



NAZWA ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO	„Remont mostu przez rzekę Wisłę w ciągu ul. Dietla (Most Grunwaldzki) w Krakowie”				
ADRES I KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO	Województwo małopolskie , powiat m. Kraków, gmina Kraków, miejscowość Kraków Kategoria obiektu budowlanego: XXV, XXVI, XXVIII				
JEDNOSTKA EWID., NAZWĘ I NUMER OBRĘBU EWID. ORAZ NR DZIAŁEK EWID., NA KTÓRYCH OBIEKT JEST USYTUOWANY	Nazwa jednostki ewidencyjnej: Podgórze; Podgórze; Śródmieście; Śródmieście; Nazwa i numer obrębu ewidencyjnego: 126104_9.0010, P-10; 126104_9.0012, P-12; 126105_9.0003, S-3; 126105_9.0014, S-14 Numery działek ewidencyjnych: 514/48, 514/65, 514/67, 514/149, 514/57, 498/5, 1/5, 1/2, 500/6, 3/1, 548/1, 548/5, 548/4, 172/3, 172/7, 173/4, 99/1, 112/9, 112/12				
INWESTOR	Gmina Miejska Kraków- Zarząd Dróg Miasta Krakowa pl. Wszystkich Świętych 3-4 31-004 Kraków 				
JEDNOSTKA PROJEKTOWA	FIRMA USŁUG PROJEKTOWYCH mgr inż. Roman Rogowski ul. Jodłowa 34, 43-430 Skoczów 				
Zespół autorski	Imię i nazwisko	Specjalność i numer uprawnień budowlanych	Zakres opracowania	Data opracowania	Podpis
PROJEKTANT	inż. Jarosław Wawrzacz	uprawnienia budowlane do projektowania w specjalności konstrukcyjno-budowlanej bez ograniczeń nr 655/1	Branża drogowa, mostowa, torowa	01.2025	
SPRAWDZAJĄCY	mgr inż. Tomasz Białecki	uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej nr SLK/1307/POOM/06	Branża mostowa	01.2025	
SPRAWDZAJĄCY	mgr inż. Roman Rogowski	uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi w specjalności inżynierskiej drogowej bez ograniczeń nr SLK/5785/PWOD/14	Branża drogowa, torowa	01.2025	
ELEMENT PROJEKTU BUDOWLANEGO	TOM II.1. PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY BRANŻA DROGOW-MOSTOWO-TOROWA Wojewódzki Konserwator Zabytków w Krakowie 31-002 Kraków, ul. Kanonicza 24 2N. 5142.12.2025.BS poz. 2N. 5142.12.2025 2 harmonogram				

Data opracowania, styczeń 2025 r.

EGZEMPLARZ NR 2

dnia 1.1. LUT. 2025

I.	CZĘŚĆ OPISOWA.....	3
1.	Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego.....	3
2.	Zamierzony sposób użytkowania oraz program użytkowy obiektu budowlanego.....	3
3.	Układ przestrzenny oraz forma architektoniczna obiektu budowlanego.....	3
4.	Charakterystyczne parametry obiektu budowlanego.....	12
5.	Opinia geotechniczna oraz informacja o sposobie posadowienia obiektu budowlanego.....	13
6.	Opis zapewnienia niezbędnych warunków do korzystania z obiektów użyteczności publicznej i mieszkaniowej budownictwa wielorodzinnego przez osoby niepełnosprawne przez osoby	16
7.	Parametry techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie.....	16
8.	Informacje o zasadniczych elementach wyposażenia budowlano-instalacyjnego , zapewniających użytkowanie obiektu budowlanego z przeznaczeniem.....	17
9.	Dane dotyczące warunków ochrony przeciwporażkowej.....	17
II.	CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	18
1.	Plan sytuacyjny.....	18
2.1.	Inwentaryzacja geometryczna – rysunek ogólny.....	19
2.2.	Inwentaryzacja geometryczna – przekroje charakterystyczne.....	20
2.3.	Inwentaryzacja geometryczna- numeracja kanałów technologicznych.....	21
2.4.	Inwentaryzacja geometryczna – sprzężenie zewnętrzne – kanał 1.....	22
2.5.	Inwentaryzacja geometryczna – sprzężenie zewnętrzne – kanał 2.....	23
2.6.	Inwentaryzacja geometryczna – sprzężenie zewnętrzne – kanał 3.....	24
2.7.	Inwentaryzacja geometryczna – sprzężenie zewnętrzne – kanał 4.....	25
2.8.	Inwentaryzacja geometryczna – sprzężenie zewnętrzne – kanał 5.....	26
2.9.	Inwentaryzacja geometryczna – sprzężenie zewnętrzne – kanał 6.....	27
2.10.	Inwentaryzacja geometryczna – sprzężenie zewnętrzne – kanał 7.....	28
2.11.	Inwentaryzacja geometryczna – sprzężenie zewnętrzne – kanał 8.....	29
2.12.	Inwentaryzacja geometryczna – sprzężenie zewnętrzne – kanał 9.....	30
2.13.	Inwentaryzacja geometryczna – schody od strony DW.....	31
2.14.	Inwentaryzacja geometryczna – schody od strony GW.....	32
3.1.	Zakres remontu – Widok z boku.....	33
3.2.	Zakres remontu – Przekrój poprzeczny.....	34
3.3.	Zakres remontu – Widok z góry.....	35
3.4.	Zakres remontu – ściana oporowa i schody – widok.....	36
4.1.	Przekrój konstrukcyjny – drogowy.....	37
4.2.	Przekrój konstrukcyjny – mostowy.....	38
5.	Kolorystyka obiektu.....	39
6.1.	Profil podłużny jezdni.....	40
6.2.	Profil podłużny torowiska.....	41
III.	DOKUMENTY DOŁĄCZONE DO PROJEKTU.....	42
1.	Oświadczenia projektantów i projektantów sprawdzających wszystkich specjalności o sporządzeniu projektu zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej inżynierów.....	42
2.	Kopia decyzji o nadaniu projektantom wszystkich specjalności uprawnień budowlanych w odpowiedniej specjalności wraz z zaświadczeniami o przynależności projektantów wszystkich specjalności do właściwej izby samorządu zawodowego	43-49

1 CZĘŚĆ OPISOWA – PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY

1. RODZAJ I KATEGORIĘ OBIEKTU BUDOWLANEGO BEDĄCEGO PRZEDMIOTEM ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO

Zamierzenie budowlane zgodnie z załącznikiem do ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane jest zaliczane:

- remont drogi i torowiska tramwajowego: **kategoria XXV**
- remont/przebudowa sieci trakcyjnej, elektroenergetycznej: **kategoria XXVI**
- remont mostu wraz z przylegającymi ścianami oporowymi i schodami: **kategoria XXVIII**

2. ZAMIERZONY SPOSÓB UŻYKOWANIA ORAZ PROGRAM UŻYTKOWY OBIEKTU BUDOWLANEGO

Przedmiotowy most drogowy stanowi przeprawę dla pojazdów samochodowych, tramwajów, pieszych oraz rowerzystów. Planowane prace remontowe nie zmieniają sposobu użytkowania obiektu.

3. UKŁAD PRZESTRZENNY ORAZ FORMA ARCHITEKTONICZNA OBIEKTU BUDOWLANEGO, W TYM JEGO WYGLĄD ZEWNĘTRZNY, UWZGLĘDNIAJĄC CHARAKTERYSTYCZNE WYROBY WYKOŃCZENIOWE I KOLORYSTYKĘ ELEWACJI, A TAKŻE SPOSÓB JEGO DOSTOSOWANIA DO WARUNKÓW WYNIKAJĄCYCH Z WYMAGANYCH PRZEPISAMI SZCZEGÓŁOWYMI POZWOLEŃ, UZGODNIEŃ LUB OPINII INNYCH ORGANÓW, O KTÓRYCH MOWA W ART. 32 UST. 1 PKT 2 USTAWY, LUB USTALEŃ MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, A W PRZYPADKU JEGO BRAKU – Z DECYZJI O WARUNKACH ZABUDOWY I ZAGOSPODAROWANIA TERENU ALBO UCHWAŁY O USTALENIU LOKALIZACJI INWESTYCJI MIESZKANIOWEJ LUB INWESTYCJI TOWARZYSZĄCYCH

3.1. Stan istniejący

Most został wybudowany w 1972 roku jako obiekt sprężony, częściowo prefabrykowany. W roku 1977 podniesiono przęsła na podporach pośrednich. W latach 1977-1991 zaobserwowano zarysowania przy podporach i w środku rozpiętości przęsła środkowego w związku z czym podjęto decyzję o kolejnym podnoszeniu przęsła oraz o dodatkowym sprężeniu nad filarami oraz w środkowym przęśle. Część kabli doprężających przebiega wewnątrz ustroju skrzynkowego (sprężenia nad filarami) a część na zewnątrz skrzynki w stalowych rurach osłonowych umocowanych do spodu konstrukcji w przestrzeniach między belkami (sprężenia przęsła środkowego).

Przedmiotowy most jest obiektem trójprzęsłowym o rozpiętości teoretycznej przęseł $44,0\text{m} + 65,0\text{m} + 44,0\text{m} = 153,0\text{m}$. Długość w świetle ścianek zapleczych $154,3\text{ m}$. Elementem nośnym jest konstrukcja belkowo-płytowa, w której zastosowano płytę denną łączącą półki dolne belek głównych tworząc w ten sposób skrzynkę żelbetową. Dźwigary główne mają przekrój dwuteowy o całkowitej wysokości 2.16 m , szerokość dolnej półki 0.64 m , grubość środnika 0.22 m , grubość płyty pomostu 0.14 m , grubość zmienna płyty dolnej $0.06\text{--}0.12\text{ m}$. W przekroju poprzecznym jest 12 belek głównych, osiowy rozstaw belek wynosi 2.5 m w dziewięciu środkowych i 1.20 m w dwóch skrajnych polach międzybelkowych.

Całkowita szerokość pomostu około 31.50m , rozpiętość wsporników podchodnikowych $2 \times 3.01\text{m}$. Wsporniki podchodnikowe są skonstruowane jako skrzynkowe, z pustą przestrzenią w środku.

W przekroju podłużnym części przęseł przy filarach są wykonane monolitycznie a części przęsłowe składają się z prefabrykowanych belek uciągonych poprzecznie płytą pomostu i płytą denną. Poprzecznice łączące dźwigary w każdym polu między belkami mają przełazowe otwory służące rewizji i przeprowadzeniu urządzeń obcych. Rozstaw poprzecznic przęsłowych w części monolitycznej jest zmienny, w części prefabrykowanej wynosi 6.55m .

Obiekt posadowiony jest na palach Franki. Filary posiadają konstrukcję tarczową z wysokimi ciosami podłożyskowymi.

3.2. Stan projektowany

W ramach przedmiotowej inwestycji nie planuje się zmian w zagospodarowaniu terenu. Most zostanie poddany pracom remontowym, co oznacza, że jego główne parametry techniczne i użytkowe pozostaną bez zmian. Wykonane prace nie wpłyną negatywnie na walory przyrodnicze i krajobrazowe oraz nie zmienią sposobu użytkowania istniejącego obiektu oraz jego formy architektonicznej.

Zakres zaprojektowanych prac remontowych wynika z zapisów zakresu rzeczowego będącego załącznikiem do Umowy między Zamawiającym a Wykonawcą. Prace remontowe mają na celu odtworzenie wyposażenia na obiekcie i dojazdach, wraz z częścią konstrukcji nośnej.

Rzędne docelowe niwelety opracowane na bazie istniejącej niwelety obiektu. **Z uwagi na stan istniejący nawierzchni oraz charakter odtworzeniowy remontu, niezbędna jest weryfikacja rzędnych w ramach nadzoru autorskiego, po wykonaniu rozbiórki nawierzchni.**

W ramach inwestycji wykonane zostaną następujące prace:

- demontaż uszkodzonej infrastruktury sprzężenia zewnętrznego w kanałach I i IX,
- remont powierzchniowy i zabezpieczenie antykorozyjne przyczółków i filarów,
- remont ścianek zapleczych,
- remont powłok antykorozyjnych łożysk,
- remont ubytków betonu dolnych półek belek nośnych mostu,
- remont płyty pomostu z lokalną wymianą jej fragmentów,
- remont płyty dolnej między belkami,
- remont instalacji odwodnieniowej na moście,

- remont izolacji płyty pomostu,
- remont urządzeń dylatacyjnych,
- remont nawierzchni jezdni i torowiska,
- remont elementów zabudowy chodnika,
- remont oświetlenia ulicznego,
- remont elementów instalacji sygnalizacji świetlnej,
- remont krawężnika,
- remont nawierzchni i izolacji na chodnikach wraz z lokalną naprawą betonu wspornika,
- remont powłoki zabezpieczenia antykorozyjnego na balustradach,
- remont i zabezpieczenie antykorozyjne betonu gzymsów,
- remont powierzchni wsporników nad bulwarami,
- remont ścian oporowych po stronie zachodniej oraz schodów przyległych do ścian i mostu,
- remont torowiska wraz z remontem zawiesi trakcji torowej w obszarze mostu,
- remont sieci trakcyjnej tramwajowej wraz z konstrukcjami wsporczymi i osprzętem,
- roboty budowlanego polegające na remoncie konstrukcji drogi na dojeździe do mostu od strony ronda Grunwaldzkiego związane z wymianą rurociągu 2xDN600 mm należącego do MPEC Kraków (projekt wymiany rurociągu wg odrębnego opracowania Inwestora MPEC Kraków).

3.3. Charakterystyka prac remontowych

Podpory

Przyczółki i filary należy oczyścić, a ewentualne ubytki uzupełnić zaprawami epoksydowymi. Czyszczenie należy wykonać przez piaskowanie. Odkryte powierzchnie betonowe powinny być impregnowane za pomocą preparatów hydrofobowych. Należy odtworzyć zabezpieczenia przeciw ptakom.

Wszystkie dostępne elementy obiektu (do wysokości 3m od powierzchni terenu) należy zabezpieczyć powłoką antygraffiti z możliwością wielokrotnego zmywania bez konieczności odtwarzania powłoki zabezpieczającej.

W ramach remontu przyczółków przewidziano częściowe rozebranie i odtworzenie ścianek zapleczy, w celu wymiany urządzeń dylatacyjnych.

Wszystkie istniejące ciosy lub podlewki podłożyskowe należy oczyścić, a ewentualne ubytki uzupełnić zaprawami epoksydowymi. Czyszczenie należy wykonać przez piaskowanie powierzchni betonu, a następnie nanieść na czysty suchy beton preparat do powierzchniowego uszczelniania betonu.

Ściana oporowa

Ściany oporowe należy oczyścić, a ewentualne ubytki uzupełnić zaprawami epoksydowymi. Czyszczenie należy wykonać przez piaskowanie. Odkryte powierzchnie betonowe powinny być impregnowane za pomocą preparatów hydrofobowych.

Wszystkie dostępne elementy obiektu (do wysokości 3m od powierzchni terenu) należy zabezpieczyć powłoką antygraffiti z możliwością wielokrotnego zmywania bez konieczności odtwarzania powłoki zabezpieczającej.

W ramach remontu przewidziano częściową rozbiórkę i odtworzenie gzymsów ścian oporowych na długości od dylatacji skrzydło przyczółka-ściana oporowa, aż do zakończenia schodów wraz z wymianą istniejących desek gzymsowych na polimerobetonowe gr. 4cm.

Łożyska

Wszystkie łożyska należy wyczyścić stosując piaskowanie, a następnie wykonać zabezpieczenia antykorozyjne łożysk.

Ustrój nośny

Wszystkie powierzchnie betonowe konstrukcji ustroju nośnego należy oczyścić przez piaskowanie, a ewentualne ubytki uzupełnić zaprawami epoksydowymi. Przygotowaną powierzchnię poddać hydrofobizacji.

Wszelkie prace związane z renowacją powierzchni betonu ustroju nośnego nad bulwarami należy wykonać w sposób nie ograniczający przepływu wód powodziowych. Wykonawca robót powinien rusztowania do wykonania tych prac zaprojektować tak, aby znajdowały się powyżej poziomu wód powodziowych. Prowadzenie robót remontowych i naprawczych na elementach mostu przewieszonych nad lustrem wody rzeki Wisły wymaga zastosowania technicznych środków ochronnych zabezpieczających przed upadkiem z wysokości przedmiotów, materiałów budowlanych i odpadów remontowych z uwagi na bezpieczeństwo dla ruchu jednostek pływających po szlaku żeglownym. W uzasadnionych przypadkach podyktowanych względami bezpieczeństwa wykonawca winien wystąpić do administratora drogi wodnej o czasowe zamknięcie szlaku żeglownego.

Zgodnie z Pismem nr KK.ZPU.434.18.2024.ZD od Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w przypadku konieczności wykorzystania terenu będącego we władaniu PGW Wody Polskie należy przed rozpoczęciem prac zawrzeć stosowne umowy o użytkowanie gruntu. Po wykonaniu remontu obiektu mostowego należy dokonać przeglądu i sondowania dna oraz oczyszczenia koryta rzeki Wisły z odpadów poremontowych w bezpośrednim sąsiedztwie obiektu celem zapewnienia głębokości tranzytowej i bezpiecznej żeglugi. Wyniki przeglądu i sondowania należy przedstawić administratorowi drogi wodnej.

Płyta pomostowa

Przewidziano skucie istniejącej warstwy nadbetonu do poziomu płyty górnej (gr. 14cm), następnie wykonanie zbrojonej warstwy nadlewki o grubości 6-21cm. Po skuciu warstwy nadbetonu należy zlokalizować ewentualne lokalne ubytki płyty górnej od wierzchniej strony, a następnie uzupełnić razem z wykonywaniem warstwy nadlewki. Lokalne ubytki dolną część płyty górnej ustroju, dostępne z poziomu kanałów technologicznych – w szczególności w kanałach skrajnych 1 i 9 w obrębie wpustów mostowych, należy uzupełnić warstwą zapraw naprawczych po odpowiednim oczyszczeniu.

Izolacja wodoszczelne

Na warstwie nadbetonu między krawężnikami należy wykonać izolację z papy termozgrzewalnej. Spadki poprzeczne wynikają z pochylenia poprzecznego konstrukcji i

wynoszą około 1,9 % w obrębie jezdni. Szczególnej staranności wymaga wykonanie izolacji w rejonie wpustów i sączków.

Wszystkie powierzchnie betonowe mające bezpośredni kontakt z gruntem, co do których nie podano wymagań, należy zabezpieczyć bitumiczną powłoką ochronną.

Odkryte powierzchnie podpór oraz ustroju nośnego powinny być impregnowane za pomocą preparatów hydrofobowych

Na kapach chodnikowych należy wykonać warstwę izolacji-nawierzchni z żywicy o min. grubości 6mm.

Krawężniki

Na całej długości obiektu (łącznie z dojazdami), po obu stronach jezdni przewiduje się montaż nowych krawężników kamiennych 20x20 cm z powiązaniem na dojazdach do mostu.

Nawierzchnia jezdni i ścieżki rowerowej

Na obiekcie przewidziano zastosowanie następujących warstw nawierzchni:

- warstwa ścieralna SMA 11 grubości 4 cm,
- warstwa wiążąca MA 11 grubości 4 cm.

Jezdnię ukształtowano w dwustronnym spadku poprzecznym wynoszącym około 2 %. Ze względu na charakter prowadzonych prac polegających na remoncie, a więc na odtworzeniu stanu istniejącego nie określa się „na sztywno” spadków poprzecznych na jezdni i chodniku. Spadki te mogą się zmieniać i należy je dostosować do torowiska oraz możliwego do uzyskania poziomu krawężnika. Należy zweryfikować możliwość realizacji tego rozwiązania po wykonaniu prac rozbiórkowych na obiekcie. W tym celu należy wykonać szczegółowy pomiar płyty ustroju i przesłać do Projektanta celem weryfikacji możliwości wykonania spadku poprzecznego na jezdni o wartości około 2%.

Na dojazdach przewidziano zastosowanie następujących warstw nawierzchni:

Nawierzchnia nr 1, konstrukcja drogi na dojazdach:

- warstwa ścieralna SMA11, grubość 4 cm,
- warstwa wiążąca AC16W, grubość 8 cm,
- podbudowa zasadnicza AC22P, grubość 14 cm,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej 0/31.5, grubość 20 cm,
- podbudowa pomocnicza z mieszanki niezwiązanej 0/31.5, grubość 17 cm,
- warstwa mrozoochronna z mieszanki niezwiązanej 0/63, grubość 25 cm,
- warstwa ulepszanego podłoża z mieszanki niezwiązanej 0/63, grubość 25 cm,

Nawierzchnia nr 6, warstwa ścieralna na jezdni:

- warstwa ścieralna MA11, grubość 4 cm.

Nawierzchnia torowiska

Projektuje się wbudowanie szyn rowkowych 53R1 zamontowanych w korytkach stalowych na całej długości mostu oraz na szerokości ścianek zapleczy przyczółków. Szyna w korytkach montowana na systemowym podlewie ciągłym. Spadek poprzeczny w torowisku wynosi około 2%.

Na obiekcie przewidziano zastosowanie następujących warstw nawierzchni:

- warstwa ścieralna SMA 11 grubości 4 cm,
- warstwa wiążąca MA 11 grubości 4 cm.

Projektuje się na dojeździe od strony Ronda Grunwaldzkiego wbudowanie szyn 60R2 zamontowanych w prefabrykowanych płytach torowych. Torowisko zostanie oddzielone od jezdni zatopionym krawężnikiem betonowym 15x30cm posadowionym na ławie z betonu C20/25. Szyna w korytkach montowana na podlewie ciągłym.

Na odcinkach przejściowych na dojazdach do mostu, z każdej strony, długości 5.0 m projektuje się wbudowanie urządzeń wyrównawczych szyn oraz szyny przejściowej 53R1/60R2.

Na dojazdach przewidziano zastosowanie następujących warstw nawierzchni:

Nawierzchnia nr 2, konstrukcja torowiska na dojazdach:

- warstwa ścieralna SMA11, grubość 4 cm,
- wypełnienie torowiska – płyta betonowa C30/35, grubość 11cm
- podbudowa zasadnicza – płyta betonowa C30/35, zbrojona stalą AIIIIN, grubość 30cm
- podbudowa pomocnicza - chudy beton C10/15, grubość 18cm
- warstwa mrozoochronna z mieszanki niezwiązanej 0/63, grubość 25 cm,
- warstwa ulepszanego podłoża z mieszanki niezwiązanej 0/63, grubość 25 cm,

Nawierzchnia nr 7, konstrukcja torowiska na dojazdach:

- podbudowa zasadnicza z prefabrykowanych płyt torowych, beton C35/45, grubość 40cm
- podbudowa pomocnicza - suchy beton C12/15, grubość 5cm
- podbudowa pomocnicza - chudy beton C12/15, grubość 18cm
- warstwa mrozoochronna z mieszanki niezwiązanej 0/63, grubość 25 cm,
- warstwa ulepszanego podłoża z mieszanki niezwiązanej 0/63, grubość 25 cm,

Nawierzchnia chodników

Po sfrezowaniu wierzchnich warstw bitumicznych na kapach chodnikowych projektuje się wykonanie warstwy wyrównawczej z zaprawy o grubości od 2 do 6cm, a następnie izolację nawierzchnię z żywicy o grubości min. 6mm.

Nawierzchnię chodników ukształtowano w spadku poprzecznym około 1,0% skierowanym w stronę jezdni.

Na obiekcie przewidziano zastosowanie następujących warstw nawierzchni:

- warstwa żywicy epoksydowej, grubość 6mm
- warstwa wyrównawcza z zaprawy przeciwskurczowej, grubość 2-6cm

Na dojazdach przewidziano zastosowanie następujących warstw nawierzchni:

Nawierzchnia nr 3, konstrukcja chodnika na dojazdach:

- warstwa ścieralna MA11, grubość 7 cm,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej 0/31.5, grubość 20 cm.

Nawierzchnia nr 4, konstrukcja chodnika na skrzydłach przyczółków:

- warstwa ścieralna MA11, grubość 7 cm,
- izolacja z papy termozgrzewalnej grubość 0.5cm
- warstwa wyrównawcza z zaprawy niskoskurczowej, grubość około 5cm

Nawierzchnia nr 5, warstwa ścieralna na chodniku:

- warstwa ścieralna MA11, grubość 7 cm.

Urządzenia dylatacyjne

Na obiekcie przewidziano wymianę istniejących dylatacji modułowej (od strony ronda Grunwaldzkiego) oraz bitumicznej (od strony Kazimierza). Modułowe urządzenie dylatacyjne należy zamontować do płyty i ścianki zapleczej, z ewentualnym dostosowaniem konstrukcji tych ścianek.

Przed urządzeniami dylatacyjnymi należy dodatkowo wykonać drenaż poprzeczny z kruszywa otoczonego żywicą.

W czasie wykonywania prac w obrębie dylatacji należy na bieżąco prowadzić dokumentację fotograficzną, ze szczególnym uwzględnieniem etapu rozbiórek i montażu nowych urządzeń dylatacyjnych.

Elementy odprowadzenia wód opadowych z jezdni

Odwodnienie mostu przewidziano jako odtworzenie istniejącego, tj. w postaci systemu wpustów umieszczonych w osi odwodnienia oraz ścieków przykrawężnikowych. Ścieki przykrawężnikowe mogą zostać wykonane w dowolny sposób, w tym jako wypełnione asfaltem lanym. Wpusty należy odtworzyć na podstawie inwentaryzacji po dokonaniu rozbiórek.. To samo dotyczy zastanych sączków, rur odprowadzających wodę i innych elementów odwodnienia. W miarę postępu tych prac należy prowadzić dokumentację fotograficzną wszystkich odtwarzanych elementów.

Zaprojektowano system drenów odprowadzających wodę z izolacji. Odprowadzenie wody z izolacji polega na grawitacyjnym jej skierowaniu do osi odwodnienia, gdzie przejmowana jest przez dren podłużny, zatopiony w warstwie wiążącej i odprowadzana bezpośrednio do wpustów. Geodreny zaprojektowano ponadto wzdłuż dylatacji.

Balustrady i bariery ochronne

Na całej długości obiektu na zewnętrznych krawędziach przewidziano wykorzystanie istniejących balustrad. Należy poddać je oczyszczeniu poprzez piaskowanie oraz zabezpieczyć antykorozyjnymi powłokami malarskimi. Zapewnić wysokość balustrady nad powierzchnię chodnika nie mniejszą niż 1,10 m. Nad urządzeniami dylatacyjnymi przewidziano zdylatowanie balustrad.

Na całej długości obiektu zaprojektowano wymianę barier energochłonnych na nowe o parametrach N2W3.

Połączenie obiektu z drogą

Dojazdy do obiektu zostaną wykonane z dowiązaniem wysokościowym i sytuacyjnym do niwelety istniejącej infrastruktury komunikacyjnej.

Wszystkie istniejące włązy komór/studni kanalizacyjnych należy dostosować do niwelety nawierzchni. Dla lokalizacji studni kanalizacyjnych w zakresie prac nawierzchniowych przewiduje się zastosowanie włązów „samopoziomujących”.

Elementy oświetlenia – wg odrębnego Tomu II.2 PAB

W ramach remontu mostu przewidziano demontaż istniejących latarni, a następnie w ich lokalizacji montaż nowych słupów oświetleniowo-trakcyjnych. Nowe latarnie należy wykonać ze stali ocynkowanej. Sylwetka wymienianych słupów została zaakceptowana przez Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków pismem nr ZN.5183.99.2024.BS z dn. 10.09.2024 r.

Znaki pomiarowe

Przewiduje się zabezpieczenie istniejących znaków wysokościowych (reperów). W przypadku uszkodzenia w trakcie robót znaków wysokościowych Wykonawca ma obowiązek odtworzyć znaki.

Obiekt należy wyposażać stanowiska pomiarowe. Zgodnie z Pismem nr KK.ZPU.434.18.2024.ZD od Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w przypadku konieczności zdemontowania na czas remontu oznakowania nawigacyjnego związanego ze śródlądową drogą wodną zainstalowanego na konstrukcji mostu należy po wykonaniu prac remontowych oznakowanie to odnowić i powtórnie zainstalować w pierwotnych miejscach. Wzory znaków i sygnałów żeglugowych zgodne z odpowiednimi przepisami. Wymiary znaków: 100x100 cm, folia odblaskowa.

Kolorystyka obiektu

Dla poszczególnych elementów obiektu przewidziano następującą kolorystykę:

- RAL 7047 – powierzchnie gzymsów na moście oraz ścianach oporowych,
- RAL 7047 – powierzchnie betonu ustroju nośnego, podpór,
- RAL 6005 lub RAL 6009 – słupy oświetleniowo-trakcyjne,
- RAL 5005 – balustrady.

Kolorystyka obiektu i wyposażenia została zaakceptowana przez Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków pismem nr ZN.5183.99.2024.BS z dn. 10.09.2024 r. Do ustaleń szczegółów (kolorystyka i detale) należy powołać na etapie wykonawczym komisję konserwatorską zgodnie wydanym pozwoleniem nr ZN.5142.121.2024 z dn. 29.10.2024 r.

Wytyczne dla realizacji prac budowlanych w rejonie sieci obcych i rejonie zabytków wpisanych do rejestru zabytków

Wszelkie prace wykonywane w rejonie sieci należy prowadzić ze szczególną ostrożnością, ręcznie. W przypadku wystąpienia sieci w bezpośrednim sąsiedztwie prowadzenia prac budowlanych, roboty należy kontynuować po uprzednim powiadomieniu właścicieli sieci i uzyskaniu stosownych wytycznych. Zaleca się prewencyjne wezwanie przedstawicieli zarządców sieci w rejonie spodziewanego występowania sieci. Charakterystykę uzbrojenia terenu oraz jego szczegółowy zasięg określa dokumentacja budowlana. Należy zadbać o to, aby sieci nie ulegały przemieszczeniom, które mogłyby naruszyć lub uszkodzić kable. W

przypadku, gdy prowadzenie robót będzie wymagało czasowego lokalnego zabezpieczenia lub odkrycia sieci, należy zwrócić się do zarządcy sieci o wydanie stosownych wytycznych. Szczegółowy plan zagrożeń mogących wystąpić w trakcie wykonywania robót opisano w informacji do planu bioz.

Miejskie Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej S.A. w Krakowie - zgodnie z warunkami technicznymi prowadzenia robót w pobliżu infrastruktury ciepłej (pismo RTB/423/12244/WZ/2024 z dn. 17.09.2024 r.) należy:

1. Wszelkie naprawy i wymiany elementów konstrukcyjnych i wykończeniowych mostu, jak również związane z nim instalacje, które będą wykonywane w pobliżu infrastruktury ciepłowniczej, należy prowadzić ręcznie z zachowaniem szczególnej ostrożności oraz koniecznie pod nadzorem służb eksploatacyjnych MPEC S.A. tj. Zakładem Produkcyjno-Exploatacyjnym „Zachód” ul. Kobierzyńska 41, tel. 12 646 50 50.
2. Ewentualne sposoby zabezpieczeń infrastruktury ciepłej w czasie realizacji poszczególnych etapów remontu mostu należy ustalić z w/w Zakładem.
3. Harmonogram realizacji robót należy koordynować z harmonogramem przebudowy sieci ciepłej oraz wymiany izolacji.
4. O terminie rozpoczęcia realizacji remontu mostu należy powiadomić w/w Zakład z odpowiednim wyprzedzeniem.
5. W razie przypadkowego uszkodzenia infrastruktury ciepłowniczej należy niezwłocznie powiadomić w/w Zakład, a pozostałe szkody naprawić.

Tauron Dystrybucja S.A. – zgodnie z pismem nr TD24-07-0157096-04 z dn. 23.08.2024 r. podczas prowadzenia prac ziemnych stosować przekopy kontrolne oraz pomiary wozem pomiarowym. W przypadku prac w pobliżu urządzeń Tauron Dystrybucji S.A. należy wystąpić o nadzór nad prowadzonymi robotami do Spółki Tauron Dystrybutor S.A. Oddział w Krakowie, ul. Śląska 10 w zakresie linii SN i nN. Zgodnie z opinią z narady koordynacyjnej nr GD-17.6630.2175.2024 z dnia 08.01.2025 r. prace w pobliżu urządzeń podziemnych TAURON Dystrybucja S.A. należy wykonać ręcznie, zgodnie z obowiązującymi normami. Wskazane jest ze względu na bezpieczeństwo osób i mienia, by przed przystąpieniem do prac wystąpić do TAURON Dystrybucja S.A. Oddział w Oddział w Krakowie o nadzór branżowy. Kategorycznie zabraniamy prowadzenia robót ziemnych sprzętem mechanicznym bez nadzoru w odległości mniejszej niż 2 m od zlokalizowanego przekopem kontrolnym kabla.

Orange Polska S.A. – W konstrukcji mostu i na dojazdach do mostu przebiega kanalizacja kablowa, której właścicielem jest firma ORANGE Polska S.A. Kanalizacja teletechniczna nie koliduje z pracami remontowymi mostu. Podczas wykonywania prac remontowych mostu należy zachować szczególną ostrożność, aby nie uszkodzić istniejących rur kanalizacji kablowej ani kabli. W przypadku odkrycia w trakcie robót ziemnych infrastruktury telekomunikacyjnej, należy ją zabezpieczyć i powiadomić przedstawiciela OPL Infrastruktura i Serwis Usług, Obsługa Techniczna Klienta Wschód, oraz inspektora nadzoru. Prace w pobliżu sieci telekomunikacyjnych wykonywać zgodnie z normami i przepisami obowiązującymi w budownictwie łączności, ręcznie (bez użycia ciężkiego sprzętu) i pod nadzorem upoważnionego przedstawiciela Orange Polska S.A.

Polska Spółka Gazownicza – zgodnie pismem PSGKR. ZMSM.763.1162907.3.24 z dnia 21.08.2024 r. o terminie prowadzenia prac remontowych mostu należy powiadomić Oddział

Zakład Gazowniczy w Krakowie z min. 6 miesięcznym wyprzedzeniem. Polska Spółka Gazownicza planuje w ramach prac własnych rewitalizację istniejącego odcinka gazociągu na moście, w trakcie trwania remontu mostu. Prace te nie są przedmiotem tej dokumentacji projektowej.

Wodociągi Miasta Krakowa - zgodnie z pismem ITT.6240.272.2024 z dnia 09.08.2024 r. należy powiadomić z min. 6-cio miesięcznym wyprzedzeniem, odpowiednio: Zakład Sieci Wodociągowej i Zakład Sieci kanałowej WMK S.A. o przewidywanym terminie rozpoczęcia prac wraz z harmonogramem ich prowadzenia. Wszelkie prace należy prowadzić ze szczególną ostrożnością, pod ścisłym nadzorem przedstawicieli, odpowiednio Zakładu Sieci Wodociągowej i Zakładu Sieci Kanałowej WMK S.A. Przed każdorazowym rozpoczęciem robót i po ich zakończeniu wymagane jest wykonanie przez służby techniczne Zakładu Sieci Wodociągowej i Zakładu sieć Kanałowej WMK S.A. przeglądu stanu istniejącej sieci wodociągowej i sieci kanalizacyjnej (przy czynnym współudziale wykonawcy robót oraz Inspektora ZDMK).

Zgodnie z Pismem ITD.6261.560.2024 w ramach remontu mostu Grunwaldzkiego należy wymienić istniejące włązy na samopoziomujące w ilości 6 szt.

Małopolski Wojewódzki Konserwator Zabytków – zgodnie z pismem nr ZN.5183.91.2024.BS z dn. 02.08.2024r. należy:

- przy prowadzeniu prac ziemnych winien być zapewniony nadzór archeologiczny. Na prowadzenie badań archeologicznych w formie nadzoru archeologicznego należy w tut. Urzędzie uzyskać wyprzedzające pozwolenie konserwatorskie,
- wszelkie prace w sąsiedztwie drzew, w tym ich systemów korzeniowych należy wykonywać ręcznie. Nie jest dopuszczalne składowanie materiałów budowlanych czy nadsypanej ziemi w sąsiedztwie pni drzew oraz pod ich koronami, ze względu na rozbudowany system korzeniowy. Nie należy też parkować samochodów i maszyn w bliskim sąsiedztwie drzew,
- w przypadku okrycia systemów korzeniowych należy zabezpieczyć je przed wysuszeniem np. matami z juty,
- w sytuacji konieczności przejazdu ciężkiej maszyny w sąsiedztwie drzew jako zabezpieczenie systemów korzeniowych drzew przed zniszczeniem, jak i ubiciem gruntu, należy zastosować warstwy żwiru (ok. 20cm) i ewentualne dodatkowe specjalistyczne maty.

Inwestycję należy prowadzić zgodnie z Pozwoleniem nr ZN.5142.121.2024 z dn. 29.10.2024 r. Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków na prowadzenie robót przy zabytku wpisanym do rejestru zabytków.

4. CHARAKTERYSTYCZNE PARAMETRY OBIEKTU BUDOWLANEGO, W SZCZEGÓLNOŚCI:

- długość całkowita obiektu	ok. 170 m
- liczba przęseł	3
- rozpiętości teoretyczne przęseł mostu	$44,0 + 65,0 + 44,0 = 153,0$ m
- szerokość całkowita przęsła	31,50 m
- szerokość pasów ruchu	2 x 3,50 m

- szerokość torowiska tramwajowego	7,00 m
- szerokość użytkowa chodnika	2 x 4,25m
- szerokość ścieżki rowerowej	2 x 3,00 m
- wysokość balustrad	1,10 m
- liczba dźwigarów głównych w przekroju poprzecznym	12
- rozstaw osiowy dźwigarów głównych w przekroju poprzecznym	2,50 m
- wysokość dźwigara głównego	2,10 m.

5. OPINIA GEOTECHNICZNA ORAZ INFORMACJĘ O SPOSOBIE POSADOWIENIA OBIEKTU BUDOWLANEGO

5.1. Wstęp

Opinię geotechniczną wykonano w celu określenia warunków gruntowo-wodnych dla inwestycji pn: „Remont mostu przez rzekę Wisłę w ciągu ul. Dietla w Krakowie”.

Opinię niniejszą wykonano na podstawie:

1. Wizji lokalnej w terenie.
3. Dwóch otworów badawczych archiwalnych do głębokości 12,0 m ppt.
4. Mapy sytuacyjno - wysokościowej w skali 1 : 500.
5. Literatury fachowej i obecnie obowiązujących norm.

5.2. Charakterystyka obiektów

Zakres prac remontowych nie ingeruje w sposób posadowienia obiektu i nie obejmuje prac w zakresie posadowienia obiektu. Podpory mostu w stanie istniejącym wykonano w formie tarczowych filarów oraz masywnych przyczółków posadowionych na palach Franki. Sposób posadowienia obiektów nie ulega zmianie.

5.3. Położenie i morfologia terenu

Teren opracowania znajduje się w południowej części Krakowa, dzielnicy Podgórze oraz Śródmieście, i obejmuje istniejący most przez rzekę Wisłę.

Pod względem morfologicznym teren badań położony jest w obrębie doliny rzeki Wisły. Geomorfologicznie projektowana inwestycja zlokalizowana jest na terasie zalewowej rzeki Wisła.



5.4. Budowa geologiczna i warunki gruntowo – wodne

Podłoże terenu dokumentowanego jest zbudowane z osadów miocenkich oraz czwartorzędowych.

Osady miocenkie to ility warstw grabowieckich o stropie na rzędnej ok 190 m npm. Powyżej występują osady czwartorzędowe. Są to w spągu osady rzeczne reprezentowane przez serię piaszczysto – żwirową. Na powierzchni rozprzestrzeniają się nasypy drogowe i niebudowlane o zmiennym składzie i grubości.

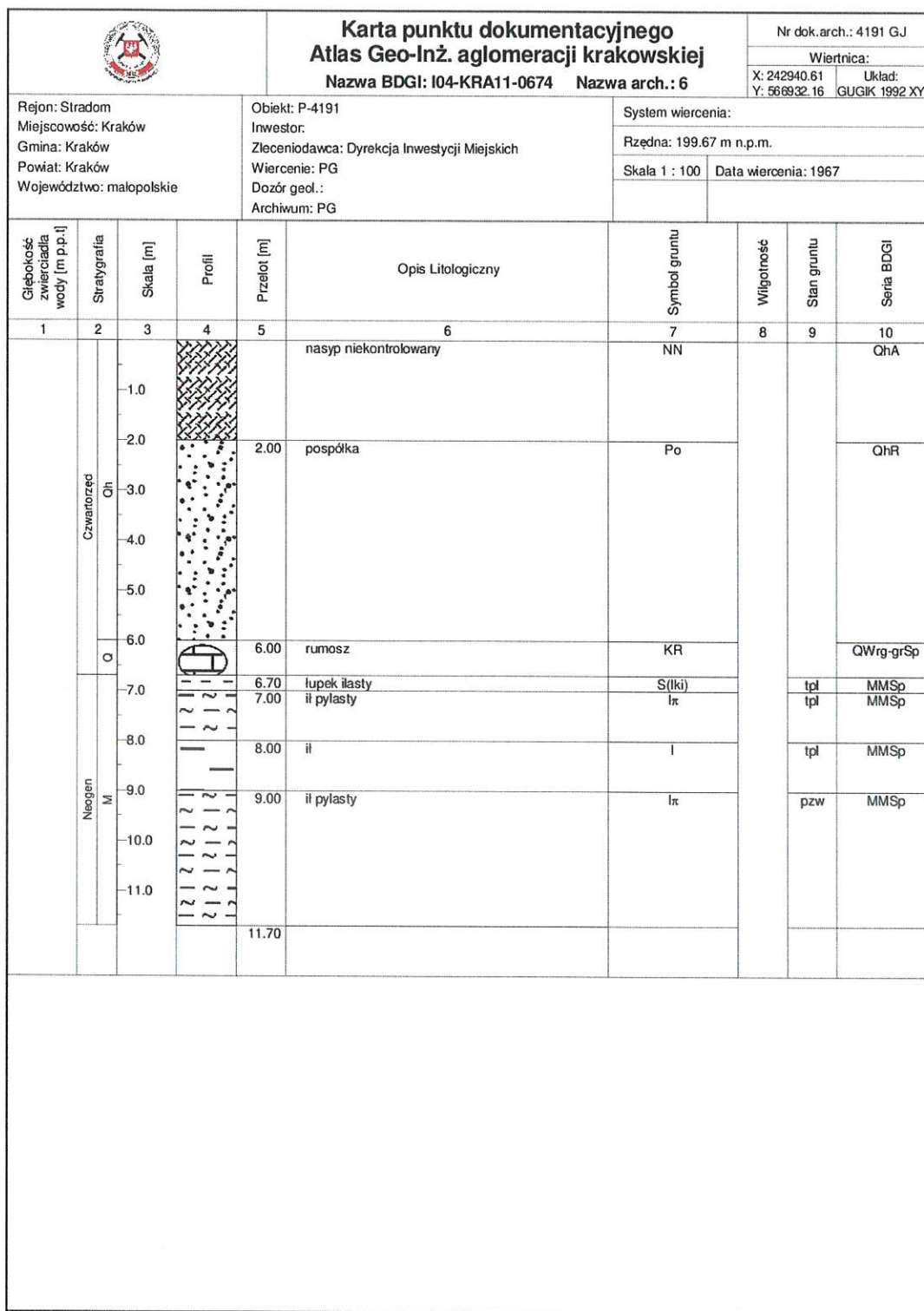
W podłożu występuje woda gruntowa strefy saturacji, o zwierciadle ciągłym, w obrębie serii żwirowo-piaszczystej na rzędnej 199 m npm.

Na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych warunki gruntowe zostały określone jako proste, a obiekt zaliczono do drugiej kategorii geotechnicznej.

		Karta punktu dokumentacyjnego Atlas Geo-Inż. aglomeracji krakowskiej Nazwa BDGI: I04-KRA11-2241 Nazwa arch.:				Nr dok.arch.:			
						Wiertnica:			
Rejon: MOST GRUNWALDZKI Miejscowość: Gmina: Powiat: Województwo:		Obiekt: KRAKÓW-PRZEJŚCIE KABLOWE PRZECZ WISŁĘ Inwestor: Zleceńodawca: Wiercenie: PH Dozór geol.: Archiwum:		System wiercenia:		X: 242866.08	Układ:		
				Rzędna: 203.97 m n.p.m.		Y: 566794.29	GUGIK 1992 XY		
				Skala 1 : 100		Data wiercenia: 1973			
Głębokość z wierciadła wody [m p.p.t.]	Stratygrafia	Skala [m]	Profil	Przelot [m]	Opis Litologiczny	Symbol gruntu	Wilgotność	Stan gruntu	Seria BDGI
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
		1.0 2.0 3.0 4.0 5.0 6.0 7.0 8.0 9.0 10.0 11.0 12.0			nasyp niebudowlany	NN	w	ln	QhA
				4.10	pospółka	Po	nw	szg	QhR
				9.70	il pylasty	lx	w	tpl	MMSp
				12.00					

Rysunek wykonano programem "GeoStar"

Data:03.2018



Rysunek wykonano programem "GeoStar"

Data:03.2018

6. OPIS ZAPEWNIENIA NIEZBĘDNYCH WARUNKÓW DO KORZYSTANIA OBIEKTÓW UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ I MIESZKANIOWEJ BUDOWNICTWA WIELORODZINNEGO PRZEZ OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE, O KTÓRYCH MOWA W ART. 1 KONWENCJI O PRAWACH OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH, SPORZĄDZONEJ W NOWYM JORKU DNIA 13 GRUDNIA 2006 R., W TYM OSOBY STARSZE

Zamierzenie inwestycyjne obejmuje remont istniejącego obiektu mostowego. Obiekty budowlane związane z projektowanym remontem mostu spełniają wymagania przepisów prawa i warunków technicznych i nie wymagają konieczności zapewnienia specjalnych i innych niezbędnych warunków do korzystania przez osoby niepełnosprawne i starsze. Projekt nie zawiera rozwiązań, które stanowiłyby istotną barierę w komunikacji osób niepełnosprawnych i osób starszych.

7. PARAMETRY TECHNICZNE OBIEKTU BUDOWLANEGO CHARAKTERYZUJĄCE WPLYW OBIEKTU BUDOWLANEGO NA ŚRODOWISKO I JEGO WYKORZYSTANIE ORAZ ZDROWIE LUDZI I OBIEKTY SĄSIEDNIE POD WZGLĘDEM:

7.1. Zapotrzebowania i jakości wody oraz ilości, jakości i sposobu odprowadzania ścieków oraz wód opadowych

Na etapie eksploatacji obiekt nie będzie generował ścieków bytowych ani przemysłowych. Brak zapotrzebowania na wodę w trakcie eksploatacji.

Woda opadowa z mostu będzie odprowadzana przez system wpustów mostowych, umieszczonych w osi odwodnienia, a następnie rurami spustowymi pod obiekt – tak jak obecnie.

7.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych, w tym zapachów, zanieczyszczeń pyłowych i płynnych, z podaniem ich rodzaju, ilości i zasięgu rozprzestrzeniania się

Projektowane zamierzenie budowlane nie emituje zanieczyszczeń gazowych, pyłowych i płynnych oraz zapachów.

7.3. Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów

Gospodarka odpadami w fazie zarówno realizacji, jak i eksploatacji zamierzenia budowlanego będzie odbywać się zgodnie z procedurami określonymi w Ustawie z dnia 14 grudnia 2012 r. (Dz.U. 2022 poz. 699 z późniejszymi zmianami).

Wszystkie wytwarzane odpady będą ewidencjonowane przez ich wytwórców (firmę wykonującą roboty budowlane na etapie realizacji oraz firmy świadczące usługi na etapie eksploatacji).

Powstające w czasie budowy odpady niebezpieczne, takie jak: zużyte oleje, akumulatory i części maszyn będą składowane w kontenerach.

Materiały z rozbiórek zostaną odtransportowane na miejsca składowania, spełniające wymagania odnośnie warunków ochrony środowiska, wskazane przez Wykonawcę przyszłych robót i zaakceptowane przez Inwestora.

7.4. Właściwości akustyczne oraz emisja drgań, a także promieniowanie, w szczególności jonizujące, pole elektromagnetyczne i inne zakłócenia, z podaniem odpowiednich parametrów tych czynników i zasięgu ich rozprzestrzeniania się

Pogorszenie klimatu akustycznego na etapie realizacji zamierzenia budowlanego związane jest z pracą ciężkiego sprzętu i maszyn, niezbędnych do wykonania robót budowlanych.

Realizacja przedmiotowej inwestycji nie wpłynie na zwiększenie klimatu akustycznego w stosunku do stanu istniejącego. Przypuszcza się, że może wystąpić obniżenie poziomu hałasu, ze względu na wykonanie nowej nawierzchni jezdni, oraz osadzenie nowych szyn w korytkach stalowych wypełnionych elastyczną masą zalewową na bazie elastycznej żywicy poliuretanowej, a tym samym obniżenie poziomu drgań od przejeżdżających pojazdów.

Prace budowlane najbardziej uciążliwe akustycznie oraz przy zabudowie mieszkaniowej należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. od godziny 6.00 do godziny 22.00.

Projektowane obiekty nie są źródłem wibracji, ani żadnych form promieniowania.

7.5. Wpływ obiektów budowlanych na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne

Remont istniejącego obiektu nie wymaga ingerencji w przyległe tereny zielone zatem nie wpływa on na drzewostan i powierzchnię ziemi.

Przyjęte w projekcie rozwiązania eliminują negatywny wpływ obiektu budowlanego na środowisko, zdrowie ludzi i inne obiekty budowlane.

Funkcjonowanie mostu po remoncie nie będzie bezpośrednio ingerować w środowisko gruntowo-wodne.

Odprowadzenie wód opadowych zaplanowano, tak jak w stanie istniejącym.

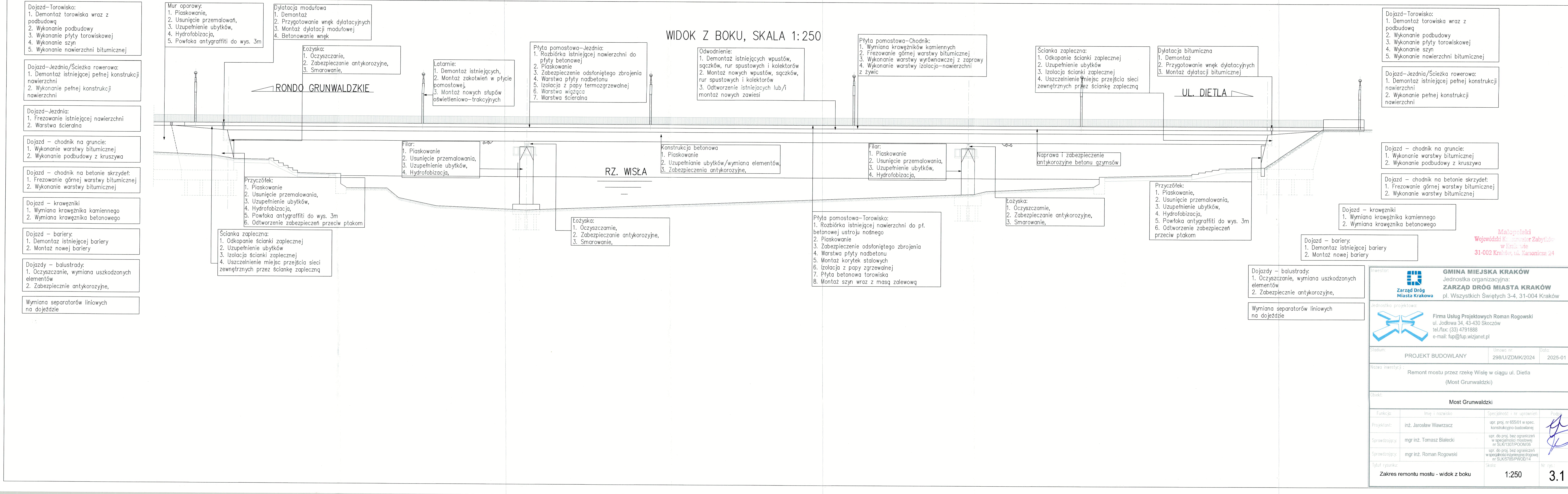
8. INFORMACJE O ZASADNICZYCH ELEMENTACH WYPOSAŻENIA BUDOWLANO-INSTALACYJNEGO, ZAPEWNIAJĄCYCH UŻYTKOWANIE OBIEKTU BUDOWLANEGO ZGODNIE Z PRZEZNACZENIEM

Sieci trakcyjna wraz oświetleniem drogowym i elementami sygnalizacji świetlnej same w sobie są wyposażeniem budowlano-instalacyjnym dla potrzeb użytkowania obiektu jakim jest projektowany remont mostu, drogi i torowiska.

9. DANE DOTYCZĄCE WARUNKÓW OCHRONY PRZECIWPOŻAROWEJ, STOSOWNIE DO ZAKRESU PROJEKTU

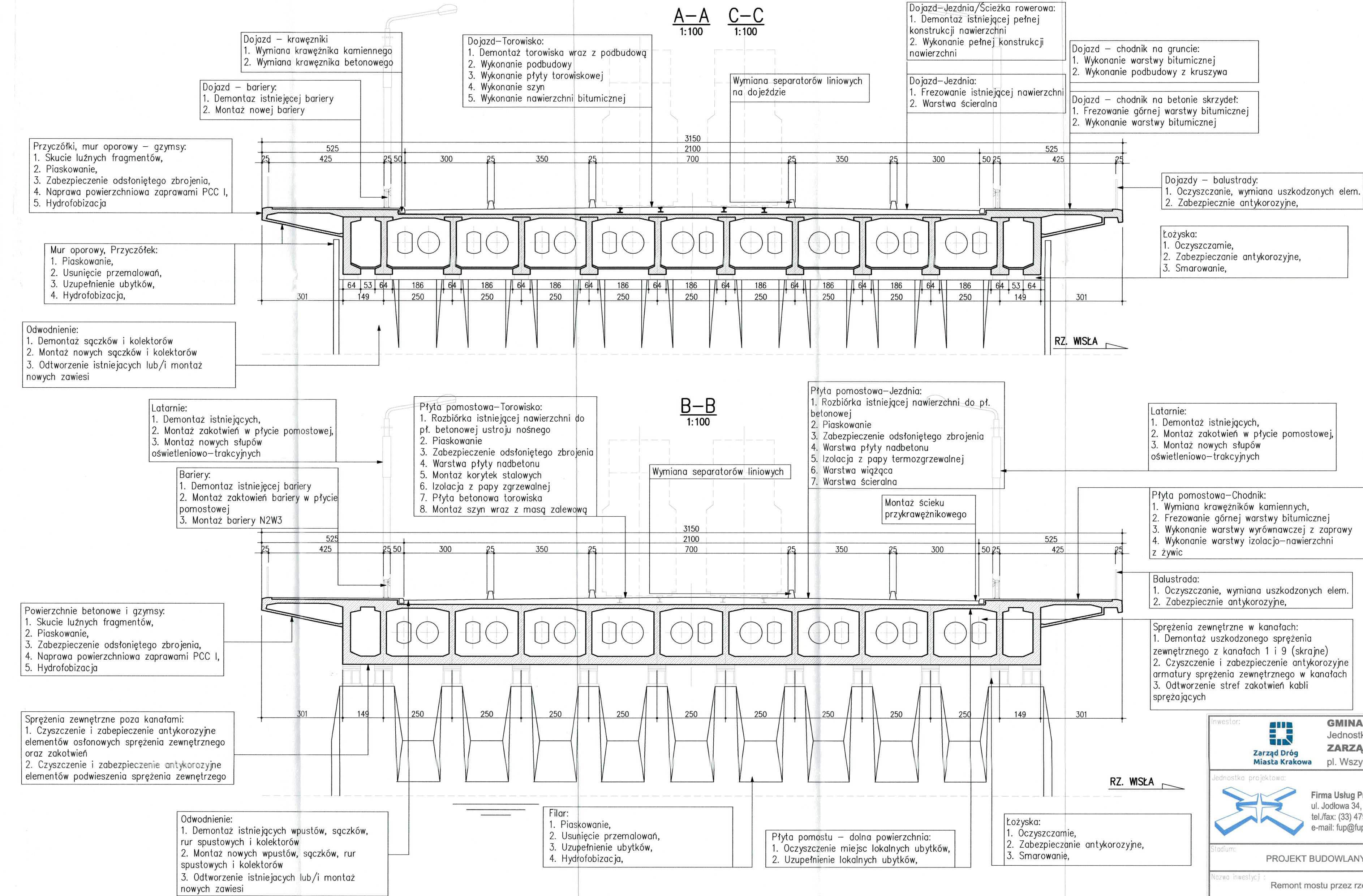
Obiekt budowlany nie jest wyposażony w urządzenia do ochrony przeciwpożarowej. Dojazd jednostek ratowniczo-gaśniczych do obiektu zapewnia układ komunikacyjny w postaci dróg lokalnych posiadających wymaganą skrajnię drogową.

1:500



Małopolski
Wojewódzki Kierownik Zabytków
w Krakowie
31-002 Kraków, ul. Kanonicza 24

Inwestor:  Zarząd Dróg Miasta Krakowa		GMINA MIEJSKA KRAKÓW Jednostka organizacyjna: ZARZĄD DRÓG MIASTA KRAKÓW pl. Wszystkich Świętych 3-4, 31-004 Kraków	
Jednostka projektowa:  Firma Usług Projektowych Roman Rogowski ul. Jodłowa 34, 43-430 Skoczów tel./fax: (33) 4791888 e-mail: fup@fup.wizjanet.pl			
Stadium: PROJEKT BUDOWLANY		Umowa nr: 298/U/ZDMK/2024	Data: 2025-01
Nazwa inwestycji: Remont mostu przez rzekę Wisłę w ciągu ul. Dietla (Most Grunwaldzki)			
Obiekt: Most Grunwaldzki			
Funkcja:	Imię i nazwisko	Specjalność i nr uprawnień	Podpis
Projektant:	inż. Jarosław Wawrzacz	upr. proj. nr 655/01 w spec. konstrukcyjno-budowlanej	
Sprawdzający:	mgr inż. Tomasz Bialecki	upr. do proj. bez ograniczeń w specjalności mostowej nr SLK/1307/POOM/06	
Sprawdzający:	mgr inż. Roman Rogowski	upr. do proj. bez ograniczeń w specjalności inżynierii drogowej nr SLK/6785/PWOD/14	
Tytuł rysunku: Zakres remontu mostu - widok z boku		Skala: 1:250	Nr rys.: 3.1



Małopolski
Wojewódzki Konserwator Zabytków
w Krakowie
31-002 Kraków, ul. Kanonicza 24

Inwestor:  Zarząd Dróg Miasta Krakowa		GMINA MIEJSKA KRAKÓW Jednostka organizacyjna: ZARZĄD DRÓG MIASTA KRAKÓW pl. Wszystkich Świętych 3-4, 31-004 Kraków	
Jednostka projektowa:  Firma Usług Projektowych Roman Rogowski ul. Jodłowa 34, 43-430 Skoczów tel./fax: (33) 4791888 e-mail: fup@fup.wizjanet.pl			
Stadium:	PROJEKT BUDOWLANY	Umowa nr:	298/UZDMK/2024
Data:	2025-01		
Nazwa inwestycji: Remont mostu przez rzekę Wisłę w ciągu ul. Dietla (Most Grunwaldzki)			
Obiekt: Most Grunwaldzki			
Funkcja:	Imię i nazwisko	Specjalność i nr uprawnień	Podpis
Projektant:	inż. Jarosław Wawrzacz	upr. proj. nr 655/01 w spec. konstrukcyjno-budowlanej	
Sprawdzający:	mgr inż. Tomasz Bialecki	upr. do proj. bez ograniczeń w specjalności mostowej nr SLK/1307/POOM/06	
Sprawdzający:	mgr inż. Roman Rogowski	upr. do proj. bez ograniczeń w specjalności inżynierii drogowej nr SLK/5785/PWOD/14	
Tytuł rysunku: Zakres remontu mostu - przekrój poprzeczny		Skala:	Nr rys.: 3.2

1:100

Dojazd-Torowisko:
1. Demontaż torowiska wraz z podbudową
2. Wykonanie podbudowy
3. Wykonanie płyty torowiskowej
4. Wykonanie szyn
5. Wykonanie nawierzchni bitumicznej

Dojazd-Jezdnia/Ścieżka rowerowa:
1. Demontaż istniejącej pełnej konstrukcji nawierzchni
2. Wykonanie pełnej konstrukcji nawierzchni

Dojazd-Jezdnia:
1. Frezowanie istniejącej nawierzchni
2. Warstwa ścieralna

Dojazd - chodnik na gruncie:
1. Wykonanie warstwy bitumicznej
2. Wykonanie podbudowy z kruszywa

Dojazd - chodnik na betonie skrzydeł:
1. Frezowanie górnej warstwy bitumicznej
2. Wykonanie warstwy bitumicznej

Dojazd - krawężniki
1. Wymiana krawężnika kamiennego
2. Wymiana krawężnika betonowego

Dojazd - bariery:
1. Demontaż istniejącej bariery
2. Montaż nowej bariery

Dojazdy - balustrady:
1. Oczyszczanie, wymiana uszkodzonych elementów
2. Zabezpieczenie antykorozyjne,

Wymiana separatorów liniowych na dojeździe

Łożyska:
1. Oczyszczanie,
2. Zabezpieczanie antykorozyjne,
3. Smarowanie,

Ścianka zaplecza:
1. Odkopanie ścianki zapleczej
2. Uzupełnienie ubytków
3. Izolacja ścianki zapleczej
4. Uszczelnienie miejsc przejścia sieci zewnętrznych przez ściankę zapleczną

Dostosowanie ścianki zapleczej i płyty pomostowej do montażu urządzenia dylatacyjnego

Odwodnienie:
1. Demontaż istniejących wpustów, szczyków, rur spustowych i kolektorów
2. Montaż nowych wpustów, szczyków, rur spustowych i kolektorów
3. Odtworzenie istniejących lub/i montaż nowych zawiesi

RZUT Z GÓRY, SKALA 1:250

Płyta pomostowa-Chodnik:
1. Wymiana krawężników kamiennych
2. Frezowanie górnej warstwy bitumicznej
3. Wykonanie warstwy wyrównawczej z zaprawy
4. Wykonanie warstwy izolacji-nawierzchni z żywicy

Naprawa i zabezpieczenie antykorozyjne betonu gzymsów

Balustrada:
1. Oczyszczanie, wymiana uszkodzonych elem.
2. Zabezpieczanie antykorozyjne,

Łożyska:
1. Oczyszczanie,
2. Zabezpieczanie antykorozyjne,
3. Smarowanie,

Dojazd-Torowisko:
1. Demontaż torowiska wraz z podbudową
2. Wykonanie podbudowy
3. Wykonanie płyty torowiskowej
4. Wykonanie szyn
5. Wykonanie nawierzchni bitumicznej

Dojazd-Jezdnia/Ścieżka rowerowa:
1. Demontaż istniejącej pełnej konstrukcji nawierzchni
2. Wykonanie pełnej konstrukcji nawierzchni

Dojazd - chodnik na gruncie:
1. Wykonanie warstwy bitumicznej
2. Wykonanie podbudowy z kruszywa

Dojazd - chodnik na betonie skrzydeł:
1. Frezowanie górnej warstwy bitumicznej
2. Wykonanie warstwy bitumicznej

Dojazd - krawężniki
1. Wymiana krawężnika kamiennego
2. Wymiana krawężnika betonowego

Dojazd - bariery:
1. Demontaż istniejącej bariery
2. Montaż nowej bariery

Dojazdy - balustrady:
1. Oczyszczanie, wymiana uszkodzonych elementów
2. Zabezpieczanie antykorozyjne,

Wymiana separatorów liniowych na dojeździe

Województwo Małopolskie
Krajowa Agencja Zastępcza
31-002 Kraków, ul. Kanonicza 24

Zarząd Dróg Miasta Krakowa

Jednostka projektowa:

Firma Usług Projektowych Roman Rogowski
ul. Jodłowa 34, 43-430 Skoczów
tel./fax: (33) 4791888
e-mail: fup@fup.wizjanet.pl

Stadium:PROJEKT BUDOWLANY

Umowa nr:298/U/ZDMK/2024

Data:2025-01

Nazwa inwestycji:Remont mostu przez rzekę Wisłę w ciągu ul. Dietla (Most Grunwaldzki)

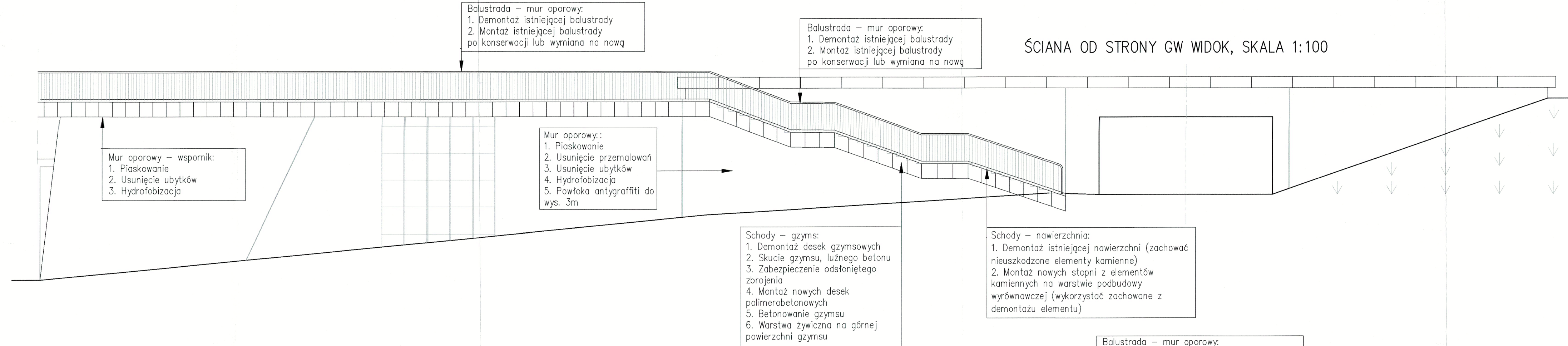
Opis:Most Grunwaldzki

Funkcja:	Imię i nazwisko	Specjalność i nr uprawnień	Podpis
Projektant:	inż. Jarosław Wawrzacz	upr. proj. nr 655/01 w spec. konstrukcyjno-budowlanej	
Sprawdzający:	mgr inż. Tomasz Bialecki	upr. do proj. bez ograniczeń w specjalności mostowej nr SLK1307/PWOD06	
Sprawdzający:	mgr inż. Roman Rogowski	upr. do proj. bez ograniczeń w specjalności inżynierii drogowej nr SLK5785/PWOD14	

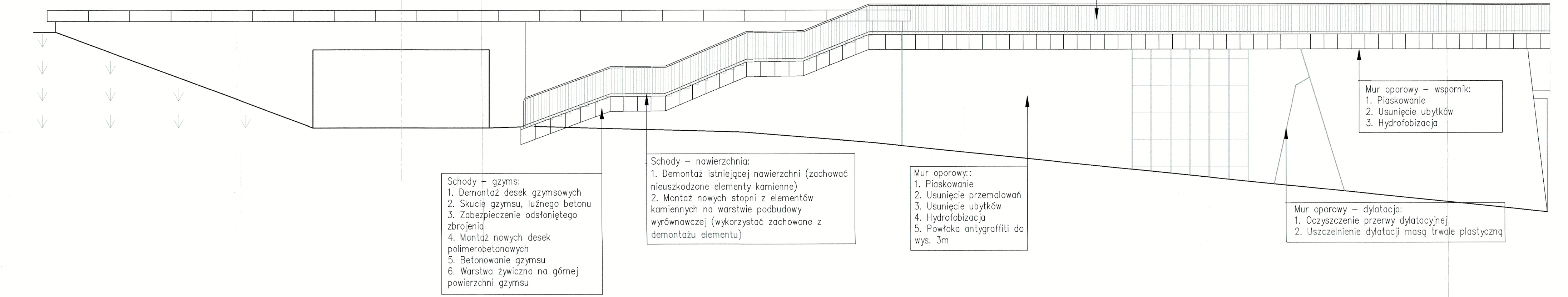
Tytuł rysunku:Zakres remontu mostu - widok z góry

Skala:1:250

Nr rys.:3.3



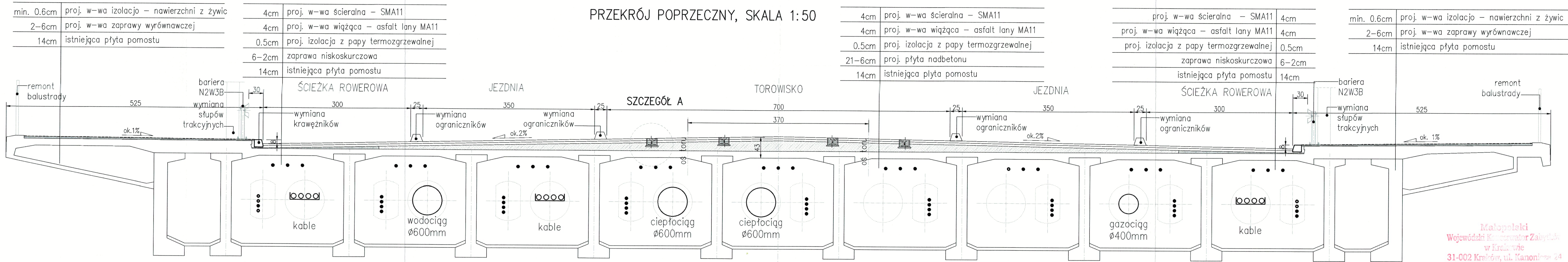
ŚCIANA OD STRONY GW WIDOK, SKALA 1:100



ŚCIANA OD STRONY DW WIDOK, SKALA 1:100

Małopolski
Wojewódzki Konserwator Zabytków
w Krakowie
31-002 Kraków, ul. Kanonicza 24

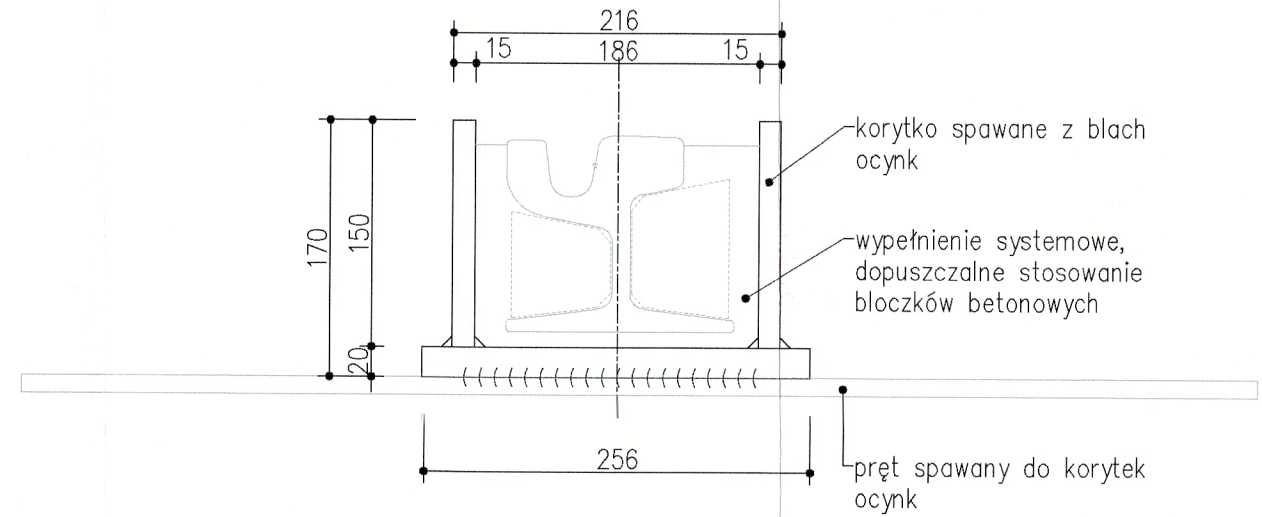
Inwestor:		<div></div>		<div>GMINA MIEJSKA KRAKÓW Jednostka organizacyjna: ZARZĄD DRÓG MIASTA KRAKÓW pl. Wszystkich Świętych 3-4, 31-004 Kraków</div>			
Jednostka projektowa:							
<div></div>		<div>Firma Usług Projektowych Roman Rogowski ul. Jodłowa 34, 43-430 Skoczów tel./fax: (33) 4791888 e-mail: fup@fup.wizjanet.pl</div>					
Stadium:		PROJEKT BUDOWLANY		Umowa nr:	298/U/ZDMK/2024	Data:	2025-01
Nazwa inwestycji : <div>Remont mostu przez rzekę Wisłę w ciągu ul. Dietla (Most Grunwaldzki)</div>							
Obiekt: <div>Most Grunwaldzki</div>							
Funkcja:		Imię i nazwisko		Specjalność i nr uprawnień		Podpis	
Projektant:		inż. Jarosław Wawrzacz		upr. proj. nr 655/01 w spec. konstrukcyjno-budowlanej		<div></div>	
Sprawdzający:		mgr inż. Tomasz Bialecki		upr. do proj. bez ograniczeń w specjalności mostowej nr SLK/1307/POOM/06		<div></div>	
Sprawdzający:		mgr inż. Roman Rogowski		upr. do proj. bez ograniczeń w specjalności inżynierii drogowej nr SLK/5785/PWOD/14			
Tytuł rysunku:				Skala:		Nr rys.:	
Zakres remontu - ściana oporowa i schody - widok od strony DW i GW				1:100		3.4	



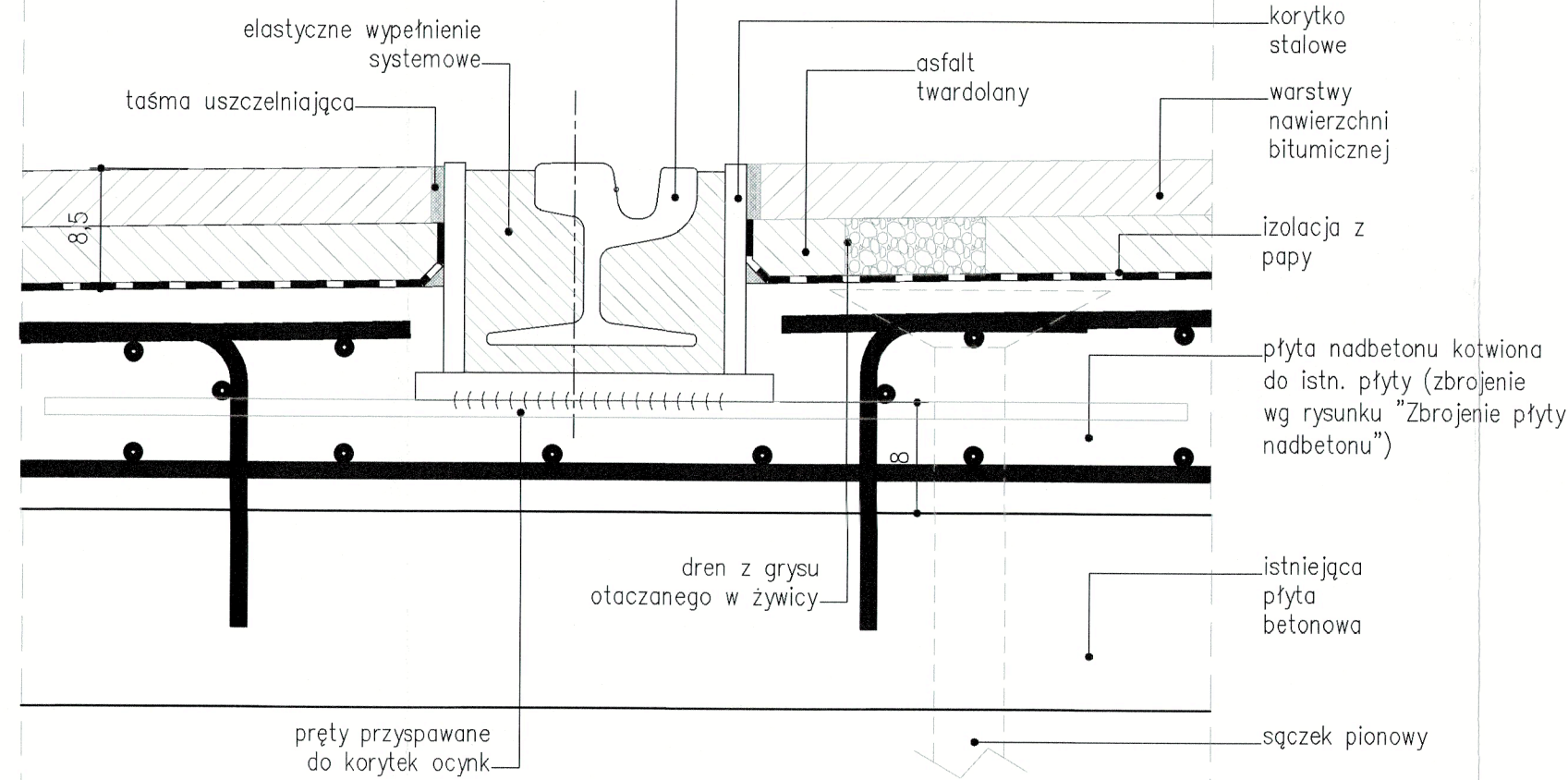
Małopolski
Wojewódzki Konserwator Zabytków
w Krakowie
31-002 Kraków, ul. Kanonicza 24



RZ. WISŁA

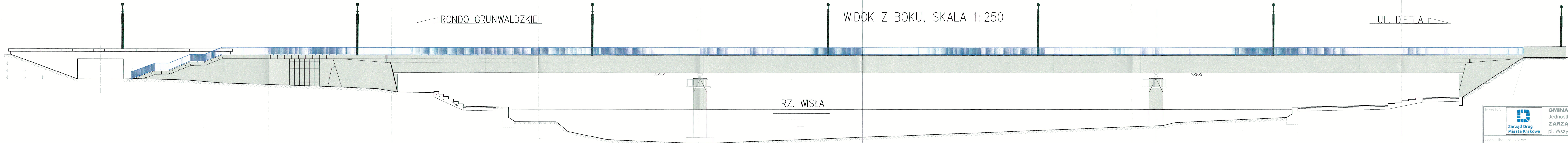
KORYTKA DLA OSADZENIA SZYN
TRAMWAJOWYCH, SKALA 1:5



SZCZEGÓŁ A, SKALA 1:5



inwestor:	 Zarząd Dróg Miasta Kraków	GMINA MIEJSKA KRAKÓW Jednostka organizacyjna: ZARZĄD DRÓG MIASTA KRAKÓW pl. Wszystkich Świętych 3-4, 31-004 Kraków
Jednostka projektowa:	 Firma Usług Projektowych Roman Rogowski ul. Jodłowa 34, 43-430 Skoczów tel./fax: (33) 4791888 e-mail: fup@fup.wizjanet.pl	
Stadium:	PROJEKT BUDOWLANY	Umowa nr: 298/UJ/ZDMK/2024 Data: 2025-01
Nazwa inwestycji:	Remont mostu przez rzekę Wisłę w ciągu ul. Dietla (Most Grunwaldzki)	
Obiekt:	Most Grunwaldzki	
Funkcja:	Imię i nazwisko	Specjalność i nr uprawnień
Projektant:	inż. Jarosław Wawrzacz	upr. proj. nr 655/01 w spec. konstrukcyjno-budowlanej
Sprawdzający:	mgr inż. Tomasz Bialecki	upr. do proj. bez ograniczeń w specjalności mostowej nr SLK/1307/POM/06
Sprawdzający:	mgr inż. Roman Rogowski	upr. do proj. bez ograniczeń w specjalności inżynierii drogowej nr SLK/5785/PWO/14
Tytuł rysunku:	Przekrój konstrukcyjny - mostowy	
	Skala: 1:50 1:100, 250	Nr rys. 4.2



KOLORYSTYKA OBIEKTU:

- ustrój nośny – RAL 7047
- powierzchnie zewnętrzne elementów gzymsowych – RAL 7047
- balustrady – RAL 5005
- słupy oświetleniowo-trakcyjne – RAL 6009

Małopolski
Wojewódzki Konserwator Zabytków
w Krakowie
31-002 Kraków, ul. Kanonicza 24

Inwestor:  GMINA MIEJSKA KRAKÓW Jednostka organizacyjna: ZARZĄD DRÓG MIASTA KRAKÓW pl. Wszystkich Świętych 3-4, 31-004 Kraków			
Jednostka projektowa:  Firma Usług Projektowych Roman Rogowski ul. Jodłowa 34, 43-430 Skoczów tel./fax: (33) 4791888 e-mail: fup@fup.wizjanet.pl			
Stadium: PROJEKT BUDOWLANY		Umowa nr: 298/U/ZDMK/2024	Data: 2025-01
Nazwa inwestycji: Remont mostu przez rzekę Wisłę w ciągu ul. Dietla (Most Grunwaldzki)			
Opis: Most Grunwaldzki			
Funkcja	Imię i nazwisko	Specjalność i nr uprawnień	Podpis
Projektant	inż. Jarosław Wawrzacz	upr. proj. nr 655/01 w spec. konstrukcyjno-budowlanej	
Sprawdzający	mgr inż. Tomasz Białecki	upr. do proj. bez ograniczeń w specjalności mostowej nr SLK/1307/POM/06	
Sprawdzający	mgr inż. Roman Rogowski	upr. do proj. bez ograniczeń w specjalności inżynierskiej drogowej nr SLK/5765/PWOD/14	
Tytuł rysunku: Kolorystyka obiektu		Skala: 1:250	Nr rys.: 05

III. DOKUMENTY DOŁĄCZONE DO PROJEKTU

Skoczów, 16.01.2025 r.

OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA I SPRAWDZAJĄCEGO

Zgodnie z art. 34 ust. 3d pkt. 3, art. 34 ust. 3 e Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2024 r. poz. 725, późniejszymi zmianami), niniejszym oświadczam, że projekt architektoniczno-budowlany pn.:

„Projekt remontu mostu przez rzekę Wisłę w ciągu ul. Dietla (Most Grunwaldzki) w Krakowie” na działkach nr 514/48, 514/65, 514/67, 514/149, 514/57, 498/5, 1/5, 1/2, 500/6, 3/1, 548/1, 548/5, 548/4, 172/3, 172/7, 173/4, 99/1, 112/9, 112/12 gmina Kraków, miejscowość Kraków, obręb 126104_9.0010, P-10; 126104_9.0012, P-12; 126105_9.0003, S-3; 126105_9.0014, S-14

dla:

Gmina Miejska Kraków-
Zarząd Dróg Miasta Krakowa
pl. Wszystkich Świętych 3-4
31-004 Kraków

został opracowany zgodnie z wymaganiami ustawy, ustaleniami określonymi w decyzjach administracyjnych dotyczących zamierzenia budowlanego, obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej oraz jest kompletny z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

PROJEKTANT	inż. Jarosław Wawrzacz uprawnienia budowlane do projektowania w specjalności konstrukcyjno-budowlanej bez ograniczeń nr 655/1	Branża drogowa, mostowa, torowa	inż. Jarosław Wawrzacz Uprawnienia do projektowania bez ograniczeń nr 655/01 wydane przez W.Ś. w Katowicach w specjalności: konstrukcyjno-budowlanej
SPRAWDZAJĄCY	mgr inż. Tomasz Bialecki uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej nr SLK/1307/POOM/06	Branża mostowa	mgr inż. Tomasz Bialecki Uprawnienia do projektowania bez ograniczeń nr ew. SLK/1307/POOM/06 wydane przez O.K.K. Śl. OIB w Katowicach w specjalności mostowej
SPRAWDZAJĄCY	mgr inż. Roman Rogowski uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi w specjalności inżynierskiej drogowej bez ograniczeń nr SLK/5785/PWOD/14	Branża drogowa, torowa	mgr inż. Roman Rogowski Uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi w specjalności inżynierskiej drogowej bez ograniczeń nr ew. SLK/5785/PWOD/14

Maciejowski
Wojewódzki Karykaturator Zabytków
w Krakowie
31-002 Kraków, ul. Kanonicza 24



WOJEWODA ŚLĄSKI

Katowice 17 grudnia 2001 r.
AG II.4/AZ/7131/655/01

DECYZJA 655/01

Na podstawie art. 18 i 14 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity Dz.U. Nr 106 z 2000 r. poz. 1126), i § 9 ust. 1 rozporządzenia M.G.P. i B. z dnia 30.12.1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. Nr 8, poz. 88 z 1995 r.), w związku z art. 104 § 1 i 2 Kpa (tekst jednolity Dz.U. Nr 98 z 2000 r. poz. 1071), po rozpatrzeniu wniosku Pana Jarosława Wawrzacz na podstawie dokumentów stwierdzających wymagane wykształcenie oraz praktykę zawodową oraz na podstawie pozytywnej oceny z egzaminu na uprawnienia budowlane złożonego przed Komisją egzaminacyjną powołaną Zarządzeniem Nr 160/99 z 19 sierpnia 1999 r. stwierdza się, że:

Pan inżynier Jarosław WAWRZACZ

ur. dnia 18 lipca 1970 r. w Rybniku

o t r z y m u j e

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

bez ograniczeń do projektowania

w specjalności: konstrukcyjno-budowlanej

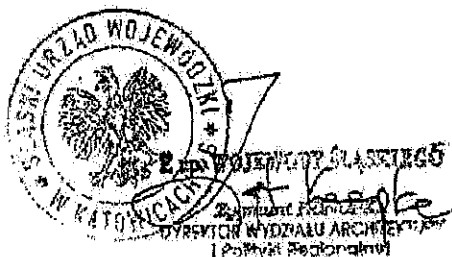
Uzasadnienie

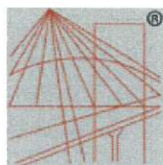
W związku z potwierdzeniem przez Komisję egzaminacyjną powołaną przez Wojewodę Śląskiego Zarządzeniem nr 160/99 z 19 sierpnia 1999 r. posiadania przez Pana inż. Jarosława Wawrzacz wymaganego prawem wykształcenia na Wydziale Budownictwa na kierunku budownictwo w zakresie specjalności: Inżynieria Miejska oraz praktyki zawodowej koniecznej do uzyskania uprawnień budowlanych w w/w specjalności i po uzyskaniu pozytywnego wyniku egzaminu na uprawnienia budowlane, orzeczono jak w sentencji.

Od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego 00-926 Warszawa ul. Krucza 88/48, za pośrednictwem Wojewody Śląskiego w terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji.

Otrzymują:

1. Pan Jarosław Wawrzacz
ul. dr Rostka 86/8 44-853 Rybnik
2. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
ul. Krucza 88/48,
00-926 Warszawa
3. a/a





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:

SLK-DP3-MCP-TTX *

Pan Jarosław Wawrzacz o numerze ewidencyjnym SLK/BO/8739/03
adres zamieszkania ul. dr. Rostka 2B/3, 44-253 Rybnik-Boguszowice
jest członkiem Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2025-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2025-01-14 roku przez:

Roman Karwowski, Przewodniczący Rady Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie z art. 781 K.c.)

1. Do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarczy złożenie oświadczenia woli w postaci elektronicznej i opatrzenie go kwalifikowanym podpisem elektronicznym.
2. Oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej.)

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



Małopolski
Wojewódzki Komitet Zabytków
w Krakowie
31-002 Kraków, ul. Kanonicza 24



SLK/OKK/7131/1307/06

Katowice, dnia 14 czerwca 2006 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz.U. z 2001 r. Nr 5, poz. 42 z późn. zm.), art. 13 ust. 1 pkt 1 i ust. 2, art. 14 ust. 1 pkt 2b ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2003 r. Nr 207, poz. 2016 z późn. zm.) oraz § 28 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) i § 12 pkt. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2005 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. z 2005 r. Nr 96, poz. 817 z późn. zm.) w związku z art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.)

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Śl.OIIB n a d a j e

Panu(i) Tomaszowi Białeckiemu

Mgr inż. Budownictwa

ur. dnia 28 sierpnia 1978 w Jastrzębku Zdroju

UPRAWNIENIA BUDOWLANE numer ewidencyjny SLK/1307/POOM/06

**do projektowania bez ograniczeń
w specjalności mostowej**

UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Katowicach na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu, stwierdziła, że Pan(i) **Tomasz Białcki** posiada wymagane prawem: wykształcenie i praktykę zawodową oraz uzyskał(a) pozytywny wynik egzaminu - konieczne do uzyskania uprawnień budowlanych do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej.

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 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 Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej Śl.OIIB w Katowicach w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Otrzymują:

1. Pan(i) Tomasz Białcki
Świerczewskiego 276
44-336 Jastrzębie Zdrój
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
4. a/a.



Skład orzekający OKK

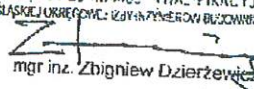
1.
Mgr inż. Zbigniew Dzierżewicz
2.
Mgr inż. Bolesław Jurkiewicz
3.
Mgr inż. Tadeusz Lipiński

zakres:

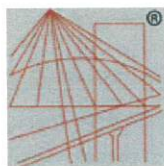
Na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 1 i art. 13 ust. 4 Prawa budowlanego w związku z § 19 ust. 1 i 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2005 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie Pan(i) Tomasz Białecki jest uprawniony(a) w specjalności mostowej do:

- 1) projektowania obiektów budowlanych, takich jak:
 - a) drogowy obiekt inżynierski, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych
 - b) 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;
 - 2) obliczania światła mostów i przepustów
 - 3) sprawdzania projektów budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego;
 - 4) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych
- bez ograniczeń.**

Na podstawie § 15 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2008 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie - uprawnienia niniejsze uprawniają również do sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu w zakresie specjalności mostowej.

PRZEWODNICZĄCY
OKRĘGOWEJ KOMISJI KWALIFIKACYJNEJ
ŚLĄSKIEJ OKRĘGOWEJ INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

mgr inż. Zbigniew Dzierżewicz

Małogoszeleki
Wojewódzki K. Zarząd Zabytków
w Krakowie
31-002 Kraków, ul. Kanonicza 24



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:

SLK-41L-HSJ-7UA *

Pan Tomasz Białecki o numerze ewidencyjnym SLK/BM/4367/06
adres zamieszkania ul. Niepodległości 276, 44-336 Jastrzębie-Zdrój
jest członkiem Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2025-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2024-12-19 roku przez:

Roman Karwowski, Przewodniczący Rady Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie z art. 781 K.c.

1. Do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarczy złożenie oświadczenia woli w postaci elektronicznej i opatrzenie go kwalifikowanym podpisem elektronicznym.
2. Oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej.)

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





Ś L Ą S K A
O K R Ę G O W 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

SLK/OKK/7131.7132/5785/14

Katowice, dnia 22 grudnia 2014 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 12 ust. 2, 3, 4, art. 13, art. 14 ust. 1 pkt. 3 b ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (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 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 2013 r., poz. 932 z późn. zm.), po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

Pan Roman Rogowski

mgr inż. budownictwa
ur. dnia 01 października 1965 w Wrocławiu

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny SLK/5785/PWOD/14
do projektowania i kierowania robotami budowlanymi
w specjalności inżynierskiej drogowej bez ograniczeń

Zakres uprawnień:

- 1) projektowanie obiektu budowlanego i kierowanie 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) sprawdzanie projektów budowlanych i sprawowanie nadzoru autorskiego,
- 3) kierowanie wytwarzaniem konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz nadzór i kontrola techniczna wytwarzania tych elementów,
- 4) wykonywanie nadzoru inwestorskiego,
- 5) sprawowanie kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.

Na podstawie §10 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie - uprawnienia niniejsze uprawniają do sporządzania projektów zagospodarowania działki lub terenu wyłącznie w zakresie uzyskanej specjalności.

UZASADNIENIE

W wyniku pozytywnego postępowania kwalifikacyjnego i pozytywnego wyniku egzaminu ze znajomości procesu budowlanego oraz praktycznego zastosowania wiedzy technicznej wydanie niniejszych uprawnień budowlanych jest uzasadnione.

Od niniejszej decyzji służy prawo odwołania do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej SIOIB w Katowicach w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Otrzymują:

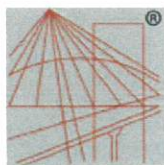
1. Pan Roman Rogowski
Gustawa Morcinka 18/1
43-430 Skoczów
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
4. a/a



Skład orzekający OKK

1.
mgr inż. Piotr Szatkowski
2.
inż. Hieronim Spiżewski
3.
mgr inż. Zbigniew Dzierżewicz

Małopolski
Wojewódzki Kwalifikator Zabytków
w Krakowie
31-002 Kraków, ul. Kanonicza 24



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:
SLK-72Y-REA-DAI *

Pan Roman Rogowski o numerze ewidencyjnym SLK/BM/0068/01
adres zamieszkania ul. G.Morcinka 18/1, 43-430 Skoczów
jest członkiem Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2025-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2024-12-04 roku przez:

Roman Karwowski, Przewodniczący Rady Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie z art. 781 K.c.

1. Do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarcza złożenie oświadczenia woli w postaci elektronicznej i opatrzenie go kwalifikowanym podpisem elektronicznym.
2. Oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej.)

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



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