

NAZWA i ADRES ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO:
PRZEBUDOWA DROGI W
MIEJSCOWOŚCI NIEDZBÓRZ
NA ODCINKU O DŁUGOŚCI 765 MB

NA TERENIE OZNACZONYM NUMERAMI EWIDENCYJNYMI:
104/1 W OBRĘBIE NIEDZBÓRZ

BRANŻA: DROGOWA

SPECJALNOŚĆ: CPV 45.23.31.20-6

ZESZYT: DOKUMENTACJA PROJEKTOWA

INWESTOR:

GMINA STRZEGOWO, WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE
06-544 STRZEGOWO, PLAC WOLNOŚCI 32

mgr inż. Marian Pawłowski
Uprawniony do projektowania i kierowania
bud. w specjalności: drogi bud.
Upr. Nr 70/88; MAZ/90/7756/01

STRZEGOWO, 29 KWIECIEŃ 2014 R

Spis zawartości opracowania

1. Opis techniczny – zał. nr 1
2. Karta tytułowa przedmiaru robót
3. Przedmiar robót
4. Wrys z planu skala 1:2000

WYPIS Z REJESTRU GRUNTÓW

z dnia: 2014-03-03

Jednostka rejestrowa : G.164

Lp	Podmiot ewidencyjny	Charakter własności / władania	Udział
1	GINA STRZEGOWO PLAC WOLNOŚCI 32; 06-445 STRZEGOWO;	własność	1/1

Nr działki	Ark.	Położenie działki	Pow. działki [ha]	Nr KW lub inny dokument własności	Opis użytku	Klasa	Pow. uż. [ha]
104/1	1		0.6058	PL1M/00056201/8 WRR.C-7723-1/40/190/05	dr		0.6058

Razem powierzchnia działek : 0.6058 ha

Słownie : sześć tysięcy pięćdziesiąt osiem m. kwadr.

Cała jednostka rejestrowa: 9.3257 ha

Słownie : dziewięć ha. trzy tysiące dwieście pięćdziesiąt siedem m. kwadr.

Z up. STAROSTY

Janina Michaluk

Inspektor w Wydziale Geodezji, Katastru
i Gospodarki Nieruchomościami

Sporządził : Patrycja Szczepańska

OPIS TECHNICZNY

1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlany przebudowy drogi w miejscowości Niedzbórz o łącznej długości ok. 765 mb, położonej na terenie oznaczonym numerami ewidencyjnymi 104/1 w obrębie Niedzbórz (gmina Strzegowo, powiat mławski, województwo mazowieckie),

2. Podstawa opracowania

Dokumentację projektową opracowano w oparciu o:

- ◊ wyrys z mapy w skali 1:2000,
- ◊ ustawa z dnia 07.07.1994 r. Prawo Budowlane (t.j. Dz. U. z 2006 r. Nr 156 poz. 1118 z późniejszymi zmianami),
- ◊ 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 1999 r. Nr 43 poz. 430 z późniejszymi zmianami)
- ◊ Wytyczne Projektowania Dróg III, IV, i V klasy technicznej WPD-2 i WPD-3 wydane przez GDDP Warszawa w 1995 roku,
- ◊ Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych wydany przez „Transprojekt” Warszawa
- ◊ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 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 2004 r. Nr 202, poz. 2072 z późn. zmianami)
- ◊ inne przepisy dotyczące projektowania dróg oraz literatura techniczna i stosowane rozwiązania.
- ◊

3. Cel i zakres opracowania

Celem opracowania jest wykonanie dokumentacji projektowej przebudowy drogi w miejscowości Niedzbórz o łącznej długości ok. 765 m szerokości 3,00 mb, grubości warstwy 4+3 cm. Przebudowa drogi polega na robotach pomiarowych przy wyznaczeniu trasy drogi, wykonaniu profilowania i zagęszczenia istniejącej nawierzchni zwirowej, skropleniu emulsją asfaltową i wykonaniu dwuwarstwowej nawierzchni z mieszanki mineralno - asfaltowych (warstwa wiążąca 4 cm i warstwa ścieralna 3 cm). Pobocza z kruszywa oraz oznakowania inwestor wykona we własnym zakresie.

Trwała i bezpieczna droga, będzie przejezdna przez cały rok dla wszelkich pojazdów, zapewni rolnikom lepszy dostęp do środków produkcji i umożliwi sprawny wywóz wytworzonych produktów. Zapewnią też możliwość korzystania z komunikacji zbiorowej. Zmodernizowana droga podniesie walory miejscowości Niedzbórz oraz terenów przyległych do drogi, które z uwagi na swoje położenie (zabudowa zagrodowa rozproszona, pola uprawne, kompleksy leśne) mogą stać się miejscem do rozwoju agroturystyki lub nowych osiedli.

Inwestycja może zostać podzielona na zadania lub etapy. Szczegółowy zakres zadań będzie określał przedmiar robót.

4. Opis stanu istniejącego

Nawierzchnia drogi w miejscowości Niedzbórz przebiega w terenie płaskim i posiada przekrój szlakowy na całym odcinku. Niweleta drogi usytuowana jest w poziomie terenu lub w niewielkim nasypie. Droga posiada nawierzchnię piaskowo – żwirową. Odcinek projektowany przechodzi przez tereny rolnicze.

5. Opis stanu projektowanego

Projektowana droga w miejscowości Niedzbórz wg klasyfikacji określonej w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej jest drogą klasy L o prędkości projektowej 40 km/h i w pełnym zakresie obsługuje otaczający teren. W związku z powyższym przy projektowaniu w celu maksymalnego obniżenia kosztów kierowano się następującymi przesłankami:

- dostosowanie parametrów do przewidywanego ruchu
- maksymalne wykorzystanie istniejącego pasa drogowego
- dostosowanie ukształtowania drogi do konfiguracji terenu
- w możliwie największym stopniu wykorzystanie dostępnych materiałów miejscowych
- odwodnienie powierzchniowe z zastosowaniem istniejących przepustów i istniejących rowów drogowych.

Głównym zadaniem tej drogi jest obsługa istniejącego terenu, w tym przede wszystkim stanowi dojazd do przyległych do drogi posesji i pól. Nie przewiduje się również w przyszłości aby na projektowanej drodze odbywał się ruch tranzytowy.

Na całym odcinku projektuje się przekrój szlakowy z jezdnią jednopasmową bitumiczną o szerokości 3,0 mb na podbudowie z kruszywa naturalnego oraz obustronne pobocza z kruszywa naturalnego. Nie projektuje się nowych rowów drogowych.

Podstawowe parametry drogi:

- spadek poprzeczny nawierzchni jednostronny - 2 %
- konstrukcja nawierzchni dla ruchu lekkiego - KR 1

Projektuje się konstrukcję nawierzchni KR 1.

Konstrukcja nawierzchni na projektowanym dla ruchu KR 1 odcinku przedstawia się jak niżej:

- mechaniczne profilowanie i zagęszczenie istniejącego podłoża równiarką oraz walcem wibracyjnym lub ogumionym
- warstwa wiążąca z mieszanek mineralno - asfaltowych 0/16 wg PN-EN-13108-1 grubości 4 cm skropienie emulsją asfaltową w ilości 0,15-0,20 kg/m² czystego asfaltu
- warstwa ścieralna z mieszanek mineralno - asfaltowych 0/12,8 wg PN-EN-13108-1 grubości 3 cm

Podłoże pod wykonywaną warstwę ścieralną powinno być skropione w ilości wystarczającej na związanie warstw, bez nadmiaru lepiszcza. Skropienie powinno być wykonane sprzętem mechanicznym zapewniającym równomierność skropienia. Po ułożeniu warstwy ścieralnej należy uzupełnić kruszywem naturalnym pobocza. Poboczom należy nadać spadki poprzeczne $I=0,06$ na odcinakach o przekroju daszkowym.

Na projektowanym odcinku znajdują się: punkt początkowy i końcowy, załamania trasy, w które wpisano łuki poziome. Niweletę nawierzchni drogi zaprojektowano w taki sposób, aby zminimalizować

roboty przy wykonywaniu profilowania i wzmacniania istniejącej nawierzchni żwirowej oraz na odcinku zabudowanym w dowiązaniu do wysokości istniejących wjazdów do posesji. Odprowadzenie wód opadowych z jezdni i poboczy drogi będzie zapewnione przez zastosowanie odpowiednich pochyłeń poprzecznych i podłużnych nawierzchni do istniejących rowów i przez istniejące przepusty w teren. Przepusty służą przepuszczeniu przez drogę wód cieku wodnego.

UWAGI:

1. Wszystkie roboty należy wykonać zgodnie z obowiązującymi normami, instrukcją producentów i przepisami oraz ze szczególnym uwzględnieniem przepisów BHP.

6. Plan BIOZ

6.1 Założenia do planu BIOZ

Do sporządzenia lub zapewnienia sporządzenia planu bioz zobowiązany jest kierownik budowy. Plan BIOZ należy opracować w oparciu o:

- ◊ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. (Dz. U. Nr 120, poz. 1126)
- ◊ Rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z 26.09.1997r w sprawie przepisów BHP (DZ. U. nr 129, poz.844),,
- ◊ Rozporządzeniu Ministra Budownictwa i Przemysłu z 26.03.1972r (DZ. U. nr 13/72, poz.93),,
- ◊ Rozporządzeniu Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z 1.10.1993r w sprawie BHP przy eksploatacji, remontach i konserwacji sieci kanalizacyjnych (DZ. U. nr 96, poz. 437)
- ◊ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 3 lipca 2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dn. 23 grudnia 2003 r.)
- ◊ inne przepisy dotyczące projektowania dróg oraz literatura techniczna i stosowane rozwiązania.

6.2 Elementy zagospodarowania, które mogą stwarzać zagrożenie.

Wykonywanie robót drogowych.

6.3 Przewidywane zagrożenia podczas realizacji robót budowlanych

Zgodnie z opisanymi w rozporządzeniu rodzajami robót, które mogą stwarzać zagrożenie mogą to być:

- roboty wykonywane w pobliżu przewodów linii energetycznych
- roboty polegające na usuwaniu wyrobów zawierających azbest

Elementów zawierających azbest nie stwierdzono. W przypadku natrafienia na przykład w czasie prowadzenia prac ziemnych na takie wyroby (rury wodociągowe, pokrycia dachowe – eternit) należy prowadzić prace zgodnie z przepisami szczegółowymi, w szczególności zgodnie z ustawą o odpadach. Wszyscy pracownicy zatrudnieni na budowie, przed dopuszczeniem do robót powinni posiadać aktualne przeszkolenie w zakresie BHP. Za przestrzeganie przepisów i zasad BHP na budowie odpowiedzialni są kierownicy budowy, kierownicy robót, majstrzy, brygadziści oraz inspektorzy nadzoru.

Teren robót przed rozpoczęciem realizacji należy trwale oznakować i zabezpieczyć w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszych. W tym celu wykonawca robót powinien opracować projekt organizacji ruchu na czas budowy. Inne zagrożenia występujące w trakcie prowadzenia robót

budowlanych to:

- zetknięcie z ostrymi i wystającymi częściami maszyn, narzędzi i materiałów.
- uderzenia o przejeżdżające samochody, ciągniki
- transport pionowy materiałów związany z wyladunkiem
- porażenia prądem elektrycznym (przy uszkodzeniu przewodów),
- nadmierny hałas (prace przy zagęszczaniu)
- drgania i wibracje (przy obsłudze zagęszczarek i wibratorów),
- prace w wymuszonej pozycji ciała
- prace związane z przemieszczaniem ręcznym i dźwiganiem ciężarów
- potknięcie się, poślizgnięcie, upadek na płaszczyźnie,

6.4 Sposób instruktażu pracowników

Należy :

- przeprowadzić szkolenie wstępne na stanowisku pracy i udokumentować je w dzienniku szkoleń,
- prowadzić instruktaż dla pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych i udokumentować go z:
 - a) określeniem zasad postępowania w przypadku wystąpienia zagrożenia dla ludzi i środowiska,
 - b) uwzględnieniem konieczności stosowania przez pracowników środków ochrony indywidualnej, zabezpieczających przed skutkami tych zagrożeń,
 - c) stosowanie bezpośredniego nadzoru nad pracami szczególnie niebezpiecznymi przez wyznaczone w tym celu osoby
 - d) wyznaczyć osoby przeszkolone do udzielania pierwszej pomocy medycznej: majster budowy i kierownicy robót

6.5. Środki zapobiegające niebezpieczeństwom

Wydzielenie i oznakowanie miejsca prowadzenia robót budowlanych stosownie do rodzaju zagrożenia

- zagospodarowanie placu budowy i zaplecza zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami,
- oznakowanie robót zgodnie z zatwierdzonym projektem organizacji ruchu na czas budowy,
- wyznaczenie punktu pierwszej pomocy z apteczką,

Przechowywanie i przemieszczanie materiałów, wyrobów, substancji i preparatów niebezpiecznych:

- miejsce składowania odpadów będzie wyznaczone na wskazanym wysypisku śmieci po uzyskaniu stosownego pozwolenia.

Zapewnienie środków technicznych i organizacyjnych, zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie poprzez:

- bezpieczną i sprawną komunikację w obrębie budowy
- zabezpieczenie ciągów komunikacyjnych znajdujących się wokół budowy przed możliwością stworzenia niebezpieczeństwa dla osób postronnych

Przed rozpoczęciem robót ziemnych wykonawca powinien dokonać lokalizacji urządzeń uzbrojenia podziemnego przy użyciu detektorów stosowanych w budownictwie do wykrywania sieci metalowych takich jak kable energetyczne, telekomunikacyjne, sieci wodociągowe

Przechowywanie dokumentacji budowy oraz dokumentów niezbędnych do prawidłowej eksploatacji:

- dziennik budowy w biurze kierownika budowy
- dokumentacja techniczna j.w.
- dokumentacja budowy w zakresie BHP:
 - a) szkoleń wstępnych na stanowiskach pracy w biurze kierownika budowy
 - b) szkoleń podstawowych i okresowych w siedzibie firmy
- dokumentów dotyczących dopuszczenia do eksploatacji maszyn i urządzeń podlegających dozorowi technicznemu w biurze kierownika budowy,
- protokołów z kontroli zewnętrznych i wewnętrznych stanu bezpieczeństwa na budowie w biurze kierownika budowy.

7. Wpływ inwestycji na środowisko.

7.1. Informacje ogólne.

Przebudowa ma na celu poprawę przejezdności dróg dzięki wykonaniu projektowanej konstrukcji nawierzchni, nowych poboczy i tym samym poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. **Przebudowa obejmuje teren zajmowany przez odcinek nie leżący na obszarze objętym prawną formą ochrony przyrody.** Rozpatrywany odcinek będzie jedynie modernizowany i nie ulegnie zmianie istniejąca oś dróg. Przebudowa drogi nie wymaga wycinki drzew.

Projektowana konstrukcja to nawierzchnia bitumiczna grubości 7 cm wykonana z betonu asfaltowego wbudowanego na gorąco. Beton asfaltowy produkowany będzie w wytwórniach mas bitumicznych z materiałów kamiennych i asfaltu drogowego dopuszczonego do stosowania odpowiednimi, okazywanymi przez producenta atestami i świadectwami jakości. Nawierzchnia zostanie ułożona na stabilizowanej podbudowie żwirowej. W trakcie realizacji planowanej inwestycji przewiduje się dowiezienie z zewnątrz i wbudowanie podstawowych materiałów:

- beton asfaltowy;
- emulsja asfaltowa,
- kruszywo naturalne (piasek, pospółka i żwir) na wzmocnienie podbudowy i pobocza
- cement

Zużycie paliw t.j. oleju napędowego i etyliny będzie zależne od wyboru w przetargu firmy wykonawczej i rodzaju sprzętu oraz pojazdów jakimi ta firma będzie dysponować. Nie przewiduje się użycia energii elektrycznej z istniejącej sieci energetycznej. Woda dowieziona z zewnątrz lub pobrana z istniejącej sieci wodociągowej będzie potrzebna w niewielkich ilościach tylko do zwilżania kruszywa w trakcie zagęszczania i schładzania walców.

7.2. Istniejące obciążenie środowiska

Przebudowywany odcinek drogi przebiega przez teren o luźnej zabudowie mieszkaniowej typu zagrodowego oraz przede wszystkim przez obszary nieużytków i upraw rolnych. Brak jest obiektów

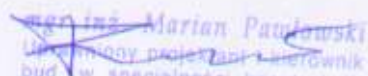
zabudowy, które w istotny sposób wpływałyby na zmianę czystości powietrza, poziom hałasu czy zagrażałyby czystości wodom powierzchniowym. Istniejąca zabudowa w rejonie drogi posiada grupowe zaopatrzenie w wodę z wodociągu. W chwili obecnej zanieczyszczenia środowiska są determinowane głównie przez indywidualne paleniska domowe i lokalną komunikację samochodową oraz pojazdów rolniczych. Ruch jest niewielki.

7.3. Wpływ inwestycji na środowisko

Inwestycja obejmuje tereny już przekształcone w wyniku działalności człowieka i przebudowa nie będzie zmieniała krajobrazu, a ze względu na wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni poprawi wartości architektoniczne terenu. Ulegnie poprawie bezpieczeństwo i płynność ruchu drogowego. Zmniejszy się również hałas wynikający dotychczas z ruchu z bardzo małymi prędkościami przy dużych obrotach silników po trudno przejezdnej odkształconej i z licznymi uszkodzeniami nawierzchni. Nie przewiduje się konieczności projektowania drogowych obiektów inżynierskich.

7.4 Uwagi końcowe

Projektowana droga ma przyjętą przez inwestora i zarządcę – Gminę Strzegowo najniższą klasę techniczną (L) i najniższą kategorię ruchu (KR1), co świadczy że nawet w dalszej perspektywie nie są przewidywane do przenoszenia dużego ruchu. Przebudowa dróg ma wykorzystywać elementy istniejącego obecnie układu komunikacyjnego, poprawiając jedynie warunki ruchu pojazdów. Nie niszczy walorów istniejącego środowiska przyrodniczego, nie dzieli jednolitych ekosystemów o dużych wartościach przyrodniczych. Nie istnieje zagrożenie odnośnie zmiany stosunków gruntowo-wodnych, obniżenia poziomu wód gruntowych, względnie wskutek zablokowania lub utrudnienia spływu wód gruntowych. Konsekwencją projektowanych zmian nie będzie powstanie strat w przyrodzie, ani zaistnienie nowych czynników wpływających degradująco na środowisko. Nie zmniejszy się wartość użytkowa przyległych do drogi gruntów. Nie zajdzie konieczność zmiany kierunków produkcji roślinnej, wielkości tej produkcji czy rodzajów roślin, które mogą być uprawiane.


Marian Paulowski
uprawniony projektant i kierownik
bud. w specjalności konstr.-bud.
Upr. Nr 76/88; MAZ/BO/7366/01

Karta tytułowa przedmiaru robót

1. Nazwa zamierzenia budowlanego nadana przez zamawiającego

Przebudowa drogi w miejscowości Niedzbórz

Przebudowa drogi w miejscowości Niedzbórz (odcinek o długości 765 mb i szerokości 3,0 mb, grubości warstwy 4+3 cm)

2. Nazwa i kody robót drogowych budowlanych wg Wspólnego Słownika Zamówień (CPV)

45233120-6 Roboty w zakresie dróg

45110000-1	Roboty w zakresie burzenia i rozbiórki obiektów budowlanych:
45100000-8 445111200-0	Przygotowanie terenu pod budowę Roboty w zakresie przygotowania terenu pod budowę i roboty ziemne (roboty przygotowawcze)
45200000-9	Roboty budowlane w zakresie wznoszenia kompletnych obiektów budowlanych lub ich części oraz roboty w zakresie inżynierii lądowej
45233320-8 45233220-7	Fundamentowanie dróg Roboty w zakresie nawierzchni dróg - nawierzchnie

3. Adres wykonania robót:

Droga gminna w miejscowości Niedzbórz

4. Nazwa i adres Zamawiającego

*Gmina Strzegowo
06-445 Strzegowo, Plac Wolności 32*

5. Data opracowania przedmiaru

29 KWIECIEŃ 2014 R.

mgr inż. Marian Pawłowski
Uprawniony projektant i kierownik
bud. w woj. łódzkiej - Kształt. Bud.
Upr. Nr 76188; MAZ/80/7366/01

PRZEDMIAR ROBÓT

Przebudowa drogi w miejscowości Niedzbórz (odcinek o długości 765 mb i szerokości 3,0 mb, grubości warstwy 4+3 cm)

CPV - 45233120-6 ROBOTY W ZAKRESIE BUDOWY DRÓG

Lp.	Nr SSi Kod pozycji CPV	Podstawa wyceny	Opis rodzaju robót	Jedn. miary	Ilość jednostek
1	2	3	4	5	6
1	CPV - 45110000-1 Roboty w zakresie burzenia i rozbiórki obiektów budowlanych - roboty przygotowawcze				
1.1	01.01.01.	KNNR 1 0111-01	Roboty pomiarowe przy wyznaczeniu trasy drogi i robotach liniowych dla trasy drogi w terenie równinnym	km	0,765
2	CPV - 45233320-8 Fundamentowanie dróg				
2.1	04.01.01.	KNNR 6 0103-03	Mechaniczne profilowanie i zagęszczenie istniejącego podłoża równiarką oraz walcem wibracyjnym lub ogumionym 765,00 x 3,00 = 2295,00 m2	m2	2 295,00
2.2	04.08.05.	KNNR 6 1005-07	Skropienie nawierzchni budowy emulsją asfaltową w ilości 0,15-0,20 kg/m2 przed ułożeniem warstwy ścieralnej nawierzchni 765,00 x 3,00 = 2295,00 m2	m2	2 295,00
3	CPV - 45233220-7 Roboty w zakresie nawierzchni dróg				
3.1	05.03.05	KNNR 6 0308-01	Wykonanie warstwy wiążącej nawierzchni z mieszanki mineralno-asfaltowej o uziarnieniu 0/16 przy grubości warstwy po zagęszczeniu 4 cm 765,00 x 3,00 = 2295,00 m2	m2	2 295,00
3.2	05.03.05.	KNNR 6 0309-02	Wykonanie warstwy ścieralnej nawierzchni z mieszanki mineralno-asfaltowej o uziarnieniu 0/12,8 mm przy grubości warstwy po zagęszczeniu 3 cm 765,00 x 3,00 = 2295,00 m2	m2	2 295,00

mgr inż. Marian Pawłowski
Uprawniony projektant i kierownik
bud. i spec.alnosc. konstr. bud.
Upr. IN 76/88; MAZY80/7366/01

Woj.mazowieckie
Pow.mławski
Gmina: Strzegowo
Miejscowość: Niedźborz (10)

Nazwa i adres jednostki organizacyjnej (nazwa i adres siedziby przedsiębiorstwa) Nazwa i adres jednostki organizacyjnej	
Nazwa i adres jednostki organizacyjnej (nazwa i adres siedziby przedsiębiorstwa)	STAROSTA MŁAWSKI
Nazwa i adres jednostki organizacyjnej (nazwa i adres siedziby przedsiębiorstwa)	G. 6042 343 2044
Nazwa i adres jednostki organizacyjnej (nazwa i adres siedziby przedsiębiorstwa)	04.03.2044
Nazwa i adres jednostki organizacyjnej (nazwa i adres siedziby przedsiębiorstwa)	2.11.2044

Jerzy Jan Kucharski
Inspektor w Wydziale Gospodki, Kierownik
I Giełdy i Nieruchomości

mgr inż. Marian Papiński
Lubuskie, Szczecin; kierownik
biur. w gminie; żona, dwójka
dzieci. Nr 7638; 902320178638.