

PROJEKT BUDOWLANY

PRZEBUDOWA NAWIERZCHNI JEZDNI,

OBIEKT	- droga gminna
INWESTOR	- Gmina Wodzierady
LOKALIZACJA	- Gmina Wodzierady, droga nr 372321
BRANŻA	- budowlano - drogowa

Opracował:

mgr inż. Waldemar Wojciechowski

techn. Zygmunt Surek

SPIS TREŚCI

A. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Dane ogólne
 - 1.1. Podstawa opracowania
 - 1.2. Materiały wyjściowe
 - 1.3. Ogólna charakterystyka terenu inwestycji
2. Projektowane rozwiązania techniczne
 - 2.1 Droga w przekroju podłużnym
 - 2.2 Droga w planie i przekroju poprzecznym
3. Konstrukcja nawierzchni jezdni
 - 3.1. Projektowana konstrukcja nawierzchni jezdni przebudowywanej drogi
4. Odwodnienie projektowanej drogi gminnej
5. Roboty ziemne
6. Informacja bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz wpływ budowy drogi – ulicy na środowisko
 - 6.1. Wstęp
 - 6.2. Kolejność wykonywania elementów robót
 - 6.3. Zagrożenia powstające przy wykonywaniu robót
 - 6.4. Zabezpieczenie robót
 - 6.5. Oznakowanie i organizacja ruchu
 - 6.6. Wpływ budowy drogi-ulicy na środowisko

B. CZĘŚĆ KOSZTOWA

1. Ślepy kosztorys robót

C. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. mapa sytuacyjno - wysokościowa- stan istniejący, rysunek nr 1, skala 1:1000
2. mapa sytuacyjno - wysokościowa- stan projektowany, rysunek nr 2, skala 1:1000
3. profil podłużny – drogi, rysunek nr 3, skala 1:100/1000
4. przekrój normalny drogi, rysunek nr 4, skala 1:20
5. przekrój konstrukcyjny drogi, rysunek nr 5, skala 1:10
6. przekroje poprzeczne – drogi od km 0+000 do km 0+840,00, rysunek nr 6, skala 1:200
7. przekroje poprzeczne – drogi od km 0+872,679 do km 1+620,00, rysunek nr 7, skala 1:200
8. przekroje poprzeczne – drogi od km 1 +680,00 do km 2+355,337, rysunek nr 8, skala 1:200

A. CZĘŚĆ OPISOWA

1. Dane ogólne

1.1. Podstawa opracowania

Podstawę opracowania niniejszego projektu budowlanego na „Przebudowę nawierzchni jezdni drogi gminnej Ludowinka-Magdalenów-Wodzierady” jest Umowa zawarta pomiędzy Urzędem Gminy w Wodzieradach reprezentowany przez Wójta Gminy Wodzierady – Grażynę Mazuchowską a Pracownią Urbanistyczno – Architektoniczno – Budowlaną – Zespołem Projektowym reprezentowanym przez mgr inż. Waldemara Wojciechowskiego.

1.2. Materiały wyjściowe

Materiał wyjściowy stanowią:

- mapa sytuacyjno-wysokościowa 1:1000
- ustalenia z Inwestorem
- normy branżowe
- wizja lokalna w terenie.

1.3. Ogólna charakterystyka terenu inwestycji

Opracowanie niniejsze obejmuje projekt budowlany budowy nawierzchni-ulicy gminnej osiedlowej. Droga w istniejącym stanie jest drogą - ulicą o nawierzchni nie ulepszonej. Przedmiotowa droga-ulica jest usytuowana wśród zabudowań mieszkalnych-rolniczych, pól. Usytuowanie przebiegu drogi Nr 372321 pokazano na mapie sytuacyjnej w skali 1:1000 (*Plan sytuacyjny – stan istniejący, skala 1:1000, rysunek nr 1* oraz *Plan sytuacyjny – stan projektowany, skala 1:1000, rysunek nr 2*).

Topograficznie teren pod budowaną drogę - ulicę jest nieco zróżnicowany. Obecnie stan nawierzchni – jezdni o nawierzchni nie ulepszonej można określić jako nie zadowalający - w okresie wiosny i jesieni droga jest rozjeżdżana przez pojazdy samochodowe, powstają koleiny, zagłębienia, w których gromadzi się woda deszczowa, powstają zastoiska wody.

2. Projektowane rozwiązania techniczne

2.1. Droga w przekroju podłużnym

Wykonano profil podłużny drogi gminnej. Niweletę budowanej drogi-ulicy wpisano w teren istniejący tak, aby:

- dowiązać się do już istniejącej nawierzchni asfaltobetonowej drogi powiatowej Nr 37242 w km 0+000
- uzyskać przynajmniej minimalne spadki podłużne i poprzeczne
- zminimalizować roboty drogowe – ziemne.

Zaprojektowano niweletę jako odcinki proste wyokrąglone łukiem pionowym wklęsłym lub łukiem pionowym wypukłym. Profil podłużny – niweleta - budowanej drogi-ulicy składa się z następujących elementów:

- odcinków prostych o spadkach normatywnych
- łuków pionowych wklęsłych
- łuku pionowych wypukłych
- łuków poziomych.

Drogę gminną Nr 372321 projektuje się od km 0+000 do km 2+355,34 z następujących elementów:

- odcinek o spadku podłużnym $i_1 = 0,419 \%$ na długości $l_1 = 90,139 \text{ m}$

- łuk pionowy wypukły V_1 w km 0+120,00 o $R_{cv} = 3700,00$ m ,
stycznej $t_g = 29,862$ m i długości łuku pionowego $L_1 = 59,729$ m
- odcinek o spadku podłużnym $i_2 = 2,033$ % na długości
 $l_2 = 15,989$ m
- łuk pionowy wklęsły V_2 w km 0+120,00 o $R_{cc} = 650,00$ m ,
stycznej $t_g = 14,153$ m i długości łuku pionowego $L_2 = 28,307$ m
- odcinek o spadku podłużnym $i_3 = 2,321$ % na długości
 $l_3 = 44,090$ m
- łuk pionowy wypukły V_3 w km 0+281,882 o $R_{cv} = 7900,00$ m ,
stycznej $t_g = 43,651$ m i długości łuku pionowego $L_3 = 87,317$ m
- odcinek o spadku podłużnym $i_4 = 1,216$ % na długości
 $l_4 = 137,269$ m
- łuk pionowy wklęsły V_4 w km 0+600,00 o $R_{cc} = 184300,00$ m ,
stycznej $t_g = 137,208$ m i długości łuku pionowego $L_4 = 274,439$ m
- odcinek o spadku podłużnym $i_5 = 1,365$ % na długości
 $l_5 = 162,839$ m
- łuk pionowy wklęsły V_5 w km 0+960,00 o $R_{cv} = 25350,00$ m ,
stycznej $t_g = 59,967$ m i długości łuku pionowego $L_5 = 119,943$ m
- odcinek o spadku podłużnym $i_6 = 0,892$ % na długości
 $l_6 = 30,080$ m
- łuk pionowy wypukły V_6 w km 1+080,00 o $R_{cv} = 3250,00$ m ,
stycznej $t_g = 29,954$ m i długości łuku pionowego $L_6 = 59,909$ m
- odcinek o spadku podłużnym $i_7 = 0,951$ % na długości
 $l_2 = 15,14$ m
- łuk pionowy wklęsły V_7 w km 1+140,00 o $R_{cc} = 1950,00$ m ,
stycznej $t_g = 14,907$ m i długości łuku pionowego $L_7 = 29,813$ m
- odcinek o spadku podłużnym $i_8 = 0,578$ % na długości
 $l_8 = 86,446$ m
- łuk pionowy wypukły V_8 w km 1+327,518 o $R_{cv} = 19700,00$ m ,
stycznej $t_g = 86,167$ m i długości łuku pionowego $L_8 = 172,334$ m
- odcinek o spadku podłużnym $i_9 = 0,297$ % na długości
 $l_9 = 49,245$ m
- łuk pionowy wklęsły V_9 w km 1+511,878 o $R_{cc} = 8250,00$ m ,
stycznej $t_g = 48,948$ m i długości łuku pionowego $L_9 = 97,898$ m
- odcinek o spadku podłużnym $i_{10} = 0,889$ % na długości
 $l_{10} = 119,803$ m

- łuk pionowy wypukły V_{10} w km 1+800,00 o $R_{cv} = 17400,00$ m , stycznej $t_g = 119,375$ m i długości łuku pionowego $L_{10} = 238,752$ m
- odcinek o spadku podłużnym $i_{11} = 0,483$ % na długości $l_{11} = 232,972$ m
- łuk pionowy wklęsły V_{11} w km 2+220,00 o $R_{cc} = 124300,00$ m , stycznej $t_g = 67,656$ m i długości łuku pionowego $L_{11} = 135,313$ m

2.2. Droga w planie i przekroju poprzecznym

Przekrój poprzeczny budowanej nawierzchni drogi-ulicy gminnej przedstawia rysunek *Przekrój normalny , skala 1:20, rysunek nr 4.*

Projektuje się drogę - ulicę gminną osiedlową z utwardzoną nawierzchnią jezdni o szerokości 450 cm. Spadek poprzeczny jezdni 2% - daszkowy.

Drogę gminną w planie przedstawia rysunek *Plan sytuacyjny drogi – gminnej, stan projektowany, skala 1:1000, rys. nr 2.*

Pokazano na nim geometrię drogi w planie, szerokość jezdni, usytuowanie zjazdów na drogi boczne, spadki poprzeczne jezdni.

Projektuje się następujące łuki poziome drogi przebudowywanej gminnej Nr 372321:

- w km 0+008,07 ÷ 0+084,03 łuk poziomy kołowy bez krzywych przejściowych o promieniu $R = 1300,00$ m i długości łuku kołowego $L = 75,96$ m
- w km 0+199,03 ÷ 0+250,62 łuk poziomy kołowy bez krzywych przejściowych o promieniu $R = 50,00$ m i długości łuku kołowego $L = 51,60$ m
- w km 0+281,88 ÷ 0+324,22 łuk poziomy kołowy bez krzywych przejściowych o promieniu $R = 350,00$ m i długości łuku kołowego $L = 42,34$ m
- w km 0+411,49 ÷ 0+447,31 łuk poziomy kołowy bez krzywych przejściowych o promieniu $R = 60,00$ m i długości łuku kołowego $L = 35,83$ m
- w km 0+657,26 ÷ 0+710,012 łuk poziomy kołowy bez krzywych przejściowych o promieniu $R = 500,00$ m i długości łuku kołowego $L = 52,75$ m

- w km 0+759,04 ÷ 0+872,68 łuk poziomy kołowy bez krzywych przejściowych o promieniu $R = 800,00$ m i długości łuku kołowego $L = 113,64$ m
- w km 1+034,47 ÷ 1+169,49 łuk poziomy kołowy bez krzywych przejściowych o promieniu $R = 2300,00$ m i długości łuku kołowego $L = 135,02$ m
- w km 1+239,89 ÷ 1+318,13 łuk poziomy kołowy bez krzywych przejściowych o promieniu $R = 6000,00$ m i długości łuku kołowego $L = 78,24$ m
- w km 1+434,56 ÷ 1+486,93 łuk poziomy kołowy bez krzywych przejściowych o promieniu $R = 4000,00$ m i długości łuku kołowego $L = 52,36$ m
- w km 1+562,84 ÷ 1+783,29 łuk poziomy kołowy bez krzywych przejściowych o promieniu $R = 10000,00$ m i długości łuku kołowego $L = 220,46$ m
- w km 1+783,29 ÷ 1+872,75 łuk poziomy kołowy bez krzywych przejściowych o promieniu $R = 2944,43$ m i długości łuku kołowego $L = 89,46$ m
- w km 2+110,45 ÷ 2+206,76 łuk poziomy kołowy bez krzywych przejściowych o promieniu $R = 4300,00$ m i długości łuku kołowego $L = 96,31$ m
- w km 2+274,50 ÷ 2+340,50 łuk poziomy kołowy bez krzywych przejściowych o promieniu $R = 550,00$ m i długości łuku kołowego $L = 66,01$ m

Całą trasę przebudowy nawierzchni drogi gminnej Nr 372321 zaprojektowano - podzielono na następujące odcinki proste:

- 0+000,00 ÷ 0+008,07 długość 8,07 m
- 0+084,03 ÷ 0+199,03 długość 114,99 m
- 0+250,62 ÷ 0+281,88 długość 31,26 m
- 0+324,22 ÷ 0+411,49 długość 87,27 m
- 0+447,31 ÷ 0+657,26 długość 209,94 m
- 0+710,01 ÷ 0+759,04 długość 49,04 m
- 0+872,68 ÷ 1+034,47 długość 161,79 m
- 1+169,49 ÷ 1+239,89 długość 70,40 m
- 1+318,13 ÷ 1+434,56 długość 116,43 m
- 1+486,93 ÷ 1+562,84 długość 75,91 m

- $1+872,75 \div 2+110,45$ długość 237,70 m
- $2+206,76 \div 2+274,50$ długość 67,74 m
- $2+340,50 \div 2+355,34$ długość 14,83 m

3. Konstrukcja nawierzchni jezdni

3.1. Projektowana konstrukcja nawierzchni jezdni przebudowywanej drogi gminnej Nr 372321

Konstrukcję nawierzchni jezdni przebudowanej drogi przedstawia rysunek: *Przekrój konstrukcyjny nawierzchni drogi, skala 1:10, rysunek nr 5.*

Projektuje się następującą konstrukcję nawierzchni drogi gminnej (ruch kategorii KR-1):

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, standard II, grubość warstwy po zagęszczeniu 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego, grubość warstwy po zagęszczeniu 6 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego, stabilizowanego mechanicznie, warstwa górna, grubość warstwy po zagęszczeniu 5 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego, stabilizowanego mechanicznie, warstwa dolna, grubość warstwy po zagęszczeniu 10 cm
- warstwa odsączająca z piasku, grubość warstwy po zagęszczeniu 10 cm.

Projektuje się obustronne pobocza nieutwardzone ze spadkiem poprzecznym 8% i ze spadkiem podłużnym takim jak niweleta jezdni przebudowywanej drogi gminnej. W celu uzyskania projektowanego pochylenia należy wyrównać-obsypać krawędź jezdni gruntem uzyskanym z robót ziemnych.

4. Odwodnienie projektowanej drogi gminnej

Opady przypadające na powierzchnię modernizowanej nawierzchni jezdni należy odprowadzić bezpiecznie i po najkrótszej drodze poprzez spadki poprzeczne i_p jezdni, do krawędzi jezdni. Projektuje się spadek poprzeczny jezdni 2%.

W celu przejęcia dopływającej wody opadowej z powierzchni jezdni i odprowadzenie jej poprzez nieutwardzone pobocze szerokości 50 cm na przylegające tereny zieleni.

Wody opadowe spływające z powierzchni jezdni drogi gminnej powinny w sposób nie związany docierać do graniczącego z drogą terenu i tam wsiąkać. Jeżeli jest to niemożliwe ze względów geologicznych lub prawnych (np. teren prywatny) należy tak zaprojektować urządzenia odwadniające i odprowadzające wody opadowe do odbiornika żeby np. spływające po skarpie wody opadowe w przypadku prowadzenia drogi w wykopie, nie mogły w żadnym wypadku przedostawać się na powierzchnię jezdni.

Należy je skanalizować za pomocą muldy, rynny lub rowu przydrożnego i skierować do odbiornika wód opadowych (np. cieku naturalnego lub urządzenia chłonnego).

5. Roboty ziemne

Roboty ziemne zaprojektowano na podstawie przekroju podłużnego i przekrojów poprzecznych. Całość obliczenia robót ziemnych jest zestawiona i obliczona w załączonym wykazie robót.

Organizacja robót ziemnych - roboty ziemne należy wykonywać koparkami o pojemności naczynia roboczego $0,2 \div 0,4 \text{ m}^3$, równiarkami i spycharkami na średnią odległość ca. 40 m.

Urobek należy załadować na środki transportu kołowego i wywozić na ustaloną odległość (10 km) i miejsce wskazane przez Inwestora. Przewiduje się mechaniczne plantowanie dna koryta jezdni drogi.

6. Informacja bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz wpływ budowy drogi – ulicy na środowisko

6.1. Wstęp

Specyfiką robót budowlano - drogowych przebudowywanej drogi gminnej nr 372321 jest jej zagrożenie bezpośrednim sąsiedztwem intensywnego ruchu mechanicznego. Konsekwencją tej sytuacji jest konieczność dostosowania organizacji robót do zastanych warunków, ich oznakowania oraz przeszkolenie i odpowiednie wyposażenie zatrudnionych robotników.

6.2. Kolejność wykonywania elementów robót:

- roboty przygotowawcze: roboty pomiarowe przy liniowych robotach ziemnych pod trasy drogowe
- roboty ziemne: roboty ziemne wykonywane równiarkami, koparkami podsiębiernymi z transportem urobku; profilowanie i zagęszczanie podłoża pod warstwy konstrukcyjne jezdni wykonywane i mechanicznie
- podbudowa: warstwa odsączająca zagęszczana mechanicznie-jezdni i pobocze; warstwa dolna i górna podbudowy z kruszyw łamanych twardych
- roboty nawierzchniowe: wykonanie nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego;
- oznakowanie drogi i urządzenia bezpieczeństwa ruchu.

6.3. Zagrożenia powstające przy wykonywaniu następujących robót:

- zagrożenia ogólne ruchem mechanicznym
- możliwość kolizji-uszkodzenia sieci wodociągowej, kabla telekomunikacyjnego
- prace niebezpieczne: roboty ziemne, wykonywanie podbudów, roboty nawierzchniowe.

6.4. Zabezpieczenie robót:

- szkolenia: szkolenia wstępne obejmujące wszystkich zatrudnionych; pracowników należy zapoznać kolejnością wykonywania poszczególnych robót; wskazać - zlokalizować położenie i posadowienie poszczególnych urządzeń podziemnych oraz warunki pracy w bezpośrednim sąsiedztwie tychże urządzeń wynikające z uzgodnień branżowych
- szkolenia stanowiskowe - na stanowisku pracy obejmują każdego pracownika, który po raz pierwszy wykonuje daną robotę, pracę. Należy również przypomnieć zasady bezpieczeństwa i higieny pracy przy pracach, które są aktualnie wykonywane na budowie. Pracownicy powinni być wyposażeni w ubiór ochronno-roboczy
- kask na głowę, rękawice robocze oraz w razie konieczności w kamizelkę ostrzegawczą.

6.5. Oznakowanie i organizacja ruchu

Strefę robót należy oznakować zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.09.2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywanie nadzoru nad tymi drogami (Dz. U. Nr 177 poz. 1729 z dnia 14 października 2003 r.), Dziennik Ustaw RP - Załącznik do nru 220, poz. 2181 z dnia 28 grudnia 2003 r. „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich

umieszczania na drogach”, Załączniki nr 1-4 do rozporządzenia 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 umieszczania na drogach.

Przy wykonywaniu robót określonych w punkcie 6.2. należy zamknąć dla ruchu odcinek drogi aktualnie wykonywany, ruch skierować zgodnie z objazdami lub prowadzić ruch wahadłowy.

Celem opracowania jest maksymalne zabezpieczenie robót prowadzonych w pasie drogowym od świtu do zmroku. Zabezpieczenie i oznakowanie robót prowadzonych w pasie drogowym powinno być dostosowane do występujących utrudnień na drodze, a także zapewniać bezpieczeństwo uczestnikom ruchu oraz osobom wykonującym te roboty. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu użyte do zabezpieczenia i oznakowania miejsca robót na drodze powinny być dobrze widoczne zarówno w dzień, jak i w nocy oraz utrzymane w należytym stanie przez okres trwania robot. Pojazd wykorzystywany przy robotach prowadzonych w pasie drogowym powinien być wyposażony w ostrzegawczy sygnał świetlny błyskowy barwy żółtej, widoczny ze wszystkich stron z odległości co najmniej 500 m, przy dobrej przejrzystości powietrza. Pojazd powinien być oznakowany pasami na przemian barwy białej i czerwonej o wymiarach 250x250 mm, na całej szerokości pojazdu, albo tablicą ostrzegawczą lub tablicą zamykającą. Wystające poza obrys pojazdu części urządzeń lub ładunku powinny być oznakowane taśmą ostrzegawczą U-22.

Konstrukcje wsporcze po umieszczeniu na nich urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny zapewniać stabilność. Osoby wykonujące czynności związane z robotami w pasie drogowym powinny

być ubrane w odzież ostrzegawczą o barwie pomarańczowej lub żółtej i wyposażone w elementy odblaskowe.

W okresie prowadzenia robót przy przebudowie drogi należy obustronnie ustawić następujące oznakowanie pionowe:

1. od strony najazdu pojazdów ustawić tablicę prowadzącą U-3d
2. wzdłuż prowadzonych robót na długości 20÷50 metrów ustawić zapory U-20a
3. na końcu odcinka roboczego-robót ustawić zaporę U-3d
4. obustronnie ustawić znaki A-14, A-12 b w odległości w obszarze zabudowanym 50÷100 metrów od tablicy U-3d
5. obustronnie ustawić znaki B-33 i B-25 w odległości 50 metrów od tablicy U-3d
6. ustawić znak B-42 w odległości 20 metrów za U-20b
7. na drodze powiatowej ustawić obustronnie tablice F-6

Znaki i tablice wymienione w punktach 1÷6 należy przedstawiać w miarę postępu robót.

Wielkość znaków drogowych nie może być mniejsza od istniejących już znaków na drogach wojewódzkich, powiatowych. Zapory drogowe oraz oznakowanie pionowe należy wykonać zgodnie z załącznikiem do Dz. U. Nr 220 poz. 2181 z dnia 23.12.2003 r. Zapory drogowe powinny być pokryte po obu stronach pasami białymi i czerwonymi na przemian, wszystkie zapory rozpoczynają się i kończą polem czerwonym.

Zastosowanie oznakowania i zabezpieczenia robót nie zwalnia Wykonawcę robót od zabezpieczenia prac zgodnie z zasadami i przepisami bhp.

6.6 Wpływ przebudowy drogi – ulicy na środowisko

Przebudowa drogi gminnej Nr 372321 spowoduje poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. W związku z tym wpływ ulicy na środowisko przyrodnicze, zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie, pod względem:

- emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych; emisji hałasu oraz wibracji
- wpływu drogi na powierzchnię ziemi, w tym głębę zmniejszy się w stosunku do stanu istniejącego.

Zaprojektowane odwodnienie poprawi w sposób zdecydowany wpływ drogi na środowisko przyrodnicze, obiekty sąsiednie.

B. CZĘŚĆ KOSZTOWA

1. Ślepy kosztorys robót

C. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. mapa sytuacyjno - wysokościowa- stan istniejący, rysunek nr 1, skala 1:1000
2. mapa sytuacyjno - wysokościowa- stan projektowany, rysunek nr 2, skala 1:1000
3. profil podłużny – drogi, rysunek nr 3, skala 1:100/1000
4. przekrój normalny drogi, rysunek nr 4, skala 1:20
5. przekrój konstrukcyjny drogi, rysunek nr 5, skala 1:10
6. przekroje poprzeczne – drogi od km 0+000 do km 0+840,00, rysunek nr 6, skala 1:200
7. przekroje poprzeczne – drogi od km 0+872,679 do km 1+620,00, rysunek nr 7, skala 1:200
8. przekroje poprzeczne – drogi od km 1+680,00 do km 2+355,337, rysunek nr 8, skala 1:200

Ostrów Wielkopolski, listopad 2006.

OŚWIADCZENIE

Na podstawie art. 20 ust. 4 Ustawy z dnia 07.07.1994-Prawo Budowlane (jednolity tekst Dz. U. Nr 207 z 2003 r, poz. 2016 z późniejszymi zmianami) jednostka Projektująca – Pracownia Urbanistyczno – Architektoniczno – Budowlana oświadcza, że projekt został wykonany zgodnie z umową, obowiązującymi przepisami techniczno - budowlanymi, normami, wytycznymi oraz że został wykonany w stanie kompletnym z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.