

103 575R OPIS TECHNICZNY

Lp.	Element opisu	Str.
1	Przedmiot opracowania	4
2	Cel i zakres opracowania	4
3	Stan istniejący	4
4	Stan projektowany	5
4.1	Sytuacja	5
4.2	Układ wysokościowy	6
4.3	Parametry i projektowane konstrukcje	6
4.4	Sieci uzbrojenia terenu	7
4.5	Odwodnienie	7
4.6	Pozostałe parametry techniczne	8
4.7	Powierzchnie	9
5	Wpływ obiektu na środowisko	9
6	Tereny ochrony konserwatorskiej	9
7	Oddziaływanie na środowisko	9
8	Archeologia	10
9	Wyburzenia, wysiedlenia	10
10	Informacja o obszarze oddziaływania obiektu	10
11	Forma i funkcja obiektu oraz dostosowanie krajobrazu i otaczającej zabudowy	10
12	Dane technologiczne, współzależności urządzeń i wyposażenia	10
13	Charakterystyka energetyczna obiektu	10
14	Warunki ochrony przeciwpożarowej	11
15	Dane określające wpływ eksploatacji górniczej na działkę lub teren zamierzenia budowlanego, znajdującego się w granicach terenu górniczego	11
16	Inne konieczne dane wynikające ze specyfiki, charakteru i stopnia obiektu budowlanego lub robót budowlanych	11

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA:

Przebudowa drogi gminnej publicznej nr 103 575R Dąbie – Ruda w miejscowości Ruda i Dąbie na terenie Gminy Radomyśl Wielki wraz z budową i przebudową infrastruktury technicznej;

2. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA:

Celem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej klasy D łączącej miejscowość Ruda z Miejscowością Dąbie położonych na terenie Gminy Radomyśl Wielki w celu poprawy warunków komunikacji istniejącego połączenia drogowego oraz budowy chodnika dla pieszych.

Istniejąca droga gminna posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości nienormatywnej tj. 4,0 - 4,50m z pobocznymi ziemnymi również nienormatywnymi o szer. 0,5m.

Przebudowa drogi do parametrów drogi publicznej klasy D stworzy możliwość dogodnego dojazdu do istniejących pól jak również przyczyni się do stworzenia nowych terenów pod zabudowę mieszkaniową w miejscowości Dąbie.

Zakres opracowania obejmuje wykonanie projektu budowlanego dla przebudowy drogi do zgłoszenia wykonania robót budowlanych obejmującego przebudowę nawierzchni wraz z chodnikiem odwodnieniem i zjazdami:

Projekt przewiduje przebudowę drogi o następujących parametrach:

Droga gminna publiczna klasy D

- droga jednojezdniowa o przekroju pół ulicznym,
- lokalizacja drogi obszar zabudowany,
- szerokość drogi w liniach rozgraniczających 10,00 – 13,00 m,
- prędkość projektowa 30 km/h

3. STAN ISTNIEJĄCY:

Początek zakresu przebudowy drogi w km 0+020,00 przewidziano na końcu skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1 182R „Brzeźnica - Radomyśl Wielki” o przekroju szlakuowym, natomiast koniec w km 0+980,00 znajduje się w ciągu tej drogi w obrębie posesji nr 11”..

Dane ogólne;

Istniejąca droga gminna klasy „D” o przebiegu przez miejscowość Dąbie przysiółek Zagrody, łączy dwie drogi powiatowe nr 1 181R i 1 182R i stanowi główny dojazd do przyległych posesji i gospodarstw rolnych.

Droga posiada w stanie obecnym nawierzchnię bitumiczną na całym odcinku.

Istniejący pas drogowy waha się w granicach od 10,0m do 13m na odcinku o nawierzchni bitumicznej.

Na całym odcinku zabudowa jednorodzinna i zagrodowa.

Na krótkich odcinkach po obu stronach drogi występują również pola uprawne łąki i zagajniki.

Odwodnienie.

Na całym odcinku drogi istnieje odwodnienie za pomocą obustronnego rowu przydrożnego otwartego lub poprzez teren odpływowy.

Zjazdy.

Dostęp do posesji odbywa się poprzez zjazdy indywidualne o różnorodnej nawierzchni.

Urządzenia obce.

W bezpośrednim sąsiedztwie lub w projektowanym pasie drogowym występują obiekty i urządzenia infrastruktury technicznej niezwiązane z obsługą drogi tj.: wodociągi sieci, energetyczne gazowe i kanalizacja sanitarna.

Skrzyżowania z infrastrukturą w pasie drogowym:

- km 0+234,80 skrzyżowanie z gazociągiem gs D50,
- km 0+235,50 skrzyżowanie linią energetyczną napowietrzną,
- km 0+362,30 skrzyżowanie z linią telekomunikacyjną napowietrzną,
- km 0+405,10 skrzyżowanie z przyłączem wodociągowym,
- km 0+411,00 skrzyżowanie z linią telekomunikacyjną napowietrzną
- km 0+440,30 skrzyżowanie z gazociągiem gs D40,
- km 0+460,00 skrzyżowanie z wodociągiem wo32,
- km 0+467,50 skrzyżowanie linią energetyczną napowietrzną,
- km 0+467,50 skrzyżowanie z linią telekomunikacyjną napowietrzną,
- km 0+485,20 skrzyżowanie z przyłączem wodociągowym,
- km 0+508,50 skrzyżowanie z linią telekomunikacyjną napowietrzną,
- km 0+515,00 skrzyżowanie z linią telekomunikacyjną napowietrzną,
- km 0+774,30 skrzyżowanie z wodociągiem woB40,
- km 0+818,70 skrzyżowanie linią energetyczną napowietrzną,
- km 0+818,70 skrzyżowanie z linią telekomunikacyjną napowietrzną,
- km 0+835,20 skrzyżowanie z wodociągiem wo40,
- km 0+870,80 skrzyżowanie z wodociągiem wo40,
- km 0+946,50 skrzyżowanie linią energetyczną napowietrzną,
- km 0+946,50 skrzyżowanie z linią telekomunikacyjną napowietrzną,
- km 0+950,00 skrzyżowanie z gazociągiem,

Zadrzewienie.

Na analizowanym odcinku występują drzewa wymagające wycinki i o decyzję na ich usunięcie zostanie przeprowadzone stosowne postępowanie.

Na przedmiotowym terenie w granicach projektowanych robót nie występują pomniki przyrody.

Ruch pieszy i rowerowy.

Na odcinku objętym projektem ruch pieszy i rowerowy odbywa się po istniejącej jezdni.

4. STAN PROJEKTOWANY:**4.1. Sytuacja:**

Sytuacyjnie projektowaną drogę w maksymalny sposób dowiązano do istniejącej drogi ponieważ istniejące zagospodarowanie jest już dostosowane do jej istniejącego usytuowania.

Ponadto wzięto pod uwagę odległości istniejących budynków od przyszłej jezdni drogi gminnej jak również możliwość odwodnienia przyległego terenu oraz kosztów budowy.

Z uwagi na odcinkowy przekrój poprzeczny tzn. wykop po stronie prawej a nasyp po stronie lewej oraz z uwagi na planowaną budowę chodnika na całej długości drogi

zaplanowano jego położenie po stronie lewej a więc po stronie „napływowej” dla wody opadowej co pozwoli uniknąć kosztowego wykonywania barier od strony rowu przydrożnego niezbędnego do wykonania od strony prawej.

Przyjęto następujące parametry techniczne projektowanej drogi:

- jezdnia jednopasowa dwukierunkowa o szer. 5,0m
- lewostronny chodnik szerokości 2,0m o nawierzchni z kostki brukowej betonowej przy jezdni,
- zjazdy o nawierzchni jak chodnik do granicy pasa drogowego po stronie chodnika natomiast po stronie przeciwnej zjazdu o nawierzchni z kruszywa łamanego lub z kostki jeżeli taka nawierzchnia jest na zjeździe istniejącym,

Odwodnienie:

- odwodnienie za pomocą odcinków KD po stronie chodnika oraz za pomocą rowu otwartego po stronie przeciwnej.
- odprowadzenie wody opadowej do rowu drogi gminnej poprzecznej – ul. Akacyjowej i dalej do cieku wodnego pn. „Rów Partyński”, położony na działce nr 314/2 obręb 0075 Radomyśl wielki-Wolka Dulecka.

Zjazdy

Przecięcie nawierzchni zjazdu i chodnika jest projektowane skosem w stosunku 1:1 natomiast przecięcie zjazdu i nawierzchni bez chodnika łukiem o promieniu 3-5m. Nawierzchnia zjazdów na odcinku od jezdni drogi gminnej do końca chodnika wykonana będzie z kostki brukowej, natomiast na zjazdach po stronie przeciwnej zaprojektowana będzie nawierzchnia z kruszywa łamanego.

Nawierzchnia zjazdu pomiędzy projektowanym chodnikiem a granicą pasa drogowego lub ogrodzenia (bram wjazdowych) zostanie wykonana z kruszywa lub kostki w zależności od nawierzchni istniejącej.

4.2. Układ wysokościowy:

Układ wysokościowy na całej długości odcinka zostanie dostosowany do niwelety otoczenia drogi, oraz możliwości odwodnienia drogi i przyległego terenu.

Nie przewidywano rzadych wykopów ani nasypów a jedyną zmianą wysokości jest podniesienie niwelety o grubość nowej nawierzchni bitumicznej.

4.3. Parametry i projektowane konstrukcje:

Geotechniczne warunki posadowienia:

Warunki gruntowe ustalono zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych /Dz.U. 2012, poz. 463/.

Zgodnie z opinią geotechniczną opracowaną dla planowanej inwestycji przez uprawnionego geologa mgr inż. Krzysztofa Mrzygłód (nr uprawnień V-1515, VII-1322) w trakcie wykonanych prac wiertniczych, w obrębie terenu badań stwierdzono występowanie poziomu wodonośnego na głębokości 1,2m, grunty rodzimy jest to grunt niewysadzinowy (piski drobne).

Ww. warunki pozwalają zakwalifikować warunki gruntowo wodne jako dobre co przy gruntach niewysadzinowych daje grupę nośności podłoża G4.

Z uwagi na typ inwestycji i panujące tu warunki gruntowo-wodne, biorąc pod uwagę projektowaną inwestycję związaną z budową dróg, rzędne posadowienia obiektu, jego

rozmiary i wyznaczalny statycznie schemat obliczeniowy oraz głębokość wykopów nie przekraczającą 1,2 m, wysokość nasypów nie przekraczającą 3,0 m, podłoże gruntowe dla projektowanej inwestycji klasyfikuje się jako proste, natomiast projektowaną drogę zalicza do I kategorii geotechnicznej.

Wg normy PN-81/B-03020 głębokość przemarzania gruntu dla badanego terenu wynosi $H_z = 1,0$ m.

Podłoże gruntowe pod elementy konstrukcyjne zakwalifikowano jako G1.

Dla w/w parametrów przyjęto następujące konstrukcje:

Chodnik:

- Kostka betonowa brukowa gr. 6,0 cm – proponowany kolor: czerwony lub czarny.
- Podsypka cementowo – piaskowa 1: 4 gr. 4,0 cm.
- Podbudowa zasadnicza gr. 15,0 cm: mieszanka niezwiązana z kruszywem C_{90/3} (kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie 0/31.5 mm).
- Podbudowa pomocnicza gr. 15,0 cm: grunto-cement z betoniarki).
- Razem $6+4+15+15 = 40$ cm

Konstrukcja nawierzchni zjazdów o nawierzchni z kostki betonowej kolor: czerwony lub czarny/w ciągu chodnika/:

- Kostka betonowa brukowa gr. 8,0 cm – proponowany kolor: czerwony lub czarny.
 - Podsypka cementowo – piaskowa 1: 4 gr. 3,0 cm.
 - Podbudowa zasadnicza gr. 20,0 cm: mieszanka niezwiązana z kruszywem C_{90/3} (kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie 0/31.5 mm).
 - Podbudowa pomocnicza gr. 15,0 cm: grunto-cement z betoniarki).
- Razem = $8+3+20+15 = 46$ cm.

Konstrukcja nawierzchni jezdni:

- Warstwa ścieralna gr. 5,0 cm: beton asfaltowy AC 11 S;
 - Warstwa wiążąca gr. 6,0 cm: beton asfaltowy AC 16 W;
 - Podbudowa zasadnicza warstwa górna gr. 7,0 cm: beton asfaltowy AC 22 P;
 - Podbudowa zasadnicza warstwa dolna gr. 20,0 cm: mieszanka niezwiązana z kruszywem C 90/3 (kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie 0/63 mm);
 - Podbudowa pomocnicza gr. 15,0 cm: grunto-cement z betoniarki).
- Razem = $5+6+7+20+15 = 53$ cm.

Konstrukcja wzmocnienia istniejącej jezdni:

- Warstwa ścieralna gr. 5,0 cm: beton asfaltowy AC 11 S;
- Warstwa profilowa śr. gr. 6,0 cm: beton asfaltowy AC 16 W;
- Geosiatka z PP o wytrzymałości 100kN/m szer. 5,10 m;

4.4 Sieci uzbrojenia terenu:

Istniejące w pasie drogowym urządzenia nie wymagają przebudowy ani zabezpieczenia, Zaprojektowano pod chodnikiem kanał technologiczny dla urządzeń infrastruktury .

4.5 Odwodnienie:

Wykonywane roboty w zakresie odwodnienia polegają na lokalnym przykryciu rowu odwadniającego rurociągiem o długości łącznej Ø 400 w trzech odcinkach o długości łącznej 481,8 m w tym o średnicy DN 400 o długości 272m i DN 500 o długości 209,30m:

- strona lewa DN 400 – 272m :

od km 0+442,00 do km 0+547,00 = 105m; wylot do przepustu pod drogą w km 0+892,50 i dalej do KD 500 po stronie prawej,

od km 0+652,70 do km 0+732,20 = 79,5m; wylot do przepustu pod drogą w km 0+652,70 i dalej do KD 500 po stronie prawej,
od km 0+892,50 do km 0+980,00 = 87,50 wylot do przepustu pod drogą w km 0+442,00 i dalej do istniejącego rowu przydrożnego po stronie prawej.

- strona prawa DN 500 – 209,80m:

od km 0+579,00 do km 0+659,50 = 80,50m – wylot do istniejącego rowu przydrożnego w km 0+579,00

od km 0+763,20 do km 0+892,50 = 129,30m – wylot do istniejącego rowu przydrożnego w km 0+763,20

w km 0+260,00 i w km 0+319,00 pozostałe przepusty pod drogą – wloty do istniejącego rowu przydrożnego po stronie prawej.

Ponadto w skład projektowanych rowów krytych wchodzi:-

- 23 studnie połączeniowe z kręgów żelbetowych Ø 1250,
- 28 studzienek ściekowych z kręgów betonowych DN 500

Dla zapewnienia właściwej ciągłości spływu wód opadowych zaprojektowano budowę nowych lub przebudowę istniejących przepustów pod zjazdami w ilości:

- strona lewa w ilości 9 szt. o długości 7.0m i średnicy DN 400 każdy
- strona prawa w ilości 13 szt. O długości 8,00 i średnicy DN 500 każdy:

Włączenie projektowanych odcinków rowu krytego do istniejącego rowu przydrożnego poprzez umocnione wyloty w km 0+260,00; 0+319,00; 0+442,00; 0+579,00 i 763,20;.

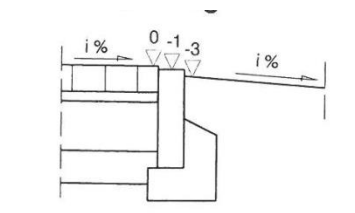
Do budowy rowu krytego jak również przepustów pod drogą i przepustów pod zjazdami należy użyć rur z tworzyw sztucznych o sztywności obwodowej SN80, układanych na ławie z pospółki grubości 20cm. szerokość wykopu pod rury u podstawy winna być powiększona o 2x15cm. Szerokość ta niezbędna jest do wykonania ławy i warstwy wyrównawczej pod rurociąg. Ściany wykopów pionowych powinny być zabezpieczone przed osuwaniem się ziemi, za pomocą ścianki szczelnej.

Studnie połączeniowe wykonać, jako prefabrykaty Ø 1250 mm z betonu C35/45, wodoszczelnego, mało nasiąkliwego i mrozoodpornego. Studnie osadzone będą w wykopie na warstwie betonu c10/15 o gr.15 cm. Przejście przewodów przez ściany zostaną wykonane, jako szczelne, umożliwiające elastyczne podłączenie rury w studni. Studnie zostaną przykryte pokrywa betonowa wyposażona w wpust żeliwny klasy 400 Studzienki ściekowe w linii rowu otwartego można wykonać z prefabrykatów typowych dla producenta rur SN 80 i wyposażyć w kartki ściekowe typu lekkiego. Jedynie na początku odcinka na długości 200m zastosowano trzy odwodnienia liniowe pod chodnikiem do rowu otwartego.

4.6 Pozostałe parametry techniczne:

- Szerokość jezdni 5,00m
- Szerokość całkowita chodnika przy jezdni: 2,23 m, w tym szerokość krawężnika 0,15 m, obrzeża 0,08 m, nawierzchni z masy bitumicznej 2,00 m.
- Spadek poprzeczny chodnika 2%, jednostronne w kierunku jezdni.
- Spadek podłużny: dostosowany do istniejącej niwelety drogi lub terenu.
- Opaska gruntowa szerokości: 0,3 – 0,5m.
- Spadek poprzeczny opaski chodnika/pobocza zjazdu: 8%.
- Pobocza zjazdów: z kruszywa łamanego niezwiązanego 0/31,5 mm o ciągłym uziarnieniu, gr. 10 cm.
- Skos na zjazdach indywidualnych po stronie chodnika 1:1 m.

- Wyokrąglenie przecięcia krawędzi jezdni zjazdu bez chodnika promieniem 3-5m
- Obrzeże betonowe 8x30cm na ławie z oporem z betonu C12/15;
- Krawężnik betonowy 15x30 cm na ławie z oporem z betonu C12/15;
- Wyniesienie nawierzchni chodnika 1cm powyżej obrzeża;
- Wyniesienie obrzeża ponad teren min. 3cm;
- Wyniesienie krawężnika ponad jezdnię 12cm. Na zjazdach obniżone do 4 cm, na przejściu dla pieszych do 2 cm;



Szczegół posadowienia obrzeża na ławie z oporem

- Skarpy rowów otwartych o pochyleniu: 1:1.5;
- Szerokość dna rowu: 0,40 m;
- Spadek poprzeczny pobocza drogi: 6%;

4.7. POWIERZCHNIE:

Powierzchnia zabudowy 12 500m²

w tym

Powierzchnia jezdni 5 100 m²,

Powierzchnia chodników 1 900 m²,

Powierzchnia z kruszywa 1 500 m²,

Powierzchnia biologicznie czynna 4 000m² = 32%

5. WPŁYW OBIEKTU NA ŚRODOWISKO:

- obiekt nie wymaga zaopatrzenia w wodę a ni odprowadzenia ścieków
- obiekt nie będzie emitował zanieczyszczeń gazowych w tym zapachów, zanieczyszczeń pyłowych ani płynnych,
- obiekt nie będzie wytwarzał odpadów,
- obiekt nie będzie emitował drgań ani promieniowania,
- obiekt nie będzie miał wpływu na istniejący drzewostan,
- obiekt będzie miał wpływ na stan powierzchni ziemi jedynie w czasie budowy w zakresie 2 000 m².
- obiekt nie będzie miał wpływu na wody powierzchniowe.
- obiekt nie będzie miał wpływu na wody podziemne.

6. TERENY OCHRONY KONSERWATORSKIEJ:

Na terenie planowanej inwestycji niw występują obiekty budowlane wpisane do rejestru zabytków lub do gminnej ewidencji zabytków oraz inne obiekty budowlane usytuowane na obszarach objętych ochroną konserwatorską.

Poza tym na terenie przedmiotowej inwestycji nie występują stanowiska archeologiczne.

7. ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO:

Zgodnie z treścią § 3 ust.1 pkt.56 rozporządzenia Rady Ministrów z 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U.2010 Nr 213 poz. 1397 – z późniejszymi zmianami) projektowana inwestycja nie zalicza się do przedsięwzięć potencjalnie mogących znacząco oddziaływać na środowisko ponieważ jej długość nie przekracza 1km.

Rozwiązania projektowe nie wpłyną na pogorszenie stanu wód powierzchniowych i podziemnych. Roboty wykonywane będą na terenie znajdującym się poza obszarem parków narodowych, rezerwatów przyrody, parków krajobrazowych oraz innych otulin.

Planowane do wykonania roboty nie kolidują z siecią obszarów chronionych NATURA 2000.

8. ARCHEOLOGIA:

Na terenie objętym inwestycją nie występują stanowiska archeologiczne.

9. WYBURZENIA, WYSIEDLENIA:

Inwestycja nie powoduje konieczności wyburzeń i wysiedleń.

10. INFORMACJA O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU:

Ze względu na charakter projektowany obiekt nie będą oddziaływały na obiekty sąsiednie.

Realizacja inwestycji nie zmienia sposobu dostępu do działek sąsiednich oraz nie ogranicza ich zabudowy.

Na etapie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się występowania negatywnych oddziaływań na tereny sąsiadujące, a tym samym nie przewiduje się pogorszenia standardu życia ludzi mieszkających w najbliższym sąsiedztwie. Planowane przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami objętymi ochroną przyrody i środowiska naturalnego. Budowa nie spowoduje zmiany emisji zanieczyszczeń gazowych, a ich funkcjonowanie nie wiąże się z wytwarzaniem odpadów.

Inwestycja nie powoduje:

- zagrożenia bezpieczeństwa ludzi lub mienia;
- pogorszenia stanu środowiska lub stanu zachowania zabytków;
- pogorszenia warunków zdrowotno - sanitarnych;
- wprowadzenia, utrwalenia bądź zwiększenia ograniczeń lub uciążliwości dla terenów sąsiednich (w tym zanieczyszczenia powietrza, wody i gleby);
- ograniczeń w dostępie do drogi publicznej.

11. FORMA I FUNKCJA OBIEKTU ORAZ DOSTOSOWANIE DO KRAJOBRAZU I OTACZAJĄCEJ ZABUDOWY:

Dostosowanie do krajobrazu zostanie zrealizowane przez odpowiedni dobór materiałów. Skarpy rowów, nasypów zostaną obsiane mieszkankami traw.

Wpływ na kształt krajobrazu przedmiotowej inwestycji należy ocenić, jako pozytywny – zwiększy estetykę przyległego terenu oraz poprawi dostępność do drogi publicznej poprzez wybudowane zjazdy.

12. DANE TECHNOLOGICZNE, WSPÓLZALEŻNOŚCI URZĄDZEŃ I WYPOSAŻENIA:

Nie dotyczy.

13. CHARAKTERYSTYKA ENERGETYCZNA OBIEKTU:

Obiekt nie wymaga zasilania energią .

14. WARUNKI OCHRONY PRZECIWPÓŻAROWEJ:

Przyjęte rozwiązania nie ograniczają możliwości przejazdu dla wszystkich pojazdów dopuszczonych do ruchu w tym pojazdów pożarniczych.

15. DANE OKRĘSLAJĄCE WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ NA DZIAŁKĘ LUB TEREN ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO, ZNAJDUJĄCEGO SIĘ W GRANICACH TERENU GÓRNICZEGO:

Zgodnie z informacją Okręgowego Urzędu Górniczego inwestycja zlokalizowana jest poza granicami terenu górniczego .

16. INNE KONIECZNE DANE WYNIKAJĄCE ZE SPECYFIKI, CHARAKTERU I STOPNIA OBIEKTU BUDOWLANEGO LUB ROBÓT BUDOWLANYCH:

Wszystkie roboty winny być prowadzone zgodnie z przepisami techniczno – budowlanymi, obowiązującymi normami oraz zasadami wiedzy technicznej i przepisami BHP, pod nadzorem osoby do tego uprawnionej.

Przed przystąpieniem do robót odtworzyć w terenie przebieg istniejącego uzbrojenia podziemnego poprzez wykonanie odkrywek w celu ustalenia rzeczywistych głębokości istniejącego uzbrojenia i doboru ewentualnego sposobu zabezpieczenia na okres robót.

Wszystkie wymiary należy sprawdzić na budowie. Rysunki i część opisowa są dokumentami wzajemnie się uzupełniającymi. Wszystkie elementy ujęte w opisie, a nieujęte na rysunkach lub ujęte na rysunkach, a nieujęte w opisie winne być traktowane tak, jakby były ujęte w obu. Przed rozpoczęciem robót budowlanych należy wytyczyć obiekt w terenie i sprawdzić zgodność projektu.

W przypadku pojawienia się urządzeń obcych, sieci uzbrojenia, których nie naniesiono na mapie, inny przebieg istniejących urządzeń sposób zabezpieczenia lub przebudowy należy uzgodnić z właściwym zarządcą lub administratorem.

W razie stwierdzenia rozbieżności między wynikami pomiarów w trakcie budowy a ustaleniami projektu, fakt ten należy odnotować w dzienniku budowy, udokumentować szkicami oraz natychmiast powiadomić inwestora i projektanta.

Dopuszcza się nieistotne odstępstwa od projektu w zakresie zmiany wymiarów, parametrów o ile nie naruszają warunków technicznych i innych przepisów. Muszą one zostać potwierdzone przez projektanta.

Przebieg sytuacyjno - wysokościowy należy wyznaczać w/g miar i rzędnych wysokościowych podanych w części rysunkowej.

Roboty ziemne należy wykonywać z gruntów niewysadzinowych o grupie nośności podłoża G1.

Należy chronić istniejące punkty geodezyjne - w wypadku kolizji lub uszkodzenia należy dokonać geodezyjnego przeniesienia na koszt wykonawcy.

Wszelkie roboty drogowe w rejonie lokalizacji istniejących sieci podziemnych należy wykonywać pod nadzorem administratorów sieci.

Wszystkie roboty drogowe należy wykonywać zgodnie ze szczegółowymi specyfikacjami technicznymi wykonania i odbioru robót budowlanych. Wszystkie zastosowane materiały do budowy muszą posiadać deklaracje i aprobaty techniczne, być oznakowane znakiem „B” lub „CE”.

Po zakończeniu robót należy wykonać inwentaryzację powykonawczą.