

BPI BIURO PRAC SP. Z O.O.
INŻYNIERSKICH

02-785 Warszawa, ul. Puszczyka 18a/8

Tel.: 22 855 14 20, 22 855 14 21, faks: 22 641 72 23

www.bpi.waw.pl, e-mail: biuro@bpi.waw.pl

REGON 015626771

NIP 9512096858

BPI istnieje od 1991 r.

Konto bankowe: PKO BP XV O/Warszawa nr 30 1020 1156 0000 7101 0050 0629

**Projekt poprawy bezpieczeństwa ruchu
w rejonie szkoły przy ulicy
Hilarego Koprowskiego w Celestynowie**

**Zagospodarowanie terenu, konstrukcje
i stała organizacja ruchu – na działce nr 513/3**

Projekt wykonawczy

**Zamawiający:
Gmina Celestynów
ul. Regucka 3, 05-430 Celestynów**

**Opracowali:
mgr inż. Sebastian Fijałkowski, upr. MAZ/0200/PBD/17
mgr inż. Wanda Szczygielska
mgr inż. Marek Więckowski**

Warszawa, marzec 2019

Spis zawartości

Opis techniczny	3
1. Przedmiot opracowania	3
2. Źródła informacji	3
3. Stan istniejący	4
4. Projektowane zagospodarowanie terenu	5
5. Konstrukcje	6
6. Organizacja ruchu	7
Rys. 1. Orientacja	8
Rys. 2. Projekt zagospodarowania terenu. Stała organizacja ruchu	9
Rys. 3. Przekroje normalne	10
Akceptacja rozwiązania projektowego przez Urząd Gminy Celestynów	
Upewnienia mgr. inż. Sebastiana Fijałkowskiego	
Zaświadczenie o przynależności do Izby Inżynierów Budownictwa	

Opis techniczny

1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt wykonawczy poprawy bezpieczeństwa ruchu w rejonie szkoły przy ulicy Hilarego Koprowskiego w Celestynowie, gmina Celestynów, powiat otwocki, województwo mazowieckie. Ulica Hilarego Koprowskiego jest drogą wewnętrzną zarządzaną przez Wójta Gminy Celestynów, położoną na działce nr 513/3 z obrębem 0001 Celestynów, ulicą klasy D (dojazdowej) o prędkości projektowej 30 km/h. Opracowanie zostało wykonane na zamówienie Gminy Celestynów, ul. Regucka 3, 05-430 Celestynów.

Zamierza się osiągnąć poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na ulicy Hilarego Koprowskiego i na parkingach znajdujących się przy tej ulicy przez wyeliminowanie możliwości zbyt szybkiej jazdy samochodami i motocyklami oraz wykonywania gwałtownych skrętów o małych promieniach (tzw. driftu) dzięki wybudowaniu dodatkowych progów zwalniających.

Progi zwalniające należą do urządzeń bezpieczeństwa ruchu, uwzględnionych w Załączniku 4 do rozporządzenia wymienionego w punkcie 2l. Zgodnie z ustawą Prawo budowlane, wymienioną w punkcie 2e (art. 29 ust. 1 pkt 11c), budowa urządzeń bezpieczeństwa ruchu nie podlega przepisom tej ustawy i może zostać wykonana bez postępowania administracyjnego.

2. Źródła informacji

Opracowanie wykonano na podstawie następujących zasadniczych źródeł informacji:

- a) mapa geodezyjna terenu objętego projektem, będąca w posiadaniu Biura Prac Inżynierskich sp. z o.o.,
- b) własna inwentaryzacja uzupełniająca terenu objętego projektem,
- c) opinie i uzgodnienia uzyskane w Urzędzie Gminy Celestynów,
- d) Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, Dz. U. z 2018 r., poz. 2068,
- e) Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, Dz. U. z 2018 r., poz. 1202, z późniejszymi zmianami,

- f) Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. z 2018 r., poz. 1990, z późniejszymi zmianami,
- g) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie; Dz. U. z 2016 r., poz. 124,
- h) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, Dz. U. z 2015, poz. 1422, z późniejszymi zmianami,
- i) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego, Dz. U. z 2013 r., poz. 1129,
- j) Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych, Dz. U. Nr 170/2002, poz. 1393, z późniejszymi zmianami,
- k) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, Dz. U. z 2017 r., poz. 784,
- l) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach, Dz. U. Nr 220, poz. 2181, wraz z załącznikami, z późniejszymi zmianami,
- m) Zamienny projekt zagospodarowania terenu wokół szkoły przy ulicy św. Kazimierza w Celestynowie, powiat otwocki; Biuro Prac Inżynierskich sp. z o.o., Warszawa, czerwiec 2016.

3. Stan istniejący

Ulica Hilarego Koprowskiego w Celestynowie przebiega między ulicami Wrzosową i św. Kazimierza, w sąsiedztwie dwóch budynków mieszkalnych i szkoły z halą sportową. Teren tej ulicy został zagospodarowany według projektu Biura Prac Inżynierskich sp. z o.o., wymienionego w punkcie 2m. Ów projekt obejmował m. in.:

- budowę dróg dojazdowych do szkoły, hali sportowej i parkingów, w tym drogi dojazdowej znajdującej się w bezpośrednim sąsiedztwie szkoły i hali sportowej, spełniającej w szczególności wymagania dla drogi pożarowej,
- przebudowę dwóch zjazdów z dróg publicznych,
- budowę miejsc parkingowych dla samochodów osobowych,
- budowę zatoki dla autobusów szkolnych, dowożących uczniów,
- budowę zatoki dla autobusów mających przerwę w kursowaniu,
- budowę dojść do hali sportowej i do parkingów,
- utworzenie terenów zielonych, w tym terenu rekreacyjnego przy szkole.

Projekt został zrealizowany niemal w całości, dotychczas nie wykonano jedynie zatoki przeznaczonej na postój oczekujących autobusów oraz terenu rekreacyjnego przy szkole. W ramach budowy dróg dojazdowych wybudowano dwa płytowe progi zwalniające, na których znajdują się przejścia dla pieszych. Kształt i długość tych progów dobrano tak, aby przejazd po nich autobusów z prędkością nieprzekraczająca 20 km/h nie był uciążliwy dla pasażerów.

Ulica Hilarego Koprowskiego jest oznakowana jako strefa zamieszkania, co oznacza (m.in.) dopuszczalną prędkość ruchu 20 km/h.

4. Projektowane zagospodarowanie terenu

Dosyć skomplikowany kształt przebiegu ulicy Hilarego Koprowskiego i dwa wybudowane progi zwalniające okazały się niewystarczające dla powstrzymania kierowców jeżdżących z nadmierną prędkością i trenujących drifting na parkingach przed szkołą, wprowadzających w ten sposób zagrożenie w ruchu drogowym. Z tego powodu zdecydowano się rozmieścić dodatkowe urządzenia bezpieczeństwa ruchu, zapobiegające takim zachowaniom.

Zaprojektowano 5 listwowych progów zwalniających U-16d, mających profil odcinka koła o promieniu 4,05 m, o długości 1,5 m i wysokości 0,07 m, oraz 1 płytowy próg zwalniający U-16c o wysokości 0,10 m, długości 9,0 m i dwumetrowych skosach najazdowych. Na tym progu znajduje się przejście dla pieszych. Wszystkie progi są dostosowane do prędkości przejazdu 20 km/h. Kształt progów płytowych pozwala na łagodny przejazd autobusu.

Progi listwowe są umieszczone w miejscach nieprzeznaczonych dla ruchu autobusowego. Boczne krawędzie tych progów odsunięto 0,5 m od obu krawędzi jezdni, aby ułatwić przejazd rowerem, na rolkach, na skateboardzie itp., przy czym

takie przejazdy po powierzchni progu też będą łatwe ze względu na gładką nawierzchnię progu. Próg płytowy sięga od jednej krawędzi jezdni do drugiej, a kształt tego progu i jego gładka nawierzchnia nie będą stwarzać utrudnień w takich przejazdach.

5. Konstrukcje

Została zaprojektowana następująca konstrukcja progu zwalniającego, nawiązująca do kolorystyki i konstrukcji progów zrealizowanych na podstawie dokumentacji projektowej wymienionej w punkcie 2m:

Próg zwalniający – konstrukcja nr 1

- kostka brukowa betonowa czerwona, niefazowana – 8 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 – 4 cm,
- warstwa wyrównawcza z betonu cementowego C12/15 – 9-19 cm,
- istniejąca podbudowa po rozebraniu warstw asfaltowych i jej wierzchniej części.

Rozbierane warstwy asfaltowe istniejącej nawierzchni jezdni należy odciąć piłą, a spoinę z ułożoną nawierzchnią progu zwalniającego uszczelnić asfaltową masą zalewową. Spoiny w warstwie z kostki brukowej wypełnić przesianym, suchym piaskiem.

Budowa płytowego progu zwalniającego w miejscu istniejącego przejścia dla pieszych będzie wymagać podciągnięcia istniejących krawężników do wysokości 12 cm ponad powierzchnię istniejącej jezdni, z równoczesnym wyregulowaniem wysokościowym nawierzchni przyległego chodnika. W tym celu należy rozebrać krawężniki wymagające regulacji, nadbudować ławy podkrawężnikowe betonem C12/15 po oczyszczeniu ich z okruchów i ponownie ustawić krawężniki, nadając im właściwe rzędne. Elementy uszkodzone należy wymienić na nowe. Przy krawędziach przejścia dla pieszych umieścić krawężniki najazdowe z fazą o wymiarach 15x22 i wysokości (świetle) 2 cm.

Na regulowanych fragmentach chodników należy zdjąć płyty chodnikowe i oczyścić je z przylegającej zaprawy cementowej i podsypki. Usunąć podsypkę spod płyt. Wzruszyć istniejącą podbudowę z kruszywa i uzupełnić ją kruszywem łamanym 0/31,5 mm, wyprofilować i zagęścić podbudowę chodnika. Rozłożyć nową podsypkę cementowo-piaskową i ponownie ułożyć zdjęte płyty chodnikowe. Uszkodzone elementy wymienić na nowe. Spoiny płyt chodnikowych wypełnić zaprawą

cementową, a żółtych płytek chodnikowych z guzami przy krawędziach przejścia przez jezdnię – suchym, przesianym piaskiem.

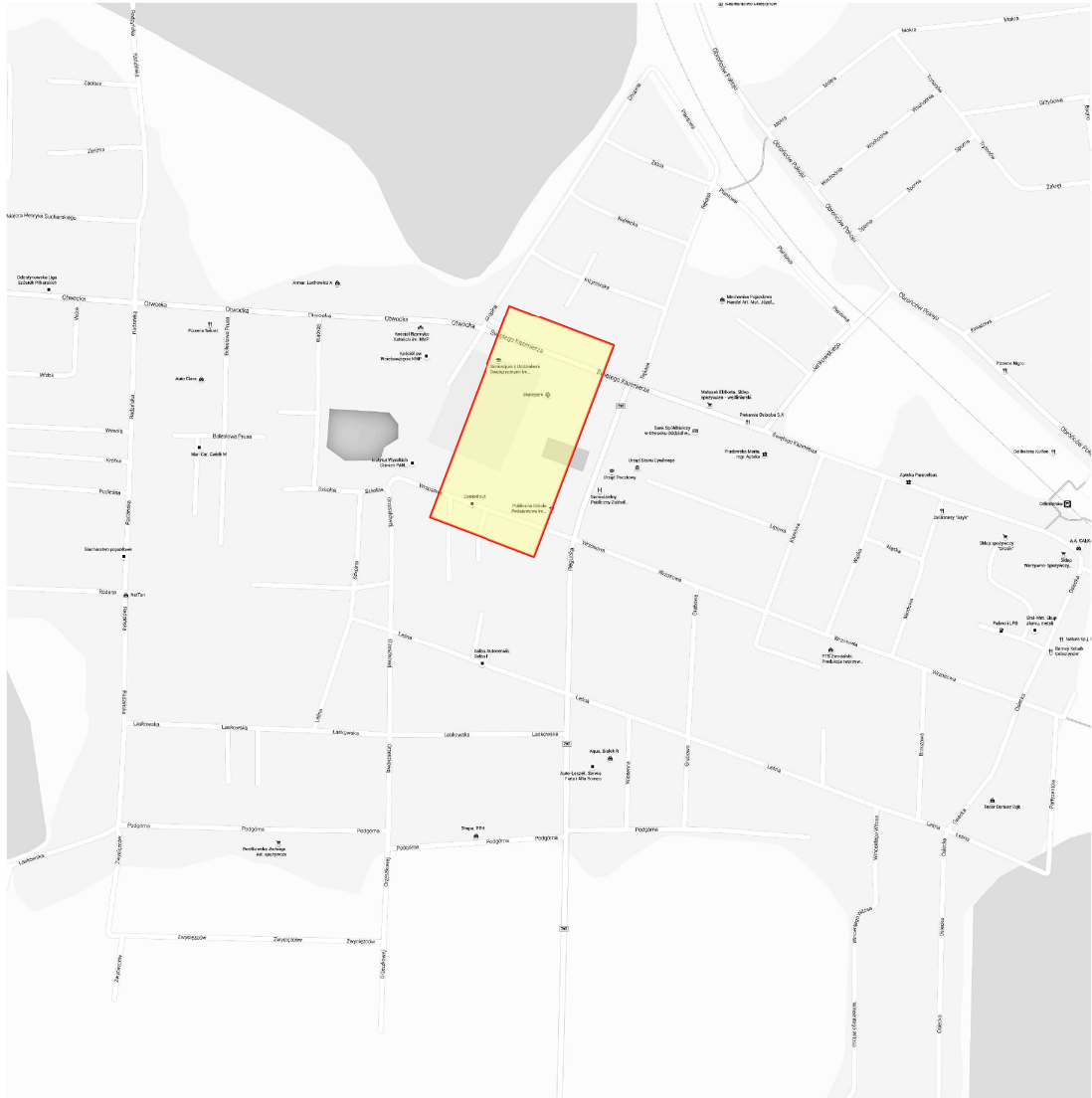
Na podbudowę chodnika należy użyć kruszywa ze skał magmowych lub metamorficznych (kwarcyt, amfibolit itp.). Dopuszcza się użycie dolomitu o nie gorszych właściwościach. Nie dopuszcza się kruszywa wapiennego.

6. Organizacja ruchu

Przy wjazdach na ulicę Hilarego Koprowskiego należy umieścić znaki A-11a ostrzegające o progach zwalniających rozmieszczonych na całym terenie. Co prawda w strefie zamieszkania nie ma obowiązku umieszczania takich znaków, ale nie zawadzi ostrzec użytkowników ulicy o występowaniu tych progów. Mają to być znaki małe z folii odblaskowej typu 1, nabyte od producenta dysponującego atestem na swój produkt. Zaleca się, aby były to znaki dwa razy gięte krawędziowo. Znaki należy przytwierdzić na słupkach stalowych o średnicy około 70 mm, ocynkowanych, równo przyciętych, zaślepionych od góry, w kolorze ocynku lub pomalowanych na szaro. Przed przystąpieniem do robót należy wyznaczyć lokalizację znaku, tj. jego wymagane położenie w planie i odległość krawędzi jego tarczy od krawędzi jezdni (co najmniej 0,5 m) oraz wysokość zamocowania tarczy znaku: dolna krawędź znaku powinna znajdować się na wysokości co najmniej 2,2 m od poziomu nawierzchni sąsiadującego chodnika. Słupki do znaków należy wkopać na głębokość przynajmniej 0,75 m i zabezpieczyć przez obróceniem albo wyciągnięciem za pomocą przyspawanych poprzeczek, umieszczonych poniżej poziomu terenu, lub przez obetonowanie w gruncie. Wszystkie ocynkowane łączniki metalowe przewidziane do mocowania znaków, jak śruby, listwy, wkręty, nakrętki, powinny być czyste, gładkie, bez pęknięć, naderwań, rozwarstwień i wypukłych karbów. Znaki należy przymocować do słupków w sposób utrudniający ich zdjęcie, obrócenie, wygięcie itp.

Krawędzie progów zwalniających należy oznaczyć znakami poziomymi P-25, namalowanymi białą farbą odblaskową. W taki sam sposób wykonać zebra (znak P-10) na przejściu dla pieszych. Przestrzegać wskazówek producentów materiałów do znakowania.

W odległości 1 m od krawędzi progów zwalniających rozmieścić punktowe elementy odblaskowe barwy białej w rozstawie co 0,9-1,0 m, przestrzegając zaleceń producenta co do sposobu i warunków ich montażu na nawierzchni jezdni.



Rys. 1 Orientacja
 skala 1:10 000



Legenda

- projektowane progi zwalniające
- regulacja wysokościowa krawężnika
- projektowane krawężniki najazdowe
- regulacja wysokościowa chodnika
- regulacja wysokościowa opaski
- projektowane punktowe elementy odblaskowe
- elementy do usunięcia
- projektowane oznakowanie poziome
- ▲ D-6 istniejące oznakowanie pionowe
- ▲ D-6 projektowane oznakowanie pionowe

Przebudowa ulicy Hilarego Koprowskiego w Celestynowie
 - wykonanie urządzeń poprawiających bezpieczeństwo

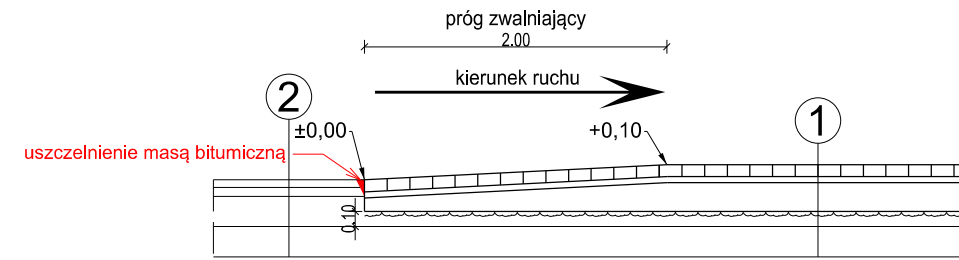
Rys. 2 Projekt zagospodarowania terenu skala 1:500
 Stała organizacja ruchu

BPI BIURO PRAC INŻYNIERSKICH SP. Z O.O.
 02-785 Warszawa, ul. Puszczyka 18a / 8
 tel.: 22 855 14 20, 22 855 14 21, faks: 22 641 72 23
 www.bpi.waw.pl, e-mail: biuro@bpi.waw.pl

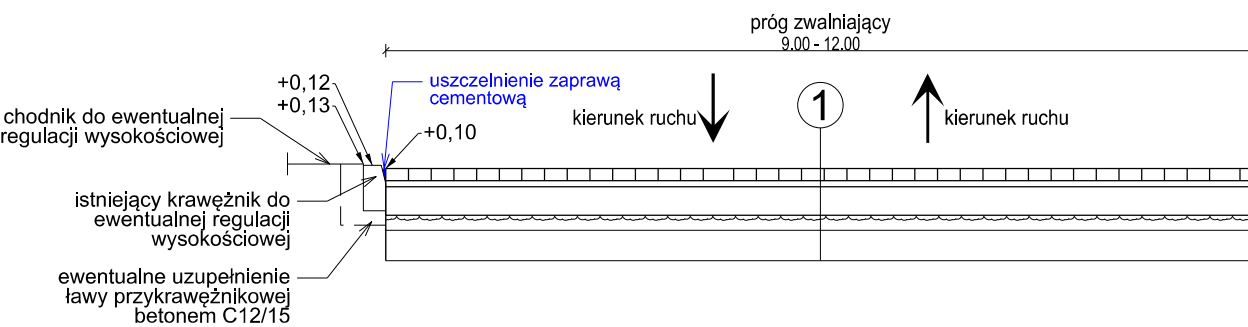
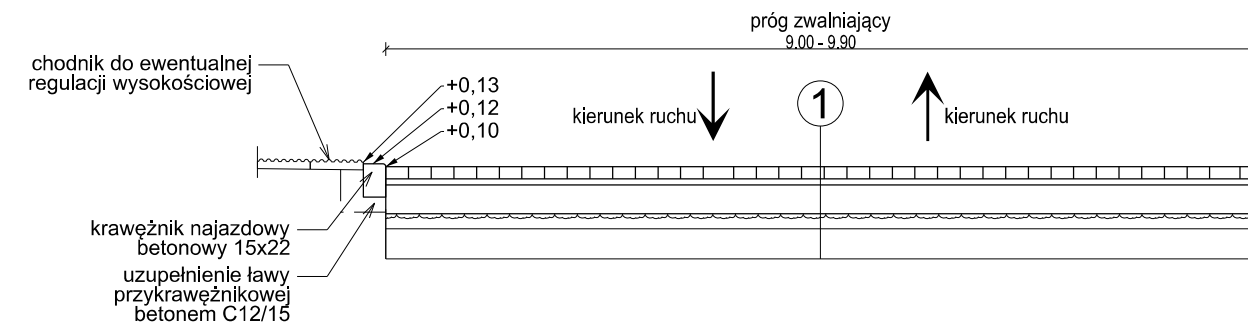
zespół projektowy: mgr inż. Sebastian Fijałkowski upr. MAZ/0200/PBD/17 mgr inż. Marek Więckowski mgr inż. Wanda Szczygielska	podpis:
Warszawa, marzec 2019	str.

Skala 1:50

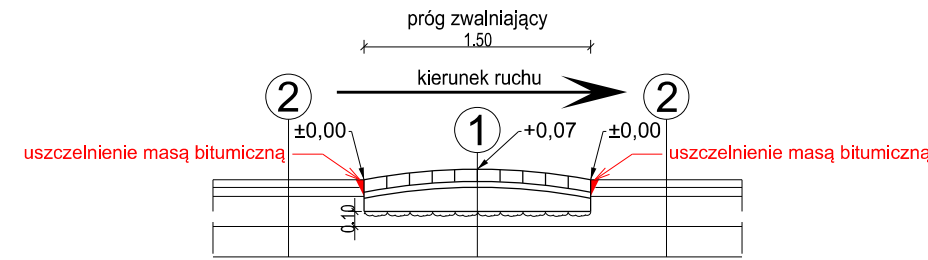
Przekrój podłużny przez płytowy próg zwalniający



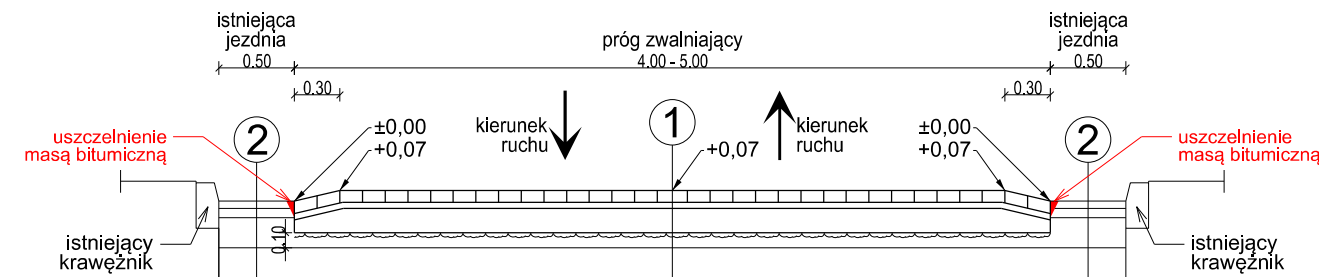
Przekrój poprzeczny przez płytowy próg zwalniający



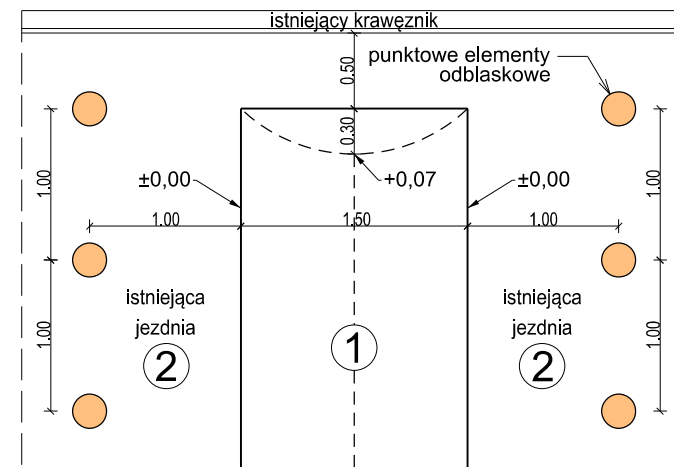
Przekrój podłużny przez listwowy próg zwalniający



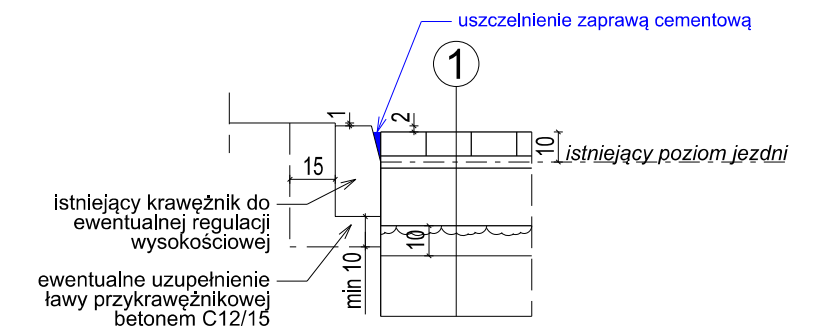
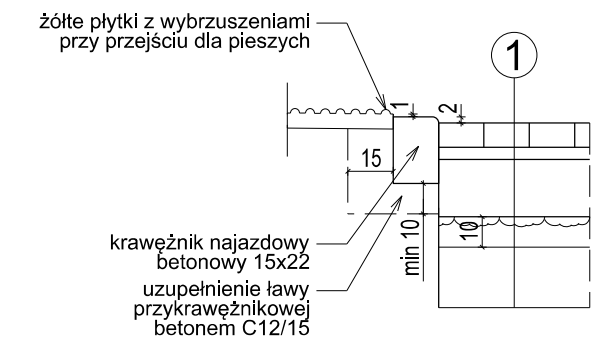
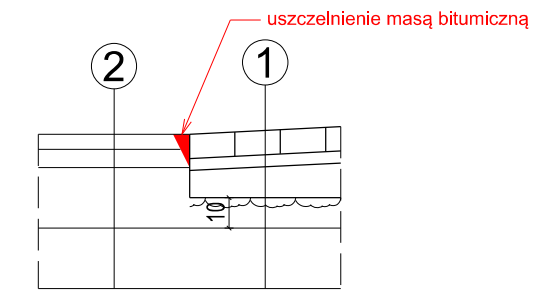
Przekrój poprzeczny przez listwowy próg zwalniający



Widok na listwowy próg zwalniający



Skala 1:25



Uwaga: uszkodzone w trakcie prowadzenia prac budowlanych elementy betonowe należy wymienić na nowe; przy regulacji wysokościowej chodnika należy rozebrać istniejącą warstwę podsypki, wrzucić warstwę podbudowy z kruszywa i uzupełnić kruszywem 0/31,5 z zagęszczeniem przed ułożeniem warstwy ścieralnej z płyt chodnikowych na podsypce cementowo-piaskowej.

- 1 próg zwalniający
 - kostka brukowa betonowa czerwona - 8 cm
 - podsyпка cementowo-piaskowa 1:4 - 4 cm
 - warstwa wyrównawcza z betonu cementowego C12/15 - 9+19 cm
 - istniejąca podbudowa
- 2 istniejąca jezdnia
 - warstwa ścieralna AC 11S 50/70 - 5 cm
 - warstwa wiążąca AC 16W 50/70 - 6 cm
 - podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 - 20 cm
 - kruszywo naturalne - 20 cm

Przebudowa ulicy Hilarego Koprowskiego w Celestynowie
- wykonanie urządzeń poprawiających bezpieczeństwo

Rys. 3 Przekroje normalne i szczegóły konstrukcyjne skala 1:50, 1:25

BPI BIURO PRAC INŻYNIERSKICH sp. z o.o.

02-785 Warszawa, ul. Puszczyka 18a / 8
tel.: 22 855 14 20, 22 855 14 21, faks: 22 641 72 23
www.bpi.waw.pl, e-mail: biuro@bpi.waw.pl

zespół projektowy: mgr inż. Sebastian Fijałkowski upr. MAZ/0200/PBD/17 podpis: mgr inż. Marek Więckowski mgr inż. Wanda Szczypińska

Warszawa, marzec 2019 str.

GMINA CELESTYNÓW


Urząd Gminy w Celestynowie
ul. Regucka 3, 05-430 Celestynów
www.celestynow.pl

Celestynów, dnia 20.03.2019r.

RIZPiFZ.7010.6.2019

Biuro Prac Inżynierskich Sp. z o.o.
ul. Puszczyka 18A m. 8
02-785 Warszawa

W związku z przygotowaniem przez Państwa firmę na zlecenie Gminy Celestynów projektu poprawy bezpieczeństwa ruchu w rejonie szkoły przy ulicy Hilarego Koprowskiego w Celestynowie, Gmina Celestynów nie zgłasza zastrzeżeń co do rozmieszczenia projektowanych progów zwalniających, wyniesionego przejścia dla pieszych i stałej organizacji ruchu. Zgłaszamy jednak zastrzeżenie co do materiału z jakiego mają być wykonane projektowane progi zwalniające. Chcielibyśmy aby kolor projektowanych urządzeń uspokajających ruch na ulicy Hilarego Koprowskiego był ujednolicony z wyglądem już funkcjonujących urządzeń przy ulicy Hilarego Koprowskiego, w postaci koloru czerwonego (w Państwa projekcie zaplanowana jest kostka brukowa betonowa żółta).

WÓJT

Witold Kwiatkowski

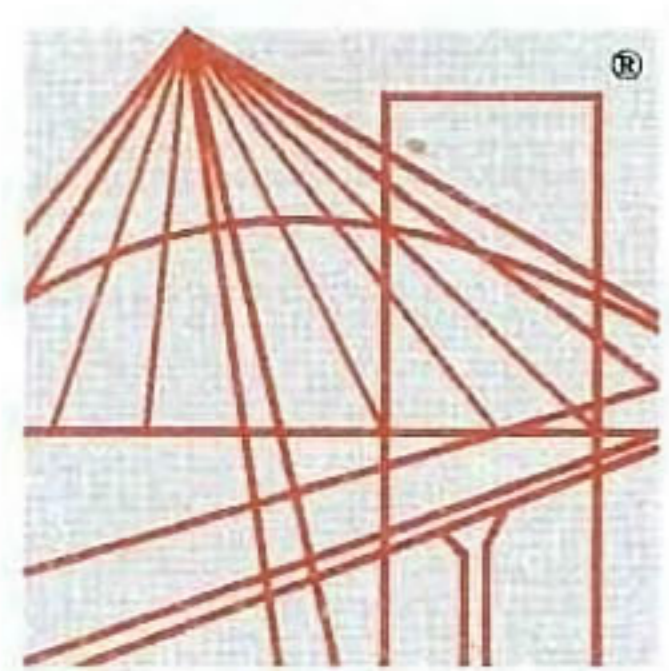


Przebudowa ulicy Hilarego Koprowskiego w Celestynowie
 - wykonanie urządzeń poprawiających bezpieczeństwo

Rys. 2 Projekt zagospodarowania terenu skala 1:500
 Stała organizacja ruchu

BPI BIURO PRAC INŻYNIERSKICH SP. Z O.O.
 02-785 Warszawa, ul. Puszczyka 18a / 8
 tel.: 22 855 14 20, 22 855 14 21, faks: 22 641 72 23
 www.bpi.waw.pl, e-mail: biuro@bpi.waw.pl

zespół projektowy:	mgr inż. Sebastian Fijałkowski upr. MAZ/0200/PBD/17	podpis:
	mgr inż. Marek Więćkowski	
	mgr inż. Wanda Szczygielska	
Warszawa, marzec 2019		str.



Mazowiecka Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa
Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
sygn. akt. MAZ/7131/ 332 /17/D

Warszawa, dnia 30 czerwca 2017 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa (tekst jedn.: Dz.U. z 2016 r. poz. 1725) i art. 12 ust. 1 pkt 1 i 5, ust. 2, 3 i 4c pkt 1, art. 13 ust. 1 i 4, art. 14 ust. 1 pkt 3 lit. b ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jedn.: Dz.U. z 2016 r., poz. 290) oraz § 10 i 13 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. poz. 1278), po ustaleniu, że zostały spełnione warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

**Pan mgr inż. Sebastian Bartłomiej Fijałkowski
ur. dnia 30 grudnia 1974 roku w Warszawie
otrzymuje**

**UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny MAZ/0200/PBD/17
do projektowania
w specjalności inżynierskiej drogowej
bez ograniczeń**

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 Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Skład Orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

dr hab. inż. Eugeniusz Koda, prof. nadzw.

mgr inż. Krzysztof Latoszek

mgr inż. Teresa Mosak – Rurka



Uprawnienia budowlane nadane

**Panu mgr inż. Sebastianowi Bartłomiejowi Fijałkowskiemu
ur. dnia 30 grudnia 1974 roku w Warszawie**

**numer ewidencyjny MAZ/0200/PBD/17
do projektowania
w specjalności inżynierskiej drogowej
bez ograniczeń**

upoważniają do:

I. w specjalności inżynierskiej drogowej do:

- 1) projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
- 2) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych, w odniesieniu do obiektu budowlanego takiego jak:
 - droga w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów,
 - droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust;

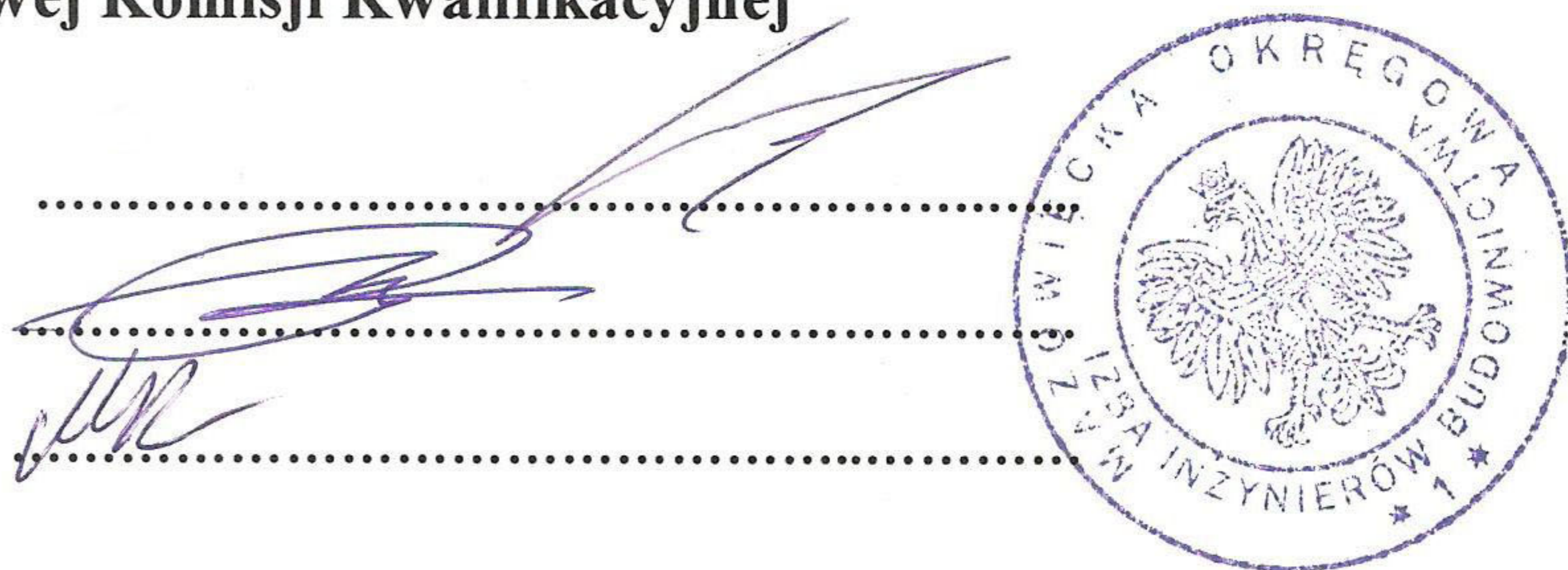
II. w specjalności inżynierskiej drogowej, do sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu.

Skład Orzekający Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

dr hab. inż. Eugeniusz Koda, prof. nadzw.

mgr inż. Krzysztof Latoszek

mgr inż. Teresa Mosak – Rurka



Otrzymują:

1. Pan Sebastian Bartłomiej Fijałkowski
ul. Piłsudskiego 32
05-082 Babice Stare
2. Okręgowa Rada Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa
3. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
4. a/a



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

MAZ-SPM-LY3-4KD *

Pan SEBASTIAN BARTŁOMIEJ FIJAŁKOWSKI o numerze ewidencyjnym MAZ/BD/0581/17
adres zamieszkania ul. PIŁSUDSKIEGO 32, 05-082 STARE BABICE
jest członkiem Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2018-09-01 do 2019-08-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2018-08-23 roku przez:

Roman Lulis, Przewodniczący Rady Mazowieckiej 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.