



**LABORATORIUM DROGOWE SZCZECIN**

ul. Tama Pomorzańska 13L, 70-030 Szczecin, tel.: 53 366 39 63

[www.laboratoriumdrogowe.szczecin.pl](http://www.laboratoriumdrogowe.szczecin.pl)

[biuro@laboratoriumdrogowe.szczecin.pl](mailto:biuro@laboratoriumdrogowe.szczecin.pl)



## **Projekt wzmocnienia podłoża dla DP 1716Z odcinek Kolin - Mokrzyca**

**INWESTOR:** Zarząd Dróg Powiatowych w Stargardzie  
ul. Bydgoska 13/15 71-693 Stargard

**ETAP:** Projekt techniczny

**BRANŻA:** DROGOWA

**ADRES** Kolin gm. Dolice  
**INWESTYCJI:** Obręb Kolin DZ.NR 244

**PROJEKTOWAŁ:** dr. inż. Stanisław Majer ZAP/0190/PWOD/09

Szczecin listopad 2023 r.  
Wersja 1

## Spis treści:

<b>1. ZAMAWIAJĄCY .....</b>	<b>3</b>
<b>2. PODSTAWA OPRACOWANIA .....</b>	<b>3</b>
<b>3. PRZEDMIOT, ZAKRES I CEL OPRACOWANIA .....</b>	<b>3</b>
<b>4. LOKALIZACJA.....</b>	<b>3</b>
<b>5. STAN ISTNIEJĄCY .....</b>	<b>4</b>
5.1. FUNKCJA TERENU .....	4
5.2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU .....	4
<b>6. WARUNKI GRUNTOWO – WODNE .....</b>	<b>4</b>
<b>7. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE.....</b>	<b>5</b>
7.1. ROZWIĄZANIA SYTUACYJNO-WYSOKOŚCIOWE JEZDNI .....	5
7.2. GŁĘBOKIE WZMOCNIENIE PODŁOŻA GRUNTOWEGO .....	6
<b>8. ROBOTY ZIEMNE.....</b>	<b>6</b>
<b>9. TYMCZASOWA ORGANIZACJA RUCHU.....</b>	<b>6</b>
<b>10. STAŁA ORGANIZACJA RUCHU.....</b>	<b>7</b>
<b>11. WYMAGANIA MATERIAŁOWE I WYKONANIE ROBÓT .....</b>	<b>7</b>
<b>12. TECHNOLOGIA I KOLEJNOŚĆ PROWADZENIA ROBÓT.....</b>	<b>7</b>

Oświadczenie projektanta

## II. RYSUNKI:

RYS. NR 1: PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU	1:500
RYS. NR 2: PRZEKRÓJ PRZEZ DROGĘ DOJAZDOWĄ`	1:50
RYS. NR 3 PLANSZA CZASOWEJ ORGANIZACJI RUCHU	1:5 000

## III SST

## IV PRZEDMIAR ROBÓT

## **1. ZAMAWIAJĄCY**

Zarząd Dróg Powiatowych w Stargardzie, ul. Bydgoska 13/15, 71-693 Stargard

## **2. PODSTAWA OPRACOWANIA**

- a) Zlecenie nr ZDP.SD.4131.111.2023.MKK z dnia 21.09.2023
- b) Projekt wykonawczy: „Przebudowa DP nr 1711Z Stargard Szczeciński – Witkowo Pierwsze oraz DP nr 1716Z Witkowo Pierwsze – Dolice – granica powiatu stargardzkiego wraz ze studium wykonalności DP 1716Z. Etap D odc. od Kolina do Morzycy, tj. od km 6+365 do km 9+546” Znak Drogowa Pracownia Projektowa 80-299 Gdańsk ul. Astronomów 9, „Arkas Projekt” Pracownia Projektowo-Konsultingowa 10-124 Olsztyn ul. Grunwaldzka 18A, Gdański kwiecień 2010
- c) Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Dolice Uchwała nr XXXI/180/2002 Rady Gminy Dolice
- d) Mapa do celów projektowych;
- e) Wytyczne Zamawiającego;
- f) Wizja lokalna;
- g) Dokumentacja Badań Podłoża Gruntowego obiekt: Projekt wzmocnienia dla DP 1716Z Kolin - Morzyca; Laboratorium Drogowe Szczecin ul. Tama Pomorzańska 13L, 70-030 Szczecin listopad 2023
- h) Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. 2020 poz. 1333 ze zm.);
- i) Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz.U. z 2003 r. nr 169, poz. 1650 z późn. zm.)
- j) Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych Dz. U. z 2023 r. poz. 645, 760, 1193, 1688
- k) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych Dz.U. z 2022 poz. 1518

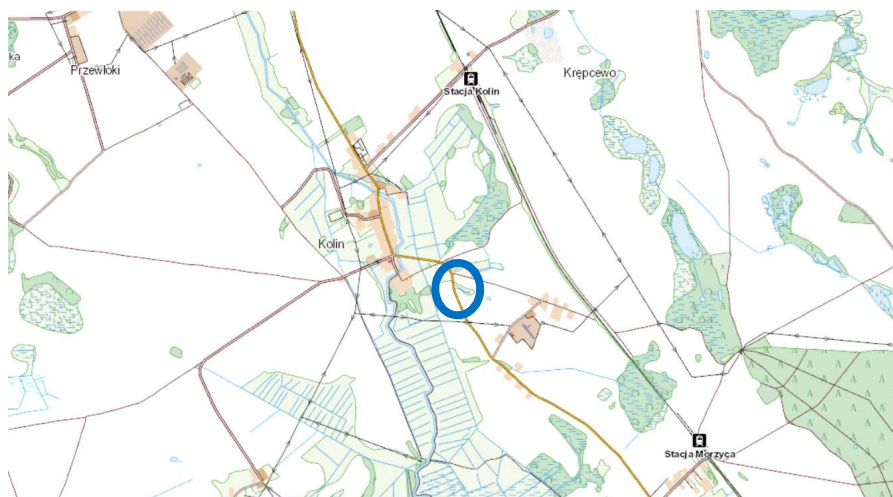
## **3. PRZEDMIOT, ZAKRES I CEL OPRACOWANIA**

Celem opracowania jest wykonanie projektu technicznego dla przedsięwzięcia - „Projekt wzmocnienia podłoża dla DP 1716Z odcinek Kolin - Mokrzyca”. Zakres opracowania stanowi projekt techniczny.

Przedmiotem opracowania jest odcinek drogi powiatowej nr 1716Z o długości około 30m położony ok. 600 metrów za zabudowaniami wsi Kolin na terenie gminy Dolice, na którym w roku 2023 wystąpiło ponowne osiadanie nawierzchni – pierwsze miało miejsce w roku 2015. Osiadanie nawierzchni wystąpiło po stronie wschodniej tj. od strony obniżenia wytopiskowego wypełnionego gruntami organicznymi.

## **4. LOKALIZACJA**

Droga powiatowa nr 1716Z na odcinku gdzie nastąpiło osiadanie nawierzchni zlokalizowana jest na działce nr 244 obręb 0006 Kolin. Właścicielem działki jest Starostwo Powiatowe w Stargardzie.



Rys 1. Lokalizacja inwestycji

## 5. STAN ISTNIEJĄCY

### 5.1. Funkcja terenu

Teren objęty opracowaniem to pas drogowy drogi powiatowej nr 1716Z pełni funkcję drogi publicznej. Tereny przyległe do drogi to pola uprawne.

### 5.2. Istniejący stan zagospodarowania terenu

Inwestycja nie zmienia istniejącego zagospodarowania terenu. W miejscu projektowanego wzmocnienia podłoża przebiega kanał kanalizacji tłocznej o średnicy 75 mm. Nie przewiduje się zmian w położeniu tej instalacji. Droga powiatowa na odcinku objętym zakresem opracowania posiada jezdnię o szerokości 6,0 m. Istniejąca konstrukcja składa się z mieszanki mineralno – asfaltowej (MMA) o grubości od 21 do 22 cm, która wykonana została na podbudowie z stabilizacji gruntu cementem oraz kruszywa łamane 0/31,5 mm i 0/63 mm, łączna grubość konstrukcji waha się do 60 do nawet 120 cm

## 6. WARUNKI GRUNTOWO – WODNE

Podłoże przedmiotowej inwestycji rozpoznano do głębokości 18,0 m. Powierzchniowo zalega warstwa konstrukcji drogowej ułożonej na nasypie bądź na glebie (otwór nr 6). Grubość nasypów, wliczając punkty z konstrukcją drogową mieści się w przedziale od 1,0 do 2,6 m (najmniejszą wartość odnotowano w punkcie nr 1). Miąższość humusu nie przekracza 0,3 m. Poniżej odnotowano utwory bagienne – torfy (Pt) o grubość 2,0 – 7,6 m (największa miąższość w punkcie nr 7), w obrębie których (otwór nr 5) udokumentowano soczewkę humusowych piasków (Hu), której miąższość wynosi 1,2 m. Seria osadów bagiennych zalega bezpośrednio na stropie mało spoistych pyłów (Si), bądź piasków pylastych (siSa). W strefie przemarzania (tj. 0,8 m) i 1 m poniżej konstrukcji nawierzchni występują nie wysadzinowe nasypy piaszczyste. Wyjątek stanowi otwór nr 3, gdzie odnotowano nie podlegające kryterium wysadzinowości nasypy gruzowe.

W trakcie badań (24 października 2023 r.) w badanym podłożu stwierdzono występowanie wód podziemnych zarówno o zwierciadle swobodnym jak i napiętym. Zwierciadło swobodne

odnotowano w przedziale wysokości od 28,70 do 29,49 m n.p.m. Zwierciadło napięte nawiercono od 16,78 do 28,21 m n.p.m., przy jednoczesnej stabilizacji 29,11 – 29,38 m n.p.m..

Dodatkowo w punkcie numer 5 odnotowano sączenia wód w obrębie pyłów na głębokości 5,0 m p.p.t., tj., 27,49 m n.p.m.. Poziom zwierciadła napiętego wody izolowany jest od powierzchni słabo przepuszczalnymi torfami. Zasilanie warstwy naporowej odbywa się na drodze infiltracji wód opadowych przez wychodnię warstwy wodonośnej w punkcie nr 6. (zwierciadło swobodne, brak izolacji w postaci gruntów słabo przepuszczalnych).

Zakładając charakterystykę korpusu drogowego: wykop  $\leq 1$  m i nasyp  $\leq 1$  m warunki wodne należy uznać za dobre. Rodzime piaski pylaste to grunty słabo przepuszczalne o wartości współczynnika filtracji  $k = 0,2$  m/d. Podłoże półprzepuszczalne stanowią pyły o szacunkowym współczynniku filtracji  $k \approx 0,001 - 0,1$  m/d.

Teren badań, zgodnie z danymi Państwowego Instytutu Geologicznego (<http://geologia.pgi.gov.pl/>), nie znajduje się w obszarze zagrożonym podtopieniami oraz nie znajduje się w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią (zgodnie z mapami opracowanymi przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie (<http://mapy.isok.gov.pl/imap/>)).

## 7. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

### 7.1. Rozwiązania sytuacyjno-wysokościowe jezdni

Na podstawie prac kameralnych stwierdzono ze skuteczną metodą naprawy konstrukcji nawierzchni DP 1716Z w miejscu występowania osiadania nawierzchni będzie rozbiórka konstrukcji nawierzchni i posadowienie nowej konstrukcji przy zastosowaniu pali CFA o średnicy 40 cm. Z uwagi na charakter prac oraz możliwość prowadzenia robót zaproponowano zamknięcie całkowite DP 1716Z i objazd przez osadę Kolin Kolonia. Daje to możliwość bezpiecznego prowadzenia prac. Projekt nie przewiduje żadnych zmian w stosunku do stanu istniejącego, jeśli chodzi o geometrię jezdni. Pikietaż, przyjęto jak w pierwotnym projekcie przebudowy drogi z roku 2010. Zakres frezowania warstwy ścieralnej od km 0+483,50 do km 0+515,50 tj. 32 mb. Natomiast całkowita rozbiórka konstrukcji nawierzchni obejmuje odcinek 0+487,50 do km 0+512,10. Geometria jezdni wg projektu z roku 2010 na przedmiotowym odcinku jest następująca

- do km (PKP) 0+486,13 krzywa przejściowa parametrze  $A=94,85$  (długość  $L=59,98$   $R=150$ )
- od km 0+486,16 do km 0+494,22 prosta o  $L=8,09$  m
- od km 0+494,22 łuk o promieniu 250 m.

Na długości remontowanego odcinka należy wykonać ulepszone pobocza z kruszywa 0/31,5 z rozbiórki ewentualnie destruktu asfaltowego o szerokości 1,0 m. Projekt nie przewiduje również żadnych zmian wysokościowych tzn. należy zinwentaryzować przez rozbiórką pas prawy i przyjąć go jako punkt odniesienia do odtworzenia konstrukcji nawierzchni, zgodnie z pierwotnym projektem należy zastosować przekrój dwuspadowy (daszkowy).

Nowe warstwy konstrukcji nawierzchni (KR3):

- warstwa ścieralna SMA 8 – 4 cm,
- Warstwa wiążąca AC 16 W – 6 cm,
- Warstw podbudowy zasadniczej AC 16 P – 8 cm,
- Warstwa podbudowy zasadniczej 0/31,5 – 20 cm,
- Grunt stabilizowany cementem  $R_m=2,5$ MPa – 25 cm

- Kruszywo 0/31,5 C<sub>90/3</sub> – 20 cm
- Siatka 1 400/40 (PET)
- Kruszywo 0/31,5 C<sub>90/3</sub> – 20 cm
- Siatka 2 400/40 (PET) prostopadła do siatki 1
- Piasek grubość (warstwa wyrównawcza) - 20 cm
- Włóknina separacyjna

## 7.2. Głębokie wzmocnienie podłoża gruntowego

Zaprojektowano posadowienie konstrukcji nawierzchni drogi powiatowej nr 1716Z na fundamencie palowym zwieńczonym warstwą transmisyjną składającą się z 2 warstw kruszywa 0/32 zbrojonego siatką 400/40 PET. Warstwa transmisyjna wykonana będzie na palach CFA o średnicy 40 cm z betonu C30/37. Warstwę transmisyjną zaprojektowano jako poziomą. Długość warstwy transmisyjnej – 24,6 m szerokość 261,3 m<sup>2</sup>. Przed przystąpieniem do wykonywania fundamentu palowego.

Nie przewiduje się wykonywania klasycznej platformy roboczej. Należy wykonać niezbędny wykop i zagęścić tak aby uzyskać nośność min  $E_{v2}$  min 30 MPa.

Pale CFA zaprojektowano z betonu min. C30/37 o średnicy 40 cm. W projekcie przewidziano 5 rzędów pali równoległych do osi drogi, w rozstawie kwadratowym o wymiarze boku  $a=1,6$  m. 6 ostatni rząd pali stanowi podparcie fundamentu i został zaprojektowany w odległości 75 cm od rzędu 5 z przesunięciem tak aby uzyskać rozstaw trójkątny. Zaprojektowano minimalną głębokość zagłębienia w gruncie nośnym na 3,0 m

Zaprojektowano:

- w rzędzie 1 pali przewidziano 8 sztuk o długości min 3,0 m nie zbrojonych,
- w rzędzie 2 zaprojektowano 14 sztuk o długości około 6,0m z koszem zbrojeniowym,
- w rzędzie 3 zaprojektowano 14 sztuk o długości około 7,0 m z koszem zbrojeniowym,
- w rzędzie 4 zaprojektowano 14 sztuk o długości około 9,0 m z koszem zbrojeniowym,
- w rzędzie 5 zaprojektowano 14 sztuk o długości około 13,5 m z koszem zbrojeniowym,
- w rzędzie 6 zaprojektowano 13 sztuk o długości około 13,5 m zbrojonych kształtownikiem IPE

## 8. ROBOTY ZIEMNE

Po wykonaniu robót rozbiórkowych warstw konstrukcji nawierzchni należy zinwentaryzować położenie kanalizacji tłocznej ks75 poprzez wykonanie ręcznych przekopów próbnych w celu uniknięcia przypadkowych uszkodzeń. Przed przystąpieniem do robót należy na minimum 2 tygodnie powiadomić o rozpoczęciu robót Wodociągi Zachodniopomorskie Sp. z o.o. OT-Stargard - Lipnik 2A 73-110 Stargard. Na wodociąg należy założyć rury ochronne dwudzielne A 110 PS mm, podczas robót ziemnych oraz wykonywania pali przebieg wodociągu powinien być widoczny. Roboty ziemne związane z wykonaniem wykopów należy zakończyć na poziomie -1,27 m od projektowanej niwelety drogi.

## 9. TYMCZASOWA ORGANIZACJA RUCHU

Zakłada się całkowite zamknięcie odcinka drogi dla ruchu. Objazd o długości ok 1300m poprowadzono przez osadę Kolin Kolonia.. Zamknięty odcinek oznakować tablicami prowadzącymi ze znakiem B-1 oraz czerwonymi lampami błyskowymi. Trasę objazdu oznakować znakami F-9. Znaków:10 szt., Tablice U-3c/d-2 z lampami błyskowymi 2 szt.

## 10. STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

Po zakończeniu robót bitumicznych należy odtworzyć oznakowanie grubowarstwowe:

- Linie osiowe ciągłe  $32m \cdot 0,12 \cdot 2 = 7,68m^2$
- Linie krawędziowe ciągłe  $32 \cdot 0,12 \cdot 2 = 7,68m^2$

Zdemontować i po zakończeniu robót ustawić znak pionowy A-2.

## 11. WYMAGANIA MATERIAŁOWE I WYKONANIE ROBÓT

Wymagania materiałowego wg SST

Geosiatka (PES/PET) wykonana z ciągnionych, monolitycznych, płaskich lub profilowanych prętów z poliestru (PET), ze sztywnymi węzłami łączonymi metodą zgrzewania, stosowana do zbrojenia warstwy transmisyjnej. podstawowe parametry:

Max. wytrzymałość na rozciąganie	wzdłuż / wszerz	EN ISO 10319	kN/m 400/40
Wydłużenie przy nominalnej wytrzymałości	wzdłuż / wszerz	EN ISO 10319	$\leq 7 / \leq 7$
Wytrzymałość na rozciąganie przy 1%	wzdłuż	EN ISO 10319	kN/m; 80
Wymiary oczka geosiatki	wzdłuż / wszerz	-	Mm x mm; 70*14

Wymagania dla warstwy separacyjnej z geotkaniny:

min 1500N oraz odporność na przebicie dynamiczne (metoda spadającego stożka) nie więcej niż 30 mm.

## 12. TECHNOLOGIA I KOLEJNOŚĆ PROWADZENIA ROBÓT

W projekcie założono następującą kolejność robót:

- wykonanie czasowej organizacji ruchu
- wykonanie rozbiórki konstrukcji nawierzchni drogi
- wykonanie wykopu,
- wytyczenie lokalizacji pali;
- wykonanie przekopów próbnych i zlokalizowanie kanału ks 75
- wykonanie pali CFA;
- wykonanie warstwy nasypu na palach CFA na warstwie odcinającej z geowłókniny
- wykonanie warstwy transmisyjnej (2 warstwy kruszywa +2 warstw siatki)
- wykonanie warstwy podbudowy pomocniczej z  $R_{m2,5}MPa$  , nadanie spodu daszkowego,
- wykonanie pozostałych warstw konstrukcji nawierzchni
- wykonanie warstw pobocza
- wykonie stałej organizacji ruchu
- usunięcie czasowej organizacji ruchu.

Pale, zostaną wykonane zgodnie z planem palowania. Jako pierwsze wykonane będą pale przewidziane do testów. Na podstawie opracowanych wyników próbnych obciążeń przeprowadzona zostanie ostateczna weryfikacja przyjętych założeń do projektowania i rozwiązań projektowych. Po ewentualnej weryfikacji projektu dokończone zostanie palowanie zasadnicze zgodnie z załączonym planem. Decyzję o kolejności wykonywania pali podejmie Kierownik Robót Palowych..

Dopuszczalna odchyłka:

- położenia pali w planie wynosi  $e_{\max}=0,10$  m,
- pochylenia pali  $i_{\max}=0,04$  (0,04 m/m).
- rzędna głowicy: -10/5 cm.





# LABORATORIUM DROGOWE SZCZECIN

ul. Tama Pomorzańska 13L, 70-030 Szczecin, tel.: 53 366 39 63

[www.laboratoriumdrogowe.szczecin.pl](http://www.laboratoriumdrogowe.szczecin.pl)

[biuro@laboratoriumdrogowe.szczecin.pl](mailto:biuro@laboratoriumdrogowe.szczecin.pl)



## II. ZAŁĄCZNIKI

### *OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA*

Na podstawie Ustawy Prawo budowlane art. 34 ust. 3d pkt 3 oświadczam, że niniejszy Projekt techniczny dla zadania pn. „Budowa drogi w miejscowości Radziszewo na odcinku Radziszewo – rzeka Odra Wschodnia” został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.

Ponadto przedmiotowy projekt został sporządzony zgodnie z wytycznymi i wymaganiami określonymi przez Zamawiającego i jest kompletny i spójny z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

Szczecin, dnia 04.12.2023 r.

---

Stanisław Majer

Projektant

upr. do projektowania b/o w spec. drogowej

nr upr. ZAP/0190/PWOD/09

Sygn. akt: ZAP.OKK-7131,7132/283d/09

Szczecin, dnia 30 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 i urbanistów (*Dz. U. z 2001 r. Nr 5, poz. 42, z późn. zm.*) i art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1 i 2, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo budowlane (*Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118, z późn. zm.*), § 11 ust. 1 pkt 1 i § 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, z późn. zm.*) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (*Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.*)

### Zachodniopomorska Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna

#### n a d a j e

Panu **dr inż. Stanisławowi Majerowi**  
urodzonemu dnia 11 grudnia 1973 r. w Trzciance

#### UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny ZAP/0190/PWOD/09

#### DO PROJEKTOWANIA I KIEROWANIA ROBOTAMI BUDOWLANYMI 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 uzasadniania 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 Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w Szczecinie, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.



Skład Orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej:

- inż. Stanisław Kamiński  
Przewodniczący OKK

- mgr inż. Krzysztof Motylak

- dr hab. inż. Władysław Szaflik

**Szczegółowy zakres uprawnień  
do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń  
w specjalności drogowej**

- I. Na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 1, 2, 3, 4 i 5 oraz art. 13 ust. 1, 3 i 4 ustawy Prawo budowlane, w zakresie objętym wyżej wymienioną specjalnością, niniejsze uprawnienia stanowią podstawę do:
- 1) projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
  - 2) kierowania budową lub innymi robotami budowlanymi,
  - 3) kierowania wytwarzaniem konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz do nadzoru i kontroli technicznej wytwarzania tych elementów,
  - 4) wykonywania nadzoru inwestorskiego,
  - 5) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych.
- II. Na podstawie § 18 ust. 1 pkt 1 i 2 powołanego na wstępie rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie niniejsze uprawnienia budowlane uprawniają do projektowania obiektu budowlanego lub kierowania robotami budowlanymi związanymi z obiektem budowlanym, takim jak:
- 1) droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów,
  - 2) droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust.
- III. Na podstawie § 15 ww. rozporządzenia niniejsze uprawnienia budowlane uprawniają do sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu w zakresie specjalności drogowej.

**Otrzymują:**

1. Pan Stanisław Majer  
ul. Thugutta 6E/1  
71-693 Szczecin
2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
3. Rada Okręgowa ZOIB
4. OKK ZOIB – aa



**Zaświadczenie**  
o numerze weryfikacyjnym:  
**ZAP-6WC-TN3-APN \***

Pan Stanisław MAJER o numerze ewidencyjnym ZAP/BD/0052/10  
adres zamieszkania ul. Perseusza 9, 71-781 SZCZECIN  
jest członkiem Zachodniopomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada  
wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.  
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2023-02-01 do 2024-01-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym  
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2022-12-30 roku przez:

Jan Bobkiewicz, Przewodniczący Rady Zachodniopomorskiej 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.pilb.org.pl](http://www.pilb.org.pl) lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

