

OŚWIADCZENIE

Na podstawie art. 20, ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. – Prawo budowlane (tekst jednolity – Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 8 marca 2016 r. Dz. U. poz. 290, 961, 1165, 1250, 2255) oświadczam, że projekt branży drogowej:

Rozbudowa ul. Matejki poprzez budowę chodnika i fragmentu miejsc postojowych wraz z rozbiórką istniejącego i budową nowego ogrodzenia na działce nr 162 obr. 0002 w Łebie.

został wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

BRANŻA DROGOWA:

Projektant:

mgr inż. Piotr Kania

178/Gd/2002

Sprawdzający:

mgr inż. Rafał Klein

POM/0189/ POOD/07

.....
podpis

.....
podpis

Spis treści

Opis techniczny

1. Podstawa opracowania
2. Zakres inwestycji
3. Stan istniejący
4. Projektowane zagospodarowanie terenu
5. Wpływ inwestycji na środowisku
6. Uwagi końcowe.

Rysunki

- | | |
|----------------------|----------|
| 1. Przekrój podłużny | 1:50/100 |
| 2. Przekrój normalny | 1:50 |

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania.

1.1 Nazwa inwestycji:

Rozbudowa ul. Matejki poprzez budowę chodnika i fragmentu miejsc postojowych wraz z rozbiórką istniejącego i budową nowego ogrodzenia na działce nr 162 obr. 0002 w Łebie.

1.2. Podstawowe akty prawne:

- Umowa nr 36/2017/RiP z dnia 11 kwietnia 2017 r.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- Decyzja nr 12/2016/2017 o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego z dnia 31.01.2017 r.
- Prawo o ruchu drogowym
- Polskie Normy
- Prawo budowlane

1.3. Podstawowe kryteria projektowe

Parametry techniczne projektowanej drogi zostały określone na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. Ustaw nr 43 z dnia 14 maja 1999 r.)

Parametr techniczny	Wielkość
Droga	L
Prędkość projektowa	30 km/h
Prędkość miarodajna	Nie dotyczy
Kategoria ruchu	KR-2
Przekrój poprzeczny	miejski 1/2
Szerokość pasa ruchu	2,75 m.
Szerokość jezdni	5,5 m.
Minimalna szerokość chodników	2,0 m..

Minimalny promień łuku poziomego	R=30 m.
Minimalny promień łuku pionowego <ul style="list-style-type: none"> • Łuk wypukły • Łuk wklęsły 	R=300 m. R=300 m.
Maksymalne pochylenie podłużne	$i_{\max} = 12 \%$,

2. Zakres inwestycji

W ramach całego przedsięwzięcia zaprojektowano infrastrukturę dla planowanych do realizacji następujących robót budowlanych:

- a) Remont nawierzchni dróg publicznych 104040 G ul. Sosnowej i 104023G Matejki wraz ze skrzyżowaniami z ul. 104005G Brzozową, 104047G Westerplatte i 104056G Nadmorską (frezowanie i wykonanie nakładek bitumicznych, regulacja włączów studni i wpustów ulicznych itp.)- Art.29 ust.2 pkt 1 u.p.b
- b) Przebudowę nawierzchni dróg publicznych j.w. w niezbędnym zakresie (zmiana profilu drogi) i urządzeń drogowych (sieć kanalizacji deszczowej wraz z przykanalikami i wpustami ulicznymi) - Art.29 ust.2 pkt 12 u.p.b
- c) Rozbudowę drogi publicznej 104023G ul. Matejki obejmującą budowę chodnika, zatoki parkingowej (częściowo poza pasem drogowym ul. Matejki) na działce nr 162 obr.2 – art.28 ust.1 u.p.b.
- d) Przebudowa zjazdów z dróg gminnych - Art.29 ust.2 pkt 1a u.p.b
- e) Budowa zatok parkingowych na drogach publicznych - Art.29 ust.1 pkt 11 u.p.b
- f) Budowa sieci elektroenergetycznych (linii oświetleniowych) - Art.29 ust.1 pkt 19a lit.a u.p.b,
- g) Budowa sieci wodociągowo-kanalizacyjnych – Art.29 ust.1 pkt 19a lit „b” i „c”,
- h) Budowa kanałów technologicznych, w rozumieniu art. 4 pkt 15a ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych w pasie drogowym w ramach przebudowy tej drogi - Art.29 ust.2 pkt 12a u.p.

Zakres niniejszego opracowania obejmuje budowę chodnika wzdłuż ulicy Matejki w Łebie na odcinku od ul. Obrońców Westerplatte do ul. Brzozowej (strona prawa), czyli opisuje roboty budowlane dla pkt. c. Zaprojektowano również fragment miejsc postojowych. W zakres prac wchodzi również rozbiórka istniejącego ogrodzenia oraz budowa nowego. Na przestrzeni

między projektowanym chodnikiem a ogrodzeniem zaplanowano posadzenie drzew. Rozwiązania wysokościowe są ściśle powiązane z sąsiadującym zagospodarowaniem terenu. Spadek poprzeczny daszkowy $i=2\%$ w kierunku ulicy Matejki.

3. Stan istniejący.

3.1. Określenie lokalizacji

Planowana inwestycja znajduje się w Łebie, w powiecie Lęborskim, w województwie Pomorskim. Numery ewidencyjne działek: 162 - obręb 0002 Łeba, jednostka ewidencyjna 220802_1

3.2. Istniejąca droga w planie i przekroju poprzecznym.

Ulica Sosnowa i Matejki w Łebie jest wykorzystywana do przeprowadzenia ruchu kołowego i pieszego w zakresie niezbędnym do obsługi mieszkańców. Droga jest jednoprzestrzenna i dwukierunkowa. Istniejąca szerokość jezdni ulicy Sosnowej i Matejki jest zmienna i waha się od 5,5 do 6,0 m. Nawierzchnia drogi jest asfaltowa i obramowana krawężnikami betonowymi. Stan nawierzchni należy uznać jako zły – droga jest spękana, częściowo pozapadana, a liczne łąty bitumiczne świadczą o wyczerpaniu się trwałości zmęczeniowej.

W otoczeniu drogi znajdują się:

- domy jednorodzinne
- lokale usługowe i gastronomiczne
- teren rekreacyjno-wypoczynkowy

Istniejąca droga wyposażona jest w chodniki o zmiennej szerokości i różnej nawierzchni.

Stan chodników jest różny: od bardzo dobrego do złego. Na odcinku od ul. Obrońców Westerplatte do ul. Brzozowej (strona prawa) brak jest chodnika.

Odwodnienie drogi nie jest kompleksowo rozwiązane (brak kanalizacji deszczowej). Wody roztopowe i opadowe spływają zgodnie ze spadkami podłużnymi i poprzecznymi i trafiają do systemów kanalizacji deszczowej ulic sąsiednich. Droga jest oświetlona.

3.3. Istniejące konstrukcje jezdni

W wyniku dokonanych odwiertów ustalono następującą konstrukcję nawierzchni:

- Nawierzchnia bitumiczna o grubości 12-14 cm.
- Tłuczeń kamienny o grubości 5-14 cm.
- Bruk kamienny o grubości 12-13 cm.

- Tłuczeń kamienny o grubości 9-10 cm.

Średnia łączna grubość: 44-45 cm.

3.4. Obciążenie ruchem drogowym

Po przebudowywanej ulicy odbywa się generalnie docelowy ruch pojazdów osobowych. Jedynymi pojazdami ciężarowymi, które regularnie pojawiają się na ulicy, są to pojazdy obsługujące mieszkańców (np. śmieciarki, pojazdy kurierskie, dostawy). Są to jednak pojazdy lekkie, bez przyczep. Nie stwierdzono ruchu pojazdów członowych (samochodów ciężarowych z przyczepami, ciągników siodłowych z naczepą). Ruch większych pojazdów ciężarowych może być sporadyczny i związany z okoliczną zabudową (na przykład budowa domu, przeprowadzka itp.) Nie stwierdzono ruchu tranzytowego.

W związku z powyższym ustalono kategorię ruchu na KR-2.

3.5. Wyniki badań geologiczno-inżynierskich oraz ustalenie geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych.

Według regionalizacji fizycznogeograficznej teren projektowanej inwestycji znajduje się na obszarze Wybrzeża Słowińskiego.

Rzeźba tego terenu była kształtowana działalnością akumulacyjną lądolodu i wód roztopowych w czasie fazy pomorskiej zlodowacenia Bałtyckiego oraz procesy związane z akumulacją i abrazją morza Bałtyckiego.

W badanym podłożu gruntowym pod konstrukcją nawierzchni drogowej oraz pod warstwą nasypów zbudowanych głównie z piasków próchnicznych nawiercono grunty niespoiste w postaci piasków drobnych średniozagęszczonych. Nawiercono również wodę gruntową o zwierciadle swobodnym. Głębokość występowania wody gruntowej waha się od 0,9 do 1,1 m. ppt.

Takie warunki gruntowe zaliczono do warunków prostych.

Na podstawie przeprowadzonych badań geotechnicznych, uwzględniając charakterystykę projektowanego obiektu budowlanego, obiekt zaliczono do I kategorii geotechnicznej.

4. Projektowane zagospodarowanie terenu.

4.1. Proponowane rozwiązania geometryczne i wysokościowe.

Zakres całego zamierzenia budowlanego obejmuje budowę ulicy jednoprzestrzennej, dwupasowej i dwukierunkowej o nawierzchni bitumicznej. Jezdnię obramowano krawężnikiem betonowym na ławie betonowej z oporem, wystającym na wysokość 12cm., za

wyjątkiem: zjazdów, przejść dla pieszych i wspólnych krawędzi z parkingami, gdzie zaprojektowano światło krawężnika na 2 cm.

Droga będzie przebiegać w planie po istniejącym śladzie, z tym, że szerokość jezdni będzie stała (5,5 m.) za wyjątkiem odcinka, gdzie zgodnie z warunkami technicznymi zaprojektowano poszerzenie jezdni ze względu na promień łuku poziomego. Rozwiązania wysokościowe są ściśle powiązane z sąsiadującym zagospodarowaniem terenu. Spadek poprzeczny daszkowy $i=2\%$. Wjazdy na posesje z kostki betonowej.

Elementy wyposażenia drogi:

- Chodnik dwustronny o szerokości 2,5 m. obramowany obrzeżami betonowymi o wymiarach 8x30
- Miejsca parkingowe równoległe i skośne
- Zjazdy na posesje
- Zieleń towarzysząca

Niniejsze opracowanie obejmuje tylko budowę na odcinku od ul. Obrońców Westerplatte do ul. Brzozowej (strona prawa) fragmentu miejsc postojowych oraz chodnik na działce inwestora poza pasem drogowym.

4.2. W ramach całej inwestycji przewiduje się:

- Niezbędne roboty rozbiórkowe
- Wykonanie wykopów
- Ustawienie krawężników oraz obrzeży betonowych
- Zagęszczenie podłoża pod konstrukcję jezdni
- Wykonanie podbudowy zasadniczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie
- Wykonanie zjazdów z kostki betonowej
- Wykonanie jezdni bitumicznej
- Wykonanie miejsc postojowych równoległych i skośnych z kostki betonowej
- Umocnienie powierzchni niezabudowanych humusem oraz obsianie mieszanką traw
- Wykonanie chodników z płyt betonowych
- Budowę kanalizacji deszczowej i oświetlenia drogowego
- Budowę ogrodzenia
- Oznakowanie pionowe i poziome
- Inne drobne roboty drogowe i towarzyszące

4.3. Roboty ziemne

Roboty ziemne wykonać zgodnie z normą.

Nasypy wykonać z gruntu pozyskanego z dokopu. Dopuszcza się wykonanie nasypów z gruntu uzyskanego z wykopu po uprzednim zbadaniu go i stwierdzeniu jego przydatności do wbudowania.

4.4. Konstrukcja nawierzchni.

4.4.1. Ustalenie obciążenia ruchem:

Ustalono w pkt. 3.4 na KR-2.

4.4.2. Określenie warunków gruntowo-wodnych

Warunki wodne

Klasyfikację warunków wodnych ustala się w zależności od najwyższego poziomu występowania swobodnego zwierciadła wody gruntowej poniżej spodu konstrukcji nawierzchni oraz charakterystyki korpusu drogowego. Najbardziej niekorzystny poziom wody gruntowej obliczono dla danych:

- grubość nawierzchni: 32 cm.

- największy wykop: 27 cm.

Łącznie: 59 cm.

Najwyższy poziom wody gruntowej: 90 cm.

W związku z powyższym, najwyższy poziom swobodnego zwierciadła wody gruntowej występuje na głębokości 31 cm. poniżej spodu konstrukcji nawierzchni. Takie warunki wodne należy zaklasyfikować jako złe.

Warunki gruntowe

Warunki gruntowe należy ocenić pod względem wysadzinowości. W podłożu gruntowym stwierdzono występowanie piasków drobnych, które wg. PN-B-02480 są niewysadzinowe.

4.4.3. Ustalenie grupy nośności podłoża gruntowego nawierzchni na etapie projektowania

Klasyfikacja podłoża do grupy nośności została przeprowadzona według wysadzinowości gruntu i warunków wodnych. Stwierdzono grunty niewysadzinowe w złych warunkach wodnych. Oznacza to, że istniejące warunki gruntowe można zakwalifikować do grupy nośności G1.

4.4.4. **Konstrukcje** przyjęto na podstawie Załącznika do zarządzenia nr 31
Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16.06.2014 r. –
Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych.

Konstrukcja chodników:

- Podbudowa zasadnicza z kruszywa niezwiązanego C_{50/30}, gr. 10 cm.
- Podsypka cementowo – piaskowa gr. 3 cm
- Płyty betonowa o grubości 7 cm.

Konstrukcja zjazdów i miejsc parkingowych:

- Podbudowa zasadnicza z kruszywa niezwiązanego C_{90/3}, gr. 20 cm.
- Podsypka cementowo – piaskowa 1:4 gr. 3 cm
- Kostka betonowa gr. 8 cm.

4.4. Odwodnienie.

Odwodnienie drogi zapewniono za pomocą nadania nawierzchniom odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych.

Na odcinku ulicy Sosnowej i Matejki planuje się budowę kanalizacji deszczowej.

Odbiornikiem wód opadowych i roztopowych będzie istniejąca i projektowana kanalizacja deszczowa ulic sąsiednich.

5. Wpływ inwestycji na środowisko

W ramach inwestycji nie planuje się wycinki drzew.

Projektowane roboty powodujące poprawę parametrów jezdni wpływają na usprawnienie ruchu drogowego, co w konsekwencji ogranicza emisję negatywnych czynników ruchu drogowego.

Po zakończeniu robót plac budowy zostanie przywrócony do stanu pierwotnego.

Roboty drogowe nie mogą powodować zagrożeń dla przyległego środowiska.

Ochrona drzew w trakcie budowy:

Roboty budowlane w sąsiedztwie drzew należy wykonywać:

- w sposób uniemożliwiający uszkodzenie mechaniczne drzew,

– tylko ręcznie w zasięgu korony drzewa i w odległości co najmniej 2 m. na zewnątrz od obrysu korony drzewa, przy czym wyjątkowe zastosowanie sprzętu mechanicznego wymaga zgody Inspektora Nadzoru.

W zasięgu korony drzewa i w odległości co najmniej 2 m na zewnątrz od obrysu korony drzewa (lub w strefie 4 × 4 m wokół drzewa) nie powinno dopuścić się do:

- wykonania placów składowych i dróg dojazdowych,
- składowania materiałów budowlanych,
- zmian poziomu gruntu.

Zaleca się, aby w strefie do 10 m od pnia drzewa nie składować cementu, kruszywa, olejów, paliw i lepiszcz.

Zaleca się, aby roboty ziemne w obrębie korzeni drzewa nie były prowadzone w okresie wegetacji roślin, a szczególnie w okresie letnim. Najkorzystniejszym okresem do wykonania tych robót są miesiące od października do kwietnia.

Zaleca się, aby czasowe wykopy instalacyjne wykonywane w strefie korzeniowej drzew były wykonywane wyłącznie ręcznie. Za deskowaniem czasowego wąskiego wykopu powinno się wykonać osłonę korzeni w formie szczeliny o szerokości 0,3 ÷ 0,5 m i głębokości 1,5 ÷ 2,0 m wypełnionej kompostem i torfem. Wskazane jest wykonanie takiej osłony odpowiednio wcześniej niż właściwy wykop. Z osłon takich można zrezygnować pod warunkiem wykonania robót instalacyjnych poza okresem wegetacji roślin.

Zabezpieczenie drzewa na okres budowy drogi powinno obejmować:

- owinięcie pnia matami słomianymi (np. w ilości 4 m² na jeden pień) lub zużytymi oponami samochodowymi, a następnie oszalowanie ich deskami do wysokości pierwszych gałęzi. Dolna część każdej deski powinna opierać się na podłożu, będąc lekko wkopaną w grunt lub obsypaną ziemią. Oszalowanie powinno być otoczone opaskami z drutu lub taśmy stalowej w odległości co 40÷60 cm,
- przykrycie odkrytych korzeni matami słomianymi w ilości około 4 m² na jedno drzewo,
- podlewanie drzewa wodą w ilości około 20 dm³ na jedno drzewo przez cały okres trwania robót, w zależności od warunków atmosferycznych.

Po zakończeniu robót należy wykonać demontaż zabezpieczenia drzewa, obejmujący:

- rozebranie konstrukcji zabezpieczającej drzewo,
- usunięcie materiałów zabezpieczających,
- lekkie spulchnienie ziemi w strefie korzeniowej drzewa.

Pielęgnacja drzew, uszkodzonych w czasie prowadzenia robót budowlanych

Drzewa uszkodzone w czasie prowadzenia robót powinny być natychmiast poddane zabiegom pielęgnacyjnym.

Należy wykonać następujące zabiegi pielęgnacyjne, uzależnione od rodzaju uszkodzenia:

a) przy uszkodzeniu korzeni:

- zmniejszyć koronę drzewa, proporcjonalnie do ubytku korzeni,
- wykonać cięcia sanitarne korzeni pod kątem prostym, dokonując cięcia tam, gdzie zaczyna się korzeń zdrowy (żywy),
- zabezpieczyć powierzchnię ran preparatem impregnującym,
- posypać glebę na bieżąco zabezpieczone korzenie,
- zastąpić, przynajmniej w najbliższym otoczeniu uszkodzonych korzeni, dotychczasową ziemię glebą bardziej zasobną,

b) przy uszkodzeniu gałęzi:

- wykonywać cięcia gałęzi o średnicy powyżej 3 cm zawsze trzyetapowo,
- zabezpieczyć natychmiast powstałą ranę po usunięciu żywej gałęzi:
 - średnicy do 10 cm, zaszmarowując w całości preparatem o działaniu powierzchniowym,
 - średnicy ponad 10 cm, zabezpieczając dwuskładnikowo, tj. krawędzie rany (miejsca, z których będzie wyrastała tkanka żywa – kalus) i drewno czynne (pierścień o grubości $1,5 \div 2$ cm) środkiem o działaniu powierzchniowym, a pozostałą część rany wewnątrz pierścienia – środkiem impregnującym,

c) przy ubytkach powierzchniowych:

- wygładzić i uformować powierzchnię rany,
- uformować krawędź rany (ubytku),
- zabezpieczyć całą powierzchnię rany, z tym, że świeże rany zabezpieczyć jedynie przez zaszmarowanie w całości preparatem emulsyjnym, powierzchniowym typu Dendromal, Lak-Balsam lub Funaben.

6. Uwagi końcowe.

Wszystkie roboty oznakować zgodnie z: „Instrukcją oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym.” Projekt oznakowania robót uzgodnić w uprawnionych do tego organach. Przed przystąpieniem do robót, należy wykonać próbne przekopy, celem upewnienia się, że w strefie robót nie ma uzbrojenia podziemnego.



WOJEWODA POMORSKI

RR-AB-II-7131/02

Gdańsk, dnia 2002 - 07 - 31

DECYZJA NR 178/Gd/2002

Na podstawie art. 12 ust. 2, art. 13 ust. 1 pkt 1 i art. 14 ust. 1 pkt 2, ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane /tekst jednolity: Dz. U. Nr 106 poz. 1126 z 2000 r. z późn. zm./ oraz art. 8 pkt 4 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz. U. Nr 5 poz. 42 z 2002 r.), w związku z art. 62 ustawy z dnia 15 lutego 2002 r. o zmianie ustawy o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (Dz. U. Nr 23 poz. 221 z 2002 r.) i § 9 ust. 1 - rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji w budownictwie (Dz. U. Nr 8, poz. 38 z 1995 r.)

n a d a j ę :

Panu: Piotrowi KANI

magistrowi inżynierowi budownictwa

urodzony w dniu 14 lutego 1970 r. w Gdańsku

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

w specjalności : **konstrukcyjno - budowlanej**

w zakresie: **projektowania bez ograniczeń.**

Otrzymuje :

1. Pan Piotr Kania
ul. Owsiana 3/7
80-749 Gdańsk
2. a/a



z up. WOJEWODY
mgr inż. arch. Krzysztof Normant
p.o. Z-ca Dyrektora Wydziału



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

POM-Z6B-472-8K3 *

Pan Piotr Kania o numerze ewidencyjnym POM/BO/1886/01
adres zamieszkania ul. Wł. Reymonta 3, 84-217 Kamień
jest członkiem Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2017-01-01 do 2017-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2016-12-14 roku przez:

Franciszek Rogowicz, Przewodniczący Rady Pomorskiej 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.piiib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.



POMORSKA OKRĘGOWA
IZBA INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
80-840 Gdańsk, ul. Świętojańska 43/44
(*) Tel. (0-58) 324-89-77
Fax (0-58) 301-44-98

Gdańsk, dnia 18 grudnia 2007 r.

syg. akt 249/POM/OKK/07

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, ze zm./, art. 12 ust. 3, art.13 ust.1 pkt 1, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo budowlane /tekst jednolity Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118/, § 6 pkt 1 i 2, § 11 ust. 1 pkt 1, § 15, § 18 ust. 1 pkt 1 i 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie /Dz. U. z 2006 r. Nr 83 poz. 578, ze zm./ oraz art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego /t.j. Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz.1071 ze zm./

Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
stwierdza, że:

Pan RAFAŁ KLEIN
magister inżynier
urodzony dnia 31.01.1979 r w Gdyni

uzyskał
UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny: POM/0189/POOD/07

do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej

UZASADNIENIE

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

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Skład orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:



PRZEWODNICZĄCY
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Ryszard Kolasa

WICEPRZEWODNICZĄCY
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Leszek Niedostatkiwicz

CZŁONEK
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

Ziemowit Suligowski

Otrzymują:

1. Pan Rafał Klein
- 80-299 Gdańsk, ul. Balcerskiego 31
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/a

Pan Rafał Klein upoważniony jest do:

- I.** Na podstawie art. 12 ust.1 pkt 1 i 2, art. 13 ust. 4 ustawy Prawo budowlane, w specjalności drogowej, bez ograniczeń do:
- a) projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
 - b) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.
- II.** Na podstawie § 18 ust. 1 pkt 1 i 2 powołanego na wstępie rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie /Dz. U. z 2006 r. Nr 83 poz. 578, ze zm./, uprawnienia niniejsze uprawniają do projektowania obiektu budowlanego związanego z obiektem budowlanym, takim jak:
- a) droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów;
 - b) droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust.
- III.** Na podstawie § 15 w/w rozporządzenia, niniejsze uprawnienia do projektowania w specjalności drogowej uprawniają do sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu, w zakresie tej specjalności.



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

POM-XV9-XY4-Z9E *

Pan Rafał Klein o numerze ewidencyjnym POM/BD/0045/08
adres zamieszkania ul.Balcerskiego 31, 80-299 Gdańsk
jest członkiem Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2017-02-01 do 2018-01-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2017-01-10 roku przez:

Franciszek Rogowicz, Przewodniczący Rady Pomorskiej 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.piiib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

