



FRIED-POL Paweł Fried

ul. Kłodnicka 2; 54-218 Wrocław

tel. 071 727 10 02,

e-mail: biuro@friedpol.pl

**PROJEKT DOCELOWEJ ORGANIZACJI RUCHU DO BUDOWY
PRZYSTANKÓW WIEDEŃSKICH NA UL. TRAUGUTTA WE
WROCŁAWIU**

Adres inwestycji	Wrocław, ul. Traugutta dz. nr 57, AM-11, obręb Południe
Inwestor	Gmina Wrocław reprezentowana przez Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta Ul. Długa 49, 53-633 Wrocław

Projektant:	Zakres opracowania:	Specjalność i numer uprawnień budowlanych, nr DOIIB:	Data:	Podpis:
mgr inż. Paweł Fried	cz. drogowa	416/01/DUW w specjalności konstrukcyjno-budowlanej, DOŚ/BO/0649/02	11.2017	

Oświadczenie o kompletności dokumentacji:

Niniejsze opracowanie jest kompletne i stanowi całość z punktu widzenia celu, któremu ma służyć. Opracowanie stanowi podstawę do uzyskania decyzji administracyjnych i do wykonania robót budowlano – montażowych.

LISTOPAD 2017

SPIS ZAWARTOŚCI

I. OPIS TECHNICZNY – CZĘŚĆ DROGOWA

1. Dane ogólne

1.1. Podstawa opracowania

1.2. Obszar oddziaływana inwestycji

1.3. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

2. Projektowane rozwiązania komunikacyjne

2.1. Nawierzchnie i konstrukcje planowanych rozwiązań drogowych

2.2. Organizacja ruchu docelowego

3. Projektowane odwodnienie

4. Odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych

5. Uwagi

6. Art. 36a

7. Wykaz norm

II. RYSUNKI

Orientacja

ORD-1. Plan sytuacyjny - oznakowanie.

I. OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU PT.: BUDOWA PRZYSTANKÓW WIEDEŃSKICH NA UL. TRAUGUTTA WE WROCŁAWIU

Adres inwestycji: Wrocław, ul. Traugutta, dz. nr 57, AM-11, obręb Południe

1. Dane ogólne

1.1. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest budowa przystanków wiedeńskich na ul. Traugutta we Wrocławiu. Obszar opracowania ww. inwestycji drogowej obejmuje działkę:

dz. nr 57, AM-11, obręb Południe

Ww. działka jest własnością Gminy Wrocław pod zarządem trwałym Zarządu Dróg i Utrzymania Miasta (ZDiUM).

Planowana inwestycja znajduje się na terenie historycznego układu urbanistycznego Przedmieścia Oławskiego wpisanego do rejestru zabytków decyzją Nr 538/A/05 z dnia 20.06.2005r.. Obszar inwestycji objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego obszaru organicznego: ul. Walońską, pl. Walerego Wróblewskiego, ul. Romualda Traugutta, ul. Na Niskich Łąkach i nabrzeżem rzeki Oława we Wrocławiu (Uchwała nr L/1757/02 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 04.07.2002r.)

Inwestycja drogowa obejmuje:

- rozwiązania geometryczno - konstrukcyjne projektowanych przystanków wiedeńskich na ul. Traugutta we Wrocławiu.

1.2. Podstawa opracowania

- Zlecenie Inwestora;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. (DZ.U.nr 43 poz. 430) w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie;
- Mapa zasadnicza w skali 1:500;

1.3. Obszar oddziaływana inwestycji

Obszar oddziaływania inwestycji zamyka się w granicach działek objętych wnioskiem:

Wrocław, ul. Traugutta, dz. nr 57, AM-11, obręb Południe

Obszar oddziaływania określono na podstawie:

- Ustawy z dnia 7 lipca 1994 Prawo budowlane (Dz. U.2016.290 j.t.)

2. Projektowane rozwiązania komunikacyjne

Jako przystanek wiedeński rozumie się przystanek komunikacji tramwajowej (lub tramwajowej i autobusowej), w którym peron dla pasażerów wsiadających i wysiadających powstaje poprzez wyniesienie nawierzchni jezdni drogowej pomiędzy chodnikiem a torowiskiem tramwajowym (lub tramwajowo-autobusowym). Ta wyniesiona nawierzchnia jezdni, podczas postoju tramwaju lub autobusu pełni funkcję peronu przystankowego, natomiast w pozostałym okresie pełni funkcje pasa ruchu kołowego (w formie wyniesionej rampy z dwoma pochylniami na końcach).

Projektuje się:

- budowę dwóch przystanków wiedeńskich w obu kierunkach ruchu ul. Traugutta. Przystanki zlokalizowane będą po obu stronach istniejących skrzyżowań z ul. Zgodną/Żabiej Ścieżki i ul. Traugutta;
- przebudowę istniejących chodników wzdłuż ul. Traugutta na odcinkach projektowanych przystanków wiedeńskich;
- nowe oznakowanie poziome i pionowe ul. Traugutta w obrębie projektowanych przystanków wiedeńskich.

2.1. Projektowane rozwiązania geometryczne

przystanek po stronie północnej - kierunek Książę Małe

- długość peronu – 34 m
- odległość krawędzi peronowej od osi toru – 1,285 m
- wysokość peronu w stosunku do główki szyny – 0,17 m

przystanek po stronie południowej - kierunek Leśnica

- długość peronu – 34 m
- odległość krawędzi peronowej od osi toru – 1,285 m
- wysokość peronu w stosunku do główki szyny – 0,22 m

2.2. Nawierzchnie i konstrukcje planowanych rozwiązań drogowych

Nawierzchnia projektowanego przystanku wiedeńskiego

- warstwa ścieralna - beton asfaltowy AC 11 S, gr.5 cm
- warstwa wiążąca - beton asfaltowy AC 22 W, gr.8 cm
- podbudowa zasadnicza- beton asfaltowy AC 22 P, gr.15 cm
- istniejąca nawierzchnia jezdni - po sfrezowaniu na głębokość 5 - 7 cm, oczyszczeniu i skropieniu lepkiem asfaltem

Przebudowywany chodnik na odcinku projektowanych przystanków wiedeńskich

- nawierzchnia ścieralna, płyta chodnikowa cięta i układana w sposób nawiązujący do wzoru w rejonie przebudowy
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 lub miął kamienny, granitowy o frakcji 0/5mm, gr. 3 cm
- podbudowa - kruszywo łamane stab. mech. 0/31,5mm, gr. 15 cm
- warstwa wzmacniająca –podłoże doprowadzone do parametrów G1

Na przebudowywanych odcinkach chodnika wzdłuż planowanych przystanków wiedeńskich zaprojektowano pięć rzędów kostki brukowej typu „STOP” koloru żółtego o łącznej szerokości 50 cm, w odległości 0,5 m od krawędzi jezdni.

Projektowane elementy brzegowe

- istn. krawężnik kamienny 20x30x100cm do korekty wysokościowej na ławie betonowej z oporem 15x15+15x35cm, beton C12/15;
- proj. opornik kamienny 20x40x100cm na ławie betonowej z oporem 15x15+15x35cm, beton C12/15.

2.2. Organizacja ruchu docelowego

Oznakowanie pionowe

Budowa przystanków wiedeńskich powoduje że ruch samochodów oraz pojazdów dotychczas poruszających się po buspasie wymusza przejazd wszystkich pojazdów przez przystanek, zmianie ulega dotychczasowe oznakowanie w zakresie odcinka gdzie z istniejącego buspasa kierowany jest ruch autobusów i pojazdów taxi na pas ogólny oznakowany znakiem F-16 z dopiskiem nad strzałką naprowadzającą w prawo „BUS TAXI”. Projektuje się oznakowanie D-12 ze wskazaniem że jezdnia na wysokości przystanku wiedeńskiego jest przeznaczony jedynie dla komunikacji tramwajowej. W odległości 25 m od planowanych wyniesień peronów przystanków wiedeńskich projektuje się oznakowanie pionowe:

- A-11a - Próg zwalniający;
- T-1 (25m) - Tabliczka wskazująca odległość znaku ostrzegawczego od miejsca niebezpiecznego;
- B-33 – Ograniczenie prędkości do 30km/h.

Lokalizacja oznakowania wg rys. ORD-1.

Parametry oznakowania pionowego:

Wszystkie stosowane elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny być zgodne z Katalogiem Mebli Miejskich, a oznakowanie pionowe - zgodne ze standardem oznakowania stosowanego we Wrocławiu.

- tarcza znaku profilowana, z blachy stalowej, ocynkowanej, o grubości 1,5-2,0 mm;
- wielkość znaków – typ „ŚREDNIE”
- lico znaku – folia odbłaskowa II typu;

- zamocowanie – uniwersalny uchwyt o profilu ceowym lub płaskownik przytwierdzony do tarczy znaku;
- obejmą z możliwością regulacji w zależności od rodzaju i średnicy podpory (słupka);
- słupek znaku z rury ocynkowanej 60-70 mm, zakotwiczony, sztywny, zaślepiiony od góry;
- wielkość tablic dostosowana do wielkości tablic istniejących;
- ustawienie w odległości 0,5m od krawędzi jezdni (odległość zewnętrznej krawędzi tablicy znaku a nie słupka).

Oznakowanie poziome

W rejonie planowanych wyniesień peronów przystanków wiedeńskich projektuje się oznakowanie poziome:

- P-14 - Linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów;
 - P-25 - Próg zwalniający;
 - P-17 - Linia przystankowa;
 - P-7b - Linia krawędziowa ciągła;
 - P - 1c – Linia segregacyjna prowadząca;
 - P – 3b –Linia jednostronnie przekraczalna;
 - P – 9b – Strzałka naprowadzająca w prawo
 - punktowe elementy odblaskowe barwy białej przed linia P-25 oraz wzdłuż krawędzi linii P-7b na wysokości peronu.
- Lokalizacja oznakowania wg rys. ORD-1.

Parametry oznakowania poziomego:

- oznakowanie poziome wykonać w technologii grubowarstwowej (za wyjątkiem oznakowania na drogach rowerowych, które należy wykonać w technologii cienkowarstwowej);
- poziome znaki drogowe powinny być wykonane z materiału termoplastycznego (farba chlorokauczukowa lub masa plastyczna nakładana), białego, z włączonymi w niego mikrokulkami szklanymi, odblaskowymi; wielkość mikrokulek 100-600 mikrometrów o współczynniku załamania światła ponad 1,50; emulsja termoplastyczna z materiałem uszorstniającym, zapobiegającym poślizgowi, nanoszona metodą natryskową;
- nawierzchnie przed ułożeniem oznakowania poziomego należy dokładnie odkurzyć, a przed nałożeniem emulsji znaki poziome należy dokładnie zwymiarować i rozmieścić zgodnie z projektem.

3. Odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych

Nawiązanie wysokościowe projektowanego peronu (przystanek po stronie północnej - kierunek Książę Małe) do wejść do istniejących budynków, wymaga wykonania ponadnormatywnego spadku peronu w części chodnika. **Chodnik posiadać będzie w dużej części spadki 3,75%**. Ze względu na obecne ukształtowanie wysokościowe okolicznych terenów konieczne jest odstępstwo od przepisów Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn.02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z dn.15.05.1999r. z późn. zm., dział III, rozdz.8, §45, ust.8).

4. Uwagi

- Przed przystąpieniem do robót ziemnych należy zawiadomić właścicieli istniejących sieci o fakcie rozpoczęcia robót. W terenie natomiast, wyznaczyć istniejące uzbrojenie i zabezpieczyć przed uszkodzeniem.
- Teren prowadzonych prac należy oznakować zgodnie z instrukcją oznakowania robót w pasie drogowym, a zarazem zgodnie z zatwierdzonymi projektami ruchu zastępczego dla poszczególnych etapów robót.
- Wszelkie prace należy wykonywać zgodnie z normą PN-S-02205 oraz zasadami BHP.

5. Art. 36a

Umożliwia się zmiany w projekcie wchodzące w zakres art. 36a, ust. 5 Prawa budowlanego o ile nie spowodują one naruszenia obowiązujących przepisów i zasad wiedzy technicznej.

6. Wykaz norm

PN-B-06050 - Roboty ziemne. Geotechnika. Wymagania ogólne

PN-S-02205 - Roboty ziemne. Drogi samochodowe

PN-87/S-02201- Drogi samochodowe. Nawierzchnie drogowe

PN-97/S-02204 - Drogi samochodowe. Odwodnienie dróg

PN-88/B-23004 - Kruszywa mineralne

PN-S-06102 - Podbudowy z kruszyw stabilizowanych mechanicznie

PN-B-11112 - Kruszywa mineralne. Kruszywa łamane do nawierzchni drogowych

PN-B-11113 - Kruszywa mineralne. Kruszywa naturalne do nawierzchni drogowych - piasek.

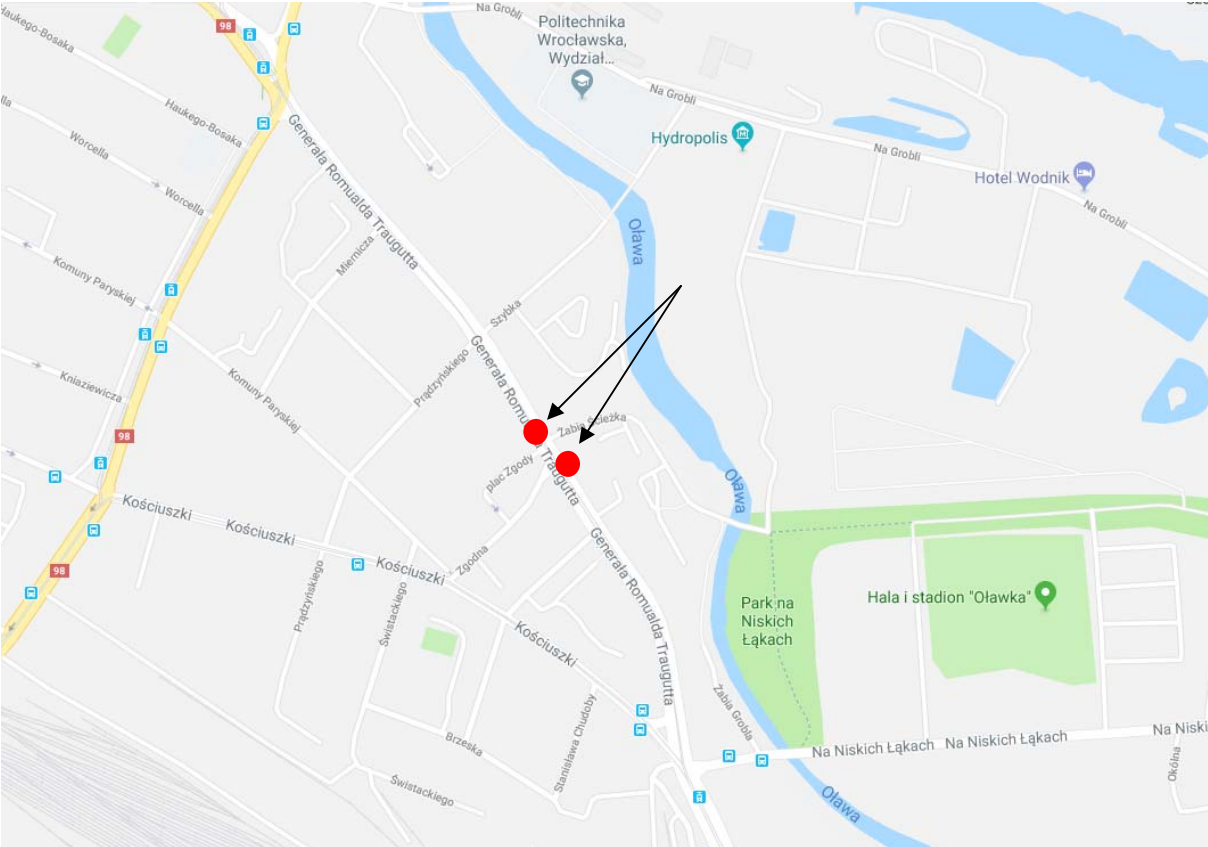
BN-80/6775-03 - arkusz 01 i 04. Prefabrykaty budowlane z betonu. Elementy nawierzchni dróg, ulic, parkingów i torowisk tramwajowych.

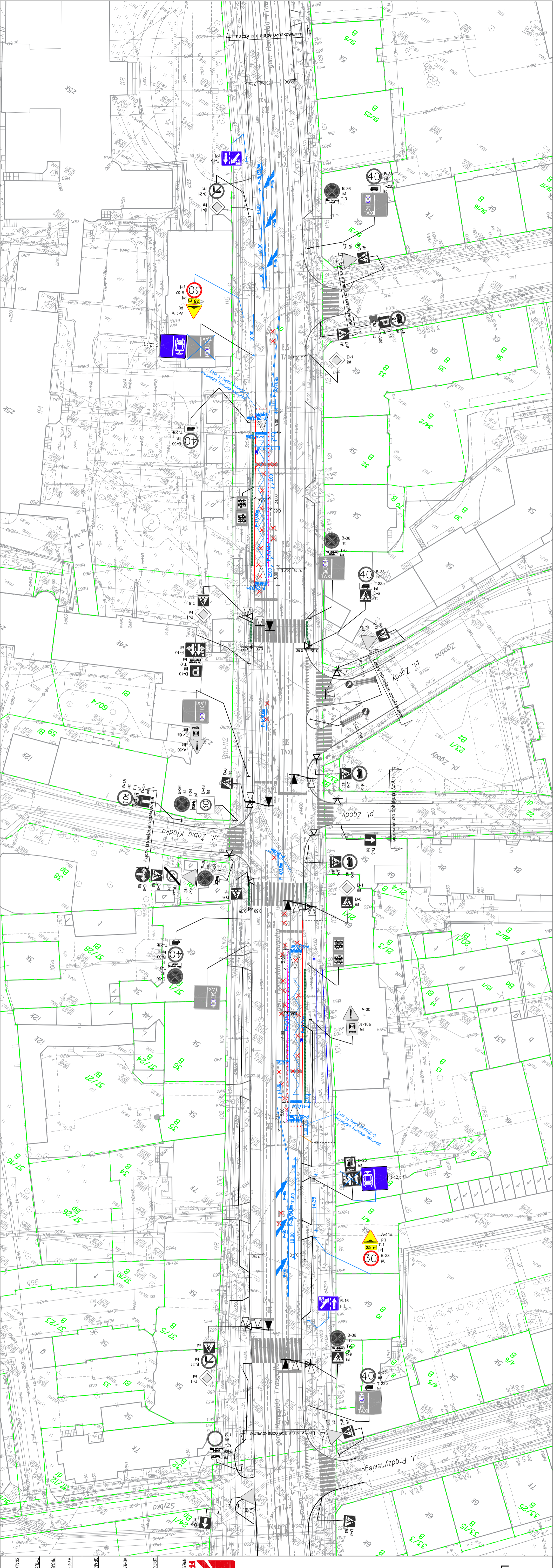
Szczegółowe Warunki Techniczne dla Znaków i Sygnałów Drogowych oraz Urządzeń Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Warunki ich Umieszczania na Drogach Załącznik nr 1-4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r.

Projektant
mgr inż. Paweł Fried

II. RYSUNKI

Orientacja





LEGENDA:

- granice działek
- projektowany krawężnik betonowy/kamienny o wysokości H=22cm
- projektowany krawężnik betonowy/kamienny o zmiennej wysokości H=0-22cm
- projektowany krawężnik betonowy/kamienny o wysokości H=17cm
- projektowany krawężnik betonowy/kamienny o zmiennej wysokości H=0-17cm
- istniejący krawężnik do korekty wysokości
- projektowany krawężnik drogowy betonowy o zmiennej wysokości H=2-12 cm
- lokalizacja przesłanianych słupków przeszkadzających - rozstaw co 1,7m
- linia nawigacyjna do wysokości istniejących osł. istniejącego toru tramwajowego
- projektowana 5 rzędów koski "STOP" koloru żółtego, gr. 8cm
- projektowane oznakowanie poziome
- projektowane oznakowanie pionowe
- projektowane punktowe elementy odblokowe

- A-11a
projektowane oznakowanie pionowe
- A-11a
projektowane punktowe elementy odblokowe

BIURO PROJEKTOWE
FRIED-POL
FRIED-POL Paweł Fried
 ul. Kodłonica 2, 54-218 Wrocław
 tel. 071 727 10 02, e-mail: biuro@friedpol.pl

INWESTOR:
 Gmina Wrocław reprezentowana przez ZDJUM
 ul. Długa 49, 53-633 Wrocław

OBJEKT:
 BUDOWA PRZYSTANKÓW WIEDEŃSKICH NA UL. TRAUĞUTTA
 WE WROCŁAWIU

ZAKRES INWESTYCYJNY:
 Wrocław, ul. Traugutta
 dz. nr 57, AM-11, obręb Południe

BRANŻA:	DRÓG	STRUKTURA:	PB
ASISTENT:	ZESPÓŁ PROJEKTOWY	UPRAWNIENIA:	PODS
PROJEKTANT:	mgr inż. Radosław Baranek	416/01/DUW	
	mgr inż. Paweł Fried	cz. drogowy	

Tytuł rysunku:
 Plan sytuacyjny - oznakowanie

SKALA: 1:500
 DATA: 10.2017
 NR RYSUNKU: ORD-1
 WYDAWE: 1

Wrocław, dnia 2017-07-12

FRIED-POL Paweł Fried

ul. Kłodnicka 2
54-218 Wrocław

TRP.4110.3. 67393 .2017.ES

Dotyczy: Budowy przystanków wiedeńskich na ul. Traugutta we Wrocławiu.

Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu informuje, że **opiniuje pozytywnie** skorygowany projekt organizacji ruchu docelowego dla przedmiotowego zadania z następującymi uwagami:

1. nie projektować dodatkowych znaków P-14 przed skrzyżowaniem (zmiana lokalizacji linii wymaga korekt programów sygnalizacji);
2. znaki P-14 przed przystankiem wiedeńskim umieścić przed znakiem P-25 (przed wyniesieniem);
3. zanik pasa bus, taxi wykonać przed skrzyżowaniem z ul. Więckowskiego;
4. nie umieszczać znaków pionowych w świetle zjazdów;
5. wykazać istniejące słupki blokujące i wskazać te przewidziane do likwidacji.

Z upoważnienia Dyrektora
NACZELNIK WYDZIAŁU

Barbara Malarska

Sprawę prowadzi: Elżbieta Szepelak, tel. 71-376-00-06, eszepelak@zdiwm.wroc.pl

Otrzymują:

1. Adresat
2. aa



FRIED-POL
Paweł Fried
ul. Kłodnicka 2G
54 - 218 Wrocław

Wrocław, 01 sierpnia 2017 r.

WIM-ER.7221.456.2017.AGB

Dotyczy: zatwierdzenia projektu docelowej organizacji ruchu dla zadania „Budowa przystanków wiedeńskich na ul. Traugutta we Wrocławiu”.

Odpowiadając na wniosek z dnia 05 lipca 2017 r. dotyczący prośby o zatwierdzenie projektu docelowej organizacji ruchu dla zadania „Budowa przystanków wiedeńskich na ul. Traugutta we Wrocławiu”, Wydział Inżynierii Miejskiej Urzędu uprzejmie informuję, że **zatwierdza** przedłożony projekt, z uwagami:

1. oznakowanie przystanków D-17 i D-15 należy lokalizować na wysokości zatrzymania pierwszych drzwi pojazdu,
2. należy zlikwidować oznakowanie B-33 z T-23b na wysokości przystanku wiedeńskiego oraz znak tablicy D-12 przed przejściem dla pieszych,
3. również podtrzymujemy uwagi nr 1, 4, 5 zawarte w piśmie ZDiUM TPR.4110.3.67393.2017.ES z dnia 12.07.2017r.

Niniejszego zatwierdzenia dokonano działając na podstawie art. 10 ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (tekst jednolity Dz. U.2017.1260 z dnia 27.06.2017r. z późn. zm.), w związku z § 3, ust. 1, pkt 1 i 3 oraz § 8, ust. 2, pkt 1, lit. a *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem* (Dz. U. 2003.177.1729 z dnia 14.10.2003 r.).

Na podstawie § 8 ust. 7 cytowanego rozporządzenia określam termin, w którym powinna zostać wprowadzona zatwierdzona organizacja ruchu **do dnia 31 grudnia 2017 r.**

Na podstawie §12 ust. 1 w/w rozporządzenia jednostka wprowadzająca zatwierdzoną organizację ruchu zobowiązana jest zawiadomić organ zarządzający ruchem, zarząd drogi oraz właściwego komendanta Policji o terminie jej wprowadzenia, co najmniej na 7 dni przed dniem wprowadzenia organizacji ruchu.

Niniejsze zatwierdzenie jest ważne wyłącznie z opieczętowanym projektem organizacji ruchu zastępczego w załączeniu.

Z up. Prezydenta

Ewa Nowak
Z-ca Dyrektora Wydziału

Do wiadomości:

1. adresat,
2. Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta, ul. Długa 49, 53-633 Wrocław,
3. aa.

Wydział Inżynierii Miejskiej
Dział Organizacji Ruchu Drogowego
ul. Gabrieli Zapolskiej 4; 50-032 Wrocław
tel. +48 717 77 71 12
fax +48 717 77 77 99, +48 717 77 75 79
wim@um.wroc.pl
www.wroclaw.pl



WOJEWODA DOLNOŚLĄSKI

Wrocław, dnia 28 grudnia 2001r.

ABGP.I.U-1.7131.7132-1657/01

D E C Y Z J A

Na podstawie art. 104 § 1 i 2 Kodeksu postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071) i art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1 i 2, art. 14 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2000 r. Nr 106, poz. 1126, z późn. zm.) oraz § 9 ust. 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. z 1995 r. Nr 8, poz. 38),

n a d a j ę

Panu **Pawłowi Wojciechowi Friedowi**
magistrowi inżynierowi budownictwa
urodzonemu dnia 14 kwietnia 1971 we Wrocławiu

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny 416/01/DUW

**do projektowania i do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń
w specjalności konstrukcyjno-budowlanej**

U Z A S A D N I E N I E

Komisja egzaminacyjna powołana przez Wojewodę Dolnośląskiego Zarządzeniem nr 46 z dnia 17 marca 1999 r. (Dz. Urz. Nr 6, poz. 209, z późn. zm.) stwierdziła że, Pan Paweł Wojciech Fried posiada wymagane prawem wykształcenie i praktykę zawodową konieczną do uzyskania uprawnień budowlanych w w/w specjalności i uzyskał pozytywny wynik egzaminu na uprawnienia budowlane. W związku z powyższym orzekam jak w sentencji.

Od niniejszej decyzji przysługuje odwołanie do Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego za pośrednictwem Wojewody Dolnośląskiego w terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji.

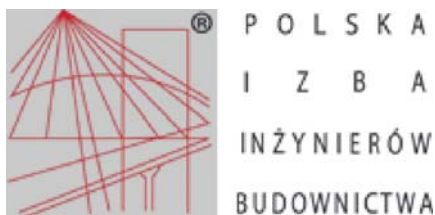
Otrzymują:

1. Pan Paweł Wojciech Fried
ul. Kromera 12/7
51-163 Wrocław
2. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
3. a/a



Z up. Wojewody Dolnośląskiego

Danuta Kizybińska
p.o. Dyrektor Wydziału
Architektury, Budownictwa
Gospodarki Przestrzennej



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

DOŚ-L5C-6ZS-8KK *

Pan Paweł Fried o numerze ewidencyjnym DOŚ/BO/0649/02
adres zamieszkania ul. Kromera 12/7, 51-163 Wrocław
jest członkiem Dolnośląskiej 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 2017-01-03 roku przez:

Eugeniusz Hotała, Przewodniczący Rady Dolnośląskiej 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.