**BPBK s.a.**Biuro Projektów  
Budownictwa  
Komunalnego  
spółka akcyjna  
w Gdańskuul. Jana Uphagena 27, 80-237 Gdańsk-Wrzeszcz  
tel. centr.: 58 341-40-11, fax: 58 341-89-46, e-mail: dn@bpbk.com.pl**Umowa nr 0002**

# PROJEKT BUDOWLANY

*Branża:***MOSTOWA***Nazwa opracowania:***Przystosowanie istniejącego wiaduktu nad torami PKP w ciągu ul. Armii Krajowej w Gdańsku do budowy schodów i wind umożliwiających wyjście z projektowanego przystanku SKM Gdańsk Śródmieście.***Przedsięwzięcie:***PRZEDŁUŻENIE LINII NR 250 I BUDOWA PRZYSTANKU OSOBOWEGO SKM GDAŃSK ŚRÓDMIEŚCIE***Zamawiający / Inwestor:***PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.  
ul. Morska 350a  
81-002 Gdynia***Numery ewidencyjne działek:*Obręb 080: 10, 27/3, 27/4, 27/6, 27/8, 27/9, 27/10, 27/13, 36/5, 36/4,  
60/5, 60/4, 124/3, 124/4, 124/5  
Obręb 098: 5/12

<i>Projektant</i>	mgr inż. <b>Mirosław Wałęga</b>	<i>specj.: mostowa</i> <i>upr. nr 3992/Gd/89; Izba POM/BM/5127/01</i>	
<i>Sprawdzający</i>	mgr inż. <b>Michał Struczyński</b>	<i>specj.: mostowa</i> <i>upr. nr POM/0075/POOM/07;</i> <i>Izba POM/BM/0265/07</i>	
<i>Inżynier Projektu</i>	mgr inż. <b>Jan Tadeusz Kosiedowski</b>	<i>specj.: konstrukcyjno-inżynierska</i> <i>upr. nr 2808/Gd/87; izba POM/BD/2260/01</i>	
<i>Stanowisko</i>	<i>Imię i nazwisko</i>	<i>Specjalność, numer uprawnień</i>	<i>Podpis</i>

Gdańsk, luty 2012 r.

Rozwiązania zawarte w niniejszym opracowaniu podlegają ochronie prawa autorskiego i mogą być powielane oraz udostępniane osobom trzecim jedynie przez Zamawiającego w zakresie określonym w umowie o przeniesienie praw autorskich lub na podstawie pisemnego zezwolenia w/w Biura z zastrzeżeniem wszelkich skutków prawnych.

## Zawartość opracowania

### **I. Opis techniczny:**

- 1.0. Część ogólna
- 1.1. Podstawa opracowania.
- 1.2. Zakres opracowania.
- 1.3. Materiały wyjściowe.
- 2.0. Ogólna charakterystyka konstrukcji istniejącego obiektu.
- 2.1. Elementy konstrukcji nośnej.
- 2.1.1 Ustrój nośny.
- 2.1.2 Podpory środkowe.
- 2.1.3. Przyczółki.
- 2.1.4. Płyty przejściowe.
- 2.2. Wyposażenie obiektu.
- 3.0. Zakres prac projektowych.
- 3.1. Zabudowa istniejących otworów.
- 3.2. Otwory na projektowane windy i schody
- 3.3. Obcięcie krawędzi obiektu
- 3.4. Materiały.
- 3.5. Technologia robót.
- 3.5. Uwagi końcowe
- 4.0. Oświadczenie projektanta i sprawdzającego
- 5.0. Uprawnienia i zaświadczenia.

### **II Część rysunkowa.**

- 1. Plan sytuacyjny - stan istniejący – zakres rozbiórki.
- 2. Plan sytuacyjny - stan projektowany.
- 3. Zaślepienie istniejących otworów.
- 4. Otwór nr 1 na projektowane schody.
- 5. Otwór nr 2 na projektowane schody.
- 6. Otwór nr 3 na projektowaną windę.
- 7. Otwór nr 4 na projektowaną windę.
- 8. Belka krawędziowa.

## I. OPIS TECHNICZNY

### 1.1. Podstawa opracowania.

Podstawą opracowania niniejszej ekspertyzy jest umowa nr 0002 zawarta pomiędzy Multi Development Poland Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, przy ul. Hrubieszowskiej 2, 01-209 Warszawa., a BPBK SA Gdańsk.

### 1.2. Zakres opracowania.

Celem niniejszego opracowania jest przystosowanie istniejącego wiaduktu nad torami PKP w ciągu ul. Armii Krajowej w Gdańsku do budowy schodów i wind umożliwiających wyjście z projektowanego przystanku SKM na poziom wiaduktu. Projekt obejmuje również obcięcie części wiaduktu umożliwiające budowę nowych wiaduktów po stronie północnej i południowej.

Kompleksowy remont obiektu oraz zmianę funkcji obiektu na węzeł integracyjny będzie zawierało odrębne opracowanie.

### 1.3. Materiały wyjściowe.

- Warunki określone przez Zlecającego.
- Projekt techniczny pasareli pod istniejącym wiaduktem wykonany przez konsorcjum URS Polska Sp. z o.o. oraz URS Scott Wilson Ltd.
- „Orzeczenie techniczne dotyczące jakości betonu w ustroju nośnym wiaduktu drogowego w ciągu ul. Armii Krajowej w Gdańsku nad torami kolejowymi” wykonane przez Fundację Rozwoju Inżynierii Lądowej w lutym 2012r.
- Oględziny i inwentaryzacja wykonana przez zespół autorski w styczniu 2012r.
- Projekty techniczne wiaduktu drogowego w ciągu trasy W-Z – Biuro Projektów Kolejowych z 1970 i 1974r.
- PN-91/S-10042 – „Obiekty mostowe. Konstrukcje betonowe, żelbetowe i sprężone. Projektowanie.
- PN - 85/S - 10030 - "Obiekty mostowe. Obciążenia".
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie

warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.

## **2.0. Ogólna charakterystyka konstrukcji istniejącego obiektu.**

Wiadukt usytuowany jest w ciągu ul. Armii Krajowej w Gdańsku i przeprowadza ruch pojazdów oraz pieszych nad torami kolejowymi Gdańsk - Warszawa. Droga na wiadukcie stanowi połączenie drogi krajowej nr 7 z obwodnicą trójmiasta.

Obiekt został wybudowany w trzech etapach w latach 70-tych.

W latach 90-tych wyremontowano torowisko tramwajowe poprzez wykonanie płyty żelbetowej zespolonej z płytą pomostu.

W roku 2007 wykonano nadlewkę żelbetową na części płyty w kierunku osiedla Chełm ze względu zmienioną niweletę drogi.

Ogólne gabaryty wiaduktu:

- szerokość maksymalna wiaduktu 67,80m,
- rozpiętości teoretyczne (prostopadłe do osi podpór):  
17,6m+17,6m+14,0m+15,15m+15,15m+12,1m+11,0m
- kąt skosu 64°,
- szerokość jezdni 2x7,0m,
- szerokość ciągów pieszych 2x5,0m,
- szerokość torowiska 6,4m,
- szerokość peronów 2x8,95m.

## **2.1. Elementy konstrukcji nośnej.**

### **2.1.1. Ustrój nośny.**

Konstrukcję wiaduktu stanowi siedmioprzęsłowa płyta żelbetowa z betonu B30 o grubości 65cm oparta na podporach słupowych. W przęśle skrajnym od strony ul. 3-go Maja o rozpiętości 17,6m grubość płyty powiększa się do 70cm. Kształt całej płyty nośnej jest bardzo nieregularny w planie, ze względu na występujące warunki drogowo-tramwajowe oraz zaprojektowane otwory dla zejść na przewidziany peron przystanku kolejki SKM.

Wiadukt ze względów wykonawczych został wykonany w trzech etapach. W

pierwszym etapie zbudowano tzw. część A (środkową). Była to jednoprzęsłowa płyta o rozpiętości 14,0m ze wspornikami. Po wykonaniu części A, wybudowano część B (skrajną) od strony ul. Okopowej. Część B stanowi czteroprzęsłowa płyta o rozpiętościach 15,15m+15,15m+12,1m+11,0m. W ostatniej kolejności wykonano część C (skrajną) od strony ul. 3-go Maja, którą stanowi dwuprzęsłowa płyta o rozpiętościach 17,6m+17,6m.

Wszystkie 3 części płyty zostały połączone ze sobą za pomocą szwów roboczych w monolityczną jedną całość.

### 2.1.2. Podpory środkowe.

Podpory pośrednie stanowią słupy żelbetowe w ilościach:

- podpora nr 2 (pierwsza podpora słupowa od strony ul. 3-go Maja)  
13 słupów o średnicy 700mm w rozstawach 4400mm+11x4300mm
- podpora nr 3 – 12 słupów o średnicy 700mm w rozstawach  
4x4600mm+3x4500mm+4x4600mm
- podpora nr 4 – 12 słupów o średnicy 700mm w rozstawach 11x4500mm
- podpora nr 5 – 15 słupów o średnicy 700mm w rozstawach  
6000mm+3x4300mm+6000mm+3x4900mm+6000mm+3x4300mm  
+6000mm+3220mm. Oprócz podpory wielosłupowej wykonano dwa oddzielnie stojące słupy o średnicy 500mm, podpierające płytę wiaduktu przy planowanym wyjściu z peronu na wiadukt.
- podpora nr 6 – 15 słupów o średnicy 700mm i 500mm w rozstawach  
12x4750mm+2x6420mm
- podpora nr 7 – 13 słupów o średnicach 700mm i 500mm w rozstawach  
3x4300mm+6000mm+3x4900mm+6000mm+3x4300mm+6000mm oraz  
1 słup na skraju wiaduktu przesunięty względem osi podpory wielosłupowej

W zależności od usytuowania słupa na płycie wykonano dwa typy podparć - jedno jako utwierdzone w płycie wiaduktu oraz w fundamencie, drugi jako utwierdzone w fundamencie i przegubowo połączone z płytą nośną. Przegubowe połączenie wykonano za pomocą łożysk stalowych przegubowo-kulistych.

Wszystkie słupy wiaduktu oparte są na żelbetowych ławach fundamentowych, które z kolei oparto na dwóch rzędach pali typu „Franki” o średnicy 420mm i długości 11m i 7m.

### **2.1.3. Podpory skrajne.**

Podporę skrajną nr 1 (od strony ul. 3-go Maja) stanowi przyczółek żelbetowy o ścianie pełnej z żebrami. Oparcie konstrukcji nośnej wiaduktu na przyczółku wykonano za pomocą łożysk stalowych przesuwnych, 1-wałkowych, usytuowanych ukośnie w stosunku do ścianki przyczółka. Posadowienie podpory wykonano na trzech rzędach pali typu „Franki” o średnicy 420mm i długości 5,0m.

Podporę skrajną (od strony ul. Okopowej) stanowią, podobnie jak w przypadku podpór pośrednich słupy żelbetowe - 13 słupów o średnicy 500mm rozmieszczonych co 4880mm i posadowionych na ławach żelbetowych opartych na palach typu „Franki.

### **2.1.4. Płyty przejściowe.**

Za skrajnymi podporami w obrębie jezdni i torowiska tramwajowego zastosowano płyty przejściowe, żelbetowe.

## **2.2. Wyposażenie obiektu.**

Obiekt wyposażony został w obustronne balustrady stalowe typu szczeblikowego.

Na wiadukcie znajduje się wydzielone torowisko tramwajowe z rozjazdem w kierunku Osiedla Chełm oraz ul. 3 -go Maja.

W obrębie jezdni szyny zabudowane są nawierzchnią drogową.

Jezdnia oddzielona jest od chodników barierami energochłonnymi SP-06.

Nawierzchnie na poszczególnych elementach obiektu wykonane są z:

- jezdnie – asfaltobeton
- chodniki – asfalt lany
- perony – asfalt lany.

Na krawędziach chodników i peronów (przy jezdni) została ułożona kostka betonowa.

### **3.0. Zakres prac projektowych.**

#### **3.1. Zabudowa istniejących otworów.**

Na etapie budowy wiaduktu wykonano otwory na przewidywane schody prowadzące z planowanego peronu SKM na poziom płyty wiaduktu. Z uwagi na zmiany, w stosunku do projektu pierwotnego, jakie przewiduje obecny projekt peronu niemożliwe stało się wykorzystanie istniejących otworów.

W projekcie przewidziano zaślepienie istniejących otworów poprzez wykonanie rusztu stalowego z dwuteowników HEB200 mocowanych do krawędzi otworu za pomocą kotew wklejanych. Na dolnych półkach dwuteowników należy ułożyć prefabrykowane płytki żelbetowe, jako tracony szalunek. Dodatkowo zastosowano siatki zbrojeniowe w górnej warstwie. Całość należy wypełnić betonem C25/30.

#### **3.2. Otwory na projektowane windy i schody.**

W związku z projektowanym przez konsorcjum URS Polska Sp. z o.o. oraz URS Scott Wilson Ltd peronem SKM zaprojektowano nowe otwory w płycie wiaduktu umożliwiające budowę schodów oraz wind prowadzących na perony tramwajowe na wiadukcie. Zaprojektowane wg odrębnego opracowania schody oraz windy wykonane zostaną jako konstrukcje samonośne, nie obciążające konstrukcji wiaduktu.

Przewidziano wykonanie 2 otworów na schody oraz 2 otworów na windy. Wymiary otworu na schody wynoszą 3,0m x 6,7m. W pierwszej kolejności należy wyciąć otwór o wymiarach 3,0 x 6,7m a następnie rozkuć kolejne 70cm wzdłuż całego obwodu otworu w celu wykonania belki wzmacniającej. Przy rozkuwaniu nie należy wycinać istniejących prętów zbrojeniowych. Po rozkuciu istniejące pręty należy oczyścić i zabezpieczyć środkiem antykorozyjnym.

Po oczyszczeniu prętów oraz powierzchni betonowych należy wykonać obwodową belkę wzmacniającą o szerokości 0,70m i wysokości 1,03m. Belkę zaprojektowano z betonu klasy C30/37 i zazbrojono prętami ze stali BSt500S. Projektowane zbrojenie belki należy powiązać z odkutym zbrojeniem płyty.

Otwory na windy zaprojektowano o wymiarach 2,02m x 2,22m.

### 3.3. Obcięcie krawędzi obiektu.

W ramach niniejszego opracowania zaprojektowano również obcięcie istniejących części wiaduktu od strony północnej i południowej w zakresie niezbędnym do budowy projektowanych wg oddzielnego opracowania wiaduktów drogowych.

Od strony południowej obcięciu podlegają 2 wystające części konstrukcji nośnej wiaduktu wraz z podpierającymi je siedmioma słupami żelbetowymi (zakres obcięcia pokazano na rys 1a) oraz żelbetowe osłony przeciwporażeniowe.

Po stronie północnej zakres obcięcia obejmuje wystającą na około 6,0m część konstrukcji, w której zlokalizowane są istniejące otwory na schody, wraz z 4 podpierającymi ją słupami żelbetowymi.

Podobnie jak w przypadku otworów ostatnie 70cm pasmo należy rozkuwać w celu pozostawienia istniejących prętów zbrojeniowych

Po rozkuciu istniejące pręty należy oczyścić i zabezpieczyć środkiem antykorozyjnym.

Po oczyszczeniu prętów oraz powierzchni betonowych należy wykonać krawędziową belkę wzmacniającą połączoną z belką istniejącą w części nie obcinanej. Belkę o szerokości 0,70m zaprojektowano z betonu klasy C30/37 i zazbrojono prętami ze stali BSt500S. W górnej części belki krawędziowej wykonano gzyms, którego wymiary zostały dostosowane do gzymsu istniejącego.

Po rozkuciu podpór słupowych należy rozkuć istniejący fundament.

### 3.4. Materiały:

#### **Beton:**

konstrukcyjny: C 25/30 – wypełnienie istniejących otworów  
C30/37 – belki wzmacniające otwory i krawędzie

#### **Stal:**

zbrojeniowa: klasy AIIIIN – BST500S  
konstrukcyjna S355

### 3.5. Technologia robót.

1. Przed przystąpieniem do prowadzenia robót należy wykonać projekt tymczasowej organizacji ruchu uwzględniający zamknięcia



- poszczególnych jezdni, wyłączenia torów tramwajowych oraz torów kolejowych pod obiektem.
2. Cięcie poszczególnych elementów płyty wiaduktu należy wykonywać przy oparciu płyty na podporach tymczasowych.
  3. Wykonywanie otworów na windy i schody oraz betonowanie belek krawędziowych należy wykonywać przy zamkniętym ruchu tramwajowym na przyległym torze tramwajowym oraz pasie ruchu na jezdni.
  4. Podczas rozbiórki krawędzi obiektu należy wyłączyć z ruchu chodnik dla pieszych oraz przyległy do chodnika pas ruchu.
  5. Należy zabezpieczyć sieć trakcyjną oraz torowisko kolejowe przed ewentualnym uszkodzeniem w trakcie prowadzenia robót.
  6. Do kucia należy używać sprzętu niskowstrząsowego.
  7. W czasie prac należy prowadzić bieżący nadzór geodezyjny
  8. W przypadku, gdy prace objęte niniejszym projektem będą prowadzone przed kompleksowym remontem obiektu (projekt kompleksowego remontu będzie objęty oddzielnym opracowaniem) należy nad trakcją wykonać tymczasowe osłony przeciwporażeniowe zastępujące rozbierane osłony żelbetowe.

### **3.6. Uwagi końcowe.**

1. Wszystkie zastosowane materiały powinny posiadać stosowne dopuszczenie do stosowania w budownictwie.
2. Wszystkie roboty, a szczególnie montażowe oraz z zastosowaniem materiałów niebezpiecznych, należy prowadzić z zachowaniem przepisów BHP.
3. Przed rozpoczęciem robót Kierownik Budowy zobowiązany jest sporządzić PLAN BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA uwzględniający specyfikę planowanej inwestycji i warunki prowadzenia robót budowlanych na każdym stanowisku pracy.

Wykonał:  
mgr inż. M. Wałęga,

Gdańsk, luty 2012r

#### **4.0. Oświadczenie projektanta i sprawdzającego.**

Oświadczamy, że niniejszy:

**PROJEKT BUDOWLANY PRZYSTOSOWANIA ISTNIEJĄCEGO  
WIADUKTU NAD TORAMI PKP W CIĄGU UL. ARMII KRAJOWEJ  
W GDAŃSKU DO BUDOWY SCHODÓW I WIND UMOŻLIWIAJĄCYCH  
WYJŚCIE Z PROJEKTOWANEGO PRZYSTANKU SKM GDAŃSK  
ŚRÓDMIEŚCIE.**

został wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami techniczno – budowlanymi, normami i wytycznymi, oraz że jest w stanie kompletnym z punktu widzenia celu, jakiemu ma służyć.

Projektant: mgr inż. Mirosław Wałęga  
Uprawnienia budowlane do projektowania w specjalności  
Konstrukcyjno - inżynierskiej w zakresie mostów (bez ograniczeń)  
Nr uprawnień: 3992/Gd/89

Sprawdzający: mgr inż. Michał Struczyński  
Uprawnienia budowlane do projektowania w specjalności  
mostowej (bez ograniczeń)  
Nr uprawnień: POM/0075/POOM/07

## 5.0. Uprawnienia i zaświadczenia.

Gdańsk - 1989 - 03 - 23

Wydział Inżynierii Budowlanej (pieczęć)  
Urząd Architektury i Budownictwa

Nr 3992/Gd/89

**DECYZJA O STWIERDZENIU PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO**  
**do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie**

Na podstawie § 2 ust. 1 pkt 1 i § 13 ust. 1 pkt 3 III C  
rozporządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 20 lutego 1975 r. w spra-  
wie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U.Nr 8, poz. 46) stwierdza się że:


Obywatel(ka) Mirosław Wałęga  
(nazwisko i imię)  
magister inżynier budownictwa  
(tytuł naukowy - zawodowy)  
urodzony(a) dnia 11 sierpnia 1956 r. w Kielcach

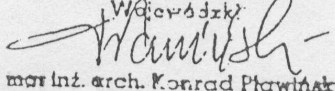
posiada przygotowanie zawodowe upoważniające do wykonywania samodzielnej funkcji  
projektanta  
(rodzaj funkcji)  
w specjalności konstrukcyjno - inżynierskiej  
(rodzaj specjalności techniczno-budowlanej)  
w zakresie mostów  
(specjalizacja zawodowa)

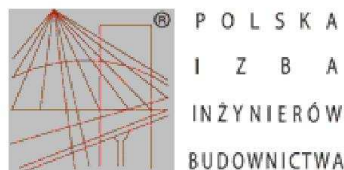
Obywatel(ka) Mirosław Wałęga (imię i nazwisko) jest upoważniony(a) do:

- 1/ sporządzania projektów budowli mostów, wiaduktów, przepustów, tuneli, estakad, nadziemnych i podziemnych przejść komunika-  
cyjnych oraz nieskomplikowanych odcinków dróg, stanowiących  
dojazdy do tych budowli,
- 2/ w zakresie budowli nie będących budynkami w budownictwie osób  
fizycznych - do kierowania, nadzorowania i kontrolowania budowy,  
kierowania i kontrolowania wytwarzania konstrukcyjnych elementów  
budowlanych oraz oceniania i badania stanu technicznego budowli.

Od decyzji powyższej służy stronie prawo wniesienia odwołania  
do Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa w Warszawie,  
ul. Wspólna nr 2, za pośrednictwem tut. Wydziału w terminie 14  
dni od daty jej doręczenia.



Główny Architekt  
Województwa  
  
mgr inż. arch. Konrad Pławinski



### Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

POM-9AF-ZDR-QH6 \*

Pan Mirosław Wałęga o numerze ewidencyjnym POM/BM/5127/01  
adres zamieszkania ul. Nieborowska 26/11, 80-034 Gdańsk  
jest członkiem Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane  
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.  
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2012-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym  
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2011-12-13 roku przez:

Ryszard Kolasa, Przewodniczący Rady Pomorskiej 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](http://www.piib.org.pl) lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów  
Budownictwa.



POMORSKA OKRĘGOWA  
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA  
80-840 Gdańsk, ul. Świętojańska 4C, 44  
Tel. (0-58) 324-89-77  
Fax (0-58) 301-44-98

Gdańsk, dnia 2 lipca 2007 r.

syg. akt 79/POM/OKK/07

## 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, ze zm./, art. 12 ust. 3, art.13 ust.1 pkt 1, art. 14 ust. 1 pkt 2b ustawy z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo budowlane /tekst jednolity Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118/, § 6 pkt 1 i 2, § 11 ust. 1 pkt 1, § 15, § 19 ust. 1 pkt 1 i 2 oraz ust. 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 Kodeksu postępowania administracyjnego /t.j. Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz.1071 ze zm./

**Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna**  
stwierdza, że:

Pan **MICHAŁ STRUCZYŃSKI**  
magister inżynier  
urodzony dnia 15.04.1977 r w Braniewie

uzyskał  
**UPRAWNIENIA BUDOWLANE**  
numer ewidencyjny: POM/0075/POOM/07

do projektowania bez ograniczeń  
w specjalności mostowej

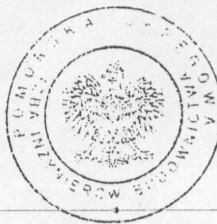
## UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 K.p.a. odstępuje się od uzasadnienia decyzji. 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 Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:



**PRZEWODNICZĄCY**  
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Ryszard Kolasa

**WICEPRZEWODNICZĄCY**  
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Leszek Niedostatkiwicz

**CZŁONEK**  
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Ziemowit Suligowski

### Otrzymują:

1. Pan Michał Struczyński  
80-034 Gdańsk, ul. Anny Jagiellonki 12/10
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/a

**Pan Michał Struczyński upoważniony jest do:**

**I.** Na podstawie art. 12 ust.1 pkt 1 i 2, art. 13 ust. 4 ustawy Prawo budowlane, w specjalności mostowej, bez ograniczeń do:

- a) projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
- b) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.

**II.** Na podstawie § 19 ust. 1 pkt 1 i 2 oraz ust. 2 powołanego na wstępie rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie /Dz. U. z 2005 r. Nr 83 poz. 578/, uprawnienia niniejsze uprawniam do:

- projektowania obiektu budowlanego związanego z obiektem budowlanym, takim jak:

- 1) drogowy obiekt inżynierski, w rozumieniu przepisów drogach publicznych;
- 2) 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.

- uprawnienia budowlane w specjalności mostowej do projektowania bez ograniczeń uprawniam również do obliczania światła mostów i przepustów.

**III.** Na podstawie § 15 w/w rozporządzenia, niniejsze uprawnienia do projektowania w specjalności mostowej uprawniam do sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie tej specjalności.



POMORSKA OKRĘGOWA IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

## ZAŚWIADCZENIE

Pan(i) **Struczyński Michał**  
80-126 Gdańsk ul. Matecznikowa 15/1

jest członkiem

**Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa**

o numerze ewidencyjnym POM/BM/0265/07

i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne

od dnia 2011-08-01 do 2012-07-31

Gdańsk 2011-07-12 r.

POMORSKA OKRĘGOWA  
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA  
80-840 Gdańsk, ul. Świętojańska 4C, 44  
(3) Tel. (0-58) 324-89-77  
Fax (0-58) 301-44-98

PRZEWODNICZĄCY RADY  
  
Ryszard Kolasa