

PROJEKT

Branża: Drogowa

Stadium: Projekt budowlany – wykonawczy

**Przebudowa drogi dojazdowej do pól Adamów – Matyniów
na odcinku długości 906 mb od km 0+000 do km 0+906
Nr ewidencyjny działek: 4 obr. Adamów, 235 obr. Matyniów**

Przedsięwzięcie, zamierzenie budowlane, zadanie

Przebudowa drogi dojazdowej do pól Adamów – Matyniów

Obiekt

Miejscowość: Adamów, Matyniów

Gmina: Smyków

Inwestor: Gmina Smyków, Smyków 91, 26-212 Smyków

Województwo: Świętokrzyskie

Nr działek: 4 obr. Adamów, 235 obr. Matyniów

Adres obiektu budowlanego: Adamów – Matyniów

Autorzy opracowania	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Podpis	Data
Opracował	Stanisław Kamiński	KL-79/91		1.11.2015
Projektował	Zenon Kubicki	KL-144/91		1.11.2015

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

I. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU.

A. CZĘŚĆ OPISOWA.

1. Opis techniczny stanu istniejącego

B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

rys. nr 1.1 - mapa orientacyjna lokalizacji obiektu - w skali brak

rys. nr 1.2.1- projekt zagospodarowania terenu - w skali 1: 1000

rys. nr 1.2.2- projekt zagospodarowania terenu - w skali 1: 1000

II. PROJEKT BUDOWLANY PRZEBUDOWY DROGI.

A. CZĘŚĆ OPISOWA

I. Opis techniczny:

- Opis zakresu robót projektowanych,

B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

rys. nr 1.2.1- projekt zagospodarowania terenu - w skali 1: 1000

rys. nr 1.2.2- projekt zagospodarowania terenu - w skali 1: 1000

rys. nr 1.3. – profil podłużny niwelety drogi w skali 1 : 1000/100

rys. nr 1.4. – przekroje normalno-konstrukcyjne w skali 1 : 25

rys. nr 1.5 – przekroje normalno-konstrukcyjne zjazdu w skali 1 : 25

rys. nr 1.6. – przekroje konstrukcyjne przepust w skali 1 : 25

III. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA.

IV. UZGODNIENIA.

1. Oświadczenia Projektanta

2. Uprawnienia i zaświadczenia o przynależności do Izby: Projektanta i

Opracowującego

I. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU.

Temat:

**Remont drogi dojazdowej do pól Adamów - Matyniów
na odcinku o długości 906 mb od km 0+000 do km 0+906**
Obiekt

Miejscowość: Adamów, Matyniów
Gmina: Smyków
Inwestor Gmina Smyków , Smyków 91 , 26-212 Smyków
Województwo: świętokrzyskie
Nr działek: 4 obr. Adamów , 235 obr. Matyniów
Adres obiektu budowlanego Adamów-Matyniów

ZAWARTOŚĆ:

CZĘŚĆ OPISOWA.

1. Opis techniczny stanu istniejącego

CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

rys. nr 1.1 - mapka orientacyjna lokalizacji obiektu - w skali brak
rys. nr 1.2.1 - projekt zagospodarowania terenu - w skali 1: 1000
rys. nr 1.2.2 - projekt zagospodarowania terenu - w skali 1: 1000

I. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU.

OPIS TECHNICZNY.

**Remont drogi dojazdowej do pól Adamów - Matyniów
na odcinku o długości 906 mb od km 0+000 do km 0+906**

1. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA.

1.1. Przedmiot opracowania

Remont drogi dojazdowej do pól w m. Adamów - Matyniów od granicy pasa drogowego drogi w m. Adamów – krawędź drogi o nawierzchni bitumicznej w kierunku północno-zachodnim na odcinku o długości 906 mb, od km 0+000 do km 0+906, gmina Smyków do krawędzi drogi bitumicznej w m. Matyniów . Droga posiada następujące parametry techniczne:

1. Dane ogólne- stan istniejący

- funkcja drogi gminnej - klasa „D” ,
- przekrój: drogowy
- jezdnia 4,0m , -gruntowa ulepszona kruszywem
- kategoria ruchu - KR 1
- szerokość poboczy gruntowych –0,5 m bustronne
- rowy przydrożne – rów lewostronny
- linie rozgraniczające wg stanu istniejącego
- pochylenie poprzeczne jezdni - w kierunku rowu
- szerokość zjazdów do posesji – zjazdy nieurządzone , bezpośredni zjazd z drogi ,
- promienie łuków poziomych dostosowane do uwarunkowań lokalnych

1.2. Zakres opracowania

Realizacja przedsięwzięcia jest oparta na tym, że istniejąca nawierzchnia gruntowa ulepszona kruszywem nie spełnia swego zadania jako warstwa jezdni . Projektuje się więc jej wzmocnienie na odcinku od km 0+000 do km 0+870 warstwą kruszywa 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr 8 cm i ułożenie na nim 2 warstw nawierzchni bitumicznej od km 0+870 do końca opracowania t.j. km 0+906 na istniejącym włączeniu o nawierzchni bitumicznej , projektuje się wyrównanie i jedną warstwę nawierzchni bitumicznej .

- funkcja drogi gminnej - klasa „D” ,
 - przekrój: drogowy
 - jezdni $2 \times 2,00 = 4,00$ m,
 - prędkość projektowa - $V_p = 30$ km/h,
 - prędkość miarodajna - $V_m = 50$ km /h,
 - kategoria ruchu - KR 1
 - linie rozgraniczające wg stanu istniejącego
 - pochylenie poprzeczne jezdni jednostronne w kierunku istniejącego rowu ze spadkiem 2% w kierunku krawędzi
 - promienie łuków poziomych dostosowane do uwarunkowań lokalnych
 - warstwa ściernalna AC 8 S z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm
 - warstwa wiążąca AC 11 W z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm
 - wyrównanie podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. 8 cm
 - istniejąca konstrukcja
- Przebudowa drogi prowadzona będzie w technologii tradycyjnej, przy użyciu materiałów posiadających wymagane atesty i certyfikaty.

1.3. Podstawa prawna opracowania

Umowa zawarta między Inwestorem: Gminą Smyków a autorem niniejszego opracowania.

1.4. Podstawa techniczna opracowania

- mapy sytuacyjno – wysokościowe, nabyte z Państwowego Zasobu Geodezyjnego i Kartograficznego – przekazane przez Inwestora
- własne pomiary uzupełniające inwentaryzacyjne terenu,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich

usytuowanie (Dz.U. nr 43 poz. 430 z dn. 14 maja 1999 r.)

- Wytyczne projektowania dróg III, IV i V klasy technicznej – WPD-2 wydane przez GDDP,
- Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych – Warszawa 1982 r.,
- Katalog Szczegółów Drogowych KSD cz. 1 Warszawa 1970 r.,
- inne obowiązujące przepisy i normy branżowe.

1.5 Parametry techniczne projektowanej drogi

- funkcja drogi gminnej - klasa „D”,
- przekrój: drogowy
- jezdnia $2 \times 2,00 = 4,00$ m,
- prędkość projektowa - $V_p = 30$ km/h,
- prędkość miarodajna - $V_m = 50$ km/h,
- kategoria ruchu - KR 1
- linie rozgraniczające wg stanu istniejącego
- pochylenie poprzeczne jezdni jednostronne w kierunku istniejącego rowu ze spadkiem 2% w kierunku krawędzi
- promienie łuków poziomych dostosowane do uwarunkowań lokalnych
- warstwa ścieralna AC 8 S z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm
- warstwa wiążąca AC 11 W z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm
- wyrównanie podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. 8 cm
- istniejąca konstrukcja

2. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU.

Projektowana konstrukcja nawierzchni na wzmocnieniu konstrukcji jezdni

- odcinek od km 0+000 do km 0+870

Realizacja przedsięwzięcia jest oparta na tym, że istniejąca nawierzchnia gruntowa ulepszona kruszywem nie spełnia swego zadania jako warstwa jezdni. Projektuje się więc jej wzmocnienie na odcinku od km 0+000 do km 0+870 warstwą kruszywa 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr 8 cm i ułożenie na nim 2 warstw nawierzchni bitumicznej

- funkcja drogi gminnej - klasa „D”,
- przekrój: drogowy
- jezdni $2 \times 2,00 = 4,00$ m,
- prędkość projektowa - $V_p = 30$ km/h,
- prędkość miarodajna - $V_m = 50$ km/h,
- kategoria ruchu - KR 1
- linie rozgraniczające wg stanu istniejącego
- pochylenie poprzeczne jezdni jednostronne w kierunku istniejącego rowu ze spadkiem 2% w kierunku krawędzi
- promienie łuków poziomych dostosowane do uwarunkowań lokalnych
- warstwa ścieralna AC 8 S z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm
- warstwa wiążąca AC 11 W z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm
- wyrównanie podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. 8 cm
- istniejąca konstrukcja

- celem poprawy płynności niwelety wprowadzono łuki pionowe na załamaniach niwelety o promieniach 1000 m, 1500m, 2000m, 3500 m, łuki pokazano na profilu podłużnym rys 1.3
- pochylenie podłużne niwelety projektowanej zaprojektowano od 0,05 do 1,19 % - rys nr 1.3
- zjazdu do posesji z kruszywa w granicach pasa drogowego za wyjątkiem zjazdu bitumicznego do posesji strona prawa ostatni przed włączeniem w km 0+873, który należy dostosować wysokościowo w nawierzchni bitumicznej

Rozwiązania technologiczne przebudowy zaprojektowano w taki sposób, aby spełniając wymagania obowiązujących rozporządzeń oraz ustaw, mieściły się w szerokości pasa drogowego drogi dojazdowej. Szerokość istniejącego pasa drogowego jest zmienna i mieści się w granicach 5,0 do 6,5 m. Planowany remont rozpoczyna się od skrzyżowania z drogą relacji dk74 - Adamów a kończy w odległości 906 mb od wjazdu na skrzyżowaniu z drogą relacji Dk74- Matyniów. Roboty drogowe nawierzchniowe prowadzone będą w technologii zmechanizowanej, systemem liniowym, metodą dziennych działek roboczych.

Realizacja przebudowy, konieczna do wykonania bez możliwości odbywania się ruchu kołowego planowana jest do wykonawstwa odcinkowego wynikającego z ustalonych działek roboczych.

Na całym odcinku ruch pojazdów odbywać się będzie objazdami i regulowany znakami i sygnałami ustalonymi dla odcinka robót w projekcie tymczasowej organizacji ruchu.

Na całym odcinku ruch pojazdów będzie regulowany znakami i sygnałami ustalonymi dla odcinka robót w projekcie tymczasowej organizacji ruchu.

Uwzględniając charakter omawianej inwestycji należy stwierdzić, że przedmiotowa inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na powierzchnię terenu, świat zwierzęcy i roślinny. Nie przewiduje się również ujemnego oddziaływania na środowisko wodne (wody powierzchniowe i podziemne). W wyniku zrealizowania projektu nie pojawią się żadne źródła generujące zanieczyszczenie środowiska, bądź korzystające ze środowiska w sposób wymagający ograniczenia z punktu widzenia przepisów związanych z ochroną środowiska.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. Ustaw 2012 r. poz. 463) na terenie działki przeznaczonej pod przebudowę drogi występują proste warunki gruntowe (proste warunki gruntowe – występujące w przypadku warstw gruntów jednorodnych genetycznie i litologicznie, zalegających poziomo, nie obejmujących mineralnych gruntów słabonośnych, gruntów organicznych i nasypów niekontrolowanych, przy zwierciadle wody poniżej projektowanego poziomu posadawiania oraz braku występowania niekorzystnych zjawisk geologicznych). Remont drogi będzie realizowany w I kategorii geotechnicznej (pierwsza kategoria geotechniczna, która obejmuje posadawianie niewielkich obiektów budowlanych o statycznie wyznaczalnym schemacie obliczeniowym, w prostych warunkach gruntowych, w przypadku których możliwe jest zapewnienie minimalnych wymagań na podstawie doświadczeń i jakościowych badań geotechnicznych takich jak m.in.: wykopy do głębokości 1,20m i nasypy do wysokości 3,00m wykonywane zwłaszcza przy przebudowie dróg, pracach drenażowych oraz układaniu rurociągów).

Przyjęte rozwiązania projektowe, prowadzone w układzie liniowym, metodą dziennych działek roboczych nie przewidują rozwiązań wariantowych realizacji remontu drogi gminnej dojazdowej do pól, a wynika to z faktu, że planowana inwestycja dotyczy przebudowy istniejącej drogi. Przebieg dróg ustalony jest w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy Smyków. Droga dojazdowa oprócz funkcji transportowej pełni funkcje drogi obsługującej przyległe tereny rolnicze, znajduje się w terenie już przekształconym, tak, że każdy inny wariant przebiegu tej drogi stworzyłby większe problemy przyrodnicze, ekonomiczne i wymagałby wykupu znacznych powierzchni z gruntów własności prywatnej, co stawia pod znakiem zapytania jakąkolwiek inwestycję. Już w tej chwili droga gminna wykazuje znaczny stopień zdewastowania, nawierzchnia zniszczona wykazuje zagłębienia i wykruszenia w warstwach gruntowych które w czasie opadów deszczu wypełnione są wodami opadowymi, stwarzają istotne zagrożenie dla ruchu.

Stan ten powoduje zarówno pogorszenie w zakresie zwiększonego zużycia paliwa , a co za tym idzie większego zanieczyszczenia powietrza oraz pogorszenia klimatu akustycznego. Istnieje także duże prawdopodobieństwo wystąpienia wypadków , co przyczyniło by się do wystąpienia zagrożeń środowiska.

Należy wyciągnąć jednoznaczny wniosek , że w wyniku planowanego remontu , warunki środowiska na obszarach bezpośrednio przyległych do projektowanej inwestycji ulegną znaczącej poprawie, zarówno co do jakości klimatu akustycznego jak i zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego oraz zanieczyszczenia wód powierzchniowych i innych elementów środowiska.

3. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI ZAGOSPODAROWANIA.

• powierzchnia nawierzchni jezdni	3624 m ² ,
• pobocza	906 m ²
• wjazdy	80 m ²
• Razem powierzchnia utwardzone-	4610 m ²

4.DANE TECHNICZNE OBIEKTU CHARAKTERYZUJĄCE WPŁYW NA ŚRODOWISKO.

Ocena stanu jakości powietrza w świetle przepisów ochrony środowiska przed emisją spalin samochodowych w otoczeniu remontowanej drogi dojazdowej.

Rozwiązania chroniące środowisko

Zgodnie z przyjętymi rozwiązaniami projektowymi wszystkie elementy techniczne użyte do przebudowy drogi posiadają odpowiednie atesty i świadectwa dopuszczenia do stosowania Sprzęt pracujący podczas prowadzenia robót budowlanych będzie posiadał własne środki napędowe i nie będzie wymagał zasilania zewnętrznego.

Stosowane materiały budowlane w postaci kruszyw, grysów, żwirów i piasków pochodzą ze źródeł kopalnych spoza terenu przebudowy. Beton asfaltowy i asfalt pochodzą z wytwórni mas bitumicznych zlokalizowanych poza terenem przebudowy. Prefabrykaty betonowe dostarczane będą z zakładów produkcyjnych zlokalizowanych poza terenem przebudowy. Wytworzone na etapie wykonawczym odpady i ścieki będą gromadzone i systematycznie usuwane z terenu budowy zgodnie z obowiązującymi przepisami. .

Podczas prac budowlanych ruch pojazdów ciężarowych , praca maszyn budowlanych staje się generatorem zanieczyszczenia powietrza , zwiększenia hałasu i drgań. Ta uciążliwość zależna od czasu trwania przebudowy nie jest możliwa do wyeliminowania.

Stosowany obecnie sprzęt o niskich emisjach oraz wykonywanie głównych prac budowlanych z użyciem maszyn tylko w porze dziennej ograniczy negatywny wpływ przebudowy na środowisko.

Przewidywany czas realizacji określony na 30 dni nie spowoduje trwałych negatywnych zmian w środowisku.

Wody gruntowe w otoczeniu drogi poprzez właściwą organizację ruchu, użycie sprawnego i dobrze utrzymanego sprzętu nie spowodują erozji gruntu na skarpach nasypów i wykopów. Technologia prowadzenia prac bez wykonywania koryta nie spowoduje gromadzenia wód opadowych w wykopach i korytach .

Hałas powstający podczas realizacji inwestycji spowodowany ruchem pojazdów ciężarowych, maszyn budowlanych , wibratorów i walców drogowych jest na etapie prac budowlanych praktycznie nie do wyeliminowania.

Ścieki bytowe gromadzone są w przenośnych toaletach i nie powodują lokalnych zanieczyszczeń gruntu i wód przypowierzchniowych. Wszystkie te uciążliwości ustąpią po zakończeniu prac budowlanych .

Prowadzona analiza potencjalnych zagrożeń dla środowiska wynikających z planowanego remontu drogi gminnej dojazdowej do pól na odcinku o dł. 906 mb , istniejących sposobów minimalizacji ich występowania oraz ich skutków, pozwoliła na wyciągnięcie następujących wniosków:

nie wymuszają tworzenia dodatkowych elementów ochrony terenu przed hałasem w postaci ekranów akustycznych. W fazie wykonywania robót budowlanych zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego pyłem oraz spalinami pochodzić będzie od maszyn, urządzeń i środków transportu użytych przy przebudowie. Odory powstające w fazie układania warstw bitumicznych są okresowo uciążliwe i mają charakter nie zorganizowany, ale przejściowość prac budowlanych powoduje, że w tym okresie nie nastąpią trwałe negatywne zmiany w środowisku głównie związane z powietrzem. W celu ograniczenia emisji pyłowych i gazowych do powietrza na etapie prac budowlanych należy:

- drogi dojazdowe oraz technologiczne należy utrzymywać w stanie ograniczającym pylenie i emisję spalin,
- masy bitumiczne transportować pojazdami specjalistycznymi wyposażone w przesłony ograniczające emisję oparów asfaltu,
- masy asfaltowe produkować zgodnie z recepturami technicznymi bez dodatkowych uzupełniania lepiszcza.

5.1.2 Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.

Źródłem zanieczyszczenia powietrza z remontowanego odcinka drogi będą spaliny, powstające w wyniku ruchu pojazdów samochodowych po omawianej trasie. Stężenie spalin samochodowych i zawartych w nich substancji zanieczyszczających uwarunkowane jest rodzajem, intensywnością i szybkością ruchu pojazdów. Po remoncie drogi emisja wydalanych spalin nie ulegnie zmianie. Inwestycja nie zmieni przeznaczenia działek jako przeznaczonych pod ciągi komunikacyjne i obsługujące teren przyległy.

6. URZĄDZENIA OBCE.

Na działkach stanowiących teren remontowanej drogi nie ma obcych urządzeń podziemnych, które w znaczącym stopniu kolidowałyby z projektowanym zakresem robót drogowych mającym charakter powierzchniowy.

7. DANE DOTYCZĄCE CZĘŚCI NIERUCHOMOŚCI PRZEWIDZIANYCH DO ZAJĘCIA.

7.1. Wykaz działek przewidzianych do zajęcia:

Wykaz działek na których będzie realizowana inwestycja – zgodnie z projektem zagospodarowania terenu - w liniach rozgraniczających: **nr 4 obr. Adamów, 235 obr**

Matyniów

Opracowano na podstawie: mapy do celów projektowych zakupionej z zasobu powiatowego identyfikator P.26.05.w dniu 09.10.2015 r.

8. INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE:

- działki niezbędne do wykonania przebudowy nie są wpisane do rejestru zabytków oraz nie podlegają ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego,
- działki nie znajdują się na terenach górniczych, teren zamierzenia budowlanego – przebudowy drogi – nie jest objęty wpływem eksploatacji górniczej,
- Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko – realizacja inwestycji nie wywoła zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanej drogi.
- Ponieważ zakres robót prowadzonych w oparciu o opracowanie będzie polegał na wykonaniu przebudowy drogi o długości 906 mb, nie jest wymagane prowadzenie postępowania w sprawie przeprowadzenia ocen oddziaływania na środowisko, oraz przedsięwzięcia wymagające przeprowadzenia oceny oddziaływania na obszar "Natura 2000", zgodnie z art. 59 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego

ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

II. PROJEKT BUDOWLANY – WYKONAWCZY

REMONTU DROGI.

Temat:

**Remont drogi dojazdowej do pól Adamów - Matyniów
na odcinku o długości 906 mb od km 0+000 do km 0+906**
Obiekt

Miejscowość: Adamów, Matyniów

Gmina: Smyków

Inwestor Gmina Smyków , Smyków 91 , 26-212 Smyków

Województwo: świętokrzyskie

Nr działek: 4 obr. Adamów , 235 obr. Matyniów

Adres obiektu budowlanego Adamów-Matyniów

ZAWARTOŚĆ:

A. CZĘŚĆ OPISOWA

I. Opis techniczny:

- Opis zakresu robót projektowanych,

B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.

rys. nr 1.2.1- projekt zagospodarowania terenu - w skali 1: 1000

rys. nr 1.2.2- projekt zagospodarowania terenu - w skali 1: 1000

rys. nr 1.3. – profil podłużny niwelety drogi w skali 1 : 1000/100

rys. nr 1.4. – przekroje normalno-konstrukcyjne w skali 1 : 25

rys. nr 1.5 – przekroje normalno-konstrukcyjne zjazdu w skali 1 : 25

rys. nr 1.6. – przekroje konstrukcyjne przepust w skali 1 : 25

Data opracowania: 11. 2015r.

II.PROJEKT BUDOWLANY – WYKONAWCZY

REMONTU DROGI.

OPIS TECHNICZNY.

Przebieg i geometria remontowanej drogi dojazdowej do pól została podyktowana istniejącym przebiegiem starych części drogi, a także usytuowaniem pasa drogowego drogi gminnej zlokalizowanej na dz. nr 4 , 235 w m. Adamów-Matyniów .

Na całym odcinku przekrój poprzeczny drogi dostosowano do przekroju istniejącej nawierzchni gruntowej ulepszonej kruszywem . Odwodnienie jezdni – powierzchniowe poprzez nadanie jednostronnego spadku nawierzchni w kierunku istniejącego rowu lewostronnego . Na całym projektowanym odcinku szerokość jezdni dostosowano do szerokości części istniejącej 4,00 mb szerokości .

Uwzględniając charakter omawianej inwestycji należy stwierdzić, że przedmiotowa inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na powierzchnię terenu, świat zwierzęcy i roślinny. Nie przewiduje się również ujemnego oddziaływania na środowisko wodne (wody powierzchniowe i podziemne). W wyniku zrealizowania projektu nie pojawią się żadne źródła generujące zanieczyszczenie środowiska, bądź korzystające ze środowiska w sposób wymagający ograniczenia z punktu widzenia przepisów związanych z ochroną środowiska.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. Ustaw 2012 r. poz. 463) na terenie działki przeznaczonej pod remont drogi występują proste warunki gruntowe (proste warunki gruntowe – występujące w przypadku warstw gruntów jednorodnych genetycznie i litologicznie, zalegających poziomo, nie obejmujących mineralnych gruntów słabonośnych, gruntów organicznych i nasypów niekontrolowanych, przy zwierciadle wody poniżej projektowanego poziomu posadawiania oraz braku występowania niekorzystnych zjawisk geologicznych). Remont drogi będzie realizowany w I kategorii geotechnicznej (pierwsza kategoria geotechniczna, która obejmuje posadawiania niewielkich obiektów budowlanych o statycznie wyznaczalnym schemacie obliczeniowym, w prostych warunkach gruntowych, w przypadku których możliwe jest zapewnienie minimalnych wymagań na podstawie doświadczeń i jakościowych badań geotechnicznych takich jak m.in.: wykopy do głębokości 1,20m i nasypy do wysokości 3,00m wykonywane zwłaszcza przy budowie dróg, pracach drenażowych oraz układaniu rurociągów).

2. Droga w profilu podłużnym.

Niweletę drogi zaprojektowano w nawiązaniu do istniejącego terenu i istniejącej obecnie niwelety drogi gruntowej ulepszonej kruszywem z zapewnieniem właściwego odwodnienia powierzchniowego. Zaprojektowano spadek podłużny niwelety drogi wartości od 0,05% do 1,19 %. Szczegóły pokazane są na rys. Nr 1.3. „niweleta drogi” .

3. Przekroje normalne.

Na całym odcinku zaprojektowano drogę o szerokości 4,0 mb „z obustronnymi pobocznymi z kruszywa o szerokości po 0,5 mb

Rodzaje przekrojów normalno - konstrukcyjnych zawarte są na rysunku nr: 1.4. „Przekroje normalno-konstrukcyjne”.

4. Konstrukcja nawierzchni drogi ,

Projektowana konstrukcja nawierzchni na wzmocnieniu konstrukcji jezdni

- odcinek od km 0+000 do km 0+870
-
- Realizacja przedsięwzięcia jest oparta na tym, że istniejąca nawierzchnia gruntowa ulepszona kruszywem nie spełnia swego zadania jako warstwa jezdni. Projektuje się więc jej wzmocnienie na odcinku od km 0+000 do km 0+870 warstwą kruszywa 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr 8 cm i ułożenie na nim 2 warstw nawierzchni bitumicznej
- funkcja drogi gminnej - klasa „D”,
- przekrój: drogowy
- jezdnia 2 x 2,00 = 4,00 m,
- prędkość projektowa - $V_p = 30$ km/h,
- prędkość miarodajna - $V_m = 50$ km/h,
- kategoria ruchu - KR 1
- linie rozgraniczające wg stanu istniejącego
- pochylenie poprzeczne jezdni jednostronne w kierunku istniejącego rowu ze spadkiem 2% w kierunku krawędzi
- promienie łuków poziomych dostosowane do uwarunkowań lokalnych
- warstwa ścieralna AC 8 S z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm
- warstwa wiążąca AC 11 W z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm
- wyrównanie podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. 8 cm
- istniejąca konstrukcja
- celem poprawy płynności niwelety wprowadzono łuki pionowe na załamaniach niwelety o promieniach 1000 m, 1500m, 2000m, 3500 m, łuki pokazano na profilu podłużnym rys 1.3
- pochylenie podłużne niwelety projektowanej zaprojektowano od 0,05 do 1,19 % - rys nr 1.3
- zjazdy do posesji z kruszywa w granicach pasa drogowego za wyjątkiem zjazdu bitumicznego do posesji strona prawa ostatni przed włączeniem w km 0+873, który należy dostosować wysokościowo w nawierzchni bitumicznej

5. Odwodnienie drogi.

Odwodnienie drogi – powierzchniowe poprzez nadanie jednostronnego spadku nawierzchni 2% w kierunku istniejącego rowu. Na końcowym fragmencie drogi z powodu braku miejsca zamiast rowu zaprojektowano ciek korytkowy od km 0+820 do km 0+906. Istniejące przepusty poprzeczne należy odmulić i skarpy wlotów i wylotów umocnić poprzez obrukowanie kamieniem na betonie.

Przed przystąpieniem do robót ziemnych, wykonawca powinien zapoznać się z zaleceniami zawartymi w warunkach technicznych ochrony sieci obcych zlokalizowanych w pasie drogowym. Przy skrzyżowaniach i zbliżeniach projektowanego zakresu robót z istniejącym uzbrojeniem podziemnym, prace ziemne wykonać ręcznie, bez użycia sprzętu mechanicznego i pod fachowym nadzorem technicznym zapewnionym przez wykonawcę robót.

Data opracowania: 11. 2015 r.

III. INFORMACJA DOTYCZĄCA
BEZPIECZEŃSTWA
I OCHRONY ZDROWIA.

Temat:

**Remont drogi dojazdowej do pól Adamów - Matyniów
na odcinku o długości 906 mb od km 0+000 do km 0+906
Obiekt**

Miejscowość: Adamów, Matyniów

Gmina: Smyków

Inwestor Gmina Smyków , Smyków 91 , 26-212 Smyków

Województwo: świętokrzyskie

Nr działek: 4 obr. Adamów , 235 obr. Matyniów

Adres obiektu budowlanego Adamów-Matyniów

1. Zakres robót zamierzenia budowlanego.
2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych.
3. Elementy zagospodarowania terenu mogące stwarzać zagrożenie.
4. Przewidywane zagrożenia i środki zapobiegawcze.
5. Warunki prowadzenia robót w pasie drogowym.

1. Zakres robót zamierzenia budowlanego.

Przebieg i geometria remontowanej drogi została podyktowana istniejącym przebiegiem starych części drogi, a także usytuowaniem pasa drogowego drogi gminnej w m. Adamów - Matyniów

Na całym odcinku przekrój poprzeczny drogi dostosowano do przekroju istniejącej drogi gruntowej ulepszonej kruszywem istniejącej na tym odcinku . Odwodnienie jezdni – powierzchniowe poprzez nadanie jednostronnego spadku nawierzchni w kierunku krawędzi jezdni i istniejącego rowu .Na całym projektowanym odcinku szerokość jezdni dostosowano do szerokości części istniejącej 4,0mb szerokości .

Uwzględniając charakter omawianej inwestycji należy stwierdzić, że przedmiotowa inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na powierzchnię terenu, świat zwierzęcy i roślinny. Nie przewiduje się również ujemnego oddziaływania na środowisko wodne (wody powierzchniowe i podziemne). W wyniku zrealizowania projektu nie pojawią się żadne źródła generujące zanieczyszczenie środowiska, bądź korzystające ze środowiska w sposób wymagający ograniczenia z punktu widzenia przepisów związanych z ochroną środowiska. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. Ustaw 2012 r. poz. 463) na terenie działki przeznaczonej pod drogę występują proste warunki gruntowe (proste warunki gruntowe – występujące w przypadku warstw gruntów jednorodnych genetycznie i litologicznie, zalegających poziomo, nie obejmujących mineralnych gruntów słabonośnych, gruntów organicznych i nasypów niekontrolowanych, przy zwierciadle wody poniżej projektowanego poziomu posadawiania oraz braku występowania niekorzystnych zjawisk geologicznych). Remont drogi będzie realizowany w I kategorii geotechnicznej (pierwsza kategoria geotechniczna, która obejmuje posadawiania niewielkich obiektów budowlanych o statycznie wyznaczalnym schemacie obliczeniowym, w prostych warunkach gruntowych, w przypadku których możliwe jest zapewnienie minimalnych wymagań na podstawie doświadczeń i jakościowych badań geotechnicznych takich jak m.in.: wykopy do głębokości 1,20m i nasypy do wysokości 3,00m wykonywane zwłaszcza przy budowie dróg, pracach drenażowych oraz układaniu rurociągów.

Na całym odcinku zaprojektowano drogę o szerokości 4,0mb .

Rodzaje przekrojów normalno - konstrukcyjnych zawarte są na rysunku nr: 1.4. „Przekroje normalno-konstrukcyjne”.

- funkcja drogi gminnej - klasa „D”,
 - przekrój: drogowy
 - jezdnia $2 \times 2,00 = 4,00$ m,
 - prędkość projektowa - $V_p = 30$ km/h,
 - prędkość miarodajna - $V_m = 50$ km/h,
 - kategoria ruchu - KR 1
 - linie rozgraniczające wg stanu istniejącego
 - pochylenie poprzeczne jezdni jednostronne w kierunku istniejącego rowu ze spadkiem 2% w kierunku krawędzi
 - promienie łuków poziomych dostosowane do uwarunkowań lokalnych
 - warstwa ściernalna AC 8 S z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm
 - warstwa wiążąca AC 11 W z lepiszczem asfaltowym 50/70 gr. 4cm
 - wyrównanie podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie gr. 8 cm
 - istniejąca konstrukcja
 - celem poprawy płynności niwelety wprowadzono łuki pionowe na załamaniach niwelety o promieniach 1000 m ,1500m, 2000m , 3500 m , łuki pokazano na profilu podłużnym rys 1.3
 - pochylenie podłużne niwelety projektowanej zaprojektowano od 0,05 do 1,19 % - rys nr 1.3
 - zjazdy do posesji z kruszywa w granicach pasa drogowego za wyjątkiem zjazdu bitumicznego do posesji strona prawa ostatni przed włączeniem w km 0+873 , który należy dostosować wysokościowo w nawierzchni bitumicznej
- Konstrukcję drogi , zaprojektowano, zgodnie z zaleceniami zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43 poz. 430 z dn. 14 maja 1999r).

Szczegóły pokazano jest na rysunku nr: 1.2. „Projekt zagospodarowania terenu”, natomiast szczegóły konstrukcyjne zawarte są na rysunku nr: 1.4. „Przekrój normalno-konstrukcyjny”.

2. *Wykaz istniejących obiektów budowlanych.*

Na trasie remontowanej drogi występują urządzenia podziemne, które mogą kolidować wysokościowo z planowanym zakresem robót mającym charakter powierzchniowy.

- kable teletechniczne
- wodociąg
- kanał sanitarny
- kable teletech w przypadku kolizji wysokościowej z konstrukcją drogi zabezpieczyć rurą dwudzielną typu arot

3. *Elementy zagospodarowania terenu mogące stwarzać zagrożenie.*

Na terenie objętym wpływem realizacji przedsięwzięcia nie ma elementów zagospodarowania terenu, które mogłyby stwarzać zagrożenie dla ludzi.

4. *Przewidywane zagrożenia i środki zapobiegawcze.*

- W ramach prowadzonych prac budowlanych należy przestrzegać stosownych i aktualnych przepisów dotyczących warunków i sposobów wykonywania określonych czynności, a także warunków i wymogów dotyczących stosowanego sprzętu, maszyn i urządzeń. Należy też stosować odpowiedni nadzór nad prowadzonymi pracami.
- Każdy pracownik musi być wstępnie przeszkolony w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy na stanowisku roboczym.
- Na terenie remontowanej drogi należy stosować robocze ubrania ochronne.
- Prace pomiarowe, obmiarowe i wykonawcze prowadzone bezpośrednio na drodze lub w

- pobliżu innych dróg wymagają właściwych oznaczeń i zabezpieczeń.
- Maszyny drogowe i inne urządzenia muszą być sprawne technicznie.
- Należy przestrzegać instrukcji obsługi maszyn i sprzętu drogowego.
- Obsługą maszyn i urządzeń mogą zajmować się pracownicy, którzy posiadają stosowne uprawnienia oraz kwalifikacje.
- Ruch pojazdów na budowie powinien odbywać się w sposób ustalony i w miejscach określonych w technologii robót drogowych.
- Prace prowadzone w pobliżu obcych urządzeń naziemnych i podziemnych, a szczególnie w pobliżu linii elektrycznych, gazowych, przewodów pod ciśnieniem - wodociągów, należy prowadzić ze szczególną ostrożnością w sposób określony w przepisach oraz pod bezpośrednim nadzorem upoważnionego pracownika i po zgłoszeniu do odpowiedniego właściciela sieci lub uzbrojenia podziemnego.
- Należy bezwzględnie przestrzegać wymogów dotyczących prowadzenia drogowych robót ziemnych, ze szczególnym uwzględnieniem wykonania wykopów.
- Roboty ciesielskie, zbrojarskie, betoniarskie, rozbiórkowe oraz ewentualne prace na wysokości należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP.
- Na terenie przebudowy powinno być zorganizowane zaplecze techniczne z pomieszczeniem socjalno - sanitarnym dla pracowników.
- Wskazane jest na terenie zaplecza technicznego zorganizowanie punktu pierwszej pomocy.

5. Warunki prowadzenia robót w pasie drogowym.

Oznakowanie robót prowadzonych w pasie drogowym musi być zgodne z:

- ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. z roku 2005 Nr 108 poz. 908) z późniejszymi zmianami.
- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z roku 2003 nr 220, poz. 2181),
- projektem indywidualnym w przypadku konieczności zamknięcia drogi i skierowania ruchu objazdem lub gdy z organizacji robót wynika, że nie można zastosować projektu typowego powołanej wyżej Instrukcji oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym.
- Wszystkie znaki zastosowane do oznakowania robót muszą być odbłaskowe (folia co najmniej 1 generacji), o jedną kategorię większe niż przewidywane do stałego oznakowania danej drogi.
- Oznakowanie pozostawione na noc musi być uzupełnione o światła ostrzegawcze barwy żółtej do zamocowania na zaporach. Światła winny być widoczne z odległości co najmniej 250 m oraz zapalać się i gasnąć z częstotliwością 60 do 120 cykli na minutę.
- Niezależnie od powyższego wprowadza się obowiązek stosowania min. 3 lamp jw. na wszystkich robotach powodujących konieczność zajęcia części jezdni lub (przez całą dobę).
- Oznakowanie robót podlega dwukrotnemu odbiorowi przez Inspektora nadzoru (poprzez poświadczenie wpisem do dziennika budowy).
- przed jego ustawieniem na drodze, pod kątem spełnienia wymogów formalnych oraz jego kompletności i jakości,
- oraz po ustawieniu pod kątem prawidłowości ustawienia.

5. Sposób ustawienia oznakowania musi być na każdym etapie prowadzenia robót dostosowany do istniejącego oznakowania pionowego i poziomego drogi.

- Prawo i obowiązek kontroli oznakowania robót mają: inspektor nadzoru, przedstawiciel Inwestora oraz służby do tego uprawnione.
- W przypadku nieprawidłowego oznakowania robót zleconych przez Inwestora, nadzór budowy jest zobowiązany natychmiast podjąć kroki w celu usunięcia nieprawidłowości, a w przypadku lekceważenia poleceń zażądać ukarania osób z personelu Wykonawcy odpowiedzialnych za utrzymanie prawidłowego oznakowania.
- Schemat oznakowania i zabezpieczenia robót Wykonawca zobowiązany jest umieścić w Dzienniku Budowy przed przystąpieniem do robót.

II. Wykonawca robót jest zobowiązany do:

- Takiej organizacji robót aby nie powodować bez koniecznej potrzeby niszczenia elementów pasa drogowego i innych nie objętych umową o wykonaniu robót. W przypadku uszkodzenia lub zniszczenia jakiegokolwiek elementu pasa drogowego Wykonawca naprawi lub odbuduje go na koszt własny;
- Bezzwłocznego uporządkowania terenu pasa drogowego i terenu przyległego po zakończeniu robót, protokolarnego jego przekazania przedstawicielowi Inwestora.
- III. Wykonawca robót ponosi skutki prawne za ewentualne szkody osób trzecich spowodowane prowadzeniem robót w pasie drogowym w związku z:
- Niewłaściwym oznakowaniem i zabezpieczeniem robót.
- Wadami technicznymi wykonanych robót powstałymi w okresie gwarancyjnym.

UZGODNIENIA

ZAWARTOŚĆ :

1. Oświadczenia Projektanta
2. Uprawnienia i zaświadczenia o przynależności do Izby: Projektanta i Opracowującego



Oświadczenie projektanta –
o sporządzeniu projektu budowlanego zgodnie z obowiązującymi
przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej

Ja niżej podpisany :

Zenon Kubicki

(imię i nazwisko składającego oświadczenie)

Nr PESEL : ...**60010308455**.

zamieszkały w Kielcach ul. Romualda 4 lok. 67

kod pocztowy 25-322 poczta Kielce

Oświadczam, że projekt budowlany (opracowanie z dnia 08.2015)

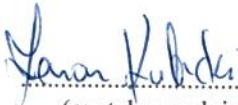
dotyczący inwestycji (podać rodzaj inwestycji) :

Remont drogi dojazdowej do pól Adamów - Matyniów
na odcinku o długości 906 mb od km 0+000 do km 0+906
opracowany na rzecz Inwestora (podać pełną nazwę inwestora)

Gmina Smyków z siedzibą: , Smyków 91 , 26-212 Smyków

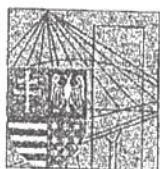
został opracowany zgodnie z obowiązującym prawem oraz zasadami wiedzy technicznej.

.Kielce **16.11.2015**
(data złożenia oświadczenia)
oświadczenie)


.....
(czytelny podpis składającego

¹ wymóg art. 20 ust. 4 Ustawy z dnia 07 lipca 1994r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2003r. Nr 207 poz. 2016 z późn. zmianami)

² niepotrzebne skreślić



ŚWIĘTOKRZYSKA
OKRĘGOWA
I Z B A
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Kielce, dn. 27 styczeń 2015

Zaświadczenie

Pan(i) Kubicki Zenon

miejsce zamieszkania :

ul. Romualda 4/67

25-322 Kielce

jest członkiem Świętokrzyskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

o numerze ewidencyjnym : SWK/BD/0322/01

i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

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

Z up. Przewodniczącego ŚOIIB

mgr inż. Wiesława Sobańska
DYREKTOR BIURA

Świętokrzyska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa
25-304 Kielce, ul. Leonarda 18; tel. 41 344 94 13, tel. kom. 694 912 692, fax 41 344 63 82
www.swk.piib.org.pl, e-mail: swk@piib.org.pl
Bank Pekao S.A. I O/Kielce, nr rach. 98 12401372111000012505214
Godziny pracy biura: poniedziałek, wtorek, czwartek, piątek - od 10:00 do 16:00, środa - nieczynne
Godziny pracy czytelní: wtorek - od 10:00 do 16:00

Wice... 32

Kielce, 1991 - 66 - 04

Nr ewid. KI-144/91.

STWIERDZENIE PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO
do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie.

Na podstawie § 13 ust. 1 pkt 3 lit. b, § 4 ust. 2, § 7, § 2
ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki Tereńowej
i Ochrony Środowiska z dnia 20 lutego 1975 r. w sprawie samo-
dzielnych funkcji technicznych w budownictwie /Dz.U. Nr 8,
poz. 46/ stwierdza się, że

PAN KUBICKI ZENON
MAGISTER INŻYNIER BUDOWNICTWA

urodzony dnia 3 stycznia 1960 r. w Wilczy

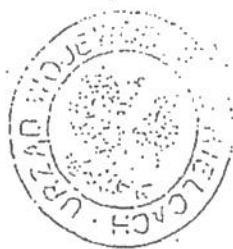
posiada przygotowanie zawodowe, upoważniające do wykonywania
samodzielnej funkcji projektanta w specjalności konstrukcyjno-
inżynierskiej w zakresie dróg.

PAN KUBICKI ZENON jest upoważniony do :

- 1/ sporządzania projektów budowli dróg,
- 2/ w zakresie budowli nie będących budynkami
w budownictwie szpół fizycznych - do kierowania,
nadzorowania i kontrolowania budowy, kierowania
i kontrolowania wytwarzania konstrukcyjnych
elementów budowlanych oraz oceniania i badania
stanu technicznego budowli.

Otrzymuje :

Pan Zenon Kubicki
ul. Romualda 4/67
25 - 322 Kielce





ŚWIĘTOKRZYSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Kielce dnia, 30 czerwca 2014r.

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
sygn. akt SK-0055-0104(2)/14

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (*tekst jednolity: Dz.U. z 2013r., poz. 932 z późn. zm.*) i art. 12 ust. 1 pkt 2-5, art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 2, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (*tekst jednolity: Dz.U. z 2013r., poz. 1409 z późn. zm.*) oraz § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (*Dz.U. z 2006r. Nr 83, poz. 578 z późn. zm.*), po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

Pan

Stanisław Kamiński

magister inżynier budownictwa

urodzony dnia 6 maja 1960 roku w Kielcach

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
nr ewidencyjny SWK/0063/OWOD/14

do kierowania robotami budowlanymi

bez ograniczeń

w specjalności drogowej



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

SWK-C8V-4IG-JG3 *

Pan Stanisław Kamiński o numerze ewidencyjnym SWK/BM/0166/13

adres zamieszkania ul. Dymińska 53, 25-390 Kielce

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

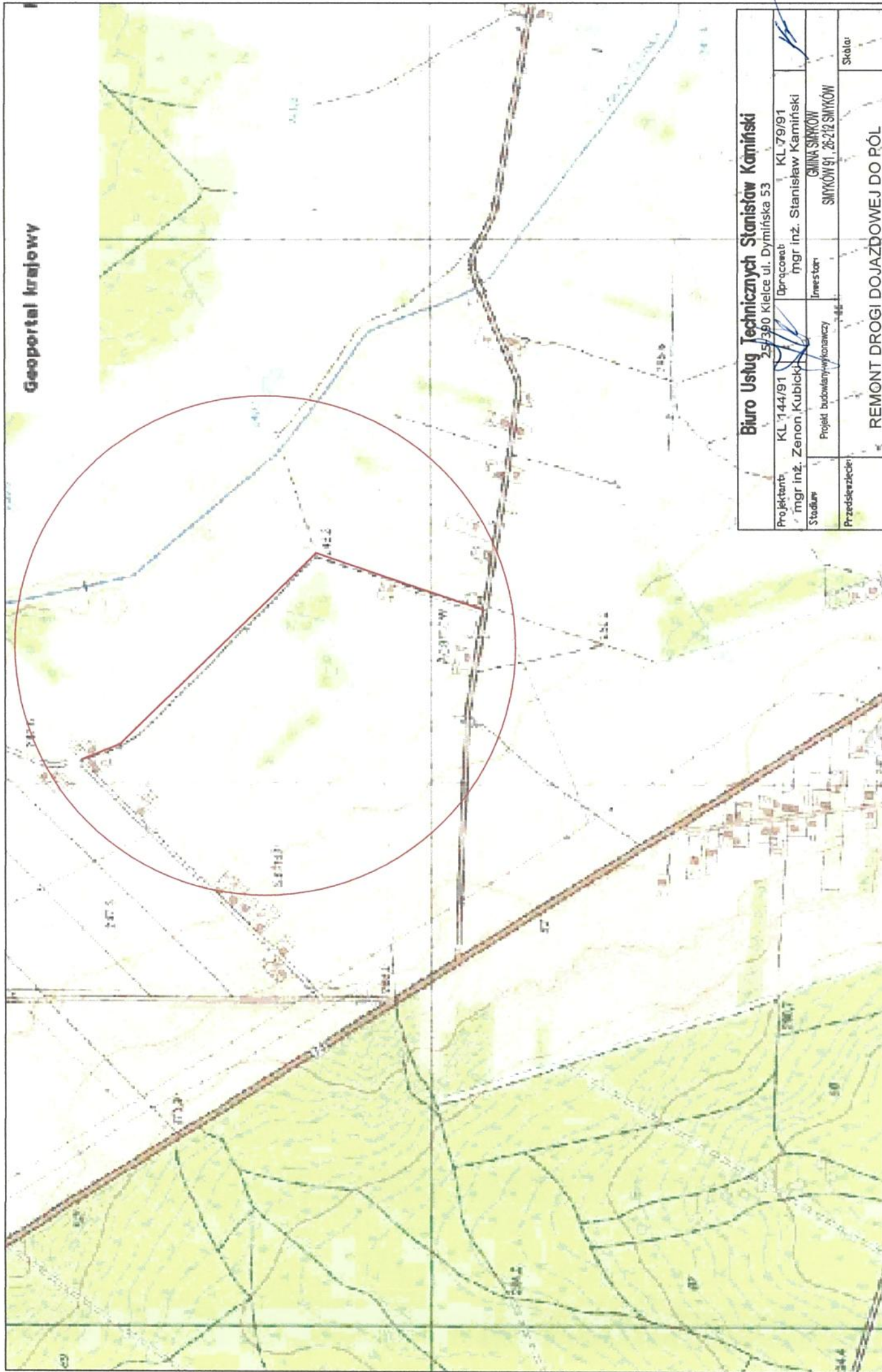
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2015-11-01 do 2016-10-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2015-10-21 roku przez:

Wojciech Płaza, Przewodniczący Okręgowej Rady Świętokrzyskiej 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.



Biuro Usług Technicznych Stanisław Kamiński 25/390 Kielce ul. Dymińska 53			
Projektant mgr inż. Zenon Kubicki	KL 144/91	Pracownik mgr inż. Stanisław Kamiński	KL 79/91
Stadium	Projekt budowlany wykonawczy	Inwestor	GMINA SMIKÓW SMIKÓW 91, 26-212 SMIKÓW
Przedsięwzięcie	Skala: REMONT DROGI DOJAZDOWEJ DO PÓL ADAMÓW - MATYNIÓW		
Treść rysunku	Nr. rysu 1.1		
LISTOPAD			
ORIENTACJA			