

ZESTAWIENIE DZIAŁEK POD INWESTYCJĘ

Lp.	Obręb	Nr działki	Właściciel Władającycy
1	0028 TARNOWO PAŁUCKIE	14	Województwo Wielkopolskie <i>Wielkopolskie Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu, ul. Wilczak 51, 61-623 Poznań</i>
2		68/1	Województwo Wielkopolskie <i>Wielkopolskie Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu, ul. Wilczak 51, 61-623 Poznań</i>
3		27	Gmina Wągrowiec <i>Gmina Wągrowiec, ul. Cysterska 22, 62-100 Wągrowiec</i>

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

CZĘŚĆ OPISOWA

1.	CZĘŚĆ OGÓLNA.....	4
1.1.	Informacje ogólne	4
1.2.	Przedmiot opracowania	4
1.3.	Podstawa opracowania	4
2.	OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO	5
3.	UKŁAD PROJEKTOWANY	5
3.1.	Podstawowe parametry techniczne	6
3.2.	Opis trasy w planie	6
3.3.	Opis trasy w przekroju podłużnym	6
3.4.	Opis trasy w przekroju poprzecznym	6
3.5.	Remont drogi wojewódzkiej.....	7
3.6.	Odwodnienie pasa drogowego.....	8
3.7.	Pobocza gruntowe.....	8
3.8.	Wpływ inwestycji na środowisko	8
3.9.	Elementy organizacji ruchu i BRD.....	8
3.10.	Odtworzenie granic pasa drogowego.....	9
3.11.	Przebudowa zjazdów i skrzyżowań	9
4.	INFORMACJA BIOZ.....	10
5.	ODPISY UPRAWNIENI I ZAŚWIADCZENIA O PRZYNALEŻNOŚCI DO OIIB.....	12

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- Rys. 1 Plan orientacyjny
- Rys. 2 Plan sytuacyjny
- Rys 3 Przekroje normalne
- Rys 4 Profil podłużny
- Rys 5 Odtworzenie oznakowania poziomego
- Karta katalogowa KPED 01.11 – ściek skarpowy
- Karta katalogowa KPED 01.31 – ściek podchodnikowy

CZĘŚĆ OPISOWA

1.CZĘŚĆ OGÓLNA

1.1. Informacje ogólne

Inwestor: Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu (ul. Wilczak 51, 61-623 Poznań)

Jednostka projektowa: Aldrog Sp. z o.o. (ul. Starołęcka 7, 61-361 Poznań)

1.2. Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest remont nawierzchni drogi wojewódzkiej nr 251 w miejscowości Tarnowo Pałuckie (województwo Wielkopolskie, powiat wągrowiecki, gmina Wągrowiec) na odcinku od km 2+200 do km 3+000.

Zakres przedmiotowego zadania został wskazany w części graficznej niniejszego opracowania.

1.3. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania dokumentacji projektowej jest umowa nr 416/36.GN/21 z dnia 10.06.2021 r. zawarta pomiędzy WZDW w Poznaniu, a firmą Aldrog Sp. z o.o.

Niniejszy projekt został opracowany w oparciu o:

- inwentaryzację elementów znajdujących się w pasie drogowym,
- obowiązujące przepisy prawne i techniczne,
- spotkania i uzgodnienia robocze pomiędzy Zamawiającym, a Jednostką Projektową.

Wykaz podstawowych aktów prawnych i norm.

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016r. poz. 124 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r., poz. 470, z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019r., poz. 454, z późn. zm.),
- Rozporządzenie 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 2019r., poz. 2311, z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (tekst jedn.: Dz. U. z 2017 r. poz.

1260),

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (tj. Dz. U. z 2021r., poz. 450 z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (tj. Dz. U. z 2013r., poz. 1129 z późniejszymi zmianami)

Projekt został wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy inżynierską.

2.OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Remontowany odcinek znajduje się w ciągu drogi wojewódzkiej nr 251 w miejscowości Tarnowo Pałuckie. Początek opracowania został zlokalizowany w km 2+200 (kilometracja globalna), a koniec opracowania w km 3+000 nawiązując do wyremontowanej nawierzchni bitumicznej na dalszym odcinku drogi wojewódzkiej. Jezdnia posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości w zakresie 6-7 m. W większości odcinek posiada przekrój drogowy, jedynie w obrębie zatok autobusowych i chodników bezpośrednio przy jezdni znajduje się wystawiony krawężnik betonowy. Spadki poprzeczne drogi umożliwiają odwodnienie jezdni i swobodne wprowadzenie wód opadowych i roztopowych do gruntu w granicach pasa drogowego. W ciągu odcinka objętego opracowaniem występują zjazdy bezpośrednie wykonane z różnego rodzaju nawierzchni: bitumiczne, tłuczniowe, gruntowe i z kostki betonowej.

W ciągu przedmiotowego odcinka występuje jedno skrzyżowanie zwykłe z drogą gminną nr 215519P klasy technicznej D w km 0+326,73.

3.UKŁAD PROJEKTOWANY

Opracowanie niniejszej dokumentacji projektowej obejmuje swoim zakresem następujące podstawowy zakres prac:

- wykonanie rozbiórki warstw bitumicznych (materiał z rozbiórki zostanie wykorzystany przy technologii MCE),
- rozbiórka podbudowy z kruszywa,
- pogłębienie koryta pod nową konstrukcję,
- wykonanie podbudowy pomocniczej z mieszanki związanej cementem C3/4,
- rozłożenie destruktu z ewentualnym dowozem z OD Wągrowiec i OD Gniezno,
- wykonanie podbudowy z mieszanki MCE,
- wykonanie warstwy wyrównawczo-wiążącej z betonu asfaltowego,
- ułożenie siatki wzmacniającej na całym odcinku remontowanej drogi,

- ułożenie warstwy wzmacniająco-wiążącej,
- ułożenie warstwy ścieralnej,
- utwardzenie kostką betonową istniejących zjazdów o nawierzchni gruntowej,
- remont zjazdów publicznych (na drogi wewnętrzne),
- remont skrzyżowania z drogą gminną,
- umocnienie poboczy gruntowych kruszywem,
- odtworzenie oznakowania poziomego,
- odtworzenie granic pasa drogowego (znak graniczny 36a).

3.1. Podstawowe parametry techniczne

Przyjęto następujące parametry techniczne:

- Klasa techniczna drogi - główna G 1/2,
- kategoria administracyjna: droga wojewódzka,
- Kategoria ruchu KR3,
- Projektowana szerokość pobocza gruntowego 1,25 m,
- Projektowana szerokość jezdni – istniejąca,
- odwodnienie: powierzchniowo na przyległy teren w granicach pasa drogowego.

3.2. Opis trasy w planie

Łączna długość przedmiotowego odcinka drogi wynosi 800,0 m. Na potrzeby projektu, w celu prawidłowej realizacji zadania projektowego odtworzono oś trasy w planie. Na podstawie wykonanego pomiaru geodezyjnego istniejących krawędzi oraz osi założono możliwie najwierniejsze odtworzenie istniejącej osi. Lokalnie, w obszarze łuków w planie różnice między osią pomierzoną, a projektowaną mogą dochodzić do 10 cm. Przy odtwarzaniu osi wzięto pod uwagę szerokość projektowanego przekroju poprzecznego oraz wymagane odsadzki poszczególnych warstw bitumicznych wynikających ze wzmocnienia oraz koniecznych do wbudowania w obszarze istniejącej jezdni.

Kilometrację przyjętą w projekcie wyznaczono na podstawie słupka hektometrowego po stronie prawej zlokalizowanego w km 2+200.

3.3. Opis trasy w przekroju podłużnym

Założono odwzorowanie istniejącej niwelety.

3.4. Opis trasy w przekroju poprzecznym

W przekroju poprzecznym przyjęto kierunek pochylenia poprzecznego jezdni jak w stanie istniejącym. Wartość pochylenia przyjęto 2%. Pobocza zaprojektowano o szerokości 1,25m i pochyleniu 8% w kierunku na zewnątrz korony drogi.

Szczegółowe rozwiązania przyjęte w projekcie zostały przedstawione na rysunku Przekroje normalne.

3.5. Remont drogi wojewódzkiej

W celu wzmocnienia istniejącej konstrukcji jezdni zaprojektowano wymianę istniejącej konstrukcji na następującą konstrukcję:

- Warstwa ścieralna z SMA 8S gr. 4 cm,
- Warstwa wzmacniająco-wiążąca z betonu asfaltowego AC16W gr. 6 cm,
- Siatka zbrojeniowa z kombinacji włókien szklanych i węglowych o wytrz. 120/200 kN/m,
- Warstwa wyrównawczo-wiążąca z betonu asfaltowego AC16W gr. 4 cm,
- Warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki mineralno-cementowo-emulsyjnej MCE gr. 25 cm (materiał pochodzący z rozbiórki wraz z ewentualnym dowozem z obwodów OD Wągrowiec i OD Gniezno),
- Warstwa podbudowy pomocniczej z mieszanki związanej cementem C3/4 gr. 20 cm.

Łączna grubość konstrukcji: 59 cm

Sprawdzenie mrozoodporności podłoża – podłoże G4:

- kategoria ruchu KR3,
- głębokość przemarzania dla przedmiotowego regionu 0,80 m,
- podłoże z grupy nośności G4 (na podstawie badań nawierzchni LABGEO, Środa Wlkp., czerwiec 2021).

Minimalna grubość konstrukcji ze względu na mrozoodporność wynosi $0,7 \times 0,80 \text{ m} = 0,56 \text{ m}$.

Warunek mrozoodporności (konstrukcja grubości min. 0,56 cm) został spełniony.

Z uwagi na niedostateczną grubość konstrukcji ze względu na przemarzanie gruntu i niekorzystne warunki gruntowe (piasek gliniasty/nasyp niekontrolowany) konieczna jest wymiana istniejącej konstrukcji. Istniejąca grubość warstw bitumicznych do rozbiórki wynosi od 10 do 13 cm. Istniejąca grubość podbudowy z kruszywa recyklingowego do rozbiórki wynosi od 12 do 15 cm. Materiał pochodzący z rozbiórki należy wykorzystać do mieszanki MCE. Szczegółową recepturę mieszanki MCE opracuje Wykonawca w oparciu o materiały rozbiórkowe.

Należy również zastosować siatkę zbrojeniową wykonaną z kombinacji włókien szklanych i węglowych, przesączaną wstępnie asfaltem o wytrzymałości na rozciąganie wszerek min. 200 kN/m, wzdłuż min. 120 kN/m.

Należy pamiętać o przestrzeganiu zaleceń producenta siatki przy jej wbudowywaniu o stosowaniu wskazanych przez producenta wielkości skropienia podłoża.

Zwraca się uwagę na zachowanie szczególnej ostrożności przy prowadzeniu robót ziemnych w pobliżu uzbrojenia terenu.

Krawędzie drogi wojewódzkiej na remontowanym odcinku będą stanowiły – krawężnik najazdowy (na zjazdach), krawężnik betonowy 20x30cm: wystawiony na 12 cm (wymiana istn. Krawężnika), wystawiony na 6 cm (prawa strona od km ok. 0+344 do km ok. 0+567). Na pozostałych odcinkach zachowano przekrój otwarty.

3.6. Odwodnienie pasa drogowego

Odwodnienie remontowanej drogi realizowane będzie powierzchniowo poprzez odpowiednie pochylenie poprzeczne i podłużne zapewniające sprawne odprowadzenie wód opadowych na przyległy teren w granicach pasa drogowego oraz do rowów drogowych. Istniejące rowy drogowe należy oczyścić i w razie konieczności pogłębić – lokalizacje pokazano w części graficznej. Przy zatoce autobusowej w km ok. 0+200 po lewej stronie jezdni zaprojektowano ściek podchodnikowy oraz ściek skarpowy celem sprawnego odprowadzenia wód do gruntu. W końcowym odcinku remontowanej drogi oznaczono rów drogowy do odtworzenia z wyprofilowaniem.

3.7. Pobocza gruntowe

Zakłada się wykonanie poboczy gruntowych z umocnieniem kruszywem gr. ~10 cm na szerokość 1,25m. Wykonane pobocza należy odpowiednio zagęścić i wyprofilować oraz nadać im pochylenie 8% w kierunku granicy pasa drogowego.

3.8. Wpływ inwestycji na środowisko

Remont drogi spowoduje poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego i pieszego. W związku z tym wpływ remontu na środowisko przyrodnicze, zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie zmniejszy się w stosunku do stanu istniejącego. Remont drogi nie ma wpływu na wielkość ruchu samochodowego.

3.9. Elementy organizacji ruchu i BRD

Do odtworzenia oznakowania poziomego należy stosować materiały grubowarstwowe chemoutwardzalne.

Występujące w ciągu remontowanego odcinka istniejące oznakowanie pionowe należy zachować w stanie istniejącym.

3.10. Odtworzenie granic pasa drogowego

Do obowiązków Wykonawcy należy odtworzenie granic istniejącego pasa drogowego wraz ze stabilizacją punktów w sposób stały. Stosować znaki graniczne typ 36a wraz ze świadkami betonowymi tych znaków. W projekcie przyjęto szacunkową ilość 21 znaków granicznych.

Ostateczną lokalizację oraz ilość należy określić podczas realizacji robót z przedstawicielami Rejonu Dróg Wojewódzkich z Gniezna.

3.11. Przebudowa zjazdów i skrzyżowań

Zaprojektowano następujące konstrukcje przebudowy zjazdów i skrzyżowań:

Zjazdy indywidualne i publiczne (na drogi wewnętrzne):

- Warstwa ścieralna z kostki z betonu wibroprasowanego koloru szarego gr. 8 cm,
- Podsypka cementowo-piaskowa gr. 6 cm,
- Warstwa podbudowy zasadniczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o uziarnieniu 0/31,5mm gr. 25 cm,
- Warstwa z mieszanki związanej cementem C3/4 gr. 20 cm.

Łączna grubość konstrukcji: 59 cm

Powyższą konstrukcję należy zastosować do zjazdów publicznych z wyjątkiem zjazdu w km 0+307,14.

Zjazd w km 0+307,14 oraz skrzyżowanie z drogą gminną nr 215519P:

- Warstwa ścieralna z SMA 8S gr. 4 cm,
- Warstwa wzmacniająco-wiążąca z betonu asfaltowego AC16W gr. 6 cm,
- Siatka zbrojeniowa z kombinacji włókien szklanych i węglowych o wytrz. 120/200 kN/m,
- Warstwa wyrównawczo-wiążąca z betonu asfaltowego AC16W gr. 4 cm,
- Warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki mineralno-cementowo-emulsyjnej MCE gr. 25 cm,
- Warstwa podbudowy pomocniczej z mieszanki związanej cementem C3/4 gr. 20 cm.

Łączna grubość konstrukcji: 59 cm

Zjazdy istniejące należy dostosować do nowej konstrukcji drogi wojewódzkiej. Wszystkie zjazdy z kostki betonowej należy ograniczyć od strony jezdni krawężnikiem betonowym najazdowym. Zjazdy indywidualne oraz fragment chodnika przy przejściu dla pieszych należy ograniczyć z pozostałych stron obrzeżem betonowym. Zjazdy publiczne z kostki betonowej należy ograniczyć opornikiem betonowym.

4. INFORMACJA BIOZ

Część opisowa sporządzona na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 roku „w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia” (Dz. U. z dnia 10 lipca 2003 r.).

1) Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność realizacji poszczególnych obiektów:

- organizacja ruchu na czas budowy,
- obsługa geodezyjna przez cały czas trwania robót,
- roboty przygotowawcze – wykonanie rozbiórki warstw bitumicznych (materiał z rozbiórki zostanie wykorzystany przy technologii MCE),
- rozbiórka podbudowy z kruszywa,
- pogłębienie koryta pod nową konstrukcję,
- wykonanie podbudowy pomocniczej z mieszanki związanej cementem C3/4,
- rozłożenie destruktu z ewentualnym dowozem z OD Wągrowiec i OD Gniezno,
- wykonanie podbudowy z mieszanki MCE,
- wykonanie warstwy wyrównawczo-wiążącej z betonu asfaltowego,
- ułożenie siatki wzmacniającej na całym odcinku remontowanej drogi,
- ułożenie warstwy wzmacniająco-wiążącej,
- ułożenie warstwy ścieralnej,
- utwardzenie kostką betonową istniejących zjazdów o nawierzchni gruntowej,
- remont zjazdów publicznych (na drogi wewnętrzne),
- remont skrzyżowania z drogą gminną,
- umocnienie poboczy gruntowych kruszywem,
- odtworzenie oznakowania poziomego,
- odtworzenie granic pasa drogowego (znak graniczny 36a).
- wykonanie rowów drogowych,
- roboty wykończeniowe,
- plantowanie terenu i humusowanie skarp z obsianiem trawą.

2) Wykaz istniejących obiektów budowlanych:

- nawierzchnie gruntowe,
- nawierzchnie bitumiczne,
- sieci:
 - urządzenia elektroenergetyczne,
 - urządzenia telekomunikacyjne,
 - urządzenia wod – kan.

3) Wskazanie elementów zagospodarowania działki lub terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi:

- budowa rowów drogowych,
- budowa nowej konstrukcji jezdni,
- budowa zjazdów,

- montaż urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

4) Wskazanie dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót budowlanych, określające skalę i rodzaje zagrożeń oraz miejsce i czas ich wystąpienia:

- wykonywanie robót budowlanych ciężkim sprzętem będącym źródłem drgań i hałasu przekraczającego 100 dB,
- roboty rozbiórkowe urządzeń i obiektów drogowych,
- roboty rozbiórkowe istniejącej infrastruktury,

W trakcie budowy będą wykonywane następujące roboty budowlane wymagające sporządzenia przed rozpoczęciem budowy planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (planu bioz):

- roboty wykonywane przy użyciu ciężkiego sprzętu budowlanego,
- roboty wykonywane przy użyciu sprzętu do rozbiórek urządzeń drogowych,

Szczegółowy zakres i formę planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. Nr 120, poz. 1126).

Plan bioz powinien zawierać:

- zagospodarowanie terenu budowy,
- ogrodzenie terenu budowy,
- drogi komunikacyjne,
- ciągi piesze,
- miejsca postojowe na terenie budowy,
- strefy niebezpieczne,
- składowiska materiałów, wyrobów i urządzeń technicznych,
- lokalizacja pomieszczeń higieniczno – sanitarnych,
- ochrona przeciwpożarowa,
- nadzór nad bezpieczeństwem i ochroną zdrowia.

5) Wskazanie sposobu prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych:

- określenie zasad postępowania w przypadku wystąpienia zagrożenia,
- konieczność stosowania przez pracowników środków ochrony indywidualnej, zabezpieczających przed skutkami zagrożeń,
- zasady bezpośredniego nadzoru nad pracami szczególnie niebezpiecznymi przez wyznaczone w tym celu osoby.

6) Wskazanie środków technicznych i organizacyjnych, zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie, w tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń:

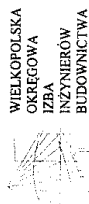
Roboty należy wykonywać zgodnie z warunkami określonymi w decyzji pozwolenia na budowę i wymaganiami Prawa Budowlanego,

- roboty należy wykonywać zgodnie z warunkami zawartymi w projekcie budowlanym,
- w czasie prowadzenia robót należy przestrzegać przepisy dotyczące ochrony środowiska, przeciwpożarowe, bhp, ochrony interesów osób trzecich, oraz przepisy związane z wykonywanymi robotami (wymagania szczegółowe regulują zapisy ST),
- w czasie prowadzenia robót należy przestrzegać ustalenia zawarte w planie bioz.

Opracował: mgr inż. Piotr Nowaczyk

Lipiec 2021

5. ODPISY UPRAWNIENI I ZAŚWIADCZENIA O PRZYNALEŻNOŚCI DO OIIB



OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

sygn. akt WOIIIB-OKK-DP-0054-169/2009

Poznań, dnia 18 grudnia 2009 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz.U. z 2001 r. Nr 5 poz. 42, z późn. zm.) i art. 12 ust. 1 pkt 1, art. 12 ust. 3 i 4, art. 13 ust. 1 pkt 1, oraz ust. 4, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz.U. z 2006 r. Nr 156 poz. 1118 z późn. zm.) oraz § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. Nr 83 poz. 578 z późn. zm.)

decyzją Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej WOIIIB
otrzymuje

Pan

Piotr Łukasz Nowaczyk

magister inżynier

kierunek: Budownictwo

urodzony dnia 07 października 1979 r. w Poznaniu

UPRAWNIENIA BUDOWLANE nr ewidencyjny WKP/0297/POOD/09

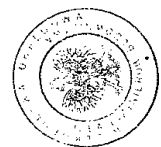
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej

UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości zapytania strony, na podstawie art. 107 § 4 K.p.a. odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

Pouczenie

1. Podstawą do wykonywania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie stanowi wpis do centralnego rejestru Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz wpis na list członków właściwej izby samorządu zawodowego.
2. Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Poznaniu w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.



Skład orzekający

Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Przewodniczący – dr inż. Daniel Pawlicki:

Członek Komisji – dr inż. Andrzej Barczyński:

Członek Komisji – mgr inż. Szczepan Mikurenda:

Na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5 ustawy Prawo budowlane Pan Piotr Łukasz Nowaczyk jest upoważniony w specjalności drogowej do:

- projektowania, sprawdzania projektów budowlanych w specjalności objętej niniejszymi uprawnieniami i sprawowania nadzoru autorskiego,
- sprawowania kontroli technicznej utrzymywania obiektów budowlanych bez ograniczeń.

Zgodnie z § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, niniejsze uprawnienia budowlane uprawniają do projektowania obiektu budowlanego, takiego jak:

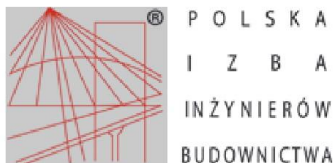
- droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów,
- droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust.

Na podstawie § 15 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, uprawnienia do projektowania stanowią podstawę do sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu w zakresie w/w specjalności.

PRZEWODNICZĄCY
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej
Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa
dr inż. Daniel Pawlicki

Otrzymują:

1. Pan Piotr Łukasz Nowaczyk
62-035 Kólik, ul. Patriotów 11
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor Nadzoru
Budowlanego
- 4.a/a



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

WKP-JQW-FRW-XKM *

Pan Piotr Łukasz Nowaczyk o numerze ewidencyjnym WKP/BD/0059/10
adres zamieszkania ul. Patriotów 11, 62-035 Kórnik
jest członkiem Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2021-04-01 do 2021-09-30.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2021-03-26 roku przez:

Włodzimierz Draber, Zastępca Przewodniczącego Rady Wielkopolskiej 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.



CZĘŚĆ RYSUNKOWA