

OPIS DO PLANU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

1 Podstawa Opracowania:

- ❖ Umowa zawarta z Inwestorem
- ❖ Mapa sytuacyjno – wysokościowa do celów projektowych skala 1 : 500
- ❖ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie
- ❖ Ustawa z dnia 7 lipca 1994r Prawo Budowlane
- ❖ Uzupełniające pomiary sytuacyjno – wysokościowe (wizja lokalna w terenie)
- ❖ Katalog Typowych Elementów Drogowych (KPED)
- ❖ Uzgodnienie z Inwestorem
- ❖ Badania geotechniczne nawierzchni i przepisy techniczne

2 Odniesienie do wymogów ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo Budowlane

- ❖ Projekt budowlany opracowano zgodnie z przepisami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dziennik Ustaw Nr 120, poz. 1133) z późniejszymi zmianami.
- ❖ Projekt zagospodarowania działki sporządzono na aktualnej mapie i zawiera on informacje wymagane w Art.34, ust. 3 pkt 1 Prawa Budowlanego.
- ❖ Projekt budowlany opracowano zgodnie z wymaganiami ustawy Prawo Budowlane, przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

3 Określenie obszaru oddziaływania projektowanego obiektu

Na podstawie art. 20 ust. 1 pkt 1c) oraz art. 3 pkt. 20, w związku z art. 28 ust. 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r. z późn. zm.) oświadczam, że obszar oddziaływania obiektu obejmuje działki zgodnie z wykazem działek załączonym do projektu i wymienionych na stronie tytułowej, czyli tych na których zlokalizowany jest obiekt.

Wyznaczenia obszaru oddziaływania obiektu dokonano w oparciu o art. 3 pkt. 20 Prawa Budowlanego, który stanowi, że przez obszar oddziaływania obiektu należy rozumieć teren wyznaczony w otoczeniu obiektu budowlanego na podstawie przepisów odrębnych. Do przepisów odrębnych w rozumieniu art. 3 pkt. 20 Prawa Budowlanego należy zaliczyć przepisy rozporządzeń wykonawczych, a zatem przepisy techniczno-budowlane, ale także przepisy dotyczące między innymi prawa wodnego, ochrony środowiska, zagospodarowania przestrzennego, jak i przepisy prawa miejscowego.

Obszar oddziaływania obiektu wyznaczono na podstawie:

- ❖ Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych
- ❖ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie
- ❖ Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska

4 Lokalizacja inwestycji

Inwestycja znajduje się w województwie Kujawsko - Pomorskim, w powiecie inowrocławskim, na terenie gminy Kruszwica.

5 Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest przebudowa ulicy Wspólnej w Kruszwicy.

6 Warunki gruntowo-wodne

W ramach opracowania w istniejącej nawierzchni na odcinku objętym opracowaniem wykonano odwierty na podstawie których stwierdzono grubość warstw konstrukcyjnych nawierzchni, ich rodzaj oraz występujący grunt stanowiący podłoże pod projektowanym obiektem budowlanym.

Założenia grup nośności ustalono na podstawie wykonanych badań w wybranych punktach. Grunt sklasyfikowano jako G3. W przypadku natrafienia na etapie realizacji na lokalnie występujące warunki odmienne od założonych do projektowania należy zweryfikować przyjęte rozwiązania mając na uwadze przede wszystkim uzyskanie wymaganej nośności podłoża oraz zapewnienie warunku mrozochronności konstrukcji.

W kontekście projektowanej inwestycji, grunty rodzime można uznać za nośne, warunki gruntowe można klasyfikować do prostych dla planowanej inwestycji określono kategorię geotechniczną obiektu budowlanego jako pierwszą kategorię przy prostych warunkach gruntowych.

7 Istniejące zagospodarowanie

7.1 Zagospodarowanie terenu

DROGA WEWNĘTRZNA (DZ. 106/69, 106/64, 73/23)

W stanie istniejącym w miejscu inwestycji znajduje się jezdnia drogi wewnętrznej zlokalizowanej na działkach o numerach 106/69, 106/64, 73/23 o nawierzchni z kruszywa łamanego o szerokości 6,0 m. W ciągu drogi zlokalizowane są zjazdy indywidualne do przyległych posesji. W km 0+082 znajduje się skrzyżowanie z drogą wewnętrzną położoną na działce o numerze 106/138. Po lewej stronie znajdują się latarnie oświetleniowe. Po prawej stronie jezdni wstępuje lokalne zadrzewienie lub zakrzewienie. Jezdnia drogi wewnętrznej w stanie istniejącej odwadniana jest poprzez spadki podłużne i poprzeczne na przyległe tereny. Droga wewnętrzna znajduje się w obszarze zabudowanym oznakowanym jako obszar zamieszkania na którym obowiązuje ograniczenie prędkości do 20 km/h.

DROGA WEWNĘTRZNA (DZ. 106/138)

W stanie istniejącym w miejscu inwestycji znajduje się jezdnia drogi wewnętrznej zlokalizowanej na działkach o numerach 106/138 o nawierzchni z kruszywa łamanego o szerokości 6,0 m. W ciągu drogi po stronie lewej (zgodnie z pikietarzem odcinka projektowanego) znajduje się zatoka parkingowa (parkowanie prostopadłe do krawędzi jezdni) o nawierzchni z kostki betonowej oddzieloną od jezdni krawężnikiem betonowym najazdowym. Droga posiada oświetlenie uliczne. Początek projektowanej drogi wewnętrznej położony jest przy placu manewrowym oraz utwardzeniu terenu pod kontenery na odpady. Po prawej stronie znajduje się zjazd na parking. Jezdnia drogi wewnętrznej w stanie istniejącej odwadniana jest poprzez spadki podłużne i poprzeczne na przyległe tereny. Droga wewnętrzna znajduje się w obszarze zabudowanym oznakowanym jako obszar zamieszkania na którym obowiązuje ograniczenie prędkości do 20 km/h.

8 Stan projektowany

Inwestycja nie zalicza się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko ponieważ nie została ujęta w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 09.11.2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z dnia 12 listopada 2010 r.).

Realizacja niniejszej inwestycji nie wymaga podziału oraz przejęcia nieruchomości w trybie Ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

8.1 Charakterystyka inwestycji

Trasę projektowanych dróg wewnętrznych poprowadzono w śladzie osi istniejących jezdni z odcinkowymi zmianami spowodowanymi koniecznością zaprojektowania obiektu zgodnie z wymogami technicznymi.

8.2 Najistotniejsze zmiany w zagospodarowaniu

W zakresie opracowania planuje się:

- ❖ wykonanie przebudowy istniejących jezdni dróg wewnętrznych podlegających opracowaniu o nawierzchni bitumicznej
 - szerokość jezdni drogi wewnętrznej na działkach o numerach 106/69, 106/64, 73/23 wynosząca 5,5 m oraz 5,0 m dla drogi wewnętrznej zlokalizowanej na działce 106/138,
 - zaprojektowanie chodników, zjazdów do posesji oraz zatok parkingowych,
- ❖ remont nawierzchni na drodze gminnej nr 151732C
- ❖ dojście do jezdni drogi gminnej na działce 106/91
- ❖ zmiana parametrów zatoki parkingowej (łuk) przy drodze gminnej
- ❖ odwodnienie
 - na całym odcinku dróg wewnętrznych projektuje się kanalizację deszczową
- ❖ oznakowanie
 - W wyniku zmiany zagospodarowania terenu wykonano nowy projekt stałej organizacji ruchu uwzględniający nowoprojektowane elementy dróg.
- ❖ wykonanie kanalizacji deszczowej w celu odwodnienia jezdni drogi wewnętrznej
- ❖ wykonanie kanału technologicznego

8.3 Branża drogowa

8.3.1 Projektowe parametry techniczne

- ❖ Szerokość projektowanej drogi wewnętrznej (dz. nr 106/69, 106/64, 73/23) – 5,5 m
- ❖ Szerokość projektowanej drogi wewnętrznej (dz. nr 106/138) – 5,0 m

- ❖ Szerokość chodników – 2,0 m
- ❖ Pochylenie poprzeczne dróg wewnętrznych: daszek 2,0 % (A-B), jednostronne 2% (C-D)
- ❖ Pochylenie chodnika: jednostronne 2,0 %
- ❖ Rodzaje nawierzchni:
 - proj. drogi wewnętrzne – bitumiczna,
 - proj. chodnik – kostka betonowa,
 - proj. zabruk – kostka kamienna,
 - proj. zjazdy – kostka betonowa,
 - proj. zatoki parkingowe – kostka betonowa.

8.3.2 Przekrój poprzeczny i konstrukcje elementów zagospodarowania:

- a. Przekrój poprzeczny
W zakresie opracowania projektuje się drogę wewnętrzną (dz. nr 106/69, 106/64, 73/23) o szerokości 5,5 m o nawierzchni bitumicznej oraz drogę wewnętrzną (dz. nr 106/138). Konstrukcję nawierzchni dróg przyjęto w oparciu o katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych przy uwzględnieniu klasyfikacji podłoża gruntowego. Podłoże sklasyfikowano jako G3 wobec czego przyjęto konstrukcje dolnych warstw nawierzchni poprzez wykonanie warstwy mrozoochronnej gr. 22 cm.
- b. Profil podłużny – niweleta
Profil podłużny dróg wewnętrznych załączono do projektu. Profil podłużny odwzorowuje stan istniejący. Zaprojektowano go w dostosowaniu do istniejących warunków. Założenia ogólne przy projektowaniu profilu podłużnego dla odcinka objętego opracowaniem:
 - Zapewnienie minimalnych spadków podłużnych
 - Dostosowanie wysokościowe do istniejących obiektów,
 - Dostosowanie do istniejącego ukształtowania terenu.
- c. drogi wewnętrzne (G3)
 - warstwa ścieralna z mieszanki AC11S, gr. 4 cm
 - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W, gr. 5 cm
 - podbudowa z mieszanki kruszywa niezwiązanego z kruszywem C90/3, gr. 20 cm
 - warstwa mrozoochronna z gruntu stabilizowanego cementem C1,5/2, gr. 22 cm
- d. chodnik (G3)
 - warstwa ścieralna z kostki betonowej (szara), gr. 8 cm
 - podsypka cementowo - piaskowa, gr. 4 cm
 - podbudowa z mieszanki kruszywa niezwiązanego z kruszywem C90/3, gr. 15 cm
 - warstwa mrozoochronna z gruntu stabilizowanego cementem C1,5/2, gr. 22 cm
- e. zabruk (G3)
 - warstwa ścieralna z kostki kamiennej 8/11 cm *(Dla nawierzchni wykonanych z kostki kamiennej należy zastosować spoinowanie poprzez wypełnienie piaskiem kwarcowym na bazie żywic epoksydowych dwuskładnikowych, bezrozpuszczalnikowych)*
 - podsypka cementowo - piaskowa, gr. 4 cm
 - podbudowa z betonu C-16/20, gr. 20 cm
 - warstwa mrozoochronna z gruntu stabilizowanego cementem C1,5/2, gr. 22 cm
- f. zjazdy (G3)
 - warstwa ścieralna z kostki betonowej (antracyt), gr. 8 cm
 - podsypka cementowo - piaskowa, gr. 4 cm
 - podbudowa z mieszanki kruszywa niezwiązanego z kruszywem C90/3, gr. 20 cm
 - warstwa mrozoochronna z gruntu stabilizowanego cementem C1,5/2, gr. 22 cm
- g. zatoki parkingowe (G3)
 - warstwa ścieralna z kostki betonowej (szara), gr. 8 cm
 - podsypka cementowo - piaskowa, gr. 4 cm
 - podbudowa z mieszanki kruszywa niezwiązanego z kruszywem C90/3, gr. 20 cm
 - warstwa mrozoochronna z gruntu stabilizowanego cementem C1,5/2, gr. 22 cm
- h. obramowania
 - na połączeniu projektowanego chodnika oraz projektowanej drogi wewnętrznej należy zastosować krawężnik betonowy 15x30 cm ułożony 12 cm nad poziomem jezdni i usytuowany na ławie betonowej z oporem z betonu C-12/15,
 - na połączeniu projektowanego chodnika oraz drogi wewnętrznej w miejscu przekraczania jezdni przez niechronionych uczestników ruchu należy zastosować krawężnik betonowy najazdowy 15x22 cm ułożony 2 cm ponad krawędź jezdni i usytuowany na ławie betonowej z oporem z betonu C-12/15,

- na połączeniu projektowanej jezdni oraz zabruku należy zastosować opornik betonowy 12x25 cm usytuowany na ławie betonowej z betonu C-12/15,
- na połączeniu projektowanej jezdni oraz zieleni należy zastosować krawężnik betonowy 15x30 cm ułożony 12 cm nad poziomem jezdni i usytuowany na ławie betonowej z betonu C-12/15,
- na połączeniu projektowanego zabruku oraz chodnika należy zastosować krawężnik betonowy 15x30 cm ułożony 12 cm nad poziomem zabruku i usytuowany na ławie betonowej z oporem z betonu C-12/15,
- na połączeniu projektowanej jezdni oraz zjazdu należy zastosować krawężnik betonowy najazdowy 15x22 cm ułożony 3 cm ponad krawędź jezdni i usytuowany na ławie betonowej z oporem z betonu C-12/15,
- na połączeniu projektowanej jezdni oraz zatoki postojowej należy zastosować krawężnik betonowy najazdowy 15x22 cm ułożony 3 cm ponad krawędź jezdni i usytuowany na ławie betonowej z oporem z betonu C-12/15,
- na połączeniu projektowanej zatoki postojowej oraz chodnika należy zastosować krawężnik betonowy 15x30 cm ułożony 12 cm nad poziomem zatoki postojowej i usytuowany na ławie betonowej z oporem z betonu C-12/15,
- na połączeniu projektowanej zatoki postojowej oraz zieleni należy zastosować krawężnik betonowy 15x30 cm ułożony 12 cm nad poziomem zatoki postojowej i usytuowany na ławie betonowej z oporem z betonu C-12/15,
- na połączeniu projektowanego chodnika oraz projektowanej zieleni należy zastosować obrzeże betonowe 8x30 cm usytuowany na ławie betonowej z oporem z betonu C-12/15,
- na połączeniu projektowanego zjazdu oraz istniejącego terenu należy zastosować opornik betonowy 12x25 cm usytuowany na ławie betonowej z oporem z betonu C-12/15,

9 Branża sanitarna

Na przedmiotowym obszarze istnieje sieć wodociągowa, kanalizacji sanitarnej i deszczowej, elektryczna i telekomunikacyjna.

Kanalizację deszczową zaprojektowano z rur litych **PVC Ø315mm i Ø400mm SN8 (8,0 kN/m²)** zgodnych z PN-EN 1401-1:2009 z montowaną uszczelką z elastomeru w kielichu rury. Od ulicznych wpustów deszczowych zaprojektowano przykanaliki z rur litych **PVC Ø200mm SN8 (8,0 kN/m²)** zgodnych z PN-EN 1401-1:2009 z montowaną uszczelką z elastomeru w kielichu rury. Odwodnienie terenu odbywać się będzie za pomocą wpustów ulicznych żeliwnych typu D400 620x420mm osadzonych na żelbetowym pierścieniu odciążającym i zbudowanych ponadto z kręgów żelbetowych Ø500mm zosadnikiem o głębokości 0,5m. Zaprojektowano żelbetowe studnie rewizyjne Ø1000, zgodne z PN-EN 1917:2004.

10 Kanał technologiczny

Kanał technologiczny KT wybudować jako kanał uliczny KT_u, przepustowy KT_p, przyłączeniowy KT_{ps} oraz przyłączeniowy KT_{pp} z przebiegiem trasowym pokazanym na planie kanału technologicznego – rys nr KT.1. Kanał umieścić w pasie drogowym projektowanej ulicy. Głębokość posadowienia kanału liczona od projektowanej powierzchni pobocza do górnej krawędzi rury osłonowej RO powinna wynosić min. 0,7m, natomiast kanału KT_p pod projektowaną jezdnią 1,0m liczona od projektowanej rzędnej do górnej krawędzi rury osłonowej RO.

Rury kanału układać ze spadkiem w granicach 0,1÷0,3% w kierunku jednej studni w terenie o ukształtowaniu poziomym, w terenie pochyłym spadek wynika z naturalnego ukształtowania terenu w kierunku jednej ze studni.

Do budowy kanału zastosować studnie kablowe o gabarycie SK-2, SKR-1. Wszystkie wprowadzenia rur do studni uszczelnić zaprawą i zabezpieczyć przed przenikaniem wilgoci. Zastosować studnie kablowe klasy obciążalności A-15.

11 Odwodnienie

Odwodnienie projektowanego obiektu budowlanego będzie odbywać się poprzez spadki podłużne i poprzeczne do projektowanej sieci kanalizacji deszczowej.

12 Zieleń drogowa

W ramach inwestycji należy dokonać wycinki kolidującego zadrzewienia zgodnie z załącznikiem inwentaryzacji do projektu zagospodarowania oraz zaznaczonymi drzewami do wycinki na planie zagospodarowania. W zakresie inwestycji z uwagi na kolizję z projektowanym zagospodarowaniem przewidziano do usunięcia drzewa i krzewy-zgodnie z załączoną inwentaryzacją. Wobec powyższego inwestor zobowiązany jest do wykonania nasadzeń kompensujących w pasie drogowym w którym dokonano wycinki lub innym dogodnym miejscu.

W ramach inwestycji należy wykonać dla obszarów niezagospodarowanych, a znajdujących się w obszarze inwestycji humusowanie gr. 10 cm z obsianiem trawą.

13 Infrastruktura techniczna w pasie drogowym

W ramach prac realizowanych w zakresie branży drogowej w celu dostosowania do projektowanych rzędnych wykonać regulację oraz zabezpieczenia istniejących urządzeń infrastruktury podziemnej:

- w zakresie sieci kablowej należy:
 - istniejące kable należy zabezpieczyć rurami dwudzielnymi zgodnie z naniesieniem na planie zagospodarowania
- w zakresie sieci telekomunikacyjnej:
 - istniejące kable należy zabezpieczyć rurami dwudzielnymi zgodnie z naniesieniem na planie zagospodarowania
- w zakresie sieci wod-kan:
 - istniejące naziemne części uzbrojenia wod-kan. (takie jak zawory wodociągowe, włazy kanałowe) należy wyprowadzić do rzędnych projektowanych modernizowanej nawierzchni
- w zakresie sieci gazowej:
 - istniejące zawory gazowe należy wyprowadzić do rzędnych projektowanych modernizowanej nawierzchni

Przed przystąpieniem do robót wykonawca zobowiązany jest do zapoznania się z załączonymi do projektu wszelkimi uzgodnieniami i naniesieniami gestorów urządzeń oraz uwzględnieniem zawartych w nich uwag dotyczących prowadzenia prac w rejonie urządzeń oraz warunków zabezpieczenia infrastruktury.

W przypadku natrafienia na etapie realizacji na przewody o nienormatywnym przykryciu należy w uzgodnieniu z gestorem sieci dokonać zabezpieczenia rurami osłonowymi dwudzielnymi lub obniżenia do wymaganego przepisami poziomu.

W pobliżu istniejących urządzeń infrastruktury podziemnej prace ziemne należy wykonywać ręcznie przy zachowaniu szczególnej ostrożności.

Dla prac wykonywanych w pobliżu istniejących urządzeń nadziemnych przechodzących nad strefą robót należy podczas prac zachować szczególną ostrożność mając na uwadze zachowanie bezpiecznej odległości maszyn pracujących od elementów istniejących

W przypadku uszkodzenia infrastruktury w wyniku prowadzonych prac należy bezwzględnie poinformować o tym gestora sieci – nie dopuszcza się wykonywania napraw we własnym zakresie.

14 Roboty rozbiórkowe i przygotowawcze

Przed przystąpieniem do robót zasadniczych należy wykonać następujące roboty rozbiórkowe:

- ❖ Demontaż kolidujących słupków blokujących
- ❖ Rozbiórka istniejącej nawierzchni (całej konstrukcji)
- ❖ Rozbiórka dościa do drogi gminnej (dz. nr 106/91)
- ❖ Ustawienie oznakowania czasowego.

15 Roboty ziemne

Roboty ziemne obejmują zdjęcie warstwy humusu w miejscu wykonywania nowych konstrukcji jezdni oraz wykonanie wykopów i nasypów pod warstwy konstrukcyjne.

16 Wpływ inwestycji na środowisko

Inwestycja nie wpłynie negatywnie na środowisko i zdrowie. Realizacja przedsięwzięcia wpłynie na bezpieczeństwo ruchu samochodowego oraz niechronionych uczestników ruchu jakimi są piesi i rowerzyści co nie spowoduje zwiększenia rodzaju i ilości zanieczyszczeń w stosunku do stanu obecnego. Reasumując inwestycja będzie realizowana w sposób bezpieczny dla środowiska tak, aby walory naturalne otaczającego terenu nie zostały zniszczone. Powierzchniowe odwodnienie zapewni spływ wód opadowych bez zmiany stosunków wody w gruncie, a w szczególności bez zmian kierunku odpływu i ilości wody opadowej ze szkodą dla gruntów sąsiednich. Prawdłowo prowadzone prace budowlane przy użyciu odpowiedniego sprzętu sprawnego technicznie nie będą stanowić zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego.

17 Rozwiązania projektowe dotyczące osób niepełnosprawnych

Projekt uwzględni wszystkie przepisy prawne odnośnie likwidacji barier architektonicznych dla osób niepełnosprawnych, stosując się do zaleceń podanych w prawie budowlanym oraz innych wytycznych, w tym np. ujętych w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

18 Uwagi Końcowe

Wyznaczenie w terenie położenia elementów drogi oraz innych elementów zagospodarowania terenu należy wykonać geodezyjnie.

Prace wykonać według obowiązujących norm i przepisów oraz zgodnie z wymaganiami zawartymi w Specyfikacji Technicznej Wykonania i Odbioru Robót.

Przed przystąpieniem do robót należy zapoznać się z warunkami i zastrzeżeniami zawartymi w uzgodnieniach gestorów uzbrojenia podziemnego.

W przypadku natrafienia na nieokreślone uzbrojenie należy powiadomić odpowiednich użytkowników. W przypadku występowania w terenie urządzeń infrastruktury podziemnej niewidocznych podczas opracowania projektu, należy przeprowadzić ich regulację w celu dostosowania do projektowanych nawierzchni.

Wykonawca robót przed zakupem wszystkich materiałów przeznaczonych do wbudowania zobowiązany jest do uzyskania ostatecznej akceptacji inwestora dotyczącej typu materiałów, koloru i wzornictwa.

Wszystkie użyte materiały budowlane winny spełniać wymogi aktualnych norm oraz posiadać aktualne certyfikaty i aprobaty techniczne.

W przypadku wejście w życie norm i wytycznych technicznych zastępujących obecnie obowiązujące należy zastosować wymagania zgodnie z nowymi normami i wytycznymi.

Po zakończeniu budowy poszczególnych obiektów budowlanych (przed zakryciem urządzeń podziemnych), należy sporządzić geodezyjną inwentaryzację powykonawczą i przekazać ją do ośrodka dokumentacji geodezyjnej i kartograficznej oraz właścicieli lub użytkowników obiektów.

Na wejście z robotami w pas drogowy należy uzyskać decyzje odpowiednich zarządców dróg.

Wykonawca robót powinien stosować się do wszystkich zaleceń określonych w załączonych uzgodnieniach międzybranżowych.

Wszelkie naprawy uszkodzeń powstałych w wyniku prowadzonych prac wykonane zostaną natychmiast na koszt wykonawcy robót. Po zakończeniu prac prowadzonych na działkach sąsiednich należy przywrócić teren do stanu poprzedniego.

Przed rozpoczęciem realizacji inwestycji, jak i w trakcie jej wykonywania należy stosować się do obowiązującego prawa, przepisów BHP, ST, zasad sztuki budowlanej oraz innych obowiązujących przepisów, regulacji i zaleceń, w szczególności określonych w uzgodnieniach, których kopie załączono do projektu.

Projektant Branża drogowa	mgr inż. Jarosław Matuszak <small>uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej KUP/0128/POOD/08</small>	
--	---	--