

PROJEKT WYKONAWCZY

PRZEBUDOWA DROGI POWIATOWEJ NR 1650K BIAŁY DUNAJEC – BUKOWINA TATRZAŃSKA W KM 0+400 – 0+560 POLEGAJĄCA NA PRZEBUDOWIE OBIEKTU MOSTOWEGO W KM 0+440 WRAZ Z DOJAZDAMI W GRANICACH ISTNIEJĄCEGO PASA DROGOWEGO



Dz. ew. nr 12614/96; 12587/1; 1633/1; 1633/2; 12483/1

Nazwa, adres obiektu budowlanego i numery ewidencyjne działek, na których obiekt jest usytuowany

Powiat Tatrzański w Zakopanem ul. Chramcówki 15; 34 – 500 Zakopane Nr umowy 7011.1.4.2017 z dnia 14.08.2017r. <i>Imię i Nazwisko lub nazwa inwestora oraz jego adres</i>		USŁUGI BUDOWLANO INŻYNIERSKIE mgr inż. Michał Truty os. Niwa 5e 34 – 400 Nowy Targ Tel. 607 991 229 <i>Imię i Nazwisko lub nazwa projektanta oraz jego adres</i>
BRANŻA MOSTOWA		
Projektował:	Nr uprawnień	Podpis
mgr inż. Michał Truty	MAP/0236/OWOM/04 MAP/0200/POOM/09	

OPIS TECHNICZNY:

1. DANE OGÓLNE O OPRACOWANIU.....	3
2. ZAKRES OPRACOWANIA.....	4
3. LOKALIZACJA MOSTU.....	4
4. WARUNKI POSADOWIENIA.....	4
5. PODSTAWOWE PARAMETRY TECHNICZNE MOSTU.....	4
6. NOŚNOŚĆ MOSTU.....	5
7. KONSTRUKCJA.....	5
8. WYPOSAŻENIE.....	7
9. PRZEWIDYWANA KOLEJNOŚĆ ROBÓT.....	8
10. ROBOTY ROZBIÓRKOWE.....	9
11. CZĘŚĆ DROGOWA.....	10
12. PROJEKTY DO SPORZĄDZENIA PRZEZ WYKONAWCĘ ROBÓT.....	10

1. DANE OGÓLNE O OPRACOWANIU

Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest Projekt wykonawczy przebudowy mostu na potoku Biały Dunajec w Białym Dunajcu w ciągu drogi powiatowej 1650K Biały Dunajec – Bukowina Tatrzańska, km potoku 12 + 300 wraz z dojazdami (zakres przebudowy mostu ogranicza się do pomostu, remontu podpór oraz dojazdów do obiektu)

Podstawa opracowania

Niniejszy Projekt został opracowany na zlecenie Powiatu Tatrzańskiego, ul. Chramcówki 15; 34 – 500 Zakopane. Podstawę opracowania projektu stanowi umowa nr 7011.1.4.2017z dnia 14 sierpień 2017r, zawarta pomiędzy Powiatem Tatrzańskim reprezentowanym przez Starostę Piotra Bąka a Projektantem – Michałem Truty.

Materiały wyjściowe

Do sporządzenia niniejszej dokumentacji wykorzystano następujące materiały:

- Kopia mapy zasadniczej w skali 1:500
- Mapa ewidencyjna w skali 1:2880
- Inwentaryzacja odcinka drogi oraz mostu wykonana przez Projektanta w wrześniu 2017

Podstawowe przepisy i normatywy

- Ustawa „Prawo budowlane” (Dz. U. Nr 80 z dn. 27.03.03)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 02.03.99. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 30.05.2000r w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie
- Ustawa „Prawo wodne” (Dz. U. Nr115,poz. 1229 z dn. 11.10.2001.)

Niniejszy projekt wykonany jest zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz wiedzą Inżynierską.

Opis zamierzenia budowlanego

Zamierzenie budowlane objęte niniejszym projektem budowlanym polega na:

Przebudowie istniejącego mostu (rozbiórka istniejącego wyposażenia pomostu – dyliny i wykonanie w jej miejscu żelbetowej płyty pomostu zespolonej z istni. rusztem stalowym)

Remont istniejącej nawierzchni jezdni na dojazdach oraz skorygowanie wysokościowe niwelety i drogi w planie w celu poprawy bezpieczeństwa i płynności przejazdu na drodze.

2. ZAKRES OPRACOWANIA

Opracowanie dotyczy projektu wykonawczego przebudowy mostu na potoku Biały Dunajec w Białym Dunajcu w ciągu drogi powiatowej 1650K Biały Dunajec – Bukowina Tatrzańska.

3. LOKALIZACJA MOSTU

Projektowany most usytuowany będzie w miejscu istniejącego obiektu. Szczegółowa lokalizacja mostu według rysunku Plan zagospodarowania terenu.

4. WARUNKI POSADOWIENIA

Projekt nie obejmuje swoim zakresem warunków posadowienia istniejących podpór jedynie z uwagi na liczne złuszczenia oraz częściowe odstonięcie ław fundamentowych filarów należy wykonać płaszcze żelbetowe wokół obrysu korpusu podpór.

5. PODSTAWOWE PARAMETRY TECHNICZNE MOSTU

Projektuje się most o długości całkowitej $L_c=77.65$ m i szerokości całkowitej $B_c= 6.05$ m. Kąt skrzyżowania osi projektowanego mostu z osią przeszkody – pot. Biały Dunajec ~ 90° .

Konstrukcję nośną stanowią dźwigary stalowe zespolone z żelbetową płytą pomostu o długości 71.58 m. Most posadowiony jest bezpośrednio za pomocą masywnych przyczółków i filarów nurtowych,

Przekrój poprzeczny na projektowanym obiekcie:

- jezdnia o szerokości 3.50 m o jednostronnym spadku poprzecznym o wartości 2%
- lewostronny chodnik dla pieszych o szerokości 1.25 m
- prawostronna opaska bezpieczeństwa o szerokości 0.50m

Wzdłuż krawędzi pomostu zaprojektowano barierę – poręczę sztywne o wysokości 1.10 m. typ ciężki BB-2 firmy Prowerk. tj dwa pasy dołem jeden z tyłu bez przekładkowa taśma energochłonna.

Most zapewnia dla potoku Biały Dunajec światło poziome równe $12,26 + 13,89 + 13,89 + 13,99 + 7,63\text{m}$,

Skarpy stożków nasypów obsypujących skrzydła projektuje się umocnić kamieniem łamanym na zaprawie. Kamień min 15cm grubości.

6. NOŚNOŚĆ MOSTU

Most zaprojektowano na obciążenia określone w PN-85/S-10030 „Obiekty mostowe – Obciążenia”. Klasa obciążenia C – 30 ton .

7. KONSTRUKCJA

Konstrukcję nośną mostu zaprojektowano jako pięć przęsłową belkę ciągłą w postaci dźwigarów INP 550 zespolonych za pomocą stalowych opórek ze współpracującą żelbetową płytą pomostu o gr. min 18 cm o długości $L_t=71.58$ m. Dźwigary główne stężone są za pomocą poprzecznicy C300 rozmieszczonych zgodnie z rysunkiem rusztu stalowego ponadto nad podporą nr 2 ,3, 4 i 5 należy wykonać wzmocnienie w pasie dolnym i górnym nakładką szerokości 25cm i gr 3cm. Dźwigary główne, poprzecznicę oraz opórki zespajające wykonane są ze stali 18G2A. Wszystkie pozostałe elementy konstrukcji nośnej (płyta pomostu) zaprojektowano z betonu C30/37 - beton mostowy na kruszywie bazaltowym, zbrojonego stalą AIIIIN (B500SP) stal o podwyższonej ciągliwości klasa C. Zabezpieczenie antykorozyjne dźwigarów i poprzecznicy po wyczyszczeniu do II stopnia czystości przez piaskowanie należy raz pokryć warstwą podkładu a następnie dwukrotnie warstwą nawierzchni. Śruby mocujące poprzecznicę do kątowników na dźwigarach M20 klasy 8.8.

Przyczółki i filary

Remont podpór skrajnych polegać będzie na częściowej ich rozbiórce, wykonanie pancerza żelbetowego lub(torkretu gr 10cm), wykształceniu ścianki zapleczonej, skrzydeł oraz remontu ławy podłożyskowej ukształtowanej ze spadkiem 3% w kierunku koryta potoku. Na ławie podłożyskowej montaż nowych łożysk elastomerowych kotwionych – 0,75MN – 8szt. Na gzymsach skrzydeł podpór należy zabetonować marki do zamocowania barieroporęczy sztywnej.

Zbrojenie główne korpusów przyczółków prętami o średnicy $\phi=16\text{mm}$. Zbrojenie rozdzielcze prętami o średnicy $\phi=12\text{mm}$. Przyczółki zaprojektowano z betonu B35 (C30/37) mostowy, zbrojonego stalą AIIIIN (B500SP).

Filary - wykonanie płaszcza żelbetowego wokół obrysów korpusów podpór, uzupełnienie ubytków w podporach poprzez iniekcję (mikropale: np. Titan 73/45 każdy o nośności min 900kN. Na ławie podłożyskowej montaż nowych łożysk elastomerowych kotwionych – 1,3MN – 16szt – dokładne rozmieszczenie łożysk na rysunku Rusztu stalowego.

Łożyska

Ustrój nośny oparto na przyczółkach i filarach za pośrednictwem 24 łożysk elastomerowych usytuowanych pod każdą z belek. Istniejące łożyska nie spełniają wymagań. Przed montażem łożysk na filarach należy wykonać ławę podłożyskową dostosowaną do wymiarów przyjętych łożysk oraz niwelety – rys Przekrój podłużny

Ustrój nośny

Zaprojektowano pięć przęsłową konstrukcję mostu w postaci 4 dźwigarów IN 550 w rozstawie osiowym $L= 1.10\text{ m}$ zespolonych z żelbetową płytą pomostu i stężonych poprzecznikami C300 rozmieszczonymi w przęśle i nad podporami.. Rozpiętość podporowa dźwigarów głównych $L_t= 13,79;15,89;15,89;15,99;9,16\text{ m}$ a rozstaw osiowy $L_o=1.10\text{ m}$. Dźwigary zespolone są z współpracującą żelbetową płytą pomostu o gr. min. 18 cm za pomocą stalowych opórek przyspawanych do górnego pasa dźwigara głównego w postaci dwuteownika INP 550. Elementy walcowane ustroju nośnego (dwuteowniki) wykonane są ze stali 18G2a.

Żelbetowa płyta pomostu zbrojona jest krzyżowo dołem i górą prętami o średnicy $\phi= 12\text{ mm}$ dołem i $\phi= 16\text{ mm}$ górą w rozstawie co 12.5 cm. Beton płyty pomostu – B35 (C30/37) mostowy na bazaltach, zbrojony stalą AIIIIN (B500SP). Na płycie pomostu należy wykształtować jednostronny spadek poprzeczny o wartości 2 % w kierunku projektowanych krawężników.

Deskowanie konstrukcji płyty pomostu należy wykonać przy pomocy deskowań podwieszonych do dźwigarów głównych **(aby uzyskać prawidłową fakturę betonu należy deskowanie podpór oraz płyty pomostu wykonać ze sklejki bakelizowanej bądź inwentaryzowanych blatów szalunkowych, niedopuszczalnym jest stosowanie ściągów dochodzących bezpośrednio do powierzchni zewnętrznych betonu)!**

Zasyпки

Nasyпы stref przejściowych w granicach oddziaływania na konstrukcję i przestrzeń pomiędzy skrzydłami należy wykonać z pospółki zagęszczonej do $I_s=0.98-1.00$. za płytami odciążającymi podpór skrajnych należy wykonać drenaż z wylotami na obrukowanej części stożka.

Zabezpieczenie koryta potoku.

Nie projektuje się umocnienia koryta potoku – należy jedynie i przewidziano to w przedmiarze wykonać zabezpieczenia wokół podpór nurtowych w postaci narzutu z głazów kamiennych zatopionych w korycie potoku (górną głazów równa z dnem)

8. WYPOSAŻENIE

Izolacje

Izolacja konstrukcji nośnej zostanie wykonana z papy termozgrzewalnej (np. Supermost) o gr. min. 0,5 cm. Na zaimpregnowanej płycie pomostu Siplast Primer. Dla elementów oraz konstrukcji nośnej mających kontakt z gruntem przewidziano izolacje powłokowe z roztworu asfaltowego (np. jednej warstwy Abizolu (IcoPal)R i dwóch warstw (IcoPal)Abizolu P).

Nawierzchnia

Nawierzchnię jezdni zaprojektowano z betonu asfaltowego AC16W o gr. warstwy wiążącej 4 cm i AC11S warstwy ścieralnej o gr. 4 cm.

Na chodniku i bezpieczniku przyjęto wykonanie nawierzchni w postaci emulsji asfaltowej z posypką grysową. Safegript kolor – żółty. Krawężnik kamienny mostowy kotwiony 18x20cm lub 20x20cm

Wypełnienie kapy chodnikowej – Beton C30/37 mostowy na bazaltach – na długości obiektu mostowego uszczelnienie wzdłuż krawężnika (biguma) oraz wzdłuż dylatacji – należy również uszczelnić styk kapy chodnikowej i krawężnika – nacięcie oraz uszczelnienie np. Sikaflex.

Barieroporęcze i bariery

Projekt przewiduje wykonanie barieroporęczy sztywnych (np. BB-2 katalog Prowerk) o wysokości $h=1.1$ m na krawędziach zewnętrznych pomostu. Odcinki przejściowe przed i za obiektem będą wykonane z barier SP-06 wbijanych do korpusu drogi.

Odwodnienie

Woda z nawierzchni sprowadzona jest za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych poprzez wpusty mostowe. W osi odwodnienia podłużnego należy wykonać drenaż podłużny Percodren który należy również wykonać poprzecznie w odległości 50cm od dylatacji jak i w odległościach nie mniejszych jak 2m z pod konstrukcji chodników.

Dylatacje

Dla prawidłowego połączenia konstrukcji nośnej ze strefą nasypu zaprojektowano na styku konstrukcji nośnej z korpusem drogowym dylatacje modułowe stalowe o możliwości przesuwu +-40mm. Przekrój poprzeczny – rysunki warsztatowe do zaakceptowania przez Projektanta.

Urządzenia obce

Na obiekcie znajdują się urządzenia obce tj wodociąg i kabel teletechniczny – należy na czas remontu wykonać prowizoryczne podwieszenie istn. urządzeń w uzgodnieniu z właścicielami. Wykonawca przedłoży do akceptacji Inspektora, Projektanta oraz właściciela urządzeń system docelowego podwieszenia do nowej konstrukcji. Ponadto w kapie chodnikowej wykonać dwie rury fi 110 z HDPE na całej długości mostu, przejścia przez dylatację oraz po 4 mb poza dylatacją.

9. PRZEWIDYWANA KOLEJNOŚĆ ROBÓT

Przewiduje się następującą kolejność robót przy przebudowie obiektu:

- projekt zmiany organizacji ruchu.
- rozbiórka istniejącego wyposażenia obiektu (, częściowa rozbiórka podpór) wykonanie płaszczy żelbetowych wokół podpór nurtowych
- budowa nowej płyty pomostu (odtworzenie górnych części podpór skrajnych wg dokumentacji rysunkowej, wykonanie rusztu stalowego wg projektu, montaż łączników zespalających na dźwigarach głównych, wykonanie nowej płyty pomostu, montaż wyposażenia)
- wykonanie nasypów na dojazdach (mijanki)
- umocnienie skarp nasypu
- montaż urządzeń bezpieczeństwa (oznakowanie, bariera SP-06 na dojazdach)

10. ROBOTY ROZBIÓRKOWE

Stan istniejący

Droga na obiekcie składa się z jezdni o szerokości 3,0 – 4,0 m. Przekrój drogi na dojazdach do obiektu składa się z jezdni bitumicznej o szerokości ~5 m na łukach i obustronnych poboczy gruntowych o szerokości 0.5 m. Na drodze na obiekcie występuje jednostronny spadek porzecznym jezdni o wartości ok. 2%. Most przekracza przeszkodę pięcioma przęsłami. Przęsła stanowią konstrukcję uciągłą dźwigar stalowy bez zespolenia z płytą pomostu o grubości całkowitej 0.76 m. Rozpiętość w świetle ścian podpór wynosi 12,26 + 13,89 + 13,89 + 13,99 + 7,63m. Szerokość płyty pomostu wynosi 6,05 m. Konstrukcja mostu opiera się za pośrednictwem łożysk stalowych na podporach. Przyczółki ukształtowane są w postaci masywnych, żelbetowych podpór, które wraz ze skrzydłami obejmują korpus drogi, filary masywne posadowione bezpośrednio. Ze względu na usytuowanie korpusów przyczółków równoległe do osi potoku ich długość wynosi 5,50 m. Rzędne posadowienia istniejących podpór nie są znane. W korpusie podpór skrajnych zamocowane są równoległe skrzydełka.

Na elementy wyposażenia przedmiotowego mostu składają się balustrady drewniane o wysokości ~1.10 m. Balustrady zamocowane są do konstrukcji pomostu. Na obiekcie i w jego obrębie występują urządzenia obce (wodociąg i kabel teletechniczny)

Istniejący obiekt jest przewidziany do częściowej rozbiórki (pomost +częściowa rozbiórka podpór skrajnych).

Opis robót rozbiórkowych

Rozbiórce podlegają kolejno:

- w pierwszej kolejności należy wykonać organizację ruchu (zamknięcie mostu).
- dylina
- poręcz
- częściowa rozbiórka podpór

11. CZĘŚĆ DROGOWA

Przedmiotem opracowania jest również przebudowa nawierzchni na dojazdach do mostu w nawiązaniu do istniejącej nawierzchni drogi gminnej .

Szerokość nawierzchni na obiekcie wynosi 3.50 m. Zmiana szerokości nawierzchni z 3,50 m na obiekcie odbywa się krzywą przejściową do 7,00m na poszerzeniach a następnie do 4,00 na ciągu DP. Chodnik na dojeźdźcach do mostu z kostki betonowej gr 8cm ograniczony obrzeżem. Na dojazdach poza skrzydłami obiektu krawężnik drogowy betonowy 20x30cm. Recepty na beton asfaltowy do zatwardzenia. Na dojazdach pod warstwą ścieralną AC11S, warstwa wiążąca AC16W gr 4cm oraz podbudowa AC20P gr 8cm, warstwy z kruszyw łamany 0/31,5 gr 15cm, 0/63 gr 25cm oraz warstwa z kruszywa naturalnego gr 25cm.

12. PROJEKTY DO SPORZĄDZENIA PRZEZ WYKONAWCĘ ROBÓT

Przed przystąpieniem do wykonywania robót Wykonawca zobowiązany jest do sporządzenia następujących projektów:

- plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia
- projekt zmiany organizacji ruchu (zamknięcie obiektu) powiadomienie wszystkich wymaganych prawem instytucji: (straż pożarna, policja, pogotowie ratunkowe, sztab kryzysowy, szkoły), komisyjny odbiór oznakowanych objazdów, oraz wskazanie osoby odpowiedzialnej za utrzymanie objazdów.
- szczegółowy harmonogram prac zapewniający dopuszczenie do ruchu nowego obiektu.
- projekt organizacji robót (program zapewnienia jakości)
- projekt technologii robót rozbiórkowych
- projekt betonowania płyty pomostu (**podniesienie wykonawcze**) wykonanie jarzm w środku rozpiętości poszczególnych przęsł. Należy wycenić w pozycji beton przęsła.

Projekty te powinny brać pod uwagę wszystkie warunki w jakich będą wykonywane wymienione roboty.

Wszystkie zastosowane materiały przeznaczone do wbudowania winny posiadać wymagane atesty, deklaracje zgodności oraz być dopuszczone do zastosowania zgodnie z wygami PN oraz SST załączonych do niniejszego opracowania. Przed wbudowaniem materiały powinny być przedłożone Inspektorowi do akceptacji na piśmie, wzór dowolny do akceptacji. Na

zakończenie prac komplet dokumentów wraz z geodezją powykonawczą przekazany Inwestorowi.

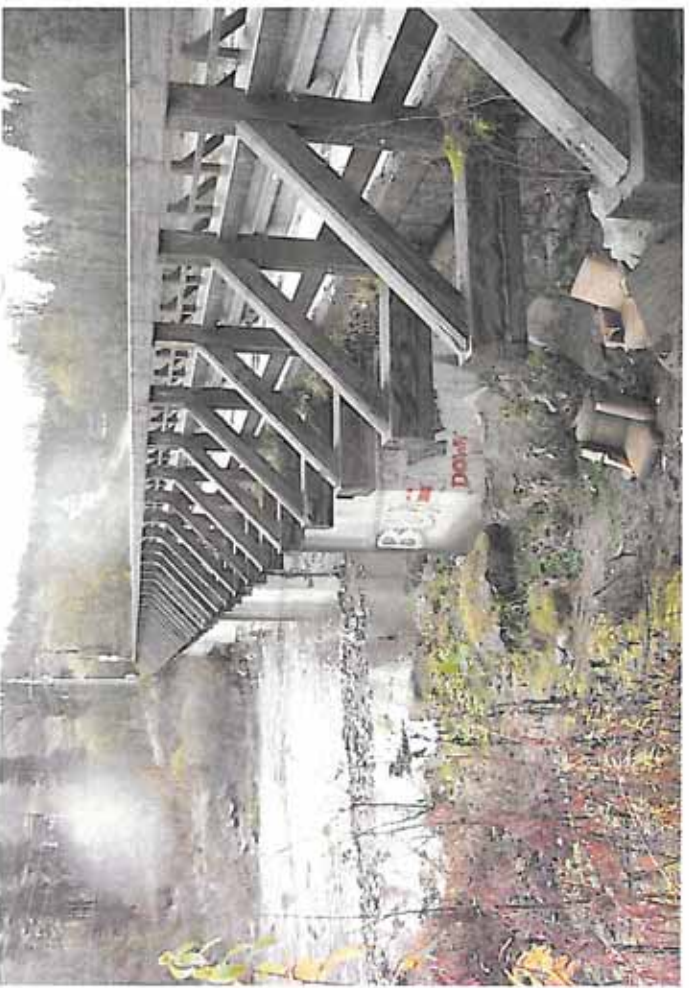
Jakiegolwiek odstępstwo od projektu bądź zastosowanych materiałów winno być pisemnie potwierdzone przez Projektanta i Inspektora Nadzoru.

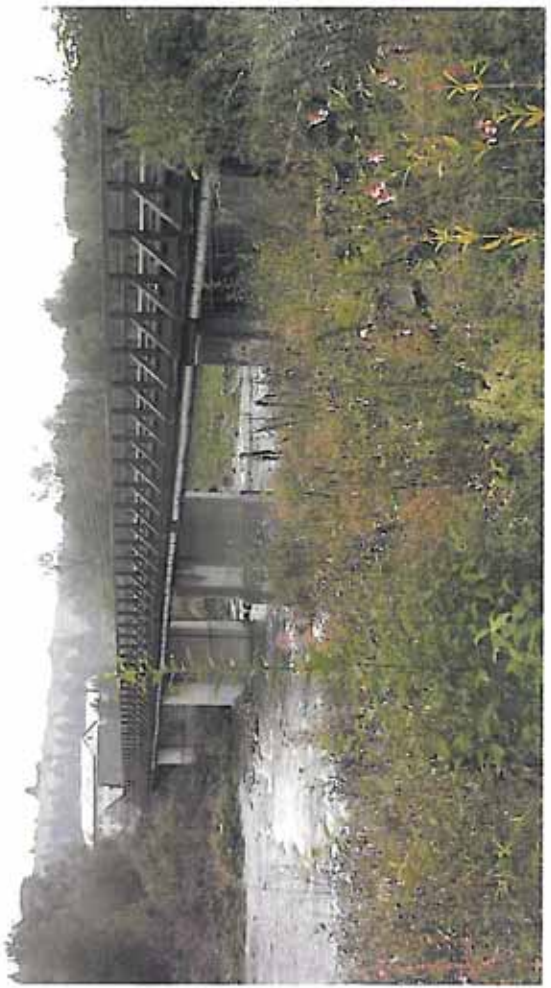
Projektował: mgr inż. Michał Truty

MAP/0200/POOM/09

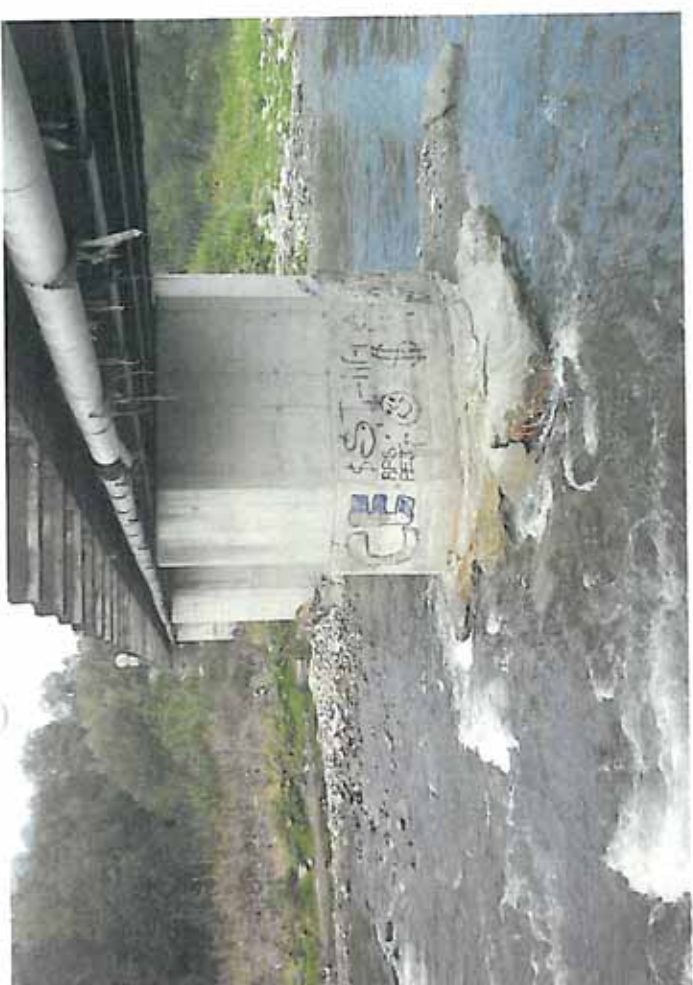
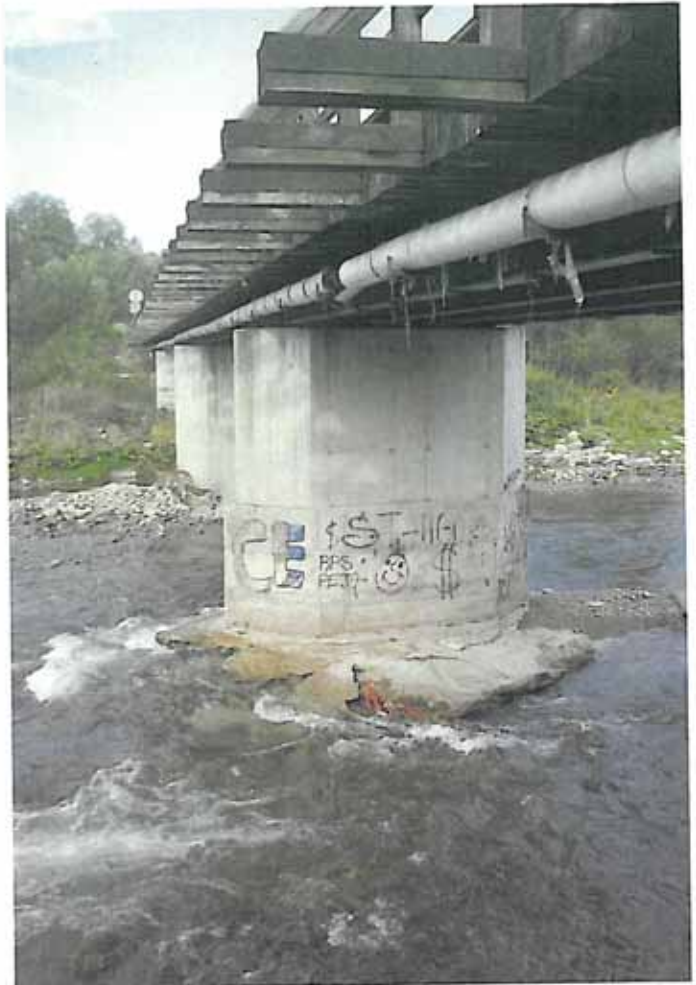
październik 2017r.

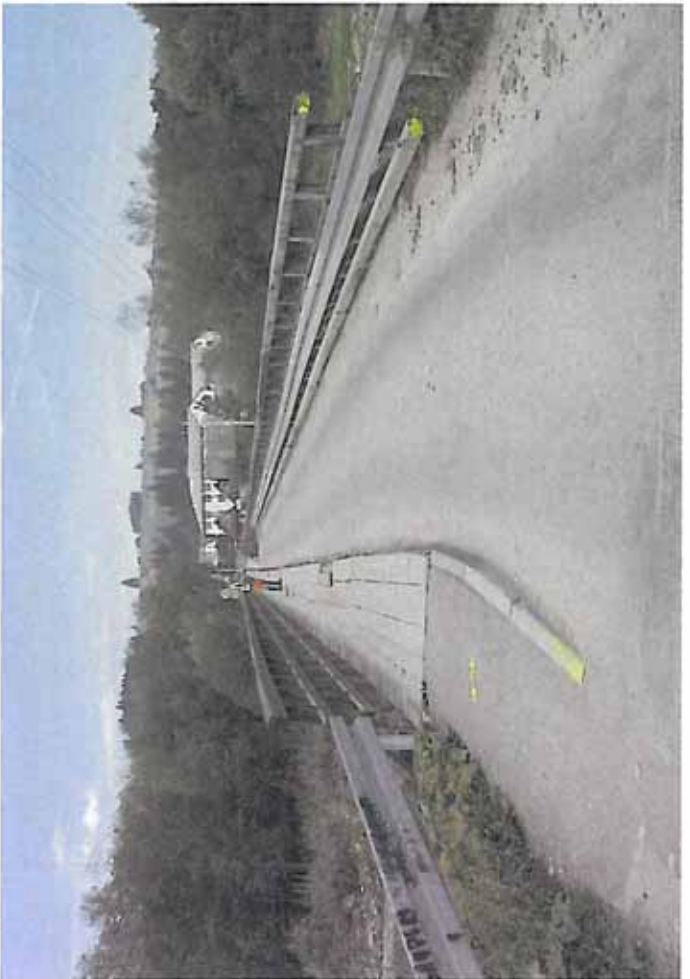
Dokumentacja fotograficzna stan istniejący

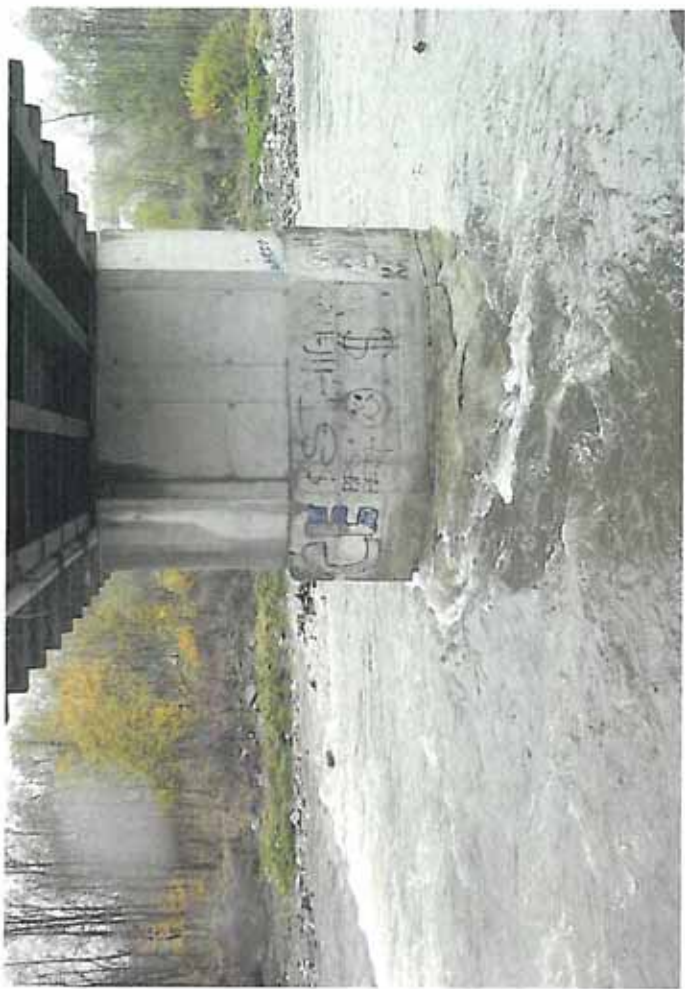


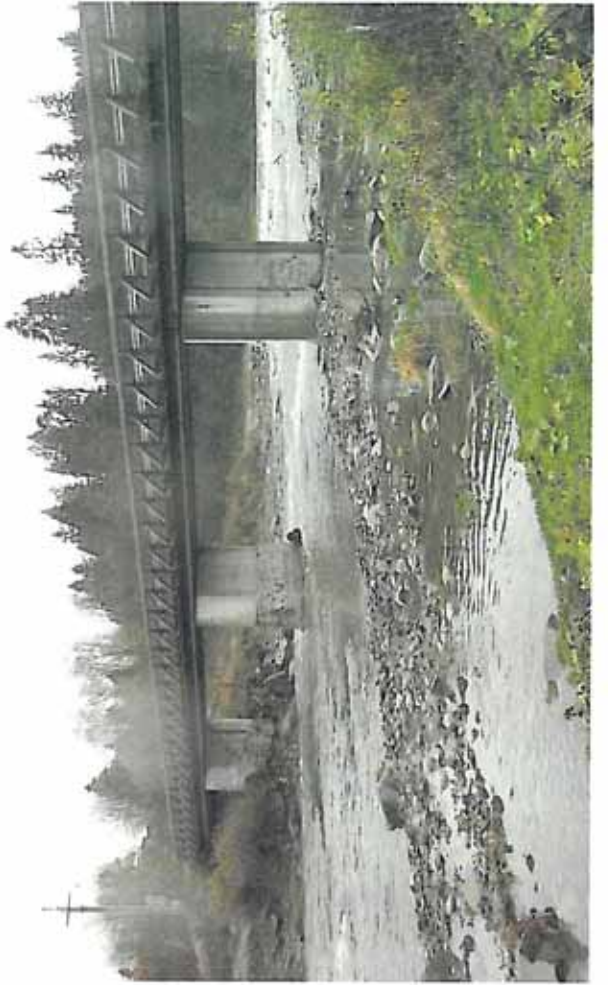












Spis części rysunkowej:

1. Orientacja
2. Zagospodarowanie terenu
3. Przekrój poprzeczny istniejący
4. Przekrój poprzeczny projektowany
5. Przekrój podłużny
- 6a. Przekrój podłużny – płaszcz żelbetowy
- 6b. Przekrój poprzeczny – płaszcz żelbetowy
7. Zbrojenie płyty pomostu
8. Zbrojenie płyt najazdowych
9. Zbrojenie ścianki zapleczonej podpory skrajnej
10. Dylatacja modułowa
11. Barieroporęcz
12. Kolorystyka obiektu
13. Ruszt stalowy.
14. Zbrojenie płaszcza żelbetowego podpory



OŚWIADCZENIE O KOMPLETNOŚCI OPRACOWANIA PROJEKTANTA

Zgodnie z art.20 ust. 4 ustawy Prawo Budowlane (Dz. U. Nr 207 z 2003r. poz. 2016 z późniejszymi zmianami) oświadczam, że projekt wykonawczy:

Projekt wykonawczy

**Przebudowy drogi powiatowej nr 1650K Biały Dunajec – Bukowina
Tatrzańska w km 0+400 – 0+560 polegającej na przebudowie obiektu
mostowego w km 0+440 wraz z dojazdami w granicach istniejącego pasa
drogowego**

wykonany dla Powiatu Tatrzańskiego został sporządzony zgodnie z umową nr 7011.1.4.2017 z dnia 14 sierpień 2017r, obowiązującymi przepisami techniczno – budowlanymi, normami i wytycznymi oraz został wykonany w stanie kompletnym z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

mgr inż. Michał Truty
Uprawnienie do projektowania
bez ograniczeń w specjalności mostowej
nr ewid.: MAP/0200/POM/09



REGIONALNY ZARZĄD GOSPODARKI WODNEJ W KRAKOWIE

ZARZĄD ZLEWNI GÓRNEGO DUNAJCA Z/S W NOWYM TARGU

USŁUGI BUDOWLANO-INŻYNIERSKIE

mgr inż. MICHAŁ TRUTY

os. Niwa 5E

34-400 NOWY TARG

Inwestor: POWIAT TATRZAŃSKI

Wasze pismo z dnia:	Znak:	Nasz znak:	Data:
2017-11-15	UBI-M-/Biały Dunajec/7/2017	NZT-464-196/17	2017-11-24

Sprawa: Remont mostu na pot. Biały Dunajec w km 12+300 w m. Biały Dunajec


RZGW Kraków - Zarząd Zlewni Górnego Dunajca z siedzibą w Nowym Targu odpowiadając na Pana pismo z dnia 15.11.2017 r., znak: UBI-M-/Biały Dunajec/7/2017 uprzejmie informuje, że nie wnosimy zastrzeżeń do wykonania remontu mostu na pot. Biały Dunajec w km 12+300 w ciągu drogi powiatowej nr 1650K w m. Biały Dunajec. Jednocześnie informujemy, iż zakres i szczegóły robót zostaną ustalone ostatecznie w terenie po zgłoszeniu terminu rozpoczęcia robót.

Niniejsze pismo jest równocześnie zgodą na dysponowanie terenem (działka ewid. nr 12614/96) celem wykonania przedmiotowego remontu.

Termin rozpoczęcia robót w terenie prosimy zgłosić pisemnie w tut. Zarządzie Zlewni z 7-dniowym wyprzedzeniem. Po zakończeniu robót teren należy uporządkować i również na piśmie poinformować nas o tym fakcie. Ponadto zobowiązuje się Inwestora do wypłaty odszkodowania za ewentualne szkody wyrządzone w trakcie realizacji robót objętych niniejszą zgodą.

Informujemy ponadto, iż dla przedmiotowego mostu należy uregulować status korzystania z gruntów stanowiących własność Skarbu Państwa w zarządzie RZGW Kraków t.j. zawrzeć umowę użytkowania zgodnie z art. 20 Ustawy Prawo Wodne z dnia 18.07.2001 r. (t.j. Dz.U. z dnia 09.06.2017 r., poz. 1121). Szczegółowe informacje dotyczące zawarcia umowy można znaleźć na stronie internetowej RZGW Kraków (zakładka: O RZGW/Majątek i budżet/Zarządzanie majątkiem) lub uzyskać w tut. Zarządzie Zlewni (stanowisko d/s gospodarki nieruchomościami - pok. 5, tel. wew. 18).

W naszych aktach pozostaje opracowanie projektowe remontu mostu.

Z upoważnienia
Dyrektora RZGW w Krakowie
p.o. Kierownika Zarządu Zlewni

mgr inż. Tadeusz Kois

Otrzymują:

1. Adresat (3439)
2. NZT Gospodarka Nieruchomościami (e-mail)
3. a/a

MAPA SYTUACYJNO - WYSOKOŚCIOWA

skala 1:1000

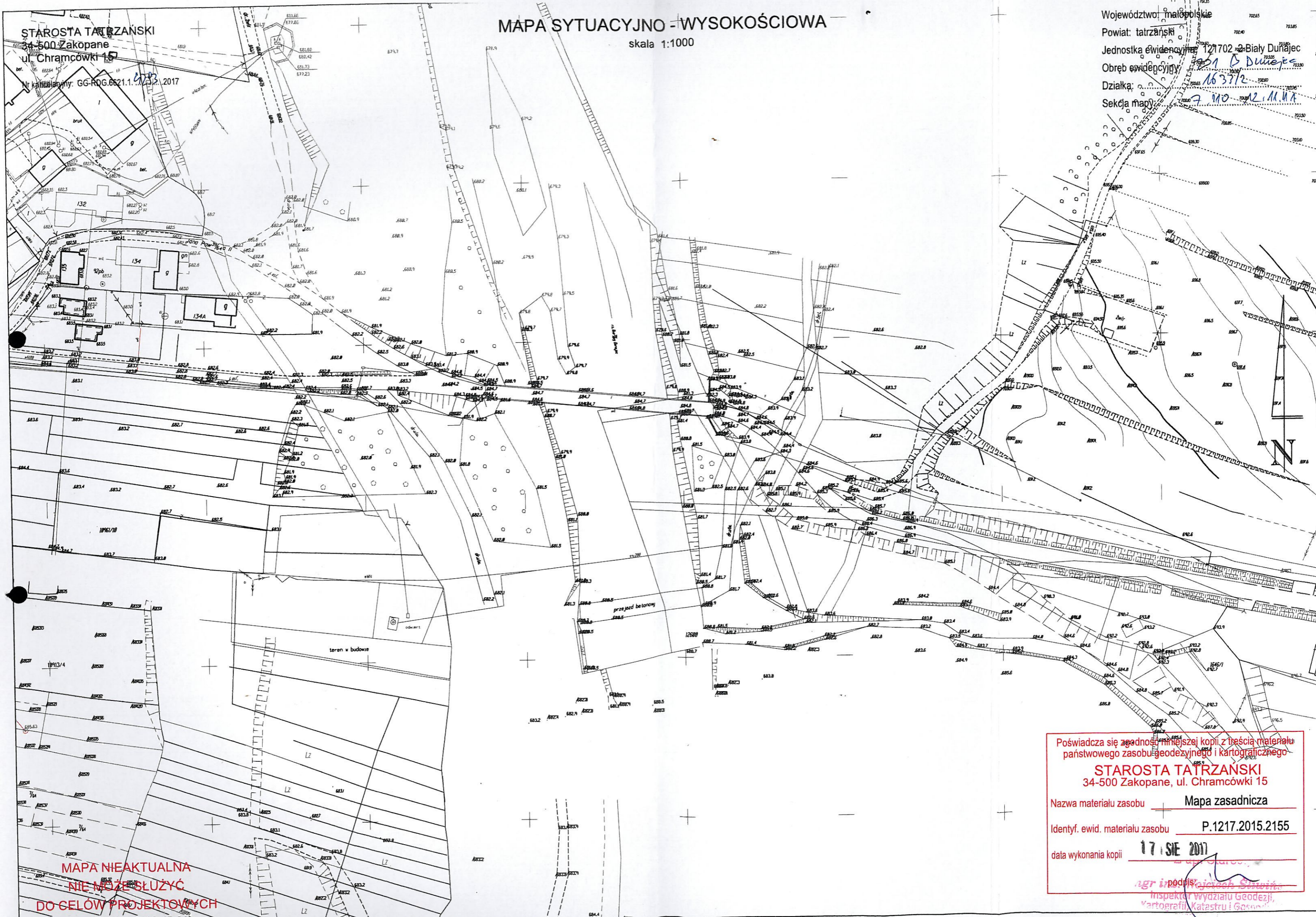
STAROSTA TATRZAŃSKI

34-500 Zakopane

ul. Chramcówki 15

Nr katastralny: GG-ROG.6621.1.1.2017

Województwo małopolskie
Powiat tatrzański
Jednostka ewidencyjna 121702 Białe Dunajce
Obręb ewidencyjny 1637/2
Działka 710
Sekcja mapy 12.11.17



Poświadczam zgodność niniejszej kopii z treścią materiału państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego

STAROSTA TATRZAŃSKI
34-500 Zakopane, ul. Chramcówki 15

Nazwa materiału zasobu Mapa zasadnicza

Identyf. ewid. materiału zasobu P.1217.2015.2155

data wykonania kopii 17 SIE 2017

Inż. inżynier Stanisław...
Inspektor Wydziału Geodezji i Kartografii, Katastru i Gospodarki

**MAPA NIEAKTUALNA
NIE MOŻE SŁUżyć
DO CELOW PROJEKTYWNYCH**

formatkii.dgn 17.08.2017 12:45:26

34-500 Zakopane

Nr kancelaryjny: RDG.6621.4285.2015

Skala 1:2880



Niniejszy dokument zawiera dane ewidencyjne niespełniające wymagań rozpoznania i Ministria Rozwoju Regionalnego i Wykonawca w sprawie ewidencji gruntów i budynków z dnia 29 marca 2011r. § 1. Dz.U. 2011, poz 6121

Brak danych dotyczących budynków

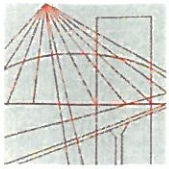
NINIEJSZY DOKUMENT NIE MOŻE SŁUżyć DO CELÓW PRAWNYCH

Poswiadcza się zgodność niniejszej kopii z treścią materiału państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego

STAROSTA TATRZAŃSKI
34-500 Zakopane, ul. Chramcówki 15

Nazwa materiału zasobu: *Mapa ewidencyjna*
Identyfikator materiału zasobu: *P.1217.2015.2156*
Data wykonania kopii: *17.08.2017 r.*

podpis: *[Signature]*



MAP OIIB/KK/0054-0203/09

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 2b ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (*tekst jednolity: Dz. U. z 2006 r. Nr 156 poz. 1118 z późn. zm.*), § 11 ust. 1 pkt 1, § 15 i § 19 ust. 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.*) 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. **Michał Truty**
urodzony dnia 28.10.1976 r. w Nowym Targu
uzyskał

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny MAP/0200/POOM/09

**do projektowania bez ograniczeń
w specjalności mostowej.**

UZASADNIENIE

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Krakowie na podstawie protokołów z postępowania kwalifikacyjnego oraz z przeprowadzonego egzaminu, stwierdziła, że Pan Michał Truty 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:

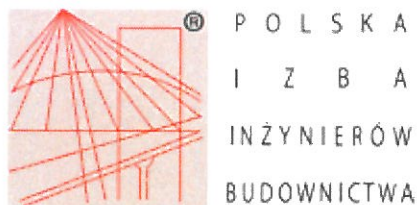
1. Przewodniczący Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej
dr inż. Stanisław Karczmarczyk
2. Członek Składu Orzekającego
dr inż. Janusz Cieśliński
3. Członek Składu Orzekającego
mgr inż. Piotr Kutylański

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



Otrzymują:

1. Pan Michał Truty
os. Niwa 5E
34-400 Nowy Targ
2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
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:

MAP-LT8-L53-IPA *

Pan Michał Truty o numerze ewidencyjnym MAP/BM/0295/07
adres zamieszkania os. Niwa 5 c, 34-400 Nowy Targ
jest członkiem Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2018-04-30.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2017-04-07 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.