

<b>STADIUM:</b>	<b>PROJEKT</b> <b>BUDOWLANO - WYKONAWCZY</b>		
<b>OBIEKT:</b>	Przebudowa ulicy Wasiłowskiego w Mławie		
<b>INWESTOR:</b>	Miasto Mława ul. Stary Rynek 19 , 06-500 Mława		
	Specjalność:		numer egzemplarza
	drogi kołowe		4
Jednostka projektowa: Usługi Inżynierskie Krzysztof Dubojski, ul. Olsztyńska 40a, 06-500 Mława			
<b>STANOWISKO</b>	<b>IMIĘ I NAZWISKO</b>		<b>PODPIS</b>
<b>PROJEKTANT</b>	mgr inż. Krzysztof Dubojski		mgr inż. Krzysztof Dubojski upr. bud. w specjalności konstr.-inż. w zakresie dróg i mostów 7342/CIE-17/94, MAZ/BD/1497/01 <i>Dubojski</i>
	inż. Andrzej Roman		PROJEKTANT inż. Andrzej Roman uprawnienia konstr.-inż. w specjalności drogowej nr: 279/94/01 nr OIB WAM/201/2254/01 Tatarski 40, 13-100 Działek, +48662077803
grudzień, 2015r.			

## OPIS TECHNICZNY

### 1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlano - wykonawczy przebudowy ulicy Wasiłowskiego w Mławie powiat mławski, województwo mazowieckie. Ulica Wasiłowskiego znajduje się na działce o nr 815/2.

### 2. Podstawa opracowania

Dokumentację projektową opracowano na zlecenie Miasta Mława,

- mapy sytuacyjno-wysokościowe w skali 1:500 w/g stanu aktualnego,
- pomiary sytuacyjno-wysokościowe przeprowadzone w terenie przez projektantów,
- ustawa z dnia 07.07.1994 r. Prawo Budowlane Dz. U. z 2000 r. Nr 106 poz. 1126 z późniejszymi zmianami ,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 3 lipca 2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dn. 23 grudnia 2003 r.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego. (Dz. U. Nr 130. poz. z 1207 z dnia 08.06. 2004)
- inne przepisy dotyczące projektowania dróg oraz literatura techniczna i stosowane rozwiązania
- uzgodnienia z Inwestorem.

### 3.Cel i zakres opracowania

Celem opracowania jest wykonanie dokumentacji budowlano-wykonawczej przebudowy ulicy Wasiłowskiego w Mławie na odcinku od ul. Polnej do ul. Padlewskiego w zakresie wykonania nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego, na istniejącej nawierzchni bitumicznej, poszerzeniu istniejącej nawierzchni oraz przebudowie chodnika dla pieszych. Projektowana przebudowa ulicy ma zapewnić połączenie drogi powiatowej (ul. Padlewskiego) z drogą gminną (ul. Polna), która stanowi dogodny dojazd do istniejących posesji oraz poprawić bezpieczeństwo pieszym i pojazdom w sąsiedztwie tej drogi na odcinku 56,00m i mieści się w granicach pasa drogowego w określonych działkach.

Zmodernizowana droga poprawi zdecydowanie warunki poruszania się po niej, zapewni pełną obsługę otoczenia i umożliwi spływ i odprowadzenie wód opadowych.

### 4. Opis stanu istniejącego

Projektowana ulica jest drogą gminną i stanowi jeden z ciągów komunikacyjnych położonych w tej części miasta. Początek projektowanego odcinka znajduje się na krawędzi pasa drogowego drogi gminnej (ul. Polna), a koniec na krawędzi jezdni drogi powiatowej (ul. Padlewskiego). Drogi te posiadają nawierzchnię bitumiczną. Projektowana droga obecnie posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości 3,50 do 4,00m, która jest w złym stanie, w części posiada chodnik dla pieszych oraz pobocze o zmiennej szerokości i złym stanie technicznym (posiadają nie równą nawierzchnię z licznymi zaniżeniami). Taka sytuacja zagraża bezpieczeństwu pieszych i utrudnia poruszanie się po pasie drogowym uczestnikom ruchu. Pas drogowy jest ograniczony cokołami ogrodzeń przyległych działek zabudowy jednorodzinnej. W pasie drogowym nie występuje zadrzewienie.

## 5. Opis stanu projektowanego

Podstawowe funkcje projektowanej drogi to:

- umożliwienie bezpiecznego ruchu pojazdów,
- umożliwienie bezpiecznego ruchu pieszego,
- obsługa przyległego zagospodarowania (umożliwienie wjazdu na działki przyległe).

Główną funkcją tej drogi jest obsługa przyległego terenu, w tym przede wszystkim stanowi dojazd do przyległych do drogi posesji oraz stanowi połączenie drogi powiatowej (ul. Padlewskiego) z drogą gminną (ul. Polna). Projektowana droga ma w pełnym zakresie obsługiwać otoczenie, na którym się znajduje. W związku z powyższym przy projektowaniu w celu maksymalnego obniżenia kosztów kierowano się następującymi przesłankami:

- dostosowanie parametrów do przewidywanego ruchu,
- maksymalne wykorzystanie istniejącego pasa drogowego,
- dostosowanie ukształtowania drogi w planie i przekroju podłużnym do konfiguracji terenu,
- odwodnienie według stanu istniejącego.

Przebudowana droga poprawi nośność poprzez dodatkową konstrukcję istniejących nawierzchni.

Realizacja zadania pozwoli na poprawę dostępności do lokalnych ośrodków gospodarczych, poprawę dostępności komunikacyjnej do zakładów pracy znajdujących się w otoczeniu tej drogi oraz poprawi atrakcyjność okolicy.

### 5.1 Warunki gruntowo – wodne

Na podstawie wykonanych odwiertów i oświadczeń mieszkańców stwierdzono że zgodnie z wymaganiami normy pod projektowaną konstrukcją nawierzchni zalegają grunty przynależne do grupy nośności **G1**. Obecny stan warunków wodnych zbliżony jest do stanów średnich. Podczas wykonywania robót ziemnych nie należy dopuścić do tego aby naturalna struktura gruntu poniżej projektowanego poziomu posadowienia uległa naruszeniu.

### 5.2 Przekrój poprzeczny

Podstawowe parametry techniczne drogi:

- klasa drogi - L
- nośność podłoża - G1,
- głębokość przemarzania - 1,00 m
- konstrukcja nawierzchni dla ruchu lekkiego - KR 2
- szerokość nawierzchni jezdni –3,00 m
- spadek poprzeczny nawierzchni daszkowy na zewnątrz - 2 %
- szerokość nawierzchni codnika - 1,50m,
- szerokość opaski po stronie lewej – zmienna – dostosowana do warunków terenowych.

### 5.3. Konstrukcja nawierzchni jezdni na istniejącej nawierzchni bitumicznej:

- projektowana warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 grubości 4cm,
- projektowana warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 grubości 4cm,

na projektowanym poszerzeniu:

- projektowana warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 grubości 4cm,
- projektowana warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 grubości 4cm,
- projektowana podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC 16 P 50/70 grubości 4cm,
- projektowana podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego o ciągłym uziarnieniu 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie grubości 20 cm,

- projektowana warstwa odsączająca z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie grubości 15 cm,

Pomiędzy warstwami bitumicznymi projektuje się związanie międzywarstwowe. Jako lepisczce asfaltowe zaleca się stosować emulsje asfaltową. Podłoże pod wykonywaną warstwę powinno być skropione w ilości wystarczającej na związanie warstw, bez nadmiaru lepisczka. Skropienie powinno być wykonane sprzętem mechanicznym zapewniającym równomierność skropienia i określony ściśle jego wydatek. Zalecana ilość asfaltu (w czystym składniku) w połączeniu międzywarstwowym 0,15-0,2 kg/m<sup>2</sup> na warstwie wiążącej.

#### **na projektowanym chodniku i opasce:**

- projektowana nawierzchnia betonowej kostki brukowej grubości 6,00 cm,
- projektowana podsypka piaskowo cementowa grubości 3,00 cm,
- projektowana podbudowa z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie grubości 10 cm,

#### **na projektowanym chodniku najazdowym:**

- projektowana nawierzchnia betonowej kostki brukowej grubości 8,00 cm,
- projektowana podsypka piaskowo cementowa grubości 3,00 cm,
- projektowana podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości 15 cm,

#### **na projektowanych wjazdach:**

- projektowana nawierzchnia betonowej kostki brukowej grubości 8,00 cm koloru czerwonego,
- projektowana podsypka piaskowo cementowa grubości 3,00 cm,
- projektowana podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego o ciągłym uziarnieniu 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie grubości 15 cm,
- projektowana warstwa odsączająca z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie grubości 10 cm,

Szerokość i długość wjazdów uzależniona jest od istniejących parametrów wjazdów. Szczegółowe rozwiązania przekroju poprzecznego przedstawiono na rysunkach przekrojów normalnych.

### **5.4 Plan sytuacyjny**

Przebieg projektowanej trasy w znacznej części pokrywa się z przebiegiem istniejącym drogi i stanowi odcinek prosty. Na planie sytuacyjnym podano parametry drogi.

### **5.5 Przekrój podłużny**

Niweleta drogi zostaje wyniesiona w stosunku do istniejącej jedynie o grubość warstw nawierzchni. Rzędne stanu istniejącego oraz projektowane dowiązано w oparciu o szczegółowe pomiary sytuacyjno - wysokościowe do sieci państwowej.

### **5.6 Skrzyżowania**

Na projektowanym odcinku droga nie posiada skrzyżowań.

## 5.7 Roboty ziemne

Roboty ziemne polegają na wykonaniu korytowania na poszerzeniu jezdni oraz wykonaniu korytowania na całej szerokości chodnika. Miejsce składowania nadmiaru masy ziemnej wskaże inwestor podczas przekazywania placu budowy.

## 5.8 Odwodnienie

Projekt przewiduje odwodnienie powierzchniowe na całym odcinku drogi jak w stanie obecnym.

## 5.9 Roboty rozbiórkowe

Na projektowanym odcinku występują roboty rozbiórkowe nawierzchni bitumicznej, podbudowy, krawężników oraz nawierzchni chodnika.

## 5.10 Urządzenia obce

Na projektowanym odcinku w liniach rozgraniczających pas drogowy nie występują kolizje z zaewidencjonowanymi urządzeniami obcymi.

## 5.11 Oznakowanie

Oznakowanie drogi znajduje się w projekcie stałej organizacji ruchu.

## 5.12 Technologia robót

Technologię robót oraz wymagania dotyczące materiałów, sprzętu, transportu, obmiarów, badań laboratoryjnych, warunków odbioru robót przedstawiono w Szczegółowych Specyfikacjach Technicznych.

## 6. Plan BIOZ

### 6.1 Założenia do planu BIOZ

Do sporządzenia lub zapewnienia sporządzenia planu bioz zobowiązany jest kierownik budowy. Plan BIOZ należy opracować w oparciu o:

- ◇ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. (Dz. U. Nr 120, poz. 1126)
- ◇ Rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z 26.09.1997r w sprawie przepisów BHP (DZ. U. nr 129, poz.844),,
- ◇ Rozporządzeniu Ministra Budownictwa i Przemysłu z 26.03.1972r (DZ. U. nr 13/72, poz.93),,
- ◇ Rozporządzeniu Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z 1.10.1993r w sprawie BHP przy eksploatacji, remontach i konserwacji sieci kanalizacyjnych (DZ. U. nr 96, poz.437)
- ◇ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 3 lipca 2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dn. 23 grudnia 2003 r.)
- ◇ inne przepisy dotyczące projektowania dróg oraz literatura techniczna i stosowane rozwiązania.

### 6.2 Elementy zagospodarowania, które mogą stwarzać zagrożenie.

Wykonywanie robót drogowych.

### 6.3 Przewidywane zagrożenia podczas realizacji robót budowlanych

Zgodnie z opisanymi w rozporządzeniu rodzajami robót, które mogą stwarzać zagrożenie mogą to być:

- roboty wykonywane w pobliżu przewodów linii energetycznych
- roboty polegające na usuwaniu wyrobów zawierających azbest

Elementów zawierających azbest nie stwierdzono. W przypadku natrafienia na przykład w czasie prowadzenia prac ziemnych na takie wyroby (rury wodociągowe, pokrycia dachowe – eternit) należy prowadzić prace zgodnie z przepisami szczegółowymi, w szczególności zgodnie z ustawą o odpadach.

Roboty budowlane prowadzone w związku z realizacją prac drogowych stwarzają zagrożenie dla osób postronnych jak również dla personelu wykonującego prace.

Ponieważ teren inwestycji posiada uzbrojenie podziemne -jak kable telekomunikacyjne, sieci wodociągowe, sieci kanalizacyjne - szczególną ostrożność i uwagę należy zachować przy prowadzeniu robót ziemnych. Odkrytki istniejącego uzbrojenia należy wykonywać w porozumieniu i pod nadzorem jednostek eksploatujących (PGK, Zakładu Energetycznego, TP S.A., itp.) oraz kierownika budowy odpowiedzialnego za realizację robót.

Wszyscy pracownicy zatrudnieni na budowie, przed dopuszczeniem do robót powinni posiadać aktualne przeszkolenie w zakresie BHP. Za przestrzeganie przepisów i zasad BHP na budowie odpowiedzialni są kierownicy budowy, kierownicy robót, majstrzy, brygadziści oraz inspektorzy nadzoru.

Teren robót przed rozpoczęciem realizacji należy trwale oznakować i zabezpieczyć w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszych. W tym celu wykonawca robót powinien opracować projekt organizacji ruchu na czas budowy.

Inne zagrożenia występujące w trakcie prowadzenia robót budowlanych to:

- zetknięcie z ostrymi i wystającymi częściami maszyn, narzędzi i materiałów.
- uderzenia o przejeżdżające samochody, ciągniki
- transport pionowy materiałów związany z wyładunkiem rur, studni i ich montażem
- porażenia prądem elektrycznym (przy uszkodzeniu przewodów),
- nadmierny hałas (prace przy zagęszczaniu)
- drgania i wibracje (przy obsłudze zagęszczarek i wibratorów),
- prace w wymuszonej pozycji ciała (montaż rurociągu w wykopie, układanie nawierzchni chodników, ustawianie krawężników)
- prace związane z przemieszczaniem ręcznym i dźwiganiem ciężarów (dostarczenie prefabrykatów do wbudowania),
- potknięcie się, poślizgnięcie, upadek na płaszczyźnie,

### 6.4 Sposób instruktażu pracowników

Należy :

- przeprowadzić szkolenie wstępne na stanowisku pracy i udokumentować je w dzienniku szkoleń,
- prowadzić instruktaż dla pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych i udokumentować go z:
  - a) określeniem zasad postępowania w przypadku wystąpienia zagrożenia dla ludzi i środowiska,
  - b) uwzględnieniem konieczności stosowania przez pracowników środków ochrony indywidualnej, zabezpieczających przed skutkami tych zagrożeń,
  - c) stosowaniem bezpośredniego nadzoru nad pracami szczególnie niebezpiecznymi przez wyznaczone w tym celu osoby
  - d) wyznaczyć osoby przeszkolone do udzielania pierwszej pomocy medycznej: majster budowy i kierownicy robót

## **6.5. Środki zapobiegające niebezpieczeństwom Wydzielenie i oznakowanie miejsca prowadzenia robót budowlanych stosownie do rodzaju zagrożenia**

- zagospodarowanie placu budowy i zaplecza zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami,
- oznakowanie robót zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu na czas budowy,
- wyznaczenie punktu pierwszej pomocy z apteczką,

### **Przechowywanie i przemieszczanie materiałów, wyrobów, substancji i preparatów niebezpiecznych:**

- miejsce składowania odpadów będzie wyznaczone na wskazanym wysypisku śmieci po uzyskaniu stosownego pozwolenia.

### **Zapewnienie środków technicznych i organizacyjnych , zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie poprzez:**

- bezpieczną i sprawną komunikację w obrębie budowy
- zabezpieczenie ciągów komunikacyjnych znajdujących się wokół budowy przed możliwością stworzenia niebezpieczeństwa dla osób postronnych

### **Przechowywanie dokumentacji budowy oraz dokumentów niezbędnych do prawidłowej eksploatacji:**

- dziennik budowy w biurze kierownika budowy
- dokumentacja techniczna j.w.
- dokumentacja budowy w zakresie BHP:
  - a) szkoleń wstępnych na stanowiskach pracy w biurze kierownika budowy
  - b) szkoleń podstawowych i okresowych w siedzibie firmy
- dokumentów dotyczących dopuszczenia do eksploatacji maszyn i urządzeń podlegających dozorowi technicznemu w biurze kierownika budowy,
- protokołów z kontroli zewnętrznych i wewnętrznych stanu bezpieczeństwa na budowie w biurze kierownika budowy.

## **7. Wpływ inwestycji na środowisko**

### **7.1. Informacje ogólne**

Przebudowa ma na celu poprawę przejezdności drogi dzięki wykonaniu projektowanej konstrukcji nawierzchni, elementów odwodnienia oraz oznakowania i tym samym poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przebudowa drogi nie wymaga wycinki drzew.

Oddziaływanie inwestycji na środowisko występuje głównie w trakcie budowy z powodu:

- a) prowadzenia robót drogowych
- b) pracy sprzętu mechanicznego i transportowego.

Projektowana konstrukcja jezdni to nawierzchnia bitumiczna ułożona na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie. Kruszywo to przelamany kamień. Nie zawiera żadnych dodatków chemicznych. W trakcie realizacji planowanej inwestycji przewiduje się dowiezienie z zewnątrz i wbudowanie podstawowych materiałów:

- mieszanka mineralno-asfaltowa
- kruszywo łamane
- kruszywo naturalne (pospółka, piasek)
- prefabrykaty betonowe .

Zużycie paliw t.j. oleju napędowego i etyliny będzie zależne od wyboru w przetargu firmy wykonawczej i rodzaju sprzętu oraz pojazdów jakimi ta firma będzie dysponować. Nie przewiduje się użycia energii elektrycznej z istniejącej sieci energetycznej.

Woda dowieziona z zewnątrz lub pobrana z istniejącej sieci wodociągowej będzie potrzebna w niewielkich ilościach tylko sprzętu zagęszczającego i zwilżania zagęszczanej podbudowy.

## 7.2. Istniejące obciążenie środowiska

Przebudowywany odcinek drogi przebiega przez teren o częściowej zabudowie zagrodowej i polami uprawnymi. Brak jest obiektów zabudowy, które w istotny sposób wpływałyby na zmianę czystości powietrza, poziom hałasu czy zagrażałyby czystości wodom powierzchniowym. Istniejąca zabudowa w rejonie drogi posiada grupowe zaopatrzenie w wodę z wodociągu. W chwili obecnej zanieczyszczenia środowiska są determinowane głównie przez indywidualne paleniska domowe i lokalną komunikację samochodową. Po przebudowie nawierzchni nadal nie przewiduje się znaczącego wzrostu ruchu.

## 7.3. Wpływ inwestycji na środowisko

Inwestycja obejmuje tereny już przekształcone w wyniku działalności człowieka i przebudowa nie będzie zmieniała krajobrazu, a ze względu na wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni poprawią się wartości architektoniczne terenu. Ulegnie poprawie bezpieczeństwo i płynność ruchu drogowego.

## 7.4 Uwagi końcowe

Projektowana droga ma wykorzystywać elementy istniejącego obecnie układu komunikacyjnego, poprawiając jedynie warunki ruchu pojazdów, pieszych i odwodnienia. Nie niszczy walorów istniejącego środowiska przyrodniczego. Nie istnieje zagrożenie odnośnie zmiany stosunków gruntowo-wodnych, obniżenia poziomu wód gruntowych, względnie wskutek zablokowania lub utrudnienia spływu wód gruntowych. Konsekwencją projektowanych zmian nie będzie powstanie strat w przyrodzie, ani zaistnienie nowych czynników wpływających degradująco na środowisko. Nie zmniejszy się wartość użytkowa przyległych do drogi gruntów.

*mgr inż. Krzysztof Dubojski*  
upr. bud. w specjalności konstr.-inż.  
w zakresie dróg i mostów  
7342/CIE-17/94, MAZ/BD/1497/01

*Dubojski*



Grudzień, 2015r.

Projektant: mgr inż. Krzysztof Dubojski  
Projektant: inż. Andrzej Roman

## OŚWIADCZENIE

Na podstawie art. 20 ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – *Prawo budowlane*  
(jednolity tekst Dz. U. Z 2003 r. Nr 207, poz.2016 z późniejszymi zmianami)

### OŚWIADCZAM

że złożona dokumentacja techniczna pt. „**Przebudowa ulicy Wasiłowskiego w Mławie**” jest kompletna i sporządzona zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.

PROJEKTANT  
inż. Andrzej Roman  
uprawnienia budowlane  
w specjalności drogowej nr: 279/94/OL  
nr OLB: WAM/BI/2254/01  
Tetary 40 / 13-100 Nidzica / 08582077603

Projektant:.....

podpis i pieczęć

mgr inż. Krzysztof Dubojski  
upr. bud. w specjalności konstr.-inż.  
w zakresie dróg i mostów  
7342/CIE-17/84, MAZ/BD/1497/01

*Dubojski*

ewidencyjny 7342/Cie-17/94

**STWIERDZENIE POSIADANIA PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO**  
do pełnienia samodzielnej funkcji technicznej w budownictwie

Na podstawie art. 18 ust. 5 i art. 57 ust. 3 ustawy z dnia 24 października 1974 r. - Prawo budowlane (Dz. U. Nr 38, pozycja 229 z rp.zm) oraz § 5 ust.2, § 7, § 13, ust.1, pkt. 3 lit. b.

rozporządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 20 lutego 1975 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. Nr 8, poz. 46 z późniejszymi zmianami).

**STWIERDZAM**

że Obywatel ..... KRZYSZTOF DUBOJSKI .....

..... technik drogowy o specjalności drogi i mosty kołowe .....

urodzone(a) dnia ..... 04 października 1959r. .... w Szydłowie .....

..... posiada przygotowanie zawodowe do pełnienia samodzielnej funkcji

..... kierownika budowy i robót .....

w specjalności ..... konstrukcyjno - inżynierskiej .....

Obywatel ..... Krzysztof Dubojski .....

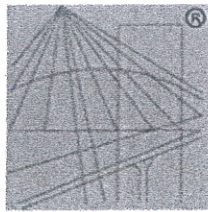
jest upoważniony: w zakresie dróg i nawierzchni lotniskowych- obejmujących również typowe przepusty i mosty:

- 1/ do kierowania, nadzorowania i kontrolowania budowy i robót, kierowania i kontrolowania wytwarzania konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz oceniania i badania stanu technicznego w zakresie budowli dróg i nawierzchni lotniskowych, przepustów i mostów - o powszechnie znanych rozwiązaniach konstrukcyjnych.



Z UP. WOJEWODY

*Jerzy Król*  
Wicewojewoda



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:

MAZ-BRZ-3JV-WQK \*

Pan KRZYSZTOF DUBOJSKI o numerze ewidencyjnym MAZ/BD/1497/01

adres zamieszkania ul. OLSZTYŃSKA 40 A, 06-500 MŁAWA

jest członkiem Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2015-01-01 do 2015-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2014-12-31 roku przez:

Mieczysław Grodzki, Przewodniczący Rady Mazowieckiej 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.

Nr 279/94/OL

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

Na podstawie § 2 ust. 2 pkt 2 i § 13 ust. 1 pkt. 3 lit. b

rozporządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 20 lutego 1975 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. Ustaw Nr 8, poz. 46) <sup>z późn. zmian.</sup> stwierdza się, że

Obywatel(ka) Andrzej Roman  
(imię i nazwisko)

technik drogowy  
(tytuł naukowy - zawodowy)

urodzony(a) dnia 26 maja 1957 r. w Przasnyszu

posiada przygotowanie zawodowe upoważniające do wykonywania samodzielnej funkcji

projektanta

(rodzaj funkcji)

w specjalności konstrukcyjno - inżynierskiej

(rodzaj specjalności techniczno-budowlanej)

w zakresie drog

P a n Andrzej Roman upoważniony jest do :

sporządzania projektów budowli dróg, nawierzchni lotniskowych, typowych przepustów i mostów - o powszechnie znanych rozwiązaniach konstrukcyjnych i schematach technicznych.

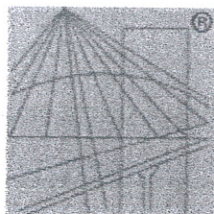
Od decyzji niniejszej służy odwołanie do Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa w terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji, za pośrednictwem Wojewody Olsztyńskiego.

Pobrano i skasowano  
opłatę skarbową  
w wys. 30 tys. zł.



Z up. WOJEWODY

*[Signature]*  
działu Nadzoru Budowlanego



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:

WAM-ZBB-13W-3RT \*

Pan Andrzej Roman o numerze ewidencyjnym WAM/BD/2254/01  
adres zamieszkania ul. Tatary 40, 13-100 Nidzica  
jest członkiem Warmińsko-Mazurskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada  
wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.  
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2015-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym  
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2014-12-10 roku przez:

Mariusz Dobrzeńcki, Przewodniczący Rady Warmińsko-Mazurskiej 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.