

STADIUM PROJEKTU:		
PROJEKT BUDOWLANY		
NAZWA OBIEKTU:		
Przebudowa drogi powiatowej nr 2217C Godziszewy - Dylewo od km 0+000 do km 2+917		
ADRES OBIEKTU:		
gm. Rypin, powiat rypiński Obręb Godziszewy: dz. ewid. nr: 59/1, 29, 55/6, 55/4, 54/1, 54/3, 47/6, 47/4, 46/1, 50/16, 42/2, 40/4, 37/2, 109/1, 108/14, 108/13, 108/12, 108/10, 108/8, 107/8, 107/6, 163/1, 28/1, 27/1, 26/1, 25/1, 22/3, 168/2, 166/2, 165/2, 164/1, 162/5, 162/3 Obręb Dylewo: dz. ewid. nr: 34/1, 35/1, 42/1, 43/7, 73/4, 73/6, 68/5, 73/3, 70/4, 73/2, 71/1, 72/2, 73/1, 156/3, 73/5		
INWESTOR:		
Zarząd Dróg Powiatowych w Rypinie ul. Strażacka 1 87-500 Rypin		
JEDNOSTKA PROJEKTOWA:		
Zarząd Dróg Powiatowych w Rypinie ul. Strażacka 1 87-500 Rypin		
BRANŻA:		
TOM I. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU kategoria obiektu budowlanego: XXV		

FUNKCJA	IMIĘ i NAZWISKO, NR UPRAWNIENÍ	PODPIS
PROJEKTANT:	mgr inż. Mariusz Majewski KUP/0116/POOD/13 do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej	
DATA:	11.2016	Nr egz.:

SPIS TREŚCI

I. Opis techniczny

1.	PODSTAWA OPRACOWANIA	5
2.	PRZEDMIOT OPRACOWANIA	5
3.	ZAKRES OPRACOWANIA	5
4.	ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU	6
5.	WARUNKI GRUNTOWO - WODNE.....	6
6.	ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE.....	7
7.	SIECI UZBROJENIA TERENU.....	10
8.	INFORMACJA DODATKOWE DOTYCZĄCE TERENU OBJĘTEGO OPRACOWANIEM	10
9.	OKREŚLENIE OBSZARU ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI.....	11
10.	INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA.....	11
11.	ZAŁĄCZNIKI	13

II. Załączniki

III. Rysunki

1. PLAN ORIENTACYJNY, SKALA 1:50000 – RYS. 1,
2. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU, SKALA 1:500 – RYS. 2.1 – 2.6

I. Opis techniczny

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawą opracowania niniejszego projektu budowlano - wykonawczego jest:

- Umowa z Zamawiającym,
- Mapa do celów projektowych w skali 1:500,
- 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 poz. 430 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz. U. Nr 14 poz. 60 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. Nr 89 poz. 414) z późn. zm.,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 kwietnia 2012r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. poz. 462 z późn. zm.),
- 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),
- Ekspertyza ustalająca warunki gruntowo – wodne,
- Wizja i pomiary w terenie,
- Uzgodnienia z inwestorem.

2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiot opracowania stanowi projekt budowlany dla zadania pn. „Przebudowa drogi powiatowej nr 2217C Godziszewy – Dylewo od km 0+000,00 do km 2+917,00”.

3. ZAKRES OPRACOWANIA

Opracowanie obejmuje wykonanie dokumentacji projektowej dotyczącej przebudowy drogi powiatowej nr 2217C Godziszewy – Dylewo od km 0+000,00 do km 2+917,00. W ramach prac projektowych planowane są:

- roboty rozbiórkowe w zakresie nawierzchni jezdni,
- przebudowa drogi powiatowej wraz z poszerzeniem jezdni,
- budowa odcinka chodnika,
- budowa i przebudowa zjazdów,
- przebudowa i budowa przepustów drogowych,

- budowa oświetlenia drogowego na przejściu dla pieszych,
- wykonanie elementów odwodnienia,
- wycinkę drzew w zakresie kolidującym z inwestycją,
- regulacja urządzeń obcych,
- wykonanie oznakowania pionowego, poziomego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

4. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Droga powiatowa nr 2217C jest położona na terenie Gminy Rypin, w powiecie rypińskim. Droga ma swój początek w km 0+000 na skrzyżowaniu z drogą wojewódzka nr 563 Rypin – Żuromin – Mława w miejscowości Godziszewy. Koniec odcinka jest zlokalizowany w km 2+917 na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 560 Brodnica – Rypin – Sierpc w miejscowości Dylewo.

Droga powiatowa nr 2217C jest jednojezdniową dwukierunkową drogą klasy technicznej Z (zbiorcza) o bitumicznej nawierzchni jezdni. Nawierzchnia posiada liczne spękania, powierzchniowe wykruszenia, pokruszone krawędzie, wyboje podłużne i poprzeczne.

Szerokość jezdni planowanej do przebudowy drogi wynosi 5,00m. W ciągu przedmiotowego odcinka drogi zlokalizowany jest jeden przepust drogowy. Zjazdy do posesji i zjazdy polne są przeważnie gruntowe. Droga posiada obustronne pobocza gruntowe o zmiennej szerokości, przeważnie zaniżone lub zawyżone w stosunku do nawierzchni jezdni. Lokalnie wzdłuż planowanego do przebudowy odcinka występują rowy przydrożne. Rowy przeważnie są zamulone.

W obrębie pasa drogowego planowanej do przebudowy drogi lokalnie występują zadrzewienia przydrożne.

Okolo km 2+795 zlokalizowany jest przejazd kolejowy. Odcinek drogi usytuowany na terenie kolejowy jest wyłączony z niniejszego opracowania.

Zagospodarowanie terenu wzdłuż drogi stanowią głównie tereny rolne, zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna oraz obiekty usługowe,

5. WARUNKI GRUNTOWO - WODNE

Grunty podłoża budowlanego ujęto w cztery warstwy geotechniczne.

Warstwę Ib stanowią utwory holoceny reprezentowane przez nasyp, glebę, i nasyp niekontrolowany. Szkielet nasypu budują humusowy piasek drobny, piasek średni z domieszkami gliny, kamieni, żużlu, piasku grubego, i gruzu ceglanego. Nasypy te są w stanie średniozagęszczonym o średniej charakterystycznej wartości stopnia zagęszczenia $I_D=0,45$

Warstwę Ia obejmują głównie nasyp budowlany. Grunty reprezentujące podwarstwę mają w swym składzie tłuczeń, piaski drobne i średnie oraz żwir. Grunty tej podwarstwy występują w stanie zagęszczonym o średniej charakterystycznej wartości stopnia zagęszczenia $I_D=0,55$.

Warstwę II stanowią wilotne piaski drobne oraz lokalnie piaski drobne na pograniczu piasków średnich z domieszkami otoczków. Grunty tej warstwy występują w stanie średniozagęszczonym o średniej charakterystycznej wartości stopnia zagęszczenia $I_D=0,46$.

Warstwę III obejmują wilgotne piaski średnie z domieszkami żwirów i otoczków. Grunty tej warstwy występują w stanie średniozagęszczonym o średniej charakterystycznej wartości stopnia zagęszczenia $I_D=0,49$.

Warstwę IV reprezentują plejstocenijskie gliny zwałowe. Warstwę obejmują piaski gliniaste i gliny piaszczyste przewarstwione piaskiem drobnym i średnim z domieszkami kamieni. Grunty tej warstwy występują w konsystencji plastycznej w stanie twardoplastycznym o średniej wartości stopnia plastyczności $I_L=0,22$.

Nie stwierdzono występowanie pierwszego czwartorzędowego poziomu wodonośnego.

Na podstawie otrzymanych wyników rozpoznania geotechnicznego oraz uwzględniając charakterystykę konstrukcji proponuje się I kategorię geotechniczną (w prostych warunkach wodno-gruntowych).

6. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

6.1. Podstawowe parametry drogi

- Jezdnia: dwupasowa, dwukierunkowa
- Klasa techniczna: Z
- Kategoria ruchu: KR3,
- Prędkość projektowa: $V_p=40$ km/h,
- Szerokość jezdni: 6,0 m,
- Szerokość poboczy (umocnionych): 1,0 m,
- Pochylenie poprzeczne jezdni (na odcinku prostym): 2% (daszkowe),
- Pochylenie poprzeczne pobocza: 8%.
- Szerokość chodnika: 2,00m.

6.2. Ukształtowanie w planie

Odcinek drogi powiatowej nr 2217C, objęty opracowaniem projektuje się przebudować przy zachowaniu istniejącego przebiegu drogi, w istniejący pasie drogowym. Miejscowo, ze względu na uwarunkowania terenowe, jej przebieg został skorygowany.

W ramach opracowania projektuje się całkowitą rozbiórkę istniejącej nawierzchni jezdni i wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni jezdni. Projektuje się jezdnię o szerokości równej 6,0m oraz obustronne

pobocza wzmocnione o szerokości 1,0m. Na łukach poziomych o małych promieniach projektuje się poszerzenia jezdni.

Od km 2+617,25 do około km 2+673,00 bezpośrednio przy krawędzi jezdni projektuje się odcinek ciągu pieszego o szerokości 2,0m. Wzdłuż drogi projektuje się rowy odwadniające.

Odcinek drogi od km 2+787.73 do km 2+809.50, położony na terenie kolejowym, jest wyłączony z niniejszego opracowania.

Przebieg drogi w planie został przedstawiony w części rysunkowej opracowania.

6.3. Rozwiązania wysokościowe

Ukształtowanie trasy w profilu podłużnym zaprojektowano z uwzględnieniem istniejącego przebiegu drogi, istniejącego zagospodarowania terenów przyległych oraz istniejącego uzbrojenia terenu.

Pochylenia podłużne projektowanej trasy wynoszą od 0,30% do 1,80%. Pochylenia poprzeczne jezdni zawierają się w przedziale od 2,00% do 5,50%. Na odcinkach prostych projektuje się daszkowe pochylenie poprzeczne jezdni, natomiast na łukach poziomych projektuje się pochylenie jednostronne. Początek i koniec odcinka projektuje się dostosować wysokościowo do terenu istniejącego.

6.5. Zjazdy

W celu skomunikowania nieruchomości przyległych z przebudowywaną drogą gminną projektuje się przebudowę istniejących i budowę nowych zjazdów z drogi.

Pod zjazdami w ciągu rowów odwadniających projektuje się przepusty z rur PEHD o średnicy 400mm. Wloty i wyloty przepustów pod zjazdami projektuje się umocnić kamieniem polnym na zaprawie cementowej.

6.7. Przepusty drogowe

Projektuje się przebudowę istniejącego przepustu zlokalizowanego pod drogą powiatową w km 2+836,00. Przepust projektuje się wykonać rury PEHD o średnicy 800mm. Na wlotach i wylotach przepustu projektuje wykonać umocnienie z kamienia polnego za zaprawie cementowej. Przepust należy posadzić na fundamencie z kruszywa o grubości wg zaleceń producenta rur zagęszczonej do $I_s \geq 0,97$. Zasypkę przepustu z piasku należy układać i zagęszczać warstwami. Wskaźnik zagęszczenia zasyпки powinien wynosić $I_s \geq 0,97$.

6.8. Projektowane konstrukcje elementów komunikacyjnych

- Konstrukcja nawierzchni jezdni (KR3)

Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 8 S	5 cm
Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W	6 cm
Geosiatka z włókien szklanych	-
Podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC 16 P	7 cm
Podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie	20 cm
Warstwa odsączająca z piasku	15 cm
Warstwa gruntu stabilizowanego cementem o $R_m=2,5$ Mpa	15 cm
	68 cm

- Konstrukcja nawierzchni chodnika

Kostka betonowa (szara)	6 cm
Podsypka cementowo – piaskowa 1:4	5 cm
Warstwa odsączająca z piasku	10 cm
	16 cm

- Konstrukcja poboczy umocnionych

Kruszywo łamane 0/31,5 stabilizowane mechanicznie	25 cm
	25 cm

- Konstrukcja nawierzchni zjazdów bitumicznych

Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 8 S	5 cm
Podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie	20 cm
Warstwa odsączająca z piasku	15cm
	40 cm

- Konstrukcja nawierzchni zjazdów z kostki betonowej

Kostka betonowa (szara)	8 cm
Podsypka cementowo - piaskowa	5 cm
Podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie	20 cm
Warstwa odsączająca z piasku	15 cm
	48 cm

6.9. Odwodnienie

Odwodnienie projektowanego odcinka drogi będzie realizowane powierzchniowo za pomocą zaprojektowanych pochyleń podłużnych i poprzecznych, do projektowanych rowów odwadniających.

6.10. Roboty ziemne

Roboty ziemne należy wykonać zgodnie z PN-S-02205:1998 Drogi samochodowe. Roboty ziemne. Wymagania i badania.

6.11. Oświetlenie drogowe

Okolo km 2+660, w rejonie projektowanego przejścia dla pieszych, projektuje się ustawienia lampy ulicznej z oprawą typu LED, zasilanej energią solarno-wiatrową.

7. SIECI UZBROJENIA TERENU

W rejonie projektowanej przebudowy drogi są istniejące elementy uzbrojenia terenu. Aktualny przebieg sieci uzbrojenia terenu został przedstawiony na mapie do celów projektowych.

Podczas prowadzenia robót ziemnych należy jednak zwrócić uwagę na możliwość wystąpienia niezainwentaryzowanego uzbrojenia terenu. W przypadku wykrycia niezainwentaryzowanego, kolidującego z robotami uzbrojenia terenu, należy powiadomić właściwego gestora sieci.

8. INFORMACJA DODATKOWE DOTYCZĄCE TERENU OBJĘTEGO OPRACOWANIEM

Teren, na którym projektowana jest inwestycja nie jest wpisany do rejestru zabytków, nie podlega ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz nie jest położony w granicach terenu górniczego.

W przypadku odkrycia w trakcie trwających już robót znalezisk przedmiotów, co do których istnieje podejrzenie, że są one zabytkami archeologicznymi, należy niezwłocznie zawiadomić Kujawsko – Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Planowana inwestycja nie stwarza ryzyka wystąpienia negatywnego oddziaływania na środowisko.

9. OKREŚLENIE OBSZARU ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI

Obszar oddziaływania obiektu - czyli teren wyznaczony w otoczeniu obiektu na podstawie przepisów odrębnych, wprowadzający związane z tym obiektem ograniczenia w zagospodarowaniu terenu.

Stwierdza się, że projektowana droga ma obszar oddziaływania zamykający się w granicach istniejącego pasa drogowego przedstawionego w części rysunkowej niniejszego opracowania.

10. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

10.1. *Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego*

Zakres robót budowlanych prowadzonych w ramach niniejszej inwestycji obejmuje:

- roboty rozbiórkowe w zakresie nawierzchni jezdni,
- przebudowa drogi powiatowej wraz z poszerzeniem jezdni,
- budowa odcinka chodnika,
- budowa i przebudowa zjazdów,
- przebudowa i budowa przepustów drogowych,
- budowa oświetlenia drogowego na przejściu dla pieszych,
- wykonanie elementów odwodnienia,
- wycinkę drzew w zakresie kolidującym z inwestycją,
- regulacja urządzeń obcych,
- wykonanie oznakowania pionowego, poziomego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

10.2. *Wykaz istniejących obiektów budowlanych*

W rejonie prowadzenia robót budowlanych zlokalizowane są:

- droga powiatowa nr 2217C,
- skrzyżowania,
- zjazdy,
- przepusty drogowe,
- sieci uzbrojenia terenu.

10.3. *Elementy zagospodarowania terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi*

Roboty budowlane będą prowadzone w pasie drogowym drogi powiatowej nr 2217C. Przy wykonywaniu robót w pasie drogowym przy jednoczesnym występowaniu ruchu drogowego elementem mogącym stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi jest możliwość występowania zdarzeń drogowych.

10.4. Przewidywane zagrożenia występujące podczas realizacji robót budowlanych, skala i rodzaje zagrożeń oraz miejsce i czas ich występowania

Przewidywane zagrożenia występujące podczas realizacji robót budowlanych to:

- możliwość wystąpienia zdarzeń drogowych podczas prowadzenia robót przy jednoczesnym występowaniu ruchu drogowego,
- zagrożenia wynikające z pracy maszyn budowlanych i sprzętu transportowego,

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

Przed przystąpieniem do robót należy przeszkolić wszystkich pracowników w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy oraz zapoznać pracowników z zakresem stanowiskowym prac.

10.6. Środki techniczne i organizacyjne, zapobiegające niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub ich sąsiedztwie, w tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń

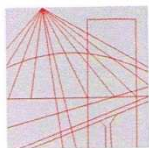
Roboty budowlane należy prowadzić zgodnie z zatwierdzonym projektem tymczasowej organizacji ruchu drogowego. Należy zorganizować stanowisko wyposażone w sprzęt przeciwpożarowy i apteczkę medyczną. Materiały budowlane należy składować w specjalnie urządzonym i zabezpieczonym miejscu. Należy używać tylko sprawnych i dopuszczonych do użycia maszyn i urządzeń. Pracowników należy zaopatrzyć w odzież roboczą i ochronną. Prace ziemne w rejonach sieci uzbrojenia terenu należy prowadzić ręcznie.

11. ZAŁĄCZNIKI

Oświadczenie:

Zgodnie z art. 20, ust. 4 Ustawy z dn. 7.07.1994r. – Prawo budowlane oświadczam, że projekt budowlany sporządzony jest zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej

<i>FUNKCJA</i>	<i>IMIĘ i NAZWISKO</i>	<i>NR I SPECJ. UPRAWNIENI</i>	<i>PODPIS</i>
PROJEKTANT:	mgr inż. Mariusz Majewski	KUP/0116/POOD/13 do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej	
DATA:	11.2016		



KUJAWSKO
POMORSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

Bydgoszcz, dnia 18 grudnia 2013 r.

Sygn. akt: KUPOIIB/KK-0054-0045/13

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.*), art. 13 ust. 1 pkt 1 i ust. 2, art. 14 ust. 1 pkt 2a i ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (*Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623, z późn. zm.*) oraz § 11 ust. 1 pkt 1 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, z późn. zm.*) w związku z art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego (*Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.*), po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym,

Pan Mariusz Majewski
magister inżynier o kierunku budownictwo
ur. dnia 29 czerwca 1985 r. w Ryplinie

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny KUP/0116/POOD/13

**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 Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej KUPOIIB w Bydgoszczy w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Skład Orzekający
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

mgr inż. Jacek Kołodziej

inż. Wojciech Klatecki

inż. Franciszek Szypliński

Otrzymują:

1. Pan Mariusz Majewski
Ostrowite 172
87-522 Ostrowite
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
4. a/a





Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

KUP-M41-BAS-Y1P *

Pan Mariusz Majewski o numerze ewidencyjnym KUP/BD/0016/14
adres zamieszkania m. Ostrowite Rypińskie 172, 87-522 Ostrowite
jest członkiem Kujawsko-Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada
wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2017-03-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2016-02-24 roku przez:

Adam Podhorecki, Przewodniczący Rady Kujawsko-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.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.