Oświadczenie Projektanta i Sprawdzającego.

Na podstawie art. 20 ust.4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane
(Dz.U.2006.156.1118 j.t. z późniejszymi zmianami)

Przedsiębiorstwo Projektowania, Realizacji i Wdrożeń „BPK Katowice” Spółka z o.o.
w Katowicach oświadcza, że wykonane na podstawie umowy: Nr 90/104/35/00/ 11005145/10/I/I DOS/U/007/10 opracowanie, pn.:

PROJEKT BUDOWLANY

„Modernizacja układu torowego na liniach nr 1, 137, 139

i infrastruktury służącej do obsługi podróżnych w obrębie stacji Katowice”

ETAP II (przebudowa peronu nr 1)

Przebudowa peronu

odpowiada obowiązującym przepisom techniczno - budowlanym i normom
oraz wykonane zostało zgodnie z zasadami wiedzy technicznej.

Katowice, czerwiec 2010 r.

Projektant	Sprawdzający
mgr inż. Michał Pricop	**inż. Włodzimierz Popczyk**
(podpis)	(podpis)
Uprawnienia budowlane do projektowania	Uprawnienia budowlane do projektowania
Nr 1952/94	Nr OIK 4 - 471/47/2000
Nr członkowski izby samorządu zawodowego	Nr członkowski izby samorządu zawodowego
SLK/BO/4432/02	SLK/BD/2233/02

Spis zawartości opracowania:

Strona tytułowa 1
Zestawienie obiektów dokumentacji 2
Oświadczenie projektanta i sprawdzającego 3

I. CZEŚĆ OPISOWA:

1. PODSTAWA OPRACOWANIA. 6
2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA. 6
3. ZAKRES OPRACOWANIA. 6
4. STAN ISTNIEJĄCY – CHARAKTERYSTYKA OBIEKTÓW. 6
5. STAN PROJEKTOWANY 10
5.1 Wyburzenia i demontaże 10
5.2 Prace remontowo projektowe 10
5.3 Przebudowa peronu 10
5.4 Wejścia i dojścia do peronu 12
5.5 Remont budynku szybu windowego wschodniego 13
5.6 Likwidacja szybu windowego zachodniego 15
5.7 Zabudowa platformy przyschodowej 15
5.8 Zabudowa dźwigu platformowego [podnośnika] 15
5.9 Zabudowa schodów ruchomych 16
5.10 Posterunek dyżurnego peronowego 16
6. UWAGI KOŃCOWE 17

II. ZAŁĄCZNIKI:

1. Kopia uprawnień budowlanych projektanta;
2. Kopia potwierdzenia przynależności do izby projektanta;
3. Kopia uprawnień budowlanych sprawdzającego;
4. Kopia potwierdzenia przynależności do izby sprawdzającego.

III. CZEŚĆ RYSUNKOWA:

Rys. 1	Plan sytuacyjny peronu nr1
Rys. 2 ark 1	Rzut peronu
Rys. 2 ark 2	Rzut peronu
Rys. 3	Rzut w poziomie przejść podziemnych

Rys. 4	Przekrój podłużny peronu na odcinku przejść podziemnych
Rys. 5	Przekrój poprzeczny peronu
Rys. 6	Przekrój poprzeczny przez przejście zachodnie
Rys. 7	Przekrój poprzeczny przez przejście środkowe
Rys. 8	Przekrój poprzeczny przez przejście wschodnie
Rys. 9	Dźwig - przebudowa

1. PODSTAWA OPRACOWANIA.

Umowa nr 90/104/35/00/11005145/10/I/I DOS/U/007/10 zawarta w dniu 14.04.2010 r. w Katowicach pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji w Warszawie Oddział w Katowicach, 40 - 202 Katowice, Al. Rożdzieńskiego 1 a Przedsiębiorstwem Projektowania, Realizacji i Wdrożeń „BPK Katowice” Sp. z o.o., ul. Wolnego 12, 40 - 857 Katowice.

2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA.

Przedmiotem opracowania jest projekt przebudowy istniejącego peronu nr1 na stacji KATOWICE wraz z elementami wyposażenia w ramach projektu „Modernizacja układu torowego na liniach nr 1, 137, 139 i infrastruktury służącej do obsługi podróżnych w obrębie stacji Katowice”

3. ZAKRES OPRACOWANIA.

Zakres opracowania obejmuje:

- przebudowę peronu nr 1 na stacji Katowice;
- przebudowę schodów na peron;
- remont istniejącego szybu windowego od strony wschodniej stacji;
- likwidację istniejącego szybu windowego od strony zachodniej peronu;
- przeniesienie istniejącego posterunku dyżurnego ruchu;
- zabudowę schodów ruchomych, platformy przyschodowej, dźwigu platformowego [podnośnika];
- przebudowę infrastruktury zabudowanej na peronie.
- elementy informacji podróżnych i małej architektury

Projekt nie obejmuje wiat peronowych (ob.102), elementów informacji podróżnych i małej architektury (ob.103) objętych odrębnym opracowaniem.

4. STAN ISTNIEJĄCY – CHARAKTERYSTYKA OBIEKTÓW.

4.1 Peron nr 1

Peron nr 1 wyspowy dwukrawędziowy, rok budowy 1954 ostatni remont 1971 r.

Wymiary peronu: 0,85 x (5,70 – 10,80) x 302,00 m.

Skrajnia pozioma:

- do osi toru nr 7 1690,00 – 1920,00 mm;
- do osi toru nr 9 1720,00 – 1890,00 mm;

Peron jest zbudowany z elementów prefabrykowanych typu „L” oraz płyt betonowych nawierzchniowych. Cała powierzchnia peronu jest pokryta asfaltem. Na peron prowadzą schody z trzech przejść podziemnych. Z przejścia wschodniego i zachodniego prowadzą schody w kierunku wschodnim i zachodnim, natomiast przejście środkowe jest wyposażone w jeden bieg schodowy oraz schody ruchome - w kierunku zachodnim. Wszystkie wejścia z przejść podziemnych na perony są zabezpieczone w poziomie peronu barierkami a wejście środkowe na peron jest obudowane ściankami przeszklonymi.

Od strony wschodniej oraz zachodniej peronu znajdują się szyby windowe sięgające do tunelu technologicznego. Szyby wykonane są w konstrukcji żelbetowej z częściowym omurowaniem cegłą pełną grubości 12 cm.
Ściany zewnętrzne szybów wyłożone są blachą trapezową mocowaną na drewnianych łatach. Na poziomie peronu znajduje się budynek nadszybia z maszynownią. Wejście do maszynowni z balkonu zlokalizowanego na piętrze, do którego prowadzi drabina.

Od strony zachodniej peronu znajduje się kontenerowy posterunek dyżurnego ruchu, zabudowany w 2005r. Kontener składa się z szkieletu w konstrukcji stalowej i obudowy z płyt warstwowych gr. 10cm. Wyposażony w węzeł sanitarny i przyłącza elektryczne. Stan techniczny obiektu dobry.

Na peronie znajduje się kiosk spożywczy, ławki, gabloty informacyjne i reklamowe.

Na wszystkich peronach zabudowane są wiaty peronowe – rok budowy 1972. Wiaty zlokalizowane są w części środkowej peronów nad wyjściami z przejść podziemnych na perony. Zadaszenie wiat peronowych sięga do krawędzi peronowych. Wymiary wiat: 161,00 x 10,00 m. Stan techniczny wiat jest niezadowalający – popękane szyby, przeciekające obróbki blacharskie, niedrożne odwodnienie, konstrukcje stalowe skorodowane.
Stan techniczny ścianek peronowych oraz nawierzchni jest zły. Ścianki są przekrzywione, spękane, nie trzymają równej krawędzi peronu.

4.2 Wejścia i schody na perony

Z przejść podziemnych skrajnych (wschodniego i zachodniego) na perony prowadzą po 2 biegi schodowe. Z przejścia podziemnego środkowego prowadzi jeden bieg schodowy oraz nieczynne schody ruchome, przeznaczone do demontażu. Schody na perony to schody płytowe ze stopniami z płyt granitowych. Ściany wejścia na perony są żelbetowe , otynkowane i malowane. Na ścianach wzdłuż schodów są zamocowane pochwyty.

Stan techniczny obiektów:

- ubytki tynku na stropie i łuszcząca farba;
- przecieki na dylatacji;
- zabrudzone okładziny ścian;
- nierówności wysokości stopni wraz z miejscowymi ubytkami.
- korozja zbrojenia płyty biegowej.

Peron obecnie jest dostępny dla karetek pogotowia ratunkowego z rampy (pochylni) ulokowanej na końcu peronu od strony wschodniej.

5. STAN PROJEKTOWANY

5.1 Wyburzenia i demontaże

- Demontaż wiaty nad peronem
- Demontaż przeszklenia przy wejściu środkowym na peron
- Rozbiórka ścianek i płyt peronowych
- Rozbiórka nawierzchni peronowej
- Wykonanie otworu doświetlającego (~3x3m) w konstrukcji płyty na skrzyżowaniu z przejściami podziemnymi
- Rozbiórka schodów
- Demontaż nieczynnych schodów ruchomych
- Demontaż balustrad i pochwytów
- Demontaż obudowy budynku szybu windowego od strony wschodniej oraz balkonu i drabiny.
- Rozbiórka górnej części istniejącego szybu windowego [na poziomie peronu] od strony zachodniej

5.2 Prace remontowo projektowe

- Wykonanie nowych ścian peronowych i nawierzchni peronów
- Wykonanie nowej konstrukcji wszystkich biegów schodowych wraz ze stopniami
- Montaż dwukierunkowych schodów ruchomych na peron w przejściu środkowym
- Remont szybu windowego i montaż dźwigu towarowo-osobowego (przystosowanego do przewożenia osób na noszach i osób niepełnosprawnych) w szybie od strony wschodniej
- Remont budynku nadszybia nad szybem windowym
- Naprawa korony konstrukcji żelbetowej skrzyni schodów

Ze względu na projektowane w odrębnym opracowaniu zadaszenie nad peronami (obiekt 102) należy projekt peronów, z uwagi na fundamenty, rozpatrywać łącznie z tym projektem.
Elementy małej architektury – ławki, tablice informacyjne i reklamowe, kosze na śmieci itp. będą przedmiotem projektu wykonawczego.

5.3 Przebudowa peronu

5.3.1 Parametry techniczne peronu

Parametry techniczne peronu **nr 1**:

długość peronu	= 302 m
szerokość peronu(na odcinku prostym)	= 10,75 m

wysokość od główki szyny = 0,76 m
powierzchnia peronu = 3044 m^2

5.3.2 Opis rozwiązań technicznych

Peron nr **1** zlokalizowany pomiędzy torem nr 9 i nr 7 będzie przebudowany jako dwukrawędziowy o wysokości 76 cm mierząc od poziomu główki szyny po obu jego stronach. Odległość krawędzi peronowej od osi torów wynosi 172,5cm.
Krawędzie peronu na odcinkach pomiędzy przejściami podziemnymi oraz nad przejściem środkowym przewidziano ze ścianek peronowych typu „L1”. Są to elementy żelbetowe, prefabrykowane z betonu B25 w kształcie litery L o wysokości 1,6m; szerokości 1,0m i podstawie 1,05m. Na odcinkach przejść podziemnych tj. przejściach zachodnim i wschodnim przewiduje się fragmenty obudowy peronu wylewane na mokro z uwagi na konstrukcję schodów z przejść podziemnych na peron.

Na skrzyżowaniach przejść podziemnych z peronami przewiduje się wykonanie w konstrukcji nośnej peronu otworów doświetlających przejście podziemne:
- zamkniętych świetlikami i zabezpieczone balustradą

Nawierzchnię peronu projektuje się:
- od strony krawędzi peronowej płyty żelbetowe prefabrykowane typowe z naniesionymi pasami : bezpieczeństwa (przyjęto pas bezpieczeństwa o szerokości 1m) i pasem ostrzegawczym o szerokości 20cm.

Pas bezpieczeństwa w kolorze wiśniowym, pas ostrzegawczy w kolorze żółtym, pozostała część płyty w kolorze wiśniowym. Powierzchnia płyt ze zróżnicowaną szorstkością zaznaczającą strefy peronu.
Powierzchnia użytkowa peronu z kostki betonowej [płukanej], w kolorze szarym na podsypce piaskowej gr. 5-10cm. Wypełnienie spoin zaprawą cementowo-piaskową. Projektuje się rozwiązanie z wysuniętą płytą peronową poza krawędź ścianki peronowej, co umożliwia wykonywanie robót torowych w torze przyperonowym.
Rozwiązanie krawędzi peronowej z gotowych płyt prefabrykowanych jest rozwiązaniem przyjętym w standardach linii E30, posiada aprobatę techniczną i dopuszczenie do stosowania.
Nawierzchnię peronową projektuje się ze spadkiem(1%) w kierunku torów.
Nad przejściami podziemnymi konstrukcja musi być zabezpieczona izolacją wodochronną.

5.4 Wejścia i dojścia do peronu

5.4.1 Schody na peron

- Z przejścia zachodniego projektuje się dwa biegi schodowe na każdy peron: w kierunku zachodnim i wschodnim. Projektuje się biegi schodowe o szerokości 3,90m z dwoma spocznikami długości 2m w każdym biegu. Schody projektuje się jako płytowe ze stopniami o wysokości 15,1cm; szerokości 35cm, wykończonymi płytami granitowymi gr. 3 i 2cm. Wykonanie nowych schodów wynika z korekcji wysokości peronów. Do nowego nachylenia schodów należy dopasować tory platform dla osób niepełnosprawnych zaprojektowanych dla zadania „Renowacja (rewitalizacja) przejścia podziemnego prowadzącego do peronów pod peronem nr 4 na stacji KATOWICE” na biegach schodowych w kierunku zachodnim

- Z przejścia środkowego projektuje się dwukierunkowe schody ruchome na peron zamontowane w stronę zachodnią.

- Z przejścia wschodniego projektuje się jeden bieg schodowy o szerokości 3,90m z dwoma spocznikami długości 2m w kierunku zachodnim oraz drugi zawężony w kierunku wschodnim. Pozwoli to na usytuowanie w przewężeniu dźwigu platformowego [podnośnika] dla osób przemieszczających się na wózkach inwalidzkich. Z urządzenia będą mogli również korzystać wszyscy, którym pokonywanie schodów sprawia trudność. Urządzenia te są niezmiernie proste w użytkowaniu a zarazem wyjątkowo odporne na próby wandalizmu. Nie wymagają murowanego szybu gdyż są dostarczane z własną konstrukcją szybu z obudową pełną lub panoramiczną.
Wzdłuż schodów należy wykonać pochwyty montowane do ścian oraz balustrady na peronie wzdłuż otworu klatki schodowej.

Dla transportu osób w pozycji leżącej [na noszach] projektuje się zabudowę dźwigu towarowo-osobowego w szybie windowym znajdującym się od strony wschodniej peronu (po jego wyremontowaniu).

5.4.2 Pochylnia peronowa

Na końcu peronu projektuje się pochylnię z przejazdu w poziomie szyn. Pochylnia szerokości 3,0m stanowi drogę wjazdu karetek pogotowia na peron. Pochylnię projektuje się o nachyleniu 10%, ściany boczne gr. 20cm z betonu B25 zbrojonego stalą A-II, pokrycie z kostki betonowej gr. 6cm w kolorze szarym na podsypce piaskowej 10cm i podbudowie z tłucznia. Wypełnienie spoin zaprawą cementowo-piaskową.

5.5 Remont budynku szybu windowego wschodniego

Na peronie nr1 od strony wschodniej należy wykonać remont budynku szybu łączącego tunel technologiczny z peronem nr1.

Wymiary: powierzchnia zabudowy 16,09m^2
Wysokość nad peronem ~5,80m
Kubatura ~94m^3

W istniejącym szybie windowym projektowana jest zabudowa dźwigu osobowego, przystosowanego do potrzeb osób niepełnosprawnych, o wymiarach pozwalających na przewożenie osób w pozycji poziomej.

5.5.1 Ściany

Projektuje się całkowity demontaż okładziny ścian zewnętrznych budynku nadszybia z blachy trapezowej. Zamurowaniu ulegnie otwór drzwiowy od strony wschodniej oraz dwa otwory okienne wypełnione luksferami.

5.5.2 Dach

Projektuje się nowe pokrycie z papy termozgrzewalnej. Przed wykonaniem pokrycia naprawić pokrycie istniejące. W istniejącym pokryciu z papy wykonać otwory wentylacyjne. Wymienić istniejące orynnowanie (rynna ø 95 mm, rura spustowa 75 mm) na nowe oraz obróbki blacharskie (Obróbki projektowane z blachy ocynkowanej powlekanej)

5.5.3 Posadzka

Posadzkę podszybia i maszynowni wyrównać zaprawą cementową i pomalować dwukrotnie farbą do betonu.

5.5.4 Otwór okienny maszynowni

W maszynowni wymienić pustaki szklane w elewacji wschodniej. Pozostałe dwa otwory należy zamurować. Parapet zewnętrzny do wymiany.

5.5.5 Drzwi

Drzwi maszynowni stalowe malowane proszkowo, z zamkami zamykanymi na klucz z możliwością otwarcia z wnętrza maszynowni bez użycia klucza.

Drzwi w poziomie tunelu technologicznego stalowe.

Drzwi w poziomie peronu ze stali nierdzewnej .

5.5.6 Wentylacja szybu

W dachu dźwigu zabudować ocieplony wywietrznik dachowy o średnicy min. ø 350 mm.

W stropie maszynowni założyć kratkę wentylacyjną.

5.5.7 Zadaszenie nad wejściem do dźwigu w poziomie peronu

W miejscu wyburzonego wspornika żelbetowego (bardzo zły stan techniczny) zaprojektowano zadaszenie stanowiące jednocześnie dojście do maszynowni. Zadaszenie oprzeć na ściankach murowanych posadowionych na ławach betonowych.

Na płycie zadaszenia wykonać wylewkę cementową, zbrojoną siatką z prętów, ze spadkiem 2%. Płytę zadaszenia i belki wykonać z betonu C16/20 (B20) i zbroić stalą 18G2 (A-II). Wejście do maszynowni wyposażyć w drabiną stalową Dr1 z kabłąkiem.

Kolorystyka elewacji, obudowa drabiny oraz balustrada powinny być architektonicznie dopasowane do stylu i wystroju peronów będących późniejszym opracowaniem.

5.5.8 Zabudowa Dźwigu towarowo – osobowego

Projektuje się zabudowę dźwigu towarowo – osobowego spełniającego parametry:

a) Dźwig dostosowany do obsługi przez osoby o ograniczonej możliwości poruszania się (w tym osób na wózkach inwalidzkich) oraz do transportu chorych w pozycji leżącej / na noszach/
b) udźwig 1000 kg,
c) prędkość 0,5 -1,0 m/s,
d) ilość przystanków -2 /tunel technologiczny – peron/,
e) ilość drzwi przystankowych - szt.2,
f) wysokość podnoszenia 7,50 -10,0m,,
g) zasilanie: prąd trójfazowy,
h) drzwi: wykonane ze stali nierdzewnej

5.6 Likwidacja szybu windowego zachodniego

Projektuje się rozbiórkę budynku nadszybia oraz ścian szybu windowego do poziomu – 0,7m poniżej powierzchni peronu.

Wymiary: powierzchnia zabudowy 16,09m^2
Wysokość nad peronem ~5,80m
Kubatura ~94m^3

Nadszybie windy towarowej stanowi trzon żelbetowy, obudowany cegłą pełną i obłożony blachą trapezową. Stropodach stanowi płyta żelbetowa kryta papą. Wejście na poziom maszynowni stanowi drabina stalowa prowadząca na pomost żelbetowy. W poziomie peronu znajdują się z dwóch stron bramy stalowe.

Stan techniczny jest zły, obudowa skorodowana, pomost żelbetowy popękany, balustrada i drabina bardzo skorodowane.

Należy zdemontować całą obudowę oraz rozkuć ściany szybu do poziomu ~ -0,7m. Następnie zamurować cegłą pełną otwór drzwiowy na poziomie tunelu technologicznego i zasypać szyb. Projektuje się zamkniecie od góry trzonu szybu płytą żelbetową gr 25cm z betonu B30 zbrojonego stalą A-II.

5.7 Zabudowa platformy przyschodowej

Wzdłuż schodów prowadzących na peron nr1 od strony zachodniej projektuje się montaż platformy przyschodowej. Będzie to platforma zakupiona na peron nr1 w ramach rewitalizacji tunelu pod peronem nr4 i zamontowana dopiero po wybudowaniu nowego peronu nr1. Przyjęto platformę Vimec typ V65 o prostoliniowym torze jazdy i udźwigu 250kg. Platforma będzie mocowana do ściany oraz za pomocą słupków mocowanych do stopni schodów.

Platforma jest rozkładana automatycznie, o wymiarach 1050x770mm, kolor jasnoszary.

5.8 Zabudowa dźwigu platformowego [podnośnika]

Projektuje się zabudowę dźwigu platformowego o następujących parametrach:

- napęd – śrubowy,
- udźwig > 400 kg,
- wymiary szybu- 1500 x 1500mm,
- wymiary platform -1100x 1400 mm,

- wymiary drzwi -900 (lub 950 w zależności od usytuowania drzwi - ściana boczna lub frontowa) x2000 mm, przeszklone /dwudzielne / szkłem bezpiecznym,
- wykończenie- aluminium anodowane, domykacz wbudowany, uchwyt zintegrowany ze skrzydłem,
- szyb w konstrukcji samonośnej obudowanej panelami przeszklonymi szkłem bezpiecznym, wentylowany,
- prędkość podnoszenia-0,15m/s,
- maksymalna wysokość podnoszenia - 10,0 m /od poziomu przejścia-do poziomu peronu/,
- rodzaj drzwi przystankowych-wychylne jednoskrzydłowe ,
- dźwig platformowy do przewozu osób o ograniczonej możliwości poruszania się w tym osób na wózkach inwalidzkich, wyposażony w platformę z pionową ścianę, której integralną częścią jest panel sterujący z poręczą,
- napęd zlokalizowany w obrysie szybu,
- panel sterowania typu ,,antywandal”; przyciski pięter /przystanków /,przycisk ALARM, przycisk awaryjnego zatrzymania,

.

5.9 Zabudowa schodów ruchomych

Projektuje się zabudowę schodów ruchomych dwubiegowych które należy dostosować do:
- istniejącego otworu klatki schodowej na peron tj. w miejscu istniejących schodów ruchomych jednobiegowych oraz schodów żelbetowych /granitowych / przewidzianych do wyburzenia. Należy przyjąć założenie jak najmniejszej ingerencji w konstrukcje przejścia pod torami i peronu.

wymiary: szerokość - 3,97m,
długość w rzucie – ok.14m,
różnica poziomów -ok. 4,7 m

5.10 Posterunek dyżurnego peronowego

Na końcu peronu od strony zachodniej znajduje się kontenerowy posterunek dyżurnego ruchu. Obiekt zbudowany jest z ramy stalowej i obudowy lekkiej z płyt warstwowych gr. 10cm. Wyposażony w węzeł sanitarny i przyłącza elektryczne.

Wymiary kontenera: długość = 6,60m
Szerokość = 2,75m
Wysokość = 3,10m

Projektuje się przeniesienie kontenera na stronę wschodnią peronu (lokalizacja na planie sytuacyjnym). Kontener należy posadowić na przygotowanej wylewce gr. 10cm wykonanej na zagęszczonej podsypce piaskowej gr. 15cm. Należy wykonać przyłącze wod-kan oraz elektryczne. Przewiduje się remont wnętrza kontenera oraz zabudowę nowych paneli elewacyjnych z materiałów spójnych ze stosowanymi w przejściach podziemnych.

6. UWAGI KOŃCOWE

- Stosować materiały spełniające warunki normowe oraz posiadające atesty i dopuszczenia
- Roboty ziemne oraz budowlano-montażowe wykonywać zgodnie z normami „ Warunki techniczne wykonania i odbioru robót budowlano-montażowych” oraz przepisami w zakresie BHP i „Prawa budowlanego”.

mgr inż. Michał Pricop

URZĄD WOJEWÓDZKI
w Katowicach
Wydział Architektury i Urbanistyki
40-002 Katowice, ul. Jagiellońska 25
tel. 51 42 59

Katowice, dnia 29 grudnia 1994 ...r

Nr ewid. 1952/94

STWIERDZENIE PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO
DO PEŁNIENIA SAMODZIELNYCH FUNKCJI TECHNICZNYCH W BUDOWNICTWIE

Na podstawie § 4 ust.2, § 5 ust.1 pkt 1, § 7 ..... i § 13 ust.1 pkt.3 lit a rozporządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 20 lutego 1975r w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U.Nr 8,poz.46 z późn.zm.(Dz.U.Nr 69)91 poz.299) stwierdza się, że:

Obywatel ..... MICHAŁ P R I C O P .....

..... magister inżynier budownictwa lądowego .....

urodzony dnia .. 5 lipca 1951 r. w Craiova /Rumunia/ .....

posiada przygotowanie zawodowe upoważniające do wykonywania samodzielnej funkcji .. projektanta oraz kierownika budowy i robót .....

w specjalności konstrukcyjno-inżynieryjnej w zakresie linii, węzłów i stacji kolejowych .....

Obywatel ..... MICHAŁ P R I C O P jest upoważniony do :

1/ sporządzania projektów budowli linii, węzłów i stacji kolejowych, peronów, ramp oraz typowych przepustów i mostów,

2/ kierowania, nadzorowania i kontrolowania budowy i robót, kierowania i kontrolowania konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz oceniania i badania stanu technicznego w zakresie budowli linii, węzłów i stacji kolejowych, peronów, ramp oraz typowych przepustów i mostów.

z up. WOJEWODY
dr inż. mgr. Zygmunt Konopka
Dyrektor Wydziału Architektury
i Urbanistyki

Rzeczpospolita Polska
Okręgowy Inspektor Kolejnictwa
w Katowicach
inż. Jerzy Łapaj

Katowice, dnia 22 września 2000r

Znak: OIK 4 - 471/47/2000

D E C Y Z J A

Nr ewidencyjny OIK 4 - K - 219/2000

Na podstawie art. 12 ust. 1 i 3 art. 13 ust. 1 pkt. 2 oraz ust. 2, 3 i 4 i art. 14 ust. 3 pkt. 4 oraz ust. 4 w związku z art. 16 ust. 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (Dz. U. Nr 89, poz. 414, z 1996r. Nr 100, poz. 465, Nr 106, poz. 496, Nr 146, poz. 680, z 1997r. Nr 88, poz. 554 i Nr 111, poz. 726, z 1998r. Nr 22, poz. 118 i Nr 106, poz. 668, z 1999r. Nr 41, poz. 412, Nr 49, poz. 483, Nr 62, poz. 682, z 2000r. Nr 12, poz. 136, Nr 29, poz. 354) oraz § 2 pkt. 1, § 10 i § 12 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 20.12.1996r., w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie w dziedzinie transportu kolejowego (Dz. U. z 1997r. Nr 4, poz. 23 oraz z 1999r. Nr 16, poz. 153), w związku z art. 104 § 1 i § 2 Kpa, po rozpatrzeniu wniosku i złożeniu egzaminu:

n a d a j ę P a n u
inż. WŁODZIMIERZOWI POPCZYKOWI
s. Mieczysława, ur. dn. 05.09.1951r. w Rokitnie Szlacheckim
UPRAWNIENIA BUDOWLANE
DO PROJEKTOWANIA I KIEROWANIA ROBOTAMI BUDOWLANYMI
BEZ OGRANICZEŃ
W SPECJALNOŚCI
LINIE, WĘZŁY I STACJE KOLEJOWE

to jest zgodnie z § 3 pkt. 1 i § 5 ust 1 w/w. rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 20.12.1996r.

UZASADNIENIE

Na podstawie dokumentów złożonych przez Wnioskodawcę ustalono, że spełnione zostały warunki w zakresie przygotowania zawodowego niezbędnego do uzyskania uprawnień budowlanych.

W dniu 22 września 2000r., Wnioskodawca złożył egzamin na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym ze znajomości przepisów prawnych, dotyczących procesu budowlanego oraz umiejętności praktycznego zastosowania wiedzy technicznej przed Komisją Egzaminacyjną powołaną przez Okręgowego Inspektora Kolejnictwa w Katowicach zarządzeniem Nr 2/1999 z dnia 27 maja 1999 r. W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji.

Od niniejszej decyzji służy prawo odwołania do Głównego Inspektora Kolejnictwa w Warszawie za pośrednictwem Okręgowego Inspektora Kolejnictwa w Katowicach w terminie czternastu dni od daty jej doręczenia.

Otrzymują:

1. Pan Włodzimierz Popczyk
   ul. Z. Nałkowskiej 9, 42 - 450 Łazy
2. Główny Inspektor Kolejnictwa
   ul. T. Chałubińskiego 4/6, 00 - 928 Warszawa
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
   ul. Krucza 38/42, 00 - 926 Warszawa 63
4. OIK Katowice - a / a

aleja Wincentego Rzymowskiego 1, 40 - 202 Katowice, tel. (032) 257 - 65 - 78, fax. (032) 257 - 64 - 78

ŚLĄSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Katowice, 23 grudnia 2009 r.

Pani/Pan **Michał Pricop**
ul. Niedobczycka 37C
44-218 Rybnik

ZAŚWIADCZENIE

Pani/Pan **Pricop Michał**
jest członkiem Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o numerze ewidencyjnym **SLK/BO/4432/02** i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 31.12.2010 r.

40-026 KATOWICE, ul. Podgórna 4, tel./fax: 032 255 45 52; 032 608 07 22; www.oiib.katowice.pl

ŚLĄSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

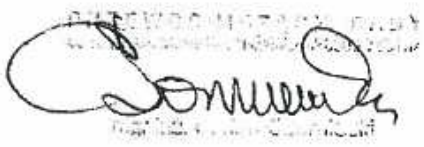
Katowice, 29 maja 2009 r.

Pani/Pan **Włodzimierz Mieczysław Popczyk**
ul. Nałkowskiej 9
42-450 Łazy

ZAŚWIADCZENIE

Pani/Pan **Popczyk Włodzimierz Mieczysław**
jest członkiem Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o numerze ewidencyjnym **SLK/BD/2233/02** i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 30.06.2010 r.



40-026 KATOWICE, ul. Podgórna 4, tel./fax: 032 255 45 52; 032 608 07 22; www.oiib.katowice.pl