

GMINA DOBRA
(zgłaszający: imię i nazwisko)

Turek, dnia 12.08.2014 r.

PL WOJSKA POLSKIEGO 10

62-730 Dobro

(adres)

STAROSTWO POWIATOWE
W TURKU
62-700 Turek, ul. Kaliska 59
AB - 6743 - 897, 2014

STAROSTWO POWIATOWE W TURKU
WYDZIAŁ ARCHITEKTURY I BUDOWNICTWA
13-08-2014
WPLYNĘŁO
podpis

STAROSTWO POWIATOWE

w Turku
13.08.2014 L. dz. 10085
skierowano do AB
Termin załat. do dnia
załączniki
podpis Piątkowski

STAROSTWO POWIATOWE W TURKU
WYDZIAŁ ARCHITEKTURY I BUDOWNICTWA
UL. KALISKA 59, 62-700 TUREK

ZGŁOSZENIE ZAMIARU BUDOWY, WYKONANIA ROBÓT BUDOWLANYCH

Zgodnie z art. 30 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. - Prawo budowlane
(Dz. U. z 2010r. Nr 23, poz. 1623 ze zmianami) zgłaszam zamiar rozpoczęcia budowy /
wykonania robót budowlanych¹⁾ polegających na:

REMONTIE DROGI GMINNEJ 4 MIEJSCOWOŚCIACH
(określić rodzaj budowy / robót budowlanych, ich zakres i sposób wykonywania)
DŁUGA NIEŚ - CHRAPCZEW NA ODCINKU 1520M

na działce położonej w miejscowości DŁUGA NIEŚ / 57,385 / CHRAPCZENI 90 /
gmina DOBRA zapisanej w ewidencji gruntów pod nr 57,385, 90
Termin rozpoczęcia realizacji zamierzenia: 15.09.2014

Informuję, że do wykonywania ww. budowy / robót budowlanych¹⁾ przystąpię, jeżeli
w terminie 30 dni od dnia doręczenia zgłoszenia właściwy organ nie wniesie sprzeciwu.

Załączniki:

1. Oświadczenie o posiadaniu prawa do dysponowania nieruchomością na cele budowlane.
2. Odpowiednie szkice i rysunki.
3. Pozwolenia, opinie i uzgodnienia wymagane odrębnymi przepisami¹⁾:
4.

BURMISTRZ
DOBREJ
Andrzej Piątkowski
(podpis zgłaszającego)

1) niepotrzebne skreślić

PROJEKT BUDOWLANY

STUDIUM OPRACOWANIA	PROJEKT BUDOWLANY
BRANŻA	DROGOWA
OBIEKT	REMONT DROGI GMINNEJ W MIEJSCOWOŚCIACH DŁUGA WIEŚ – CHRAPCZEW NA ODCINKU 1520M
BRANŻA	DROGOWA
LOKALIZACJA OBIEKTU	gm. Dobra, obręb Długa Wieś dz. nr 57, 385, obręb Chrapczew dz. nr 90
INWESTOR	Gmina Dobra, Plac Wojska Polskiego 10, 62-730 Dobra
ZAMAWIAJĄCY PROJEKT	Gmina Dobra, Plac Wojska Polskiego 10, 62-730 Dobra
ZAWARTOŚĆ PROJEKTU	SKŁADNIKI PROJEKTU: 1. Strona tytułowa 2. Opis techniczny do projektu 3. Opis do projektu zagospodarowania terenu 4. Informacja bezpieczeństwa i ochrony zdrowia 5. Karta informacyjna przedsięwzięcia 6. Opinia geotechniczna 7. Uzgodnienie z Zarządem Dróg Powiatowych w Turku 8. Oświadczenie projektanta 9. Przedmiar robót 10. Plan sytuacyjny skala 1:1000 11. Przekroje i szczegóły konstrukcyjne
Data opracowania	LIPIEC 2014r.

Projektował:	mgr inż. Marek Andrzejczak nr upr. GP-7342/153/94	<i>mgr inż. Marek Andrzejczak</i> Uprawniony do projektowania oraz kierowania budową i robotami w zakresie dróg i typowych mostów Uprawn. proj. nr GP - 7342/153/94 ul. Turku 22/ 62-600 Koło
Opracował:	mgr inż. Paweł Andrzejczak	<i>Andrzejczak</i>

Do projektu budowlanego

I. Materiały wyjściowe.

- proponowane dane do projektowania ustalone z inwestorem,
- mapy sytuacyjno - wysokościowe w skali 1:1000
- pomiary uzupełniające wykonane przez projektanta,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych , jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z dnia 14 maja 1999r.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno – użytkowego (Dz. U. Nr 202, poz. 2072 z 2004r.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków umieszczania ich na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r.).
- Rozeznanie przeprowadzone w wykonawczych przedsiębiorstwach specjalistycznych odnośnie możliwości wykonania robót wg przyjętej do projektu technologii.

Gmina Dobra , obręb Długa Wieś dz. nr 57, 385 oraz Gmina Dobra, obręb Chrapczew dz. nr 90.

Zakres robót obejmuje:

1. roboty pomiarowe
2. roboty rozbiórkowe
3. profilowanie i zagęszczenie podłoża pod w-wy konstrukcyjne nawierzchni
4. podbudowa z gruntu stabilizowanego cementem $R_m=5\text{MPa}$ – gr. 15,0cm
5. podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie (bazalt melafir, granit) o uziarnieniu (0-31,5mm) – gr. 20cm
6. podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie (bazalt melafir, granit) o uziarnieniu (0-31,5mm) na zjazdach gr. 15 cm

7. przełożenie nawierzchni z kostki brukowej betonowej na wjazdach na podsypce piaskowo – cementowej gr. 10 cm
8. remont przepustu w km 1+425 na przepust z rur PEHD o średnicy 50cm – 9,0mb
9. w-wa wiążąca z betonu asfaltowego KR1 AC11W wg PN-EN-13108-1 – gr. 6 cm
10. oczyszczenie i skropienie nawierzchni drogowych emulsją asfaltową w ilości 0,5kg/m²
11. wyrównanie istniejącej podbudowy betonem asfaltowym AC11W KR1 wg PN-EN-13108-1 w ilości 125kg/m²
12. ułożenie nawierzchni z betonu asfaltowego KR1 AC11S wg PN-EN-13108-1 gr. 4 cm
13. oczyszczenie rowów z wyprofilowaniem dna i skarp przy grubości namotu do 40 cm wraz z odwozem urobku
14. uzupełnienie poboczy mieszanką optymalną zgodną z SST D-05.01.01 gr. – wy 10 cm
15. ustawienie barier ochronnych bezprzekładkowych N2W5

IV. Stan istniejący.

Droga przewidziana do remontu droga gminna w miejscowościach Długa Wieś – Chrapczew zlokalizowana jest na terenie gminy Dobra w m. Długa Wieś i Chrapczew. W chwili obecnej droga posiada nawierzchnię bitumiczną z licznymi nierównościami w profilu podłużnym i poprzecznym co stanowi zagrożenie dla ruchu. Stan techniczny drogi określa się jako zły.

W chwili obecnej droga posiada nawierzchnię jezdni bitumiczną z licznymi nierównościami w profilu podłużnym i poprzecznym, które stanowią zagrożenie dla ruchu.

Parametry techniczne istniejącej drogi:

- kategoria drogi - gminna
- klasa drogi - L- lokalna
- przekrój - drogowy
- szerokość jezdni - 5,00÷ 6,20m
- szerokość poboczy - 2x1,0m
- obciążenie nawierzchni - 40kN/oś

V. Parametry techniczne projektowanej drogi.

Dla projektowanej drogi przyjęto następujące parametry techniczne:

- kategoria drogi - droga gminna
- klasa drogi - L - lokalna
- prędkość projektowa - 40km/h
- kategoria ruchu - KR1-KR2
- przekrój: - drogowy
- szerokość drogi:
 - od km 0+000 do km 0+100 - 5,50÷6,20m - przekrój prawostronny
 - od km 0+100 do km 0+200 - 5,50÷6,20m - przekrój daszkowy
 - od km 0+200 do km 0+625 - 5,50m - przekrój daszkowy
 - od km 0+625 do km 0+810 - 5,50m - przekrój lewostronny

- | | |
|---------------------------------|-------------------------|
| od km 0+810 do km 1+190 - 5,50m | – przekrój daszkowy |
| od km 1+190 do km 1+280 - 5,00m | – przekrój prawostronny |
| od km 1+280 do km 1+520 - 5,00m | – przekrój daszkowy |
| • szerokość poboczy | – 2x1,0m |
| • długość odcinka | – 1,520km |
| • obciążenie nawierzchni | - 80kN/oś |

Po remoncie dopuszczalny nacisk na oś zwiększy się do 80kN/oś.

Projekt przewiduje rozebranie i odtworzenie podbudowy w miejscach utraty nośności oraz ułożenie nowej nawierzchni na istniejącej drodze.

VI. Rozwiązanie sytuacyjne.

Usytuowanie drogi w istniejącym pasie komunikacyjnym przedstawiono na aktualnych mapach sytuacyjno - wysokościowych w skali 1:1000 (PLAN SYTUACYJNY).

Przebieg drogi dostosowano do istniejącej drogi. Oś projektowanej do remontu drogi pokrywa się z istniejącą osią drogi.

VII. Przekroje konstrukcyjne

Konstrukcja nawierzchni drogi :

- w-w wyrównawcza z betonu asfaltowego KR1 AC11W wg PN-EN-13108-1
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego KR1 AC11S wg PN-EN 13108-1 o gr. 4 cm

Konstrukcja nawierzchni drogi w miejscach utraty nośności:

- podbudowa z gruntu stabilizowanego cementem o $R_m=5\text{MPa}$ – gr. 15cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie (bazalt, melafir, granit) o uziarnieniu (0-31,5mm) – w-wa grubości 20cm
- w-wa wiążąca nawierzchni z betonu asfaltowego KR1-KR2 AC11W wg PN-EN-13108-1 – gr. 6cm
- w-wa ścieralna nawierzchni z betonu asfaltowego KR1-KR2 AC11W wg PN-EN-13108-1 – gr. 4 cm

Konstrukcja poboczy:

Projektuje się uzupełnienie poboczy mieszanką optymalną zgodną ze szczegółową specyfikacją techniczną wykonania i odbioru robót nr SST D-05.01.01 „Nawierzchnia gruntowa naturalna” o grubości 10cm wraz z zakupem, dowozem i zagęszczeniem poboczy za pomocą walca wibracyjnego lub płyty wibracyjnej.

VIII. Roboty ziemne.

Projektuje się roboty ziemne związane z oczyszczeniem istniejącego rowu z namułu oraz plantowanie skarpy i dna rowu oraz pobocza.

IX. Remont przepustu w km 1+450

Zakres robót związany z wykonaniem remontu istniejącego przepustu pod drogą w km 1+450 obejmuje:

- rozebranie istniejącej nawierzchni na przepuście
- rozebranie podbudowy na przepuście
- rozebranie przepustu z rur betonowych o średnicy 50 cm
- wykonanie ławy pod przepust z betonu C8/10
- ułożenie części przelotowej przepustu z rur PEHD o średnicy 50cm
- zasypanie przepustu materiałem dowiezionym (Po,Pr,Ps) wraz zakupem i dowozem materiału
- wykonanie ścianek czołowych przepustu z betonu dla rur o średnicy 50 cm
- odtworzenie podbudowy i nawierzchni na przepuście.

X. Odwodnienie.

Projektuje się odwodnienie powierzchniowe za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych do rowów przydrożnych.

XI. Urządzenia obce.

Zgodnie z planem sytuacyjnym z remontem drogi gminnej w miejscowościach Długa Wieś – Chrapczew nie kolidują urządzenia obce.

XII. Oznakowanie.

Należy ustawić znaki zgodnie z zatwierdzonym projektem oznakowania stałego. Projekt przewiduje ustawienie barier ochronnych stalowych bezprzekładkowych N2W5.

Wszystkie roboty należy wykonać zgodnie z warunkami BHP, warunkami technicznego wykonania, obowiązującymi normami i współczesną wiedzą budowlaną.



mgr inż. Marek Andrzejczak
Uprawniony do projektowania oraz
kierowania budową i robotami
w zakresie dróg i typowych mostów
Uprawn. proj. nr G P - 7342/153/94
ul. Tuwima 22, 62-600 Koło

Plan zagospodarowania terenu opracowano na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie (Dz. U. z 2012r. poz. 462) w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego.

1. Przedmiot inwestycji:

Remont drogi gminnej w miejscowościach Długa Wieś – Chrapczew na odcinku 1520m

2. Zakres robót dla zadania pn. Remont drogi gminnej w miejscowościach Długa Wieś – Chrapczew na odcinku 1520m

Zakres robót obejmuje:

1. roboty pomiarowe – 1,520km
2. roboty rozbiórkowe
3. profilowanie i zagęszczenie podłoża pod w-wy konstrukcyjne nawierzchni – 217,0m²
4. podbudowa z gruntu stabilizowanego cementem Rm=5MPa – gr. 15,0cm – 207,0m²
5. podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie (bazalt melafir, granit) o uziarnieniu (0-31,5mm) – gr. 20cm – 207,0m²
6. podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie (bazalt melafir, granit) o uziarnieniu (0-31,5mm) na zjazdach gr. 15 cm – 398,0m²
7. przełożenie nawierzchni z kostki brukowej betonowej na wjazdach na podsypce piaskowo – cementowej gr. 10 cm – 137,0m²
8. remont przepustu w km 1+425 na przepust z rur PEHD o średnicy 50cm – 9,0mb
9. w-wa wiążąca z betonu asfaltowego KR1 AC11W wg PN-EN-13108-1 – gr. 6 cm – 197,0m²
10. oczyszczenie i skropienie nawierzchni drogowych emulsją asfaltową w ilości 0,5kg/m²- 17870,0m²
11. wyrównanie istniejącej podbudowy betonem asfaltowym AC11W KR1 wg PN-EN-13108-1 w ilości 125kg/m² – 1116,90t
12. ułożenie nawierzchni z betonu asfaltowego KR1 AC11S wg PN-EN-13108-1 gr. 4 cm – 8935,0m²
13. oczyszczenie rowów z wyprofilowaniem dna i skarp przy grubości namułu do 40 cm wraz z odwozem urobku – 1610,0mb
14. uzupełnienie poboczy mieszanką optymalną zgodną z SST D-05.01.01 gr. –wy 10 cm – 3040,0m²
15. ustawienie barier ochronnych bezprzekładkowych N2W5 – 400,00mb

Kolejność realizacji zadania:

1. roboty pomiarowe
2. roboty rozbiórkowe
3. profilowanie i zagęszczenie podłoża pod w-wy konstrukcyjne nawierzchni
4. podbudowa z gruntu stabilizowanego cementem Rm=5MPa – gr. 15,0cm
5. podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie (bazalt melafir, granit) o uziarnieniu (0-31,5mm) – gr. 20cm
6. podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie (bazalt melafir, granit) o uziarnieniu (0-31,5mm) na zjazdach gr. 15 cm
7. przełożenie nawierzchni z kostki brukowej betonowej na wjazdach na podsypce piaskowo – cementowej gr. 10 cm
8. remont przepustu w km 1+425 na przepust z rur PEHD o średnicy 50cm
9. w-wa wiążąca z betonu asfaltowego KR1 AC11W wg PN-EN-13108-1 – gr. 6 cm
10. oczyszczenie i skropienie nawierzchni drogowych emulsją asfaltową w ilości 0,5kg/m²
11. wyrównanie istniejącej podbudowy betonem asfaltowym AC11W KR1 wg PN-EN-13108-1 w ilości 125kg/m²
12. ułożenie nawierzchni z betonu asfaltowego KR1 AC11S wg PN-EN-13108-1 gr. 4 cm

13. oczyszczenie rowów z wyprofilowaniem dna i skarp przy grubości namułu do 40 cm wraz z odwozem urobku
14. uzupełnienie poboczy mieszkaną optymalną zgodną z SST D-05.01.01 gr. w- wy 10 cm
15. ustawienie barier ochronnych bezprzekładowych N2W5

4. Istniejący plan zagospodarowania terenu

W chwili obecnej droga posiada nawierzchnię bitumiczną z licznymi nierównościami w profilu podłużnym i poprzecznym, co stanowi duże zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu.

5. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania działki:


Ogółem powierzchnia działki przeznaczona do ułożenia nawierzchni z betonu asfaltowego KR1 AC11S wg PN-EN-13108-1 wynosi 138935,0m².

6. Działka wpisana nie jest do rejestru zabytków i inwestycja nie wymaga uzgodnienia z konserwatorem zabytków.

7. Działka i teren zamierzenia budowlanego nie znajduje się w granicach terenu górniczego.

8. Dane o charakterze i cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska i higieny zdrowia użytkowników projektowanego obiektu.

Projektowany obiekt, nie stanowi zagrożenia dla środowiska ani dla bezpieczeństwa i higieny przyszłych użytkowników.



mgr inż. Marek Andrzejczak
Uprawniony do projektowania oraz
kierowania budową i robotami
w zakresie dróg i typowych mostów
Uprawn. prof. nr G P - 7342/153/94
ul. Tuwima 22, 62-600 Koło

Strona 1 z 1
62-700 Dobre, ul. Tuwima 59

INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA
I OCHRONY ZDROWIA

Podstawa opracowania: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. Nr 120, poz. 1126)

1. Nazwa i adres obiektu budowlanego

„Remont drogi gminnej w miejscowościach Długa Wieś – Chrapczew na odcinku 1520m”.

2. Nazwa Inwestora

**Gmina Dobra
Plac Wojska Polskiego 10
62-730 Dobra**

3. Imię i nazwisko oraz adres projektanta sporządzającego informację

**mgr inż. Marek Andrzejczak
ul. Tuwima 22
62-600 Koło**

CZĘŚĆ OPISOWA:

Zakres robót związanych z remontem drogi gminnej w miejscowościach Długa Wieś – Chrapczew na odcinku 1520m obejmuje:

1. roboty pomiarowe – 1,520km
2. roboty rozbiórkowe
3. profilowanie i zagęszczenie podłoża pod w-wy konstrukcyjne nawierzchni – 217,0m²
4. podbudowa z gruntu stabilizowanego cementem $R_m=5\text{MPa}$ – gr. 15,0cm – 207,0m²
5. podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie (bazalt melafir, granit) o uziarnieniu (0-31,5mm) – gr. 20cm – 207,0m²
6. podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie (bazalt melafir, granit) o uziarnieniu (0-31,5mm) na zjazdach gr. 15 cm – 398,0m²
7. przełożenie nawierzchni z kostki brukowej betonowej na wjazdach na podsypce piaskowo – cementowej gr. 10 cm – 137,0m²
8. remont przepustu w km 1+425 na przepust z rur PEHD o średnicy 50cm – 9,0mb
9. w-wa wiążąca z betonu asfaltowego KR1 AC11W wg PN-EN-13108-1 – gr. 6 cm – 197,0m²
10. oczyszczenie i skropienie nawierzchni drogowych emulsją asfaltową w ilości 0,5kg/m²- 17870,0m²
11. wyrównanie istniejącej podbudowy betonem asfaltowym AC11W KR1 wg PN-EN-13108-1 w ilości 125kg/m² – 1116,90t
12. ułożenie nawierzchni z betonu asfaltowego KR1 AC11S wg PN-EN-13108-1 gr. 4 cm – 8935,0m²
13. oczyszczenie rowów z wyprofilowaniem dna i skarp przy grubości namułu do 40 cm wraz z odwozem urobku – 1610,0mb
14. uzupełnienie poboczy mieszanką optymalną zgodną z SST D-05.01.01 gr. –wy 10 cm – 3040,0m²
15. ustawienie barier ochronnych bezprzekładowych N2W5 – 400,00mb

Kolejność realizacji zadania:

1. roboty pomiarowe
2. roboty rozbiórkowe
3. profilowanie i zagęszczenie podłoża pod w-wy konstrukcyjne nawierzchni
4. podbudowa z gruntu stabilizowanego cementem $R_m=5\text{MPa}$ – gr. 15,0cm
5. podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie (bazalt melafir, granit) o uziarnieniu (0-31,5mm) – gr. 20cm
6. podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie (bazalt melafir, granit) o uziarnieniu (0-31,5mm) na zjazdach gr. 15 cm
7. przełożenie nawierzchni z kostki brukowej betonowej na wjazdach na podsypce piaskowo – cementowej gr. 10 cm
8. remont przepustu w km 1+425 na przepust z rur PEHD o średnicy 50cm
9. w-wa wiążąca z betonu asfaltowego KR1 AC11W wg PN-EN-13108-1 – gr. 6 cm
10. oczyszczenie i skropienie nawierzchni drogowych emulsją asfaltową w ilości 0,5kg/m²
11. wyrównanie istniejącej podbudowy betonem asfaltowym AC11W KR1 wg PN-EN-13108-1 w ilości 125kg/m²
12. ułożenie nawierzchni z betonu asfaltowego KR1 AC11S wg PN-EN-13108-1 gr. 4 cm
13. oczyszczenie rowów z wyprofilowaniem dna i skarp przy grubości namułu do 40 cm wraz z odwozem urobku
14. uzupełnienie poboczy mieszanką optymalną zgodną z SST D-05.01.01 gr. w- wy 10 cm
15. ustawienie barier ochronnych bezprzekładowych N2W5

3. Wykaz istniejących obiektów budowlanych.

Nie występują.

4. Elementy zagospodarowania działki lub terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.

Nie występują.

5. Przewidywane zagrożenia występujące podczas realizacji robót budowlanych.

Wykonanie nawierzchni z betonu asfaltowego KR1 AC11S wg PN-EN-13108-1.

6. Sposób prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych.

Przed przystąpieniem do wykonywania robót szczególnie niebezpiecznych należy dokonać szkolenia stanowiskowego (zapoznanie z technologią wykonania robót i przepisami bhp).

7. Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia.

- Posiadanie na placu budowy środków przeciwpożarowych, apteczki z podręcznymi lekami i innymi środkami bhp.
- Wyposażenie pracowników w środki ochrony indywidualnej.
- Zapewnienie bezpiecznej i sprawnej komunikacji umożliwiającej szybkie udzielenie pomocy.

Zaleca się aby Kierownik robót opracował „Plan BIOS” dla w/w przedsięwzięcia.

Ponadto kierownik budowy zobowiązany jest do przestrzegania przepisów niżej wymienionych aktów wykonawczych:

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6.02.2003r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywanych robót budowlanych /Dz. U. z 2003r. nr 47, poz. 401/
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 30.10.2002r. w sprawie minimalnych wymogów dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy w zakresie użytkowania maszyn przez pracowników podczas pracy /Dz.U. z 2002r. nr 191 poz. 1596/ oraz art. 22 pkt. 3d – ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane.



mgr inż. Marek Andrzejczak
Uprawniony do projektowania oraz
kierowania budową i robotami
w zakresie dróg i typowych mostów
Upewn. proj. nr G P - 7342/153/94
ul. Tuwima 22, 62-600 Koło

Karta informacyjna przedsięwzięcia :

Podstawa opracowania :

Ustawa z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko /Dz. U. Nr 199, poz.1227art 3 ust.1 pkt.5/

Nazwa inwestycji:

**Remont drogi gminnej w miejscowościach Długa Wieś – Chrapczew
na odcinku 1520m**

Klasyfikacja przedsięwzięcia.

- a. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia
- b. Powierzchnia planowanej inwestycji, oraz sposób dotychczasowego użytkowania terenu
- c. Rodzaj technologii
- d. Ewentualne warianty przedsięwzięcia
- e. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych substancji, materiałów, paliw, oraz energii
- f. Rozwiązania chroniące środowisko
- g. Rodzaje i przewidywana ilość wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu technologii chroniących środowisko
- h. Odległość planowanego przedsięwzięcia od obszarów Natura 2000
- i. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko
- j. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody , znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia
- k. Czy dla planowanego remontu planuje się utworzenie ograniczonego użytkowania (dla przedsięwzięć wymienionych w art. 135 Prawa ochrony środowiska), spowodowane tym, że mimo zastosowanych dostępnych rozwiązań technicznych , technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu

a. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia:

Przedmiotem inwestycji jest:

„Remont drogi gminnej w miejscowościach Długa Wieś – Chrapczew na odcinku 1520m”

b. Powierzchnia planowanej inwestycji, oraz sposób dotychczasowego użytkowania terenu:

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie gminy Dobra obręb Długa Wieś dz. nr 57, 385, oraz obręb Chrapczew dz. nr 90 .

Planowany teren do zajęcia pod remont drogi w wynosi ok. 12160,0 m².

W chwili obecnej droga posiada bitumiczną z licznymi nierównościami w profilu podłużnym i poprzecznym, co stanowi dużą uciążliwość dla lokalnej społeczności oraz stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu.

Projektuje się następujące parametry techniczne drogi:

- klasa techniczna drogi – L - lokalna
- prędkość projektowa - 40km/h
- kategoria ruchu – KR1-KR2
- długość drogi - ok. 1520,0mb
- szerokość jezdni - 5,0 ÷ 6,20m

W chwili obecnej na terenie, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie tj. w pasie drogi gminnej zlokalizowane są drzewa.
Drzewa nie kolidują z planowaną inwestycją.

Usytuowania przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska , w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:

a) obszary wodno – błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych
na obszarze rozbudowywanej drogi nie występują obszary wodno – błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych

b) obszary wybrzeży

na obszarze rozbudowywanej drogi nie występują obszary wybrzeży

c) obszary górskie i leśne

na obszarze rozbudowywanej drogi nie występują górskie i leśne

d) obszary objęte ochroną , w tym strefy ochronne zbiorników wód śródlądowych

na obszarze rozbudowywanej drogi nie występują obszary objęte ochroną , w tym strefy ochronne zbiorników wód śródlądowych

e) obszary wymagającej specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub innych siedlisk przyrodniczych objętych ochroną , w tym obszary NATURY 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody

na obszarze rozbudowywanej drogi nie występują obszary wymagającej specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub innych siedlisk przyrodniczych objętych ochroną , w tym obszary NATURY 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody

f) obszary , na których standardu jakości środowiska zostały przekroczone:

w związku z projektowanym przedsięwzięciem nie występują przekroczenia standardu jakości środowiska

g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub architektoniczne

na obszarze rozbudowywanej drogi nie występują obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub architektoniczne

h) gęstość zaludnienia:

na terenie projektowanego przedsięwzięcia występują nieliczne budynki jednorodzinne i gospodarcze

i) obszary przyległe do jezior:

– nie występują

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:

– nie występują

c. Rodzaj technologii:

Konstrukcja projektowanej nawierzchni drogi

- w-wa ścierna nawierzchni z betonu asfaltowego AC11S KR1 wg PN-EN-13108-1 – gr. 4 cm
- w-wa wyrównawcza z betonu asfaltowego KR1 AC11W wg PN-EN-13108-1 w ilości 125k/m²

Na etapie budowy oddziaływanie inwestycji na powietrze atmosferyczne będzie znikome, ze względu na małą liczbę maszyn budowlanych użytych podczas realizacji inwestycji.

Na etapie eksploatacji, jak pokazują badania prowadzone przez GDDKiA, nie ma przekroczeń dopuszczalnych wartości stężeń substancji w powietrzu poza pasem drogowym. Wyniki pomiarów przy autostradzie A2, przy natężeniu ruchu 7000-9000 pojazdów na dobę, ukazują brak przekroczeń dla NO₂, WWA, CO i SO₂. W związku z tym również dla projektowanego odcinka drogi gminnej niemożliwe jest przekroczenie dopuszczalnych stężeń substancji.

W trakcie budowy powstawać będą odpady budowlane związane z następującymi pracami: roboty ziemne, roboty rozbiórkowe, budowa nawierzchni. Odpady pochodzące z rozbiórek, będą przekazywane posiadaczom, uprawnionym do ich przejęcia i zagospodarowania.

Na etapie eksploatacji powstawać będą odpady komunalne związane z pracami porządkowymi oraz zimowym utrzymaniem dróg.

d. Ewentualne warianty przedsięwzięcia:

- **Wariant „0” polegający na nie podejmowaniu żadnych działań polegających na remoncie drogi gminnej.**

Wariant zerowy zakłada, że droga pozostanie w stanie obecnym. Stan techniczny i równość istniejącej nawierzchni bitumicznej są niezadawalające. Występują liczne nierówności, w profilu podłużnym i poprzecznym, które stwarzają zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu.

- **Wariant inwestycyjny polegający na remoncie drogi gminnej w miejscowościach Długa Wieś - Chrapczew.**

Wariant inwestycyjny polega na remoncie drogi gminnej w miejscowościach Długa Wieś – Chrapczew

e. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych substancji, materiałów, paliw, oraz energii.

W czasie eksploatacji nie zachodzi potrzeba wykorzystywania surowców i wody.

Na etapie rozbudowy wykorzystywane będą energia i paliwa niezbędne do napędu maszyn budowlanych.

Szacuje się wykorzystanie przy rozbudowie około 1000,0l oleju napędowego.

Energia elektryczna w ilości nieznacznej dla zabezpieczenia bazy pracowniczej.

Rozbudowa drogi wymagać będzie wykorzystania następujących materiałów:

- Beton asfaltowy KR12 w ilości ok. Mg

Wszystkie użyte do budowy materiały, paliwa i energia będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców w trakcie gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami.

Projekt przewiduje wykorzystanie do remontu materiałów dopuszczonych do stosowania w budownictwie, posiadających atesty i aprobaty techniczne oraz certyfikaty.

ETAP EKSPLOATACJI.

Po oddaniu obiektu do użytkowania, nie będzie bieżącego wykorzystania wody, surowców, materiałów, paliw.

Wykorzystanie energii pozostanie bez zmian. Nie przewiduje się budowy oświetlenia ulicznego.

Rozwiązania chroniące środowisko.

Rozbudowa drogi będzie bardzo korzystna dla środowiska. Na etapie realizacji mogą wystąpić pewne uciążliwości wynikające z użycia np. sprzętu budowlanego. Stwierdzono, że z uwagi na rodzaj przedsięwzięcia oddziaływania będą miały zasięg lokalny (brak transgranicznego oddziaływania), krótkotrwały (związany jedynie z czasem budowy) i odwracalny. Z uwagi na zakres planowanej inwestycji nie wystąpi możliwość kumulowania się oddziaływań. Ponadto ryzyko emisji oraz występowanie innych uciążliwości będzie znikome. Prace będą wykonywane w porze dziennej, a w czasie przerw pracy maszyny i sprzęt będzie wyłączony. Materiały budowlane przewidziane do przebudowy nie będą miały negatywnego wpływu na środowisko naturalne. Wykorzystane zostaną sprawdzone materiały, substancje oraz wielokrotnie stosowane procesy technologiczne.

ETAP REALIZACJI

Na etapie realizacji energia elektryczna do napędu elektronarzędzi potrzebnych do wykonania robót pochodzić będzie z agregatów prądotwórczych.

Planowane zużycie paliw pędnych potrzebnych do napędu maszyn budowlanych tj. koparek, samochodów samowyładowczych oraz innych maszyn wyniesie około 10 ton.

f. Rozwiązania chroniące środowisko:

Projektuje się wykonywanie przedsięwzięcia przy zastosowaniu materiałów zgodnych z przepisami dotyczącymi ochrony środowiska:

Baza magazynowo – sprzętowa

- na terenie bazy zapewnione zostanie prawidłowe przechowywanie substancji paliwowych i smarów oraz innych materiałów i surowców w taki sposób, aby nie zanieczyścić wód i powierzchni ziemi;
- funkcjonowanie bazy oraz prowadzenie prac budowlanych w sąsiedztwie terenów objętych hałasem będzie się odbywać w porze dziennej

Zastosowanie nowych materiałów

- materiały przewidziane do wbudowania muszą posiadać certyfikat zgodności z odpowiednimi Polskimi Normami oraz Aprobatai technicznymi i muszą być dopuszczone przez Państwowy Instytut Higieny Pracy
- mieszanki asfaltowe wbudowane w obiekt będą w miarę potrzeb sukcesywnie dowożone w zalegalizowanych wytwórni mas bitumicznych, produkowane w oparciu o zatwierdzone receptury laboratoryjne i na bieżąco badane co do ich jakości, według ustanowionych norm i przepisów produkcyjnych
- pozostałe materiały przeznaczone do wbudowania zgromadzone będą bezpośrednio w ilościach wystarczających do pełnego cyklu remontu drogi gminnej na bazie magazynowo – sprzętowej budowy.

Na odcinku o przekroju drogowym przewiduje się odwodnienie powierzchniowe za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych do rowów przydrożnych.

W czasie prowadzenia robót wykonawca ma obowiązek znać i stosować wszelkie przepisy dotyczące ochrony środowiska.

W okresie trwania budowy i wykonywania robót Wykonawca będzie miał obowiązek:

- a) utrzymywać teren budowy
- b) podejmować wszelkie uzasadnione kroki mające na celu stosowanie przepisów i norm ochrony środowiska na terenie i wokół terenu budowy oraz będzie unikać uszkodzeń i uciążliwości dla osób lub dóbr publicznych i innych a wynikających z nadmiernego hałasu, wibracji, zanieczyszczenia lub innych przyczyn powstałych w następstwie jego sposobu działania.

Stosując się do tych wymagań będzie miał szczególny wzgląd na:

– środki ostrożności i zabezpieczenia przed:

- a) zanieczyszczeniem zbiorników i cieków wodnych pyłami lub substancjami toksycznymi,
- b) zanieczyszczeniem powietrza pyłami i gazami
- c) możliwością powstania pożaru.

W trakcie realizacji inwestycji zostaną podjęte wszelkie działania w celu uniknięcia pogorszenia stanu siedlisk naturalnych.

g. Rodzaje i przewidywana ilość wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu technologii chroniących środowisko.

Natężenie ruchu pojazdów po remoncie nawierzchni bitumicznej przyczyni się do zmniejszenia emisji hałasu i zanieczyszczeń do powietrza podczas dalszej eksploatacji tej drogi.

Realizacja przedmiotowego projektu w czasie trwania inwestycji nie będzie miała znaczącego oddziaływania na stan naturalnego środowiska. W analizie wpływu robót budowlanych w trakcie realizacji projektu na środowisko należy uwzględnić m.in. :

- wpływ hałasu – w trakcie trwania prac budowlanych mogą wystąpić okresowe przekroczenia norm hałasu związane pracą maszyn i urządzeń oraz ciężkiego sprzętu budowlanego. Jednakże wpływ ten będzie miał charakter krótkotrwały i będzie charakteryzował się niskim poziomem uciążliwości szczególnie w trakcie realizacji remontu oddalonych od siedlisk ludzkich.

- wpływ emisji spalin – w trakcie realizacji projektu mogą wystąpić okresowe przekroczenia norm poziomu emisji spalin. Wpływ ten po zakończeniu prac budowlanych nie będzie przekraczał dopuszczalnych norm. Dla zminimalizowania tego wpływu wykonawca będzie użytkował sprzęt zgodnie z wymogami BHP.

a) Emisje do powietrza i zasięg oddziaływania

Nie zwiększy się ruch pojazdów w związku z tym nie zwiększy się emisja spalin

Emisja zanieczyszczeń do powietrza związana z pracą maszyn wykorzystywanych w obrębie pasa drogi będzie mała.

Praca kilku maszyn napędzanych silnikami Diesla będzie mało odczuwalna.

Emisja z maszyn roboczych pracujących na potrzeby budowy, w czasie 16 godzin na dobę może być oszacowana na :

- tlenki azotu – 1-2 kg na 16 godzin pracy
- niespalone w silniku węglowodory – ok. 0,2kg na 16 godzin pracy
- benzen z niespalonego paliwa – kilkanaście gramów na dobę

Oznacz to, że emisja z maszyn roboczych i samochodów obsługujących budowę, których ilość oszacowano – na 6-7 szt. stanowić będzie mało znaczący ułamek ogólnej emisji zanieczyszczeń do powietrza. Emisje związane z pracami drogowymi również będą niewielkie i ściśle lokalne. Prace budowlane będą generowały co najwyżej chwilowe zapylenie, w obrębie kilkunastu metrów od miejsca prowadzenia prac, a w czasie kładzenia nawierzchni asfaltowej, przez łącznie kilkadziesiąt co najwyżej godzin – niewielką emisję lotnych składników par z masy asfaltowej. Nie powstaną z tytułu prowadzenia prac budowlanych w obrębie remontu żadne nadmierne skażenia powietrza.

b) Emisje hałasu i zasięg oddziaływania

Poziom hałasu w środowisku zewnętrznych nie przekroczy wartości dopuszczalnych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 29 lipca 2004r. (Dz. U. Nr 178 poz. 1841) Dla tego typu terenu położonego przy drogach lub liniach kolejowych dopuszczalny poziom hałasu wynosi:
60dB/A/ w porze dziennej
50 dB/A/ w porze nocnej.
Obszar oddziaływania to pas drogi gminnej.

c) Ilość i sposób odprowadzenia ścieków socjalno – bytowych:

Ścieki socjalno – bytowe – etap ten może być związany z powstawaniem niewielkiej ilości ścieków socjalno – bytowych.

Wszelkie potrzeby sanitarne osób zatrudnionych będą zabezpieczone w przewoźnych urządzeniach sanitarnych. Wielkość emisji ścieków socjalno – bytowych w zawiązaniu do zatrudnionych na budowie osób może wynosić kilka m³. Ścieki z urzędów przenośnych będą odbierane przez specjalistyczne firmy posiadające odpowiednie zezwolenia i przekazywane do punktów zlewowych na oczyszczalni ścieków.

Etap remontu związany będzie z powstaniem odpadów komunalnych. Biorąc pod uwagę ilość zatrudnionych pracowników będzie to wielkość niewielka ok. 350kg. Odpady komunalne będą zbierane w kontenerach na zapleczu socjalnym a następnie wywożone przez specjalistyczne firmy na składowisko komunalne.

d) Ilość i sposób odprowadzenia ścieków technologicznych:

Rozbudowa drogi gminnej o nawierzchni gruntowej na drogę o nawierzchni bitumicznej drogi nie spowoduje odprowadzenia do środowiska ścieków technologicznych.

e) Ilość i sposób odprowadzenia wód opadowych:

Nie przewiduje się zmiany sposobu odwodnienia.

Na odcinku o przekroju drogowym ścieki opadowe będą odprowadzane do rowu przydrożnego. Ilość opadów zależna jest od pory roku, średnioroczna ilość opadów to 450 do 550mm/rocznie, przy maksymalnym 71mm/miesiąc i min. opadzie 26mm/miesiąc z powierzchni z której zostanie odprowadzona woda opadowa.

Wody powierzchniowe zostaną odprowadzone do rowów przydrożnych otwartych.

Projektowane rozwiązanie nie narusza stosunków wodnych, które w chwili obecnej istnieją oraz ich nie pogarsza.

W trakcie normalnej eksploatacji projektowana rozbudowa nie spowoduje zagrożenia dla wód powierzchniowych i podziemnych.

f) rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami:

W trakcie rozbudowy powstawać będą odpady budowlane związane z następującymi pracami: roboty ziemne, roboty rozbiórkowe, budowa nawierzchni. Odpady pochodzące z rozbiórek, będą przekazywane posiadaczom, uprawnionym do ich przejęcia i zagospodarowania. Na etapie eksploatacji powstawać będą odpady komunalne związane z pracami porządkowymi oraz zimowym utrzymaniem dróg.

h. Odległość planowanego przedsięwzięcia od obszarów Natura 2000

Odległość od obszaru Natura 2000 – Dolina Środkowej Warty – ok. 8,500km

i. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

Nie stwierdza się transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.

j. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.

W strefie oddziaływania planowanej inwestycji nie znajdują się żadne obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r.

Planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarze NATURA 2000.

Teren Natura 2000 Dolina Środkowej Warty zlokalizowana jest w odległości ok. 8,50km od planowanego przedsięwzięcia.

Projektowane przedsięwzięcie w żadnym stopniu nie spowoduje zagrożenia dla środowiska przyrodniczego.

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na terenie obszarów wodno – błotnych, obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, a także na obszarach objętych ochroną , w tym stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych.

k. Czy dla planowanej rozbudowy planuje się utworzenie ograniczonego użytkowania (dla przedsięwzięć wymienionych w art. 135 Prawa ochrony środowiska), spowodowane tym, że mimo zastosowanych dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu.

Dla projektowanego remontu drogi gminnej nie planuje się utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.



mgr inż. Marek Andrzejczak
Uprawniony do projektowania oraz
kierowania budową i robotami
w zakresie dróg i typowych mostów
Uprawn. proj. nr G/P - 7342/153/94
ul. Tuwima 22/ 62-600 Koło

Koło, dnia 25 lipca 2014r.

Opinia Geotechniczna

Dla zadania: „**Remont drogi gminnej w miejscowościach Długa Wieś – Chrapczew na odcinku 1520m**”

Na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych oświadczam, iż zgodnie z §4 pkt. 4 teren, na którym projektowany jest remont drogi gminnej w miejscowościach Długa Wieś – Chrapczew na odcinku 1520m zaliczana jest do pierwszej kategorii geotechnicznej, „która obejmuje posadowienie 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: pkt. 3, ppkt c – wykopy do głębokości 1,2m”.

Zgodnie z § 6, ppkt. 2 „dla obiektów budowlanych pierwszej kategorii geotechnicznej zakres badań geotechnicznych może być ograniczony do wierceń i sondowań oraz określania gruntu na podstawie analizy makroskopowej”. Wartość parametrów geotechnicznych można określać przy wykorzystaniu lokalnych zależności korelacyjnych (sąsiedztwo wyrobisk kopalni żwirowych).

Na podstawie analizy makroskopowej stwierdzam, iż grunty występujące na terenie objętym budową charakteryzują przewarstwienia poziome żwirów i piasków, są grunty jednorodne genetycznie i litologiczne zgodnie z §4 pkt. 2 ppkt. 1 określane jako proste.

Projektant

mgr inż. Marek Andrzejczak
Uprawniony do projektowania oraz
kierowania budową i robotami
w zakresie dróg i typowych mostów
Uprawn. proj. nr G/P - 7342/153/94
ul. Tuwima 22, 62-600 Koło

Koło, dnia 25.07.2014r.

OŚWIADCZENIE

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (Dz. U. Nr 207 poz. 2016 z późn. zmianami) oświadczam, iż projekt budowlany pn.:

**„Remont drogi gminnej w miejscowościach Długa Wieś – Chrapczew
na odcinku 1520m”**

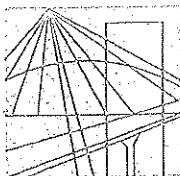
Inwestorem zadania jest:

**Gmina Dobra
Plac Wojska Polskiego 10
62-730 Dobra**

został wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

Projektant:

mgr inż. Marek Andrzejczak
Uprawniony do projektowania oraz
kierowania budową i robotami
w zakresie dróg i typowych mostów
Uprawn. proj. nr G-P - 7342/153/94
ul. Tuwima 22, 62-600 Koło



P O L S K A
I Z B A
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

STOWOZISKO
42-000 Dworkowa 59

Poznań, 2013-12-23.....

ZAŚWIADCZENIE

Pan/Pani **Marek Andrzejczak**
miejsce zamieszkania **ul. Tuwima 22**
..... **62-600 Koło**

jest członkiem Wielkopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów
Budownictwa o numerze ewidencyjnym **WKP/BD/0051/01**
i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności
cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od dnia **2014-01-01**
do dnia **2014-12-31**

Z-ca Przewodniczącego
Wielkopolskiej Okręgowej
Izby Inżynierów Budownictwa
[Signature]
mgr inż. Zenon Wośkowiak

Wielkopolska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa
ul. Dworkowa 14, 60-602 Poznań, tel./fax 61 854 2014, 61 854 2011
e-mail: wkp@wkp.plib.org.pl

Za zgodność z oryginałem

mgr inż. **Marek Andrzejczak**
Uprawniony do projektowania oraz
kierowania budową i robotami
w zakresie mostów i typowych mostów
Uprawn. nr G P - 7342/153/94
ul. Tuwima 22, 62-600 Koło

Tuzak dnia

URZĄD WYDZIAŁU...
w Jarocinie

GP 7342/153/94

Korin dnia.1994.12.20

DECYZJA O STWIERDZENIU PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO DO PEŁNIENIA SAMODZIELNYCH FUNKCJI TECHNICZNYCH W BUDOWNICTWIE

Na podstawie przepisów § 2 ust. 1; 5 ust. 1; 7 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.U.Nr.8 poz.46 z
późniejszymi zmianami)

Stwierdza się, że Pan/Pani

Marek Andrzejczak

magister inżynier budownictwa lądowego

urodzony/a dnia 27 listopada 1946 r. w Jarocinie

posiada przygotowanie zawodowe upoważniające do wykonywania samodzielnej
funkcji:

projektant i kierownika budowy i robót *Za zgodność z oryginałem*

w specjalności.

konstrukcyjno-inżynierskiej

mgr inż. Marek Andrzejczak
Uprawniony do projektowania oraz
kierowania budową i robotami
w zakresie dróg i typowych mostów
Uprawn. proj. nr GP - 7342/153/94
ul. Tuwima 22, 62-600 Koło

Turek, dnia...

w zakresie:

dróg i nawierzchni lotnisk obejmującym również typowe mosty i przepusty