 15 w/w rozporządzenia uprawnienia budowlane do projektowania w odpowiedniej specjalności uprawniają do sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie danej specjalności.

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. Jan Dziedzic .....

MAŁOPOLSKA OKRĘGOWA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

Otrzymują:
1. Pan Paweł Kudelski
   ul. Przemysłowa 4/101
   30-701 Kraków
2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
3. a/a

Za zgodność z oryginałem

.....

Kraków, 06.04.2017 r.

mgr inż. Maksymilian Leśniak

POLSKA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

MAP-3P1-ST5-AB5 *

Pan Paweł Kudelski o numerze ewidencyjnym MAP/BK/0073/09
adres zamieszkania ul. Myśliwska 51, 32-447 Siepraw
jest członkiem Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2018-02-28.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2017-01-30 roku przez:

Stanisław Karczmarczyk, Przewodniczący Rady Małopolskiej 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.

Za zgodność z oryginałem

……

Kraków, 06.04.2017 r.

mgr inż. Maksymilian Leśniak

PODKARPACKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
35-060 Rzeszów, ul. J. Słowackiego 20

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
PDK OIIB/KK/0054/0078/09

Rzeszów, 2009-12- 30

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.)* i art. 12 ust. 1 pkt 1, art.12 ust.3, art.13 ust.1 pkt 1 , art.14 ust.1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane *(tekst jednolity: Dz.U. z 2006 r. Nr 156 poz.1118 z późn. zm.)* oraz § 11 ust 1 pkt 1, § 15 i § 18 ust. 1 pkt 1 i 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 z późn. zm.) , w związku z art.104 § 1i 2 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000 r., Nr 98 poz.1071 z późn. zm.)

stwierdzamy, że

Pan MAKSYMILIAN LEŚNIAK
magister inżynier
/kierunek studiów - budownictwo /
ur. 22 lipca 1981 r., miejsce urodzenia - Tarnobrzeg
otrzymał

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny PDK/0191/POOD/09

do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej

UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000 r. Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.) odstępuje się od uzasadnienia decyzji.

Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

Pouczenie

1. Zgodnie z art. 12 ust. 7 w/w ustawy Prawo budowlane - podstawę do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis do centralnego rejestru Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego.
2.Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Podkarpackiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Rzeszowie w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Skład Orzekający PDK OIIB

dr inż. Zbigniew Plewako .....

mgr inż. Andrzej Hliniak.....

inż. Stanisław Dołęgowski.....

Otrzymują:
1. Pan Maksymilian Leśniak
ul. Orła 43
39-400 Tarnobrzeg
2. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
3. aa

Za zgodność z oryginałem

.....

Kraków, 06.04.2017 r.

mgr inż. Maksymilian Leśniak

Szczegółowy zakres uprawnień
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej

Pan Maksymilian Leśniak

I. Na mocy art. 12 ust.1 pkt 1 i art.13 ust. i 4 ustawy Prawo budowlane, w zakresie objętym wyżej wymienioną specjalnością, niniejsze uprawnienia stanowią podstawę do:

1. **projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,**
2. **sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych**

II. Na mocy § 15 i § 18 ust. 1 pkt 1 i 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 z późn. zm.), uprawnienia budowlane w specjalności drogowej bez ograniczeń uprawniają do projektowania obiektu budowlanego takiego jak:

1. droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów;
2. droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust.

Uprawnienia budowlane do projektowania uprawniają również do sporządzania projektów zagospodarowania działki lub terenu w zakresie specjalności, objętej niniejszymi uprawnieniami.

Przewodniczący Komisji Kwalifikacyjnej
PODKARPACKIEJ OKRĘGOWEJ
IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
dr inż. Zbigniew Plewako

Za zgodność z oryginałem

.....

Kraków, 06.04.2017 r.

mgr inż. Maksymilian Leśniak

POLSKA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

PDK-HD5-18W-DVV *

Pan Maksymilian Dominik Leśniak o numerze ewidencyjnym PDK/BD/0090/10
adres zamieszkania ul. Orła 43, 39-400 Tarnobrzeg
jest członkiem Podkarpackiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2018-03-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2017-02-24 roku przez:

Zbigniew Detyna, Przewodniczący Rady Podkarpackiej 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.

Za zgodność z oryginałem

……

Kraków, 06.04.2017 r.

mgr inż. Maksymilian Leśniak

MAŁOPOLSKA OKRĘGOWA I Z B A INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

Kraków, dnia 29 grudnia 2014 r.

MAP OIIB/KK/0054-0335/14

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa *(tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 932 z późn. zm.)*, art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5, ust. 2 i ust. 3, ust. 4c pkt 1, art.13 ust.4, art. 14 ust.1 pkt 3 lit. b ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane *(tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1409 z późn. zm.)*, §10 i § 13 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie *(Dz. U. z 2014 r. poz. 1278)* oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego *(tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 267 z późn. zm.)*.

Małopolska Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
stwierdza, że

Pan mgr inż. **Grzegorz Rychel**
urodzony dnia 24.06.1987 r. w Suchej Beskidzkiej
uzyskał

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny MAP/00299/POOD/14

do projektowania bez ograniczeń
w specjalności inżynieryjnej drogowej.

UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Krakowie na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu, stwierdziła, że Pan Grzegorz Rychel 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 Komisji Kwalifikacyjnej 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 mgr inż. Jan Dziedzic
3. Członek Składu Orzekającego inż. Roman Chmiel

MAŁOPOLSKA OKRĘGOWA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

Za zgodność z oryginałem

.....

Kraków, 06.04.2017 r.

mgr inż. Maksymilian Leśniak

Szczegółowy zakres uprawnień

do projektowania bez ograniczeń
w specjalności inżynieryjnej drogowej

I. Na mocy art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5, art. 13 ust. 4 ustawy - Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 1409 z późn. zm.), w zakresie objętym wyżej wymienioną specjalnością, niniejsze uprawnienia stanowią podstawę do:

1) *projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,*
2) *sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.*

II. Na mocy §13 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie *(Dz. U. z 2014 r. poz. 1278)* niniejsze uprawnienia uprawniają do:

projektowania obiektu budowlanego takiego jak:

1) *droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów;*
2) *droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust.*

Zgodnie z § 10 w/w rozporządzenia uprawnienia budowlane do projektowania w odpowiedniej specjalności uprawniają do sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie danej specjalności.

Skład Orzekający
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:

1. Przewodniczący Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej dr inż. Zygmunt Rawicki
2. Członek Składu Orzekającego mgr inż. Jan Dziedzic
3. Członek Składu Orzekającego inż. Roman Chmiel

Otrzymują:
1. Pan Grzegorz Rychel
   ul. Podhalańska 44B
   34-700 Rabka-Zdrój
2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
3. a/a

Za zgodność z oryginałem

……

Kraków, 06.04.2017 r.

mgr inż. Maksymilian Leśniak

POLSKA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

MAP-J6T-TR2-1NY *

Pan Grzegorz Rychel o numerze ewidencyjnym MAP/BD/0082/15
adres zamieszkania ul. Podhalańska 44 B, 34-700 Rabka Zdrój
jest członkiem Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2018-02-28.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2017-02-06 roku przez:

Stanisław Karczmarczyk, Przewodniczący Rady Małopolskiej 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.

Za zgodność z oryginałem

……

Kraków, 06.04.2017 r.

mgr inż. Maksymilian Leśniak

11 OŚWIADCZENIE

Oświadczenie

Projekt architektoniczno – budowlany branży drogowej:

Opracowanie dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem decyzji pozwolenia na budowę na realizację przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa ciągu ulic Królewska, Podchorążych, Bronowicka w Krakowie wraz z przebudową torowiska tramwajowego, sieci trakcyjnej, odwodnieniem, oświetleniem i przebudową kolidującej infrastruktury technicznej”.

Projekt został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami, normami oraz zasadami wiedzy technicznej i jest kompletny z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

Projektant: Paweł Kudelski

(imię i nazwisko)

..... 06.04.2017

(podpis) (data)

Projektant: Maksymilian Leśniak

(imię i nazwisko)

..... 06.04.2017

(podpis) (data)

Sprawdzający: Grzegorz Rychel

(imię i nazwisko)

..... 06.04.2017

(podpis) (data)

12 UZGODNIENIA / OPINIE

CZĘŚĆ RYSUNKOWA