

SPIS ZAWARTOŚCI

Strona tytułowa.....	1
Spis zawartości.....	2
Część opisowa.....	3
Opis techniczny.....	4
Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.....	14

Załączniki:

1. Opinia Wojewódzkiego Dolnośląskiego Konserwatora Zabytków we Wrocławiu
2. Uproszczony wypis z rejestru gruntów
3. Uprawnienia budowlane projektanta
4. Zaświadczenie o przynależności projektanta do OIIB

Część rysunkowa:

Rys. nr 1.	Plan orientacyjny	skala 1:10 000
Rys. nr 2.	Projekt zagospodarowania terenu	skala 1:500
Rys. nr 3.1.	Przekrój konstrukcyjny drogi nr 1364D do przebudowy	skala 1:50
Rys. nr 3.2.	Przekrój konstrukcyjny zjazdu indywidualnego i publicznego do przebudowy – z mieszanki mineralno-asfaltowej	skala 1:50
Rys. nr 4.1.	Widok z góry zjazdu indywidualnego	skala 1:100
Rys. nr 4.2.	Widok z góry zjazdu publicznego	skala 1:100
Rys. nr 5.	Przekrój podłużny	skala 1:1000/100

Część opisowa

Opis techniczny

dotyczy: „Przebudowy drogi powiatowej nr 1364D odcinek Wilczyn - Gołędzinów”

1. Podstawa i zakres opracowania dokumentacji

Podstawą opracowania jest umowa zawarta z Zarządem Dróg Powiatowych w Trzebnicy, ul. Łączna 1c, 55-100 Trzebnica a jednostką projektową indro Jakub Frąckowiak, z siedzibą przy ul. Polnej 10, 56-320 Krośnice.

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlano-wykonawczy (część opisowa i rysunkowa) dla zadania pn. „Przebudowa drogi powiatowej nr 1364D odcinek Wilczyn – Gołędzinów”.

Dokumentacja służy do opisu robót budowlanych, dla których nie jest wymagane uzyskanie pozwolenia na budowę (art. 29. ust. 3 pkt. 1 lit. d – przebudowa dróg – Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane z późniejszymi zmianami). Zamierzenie budowlane wymaga zgłoszenia organowi administracji architektoniczno-budowlanej - art. 30, ust. 1b Prawa Budowlanego (dla przedsięwzięcia uzyskano brak sprzeciwu do zgłoszenia).

Przedsięwzięcie obejmuje:

- odtworzenie trasy i punktów wysokościowych (roboty pomiarowe przy liniowych robotach w terenie płaskim)
- przestawienie ogrodzenia (słupki stalowe, siatka stalowa) zlokalizowanego w pasie drogowym w granicę działki drogowej
- roboty rozbiórkowe (nawierzchnia jezdni na początku i końcu opracowania, zjazd z kostki granitowej)
- wycinkę krzewów rosnących w skupiskach do 25m²
- oczyszczenie/konserwację rowów przydrożnych (chłonnych)
- oczyszczenie rur pod zjazdami
- ścinkę poboczy gruntowych i profilowanie na szer. ok. 1,5m
- wykonanie poszerzeń nawierzchni jezdni w celu uzyskania zasadniczej szer. jezdni 5,5m poza obszarem zabudowanym i 5,0m na obszarze zabudowanym przy uspokojeniu ruchu (droga klasy L) zakres: koryto pod warstwy konstrukcyjne poszerzenia wraz z zagęszczeniem do G1 – $I_s \geq 0,97$ i $E_2 \geq 80\text{MPa}$, warstwa podbudowy z kruszywa łamanego C_{NR} 0/31,5gr. 25cm
- wykonanie przebudowy nawierzchni jezdni szer. zasadnicza 5,5m poza

obszarem zabudowanym i 5,0m na obszarze zabudowanym przy uspokojeniu ruchu: głęboki recykling na zimo – podbudowa z MCE gr. 15cm z doziarnieniem kruszywem łamanym do 70%, skropienie międzywarstwowe emulsją asfaltową w ilości zalecanej przez producenta geosiatki, geosiatka z włókien szklanych min. 50/50kN – warstwa przeciwpękaniowa, skropienie międzywarstwowe emulsją asfaltową jeśli jest wymagane przez producenta geosiatki (mocowanie geosiatki zgodnie z wytycznymi producenta), warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 50/70 gr. 5cm, warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 gr. 4cm

- przebudowę istniejących zjazdów indywidualnych i publicznych, zakres prac: koryto pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni, zagęszczenie podłoża do G1 – $I_s \geq 0,97$ i $E_2 \geq 80\text{MPa}$, warstwa podbudowy z kruszywa łamanego C_{NR} 0/31,5 gr. 25cm zagęszczonego mechanicznie, skropienie emulsją asfaltową w ilości $0,5\text{kg/m}^2$, ułożenie warstwy z betonu asfaltowego AC11S 50/70 gr. 4cm
- wykonanie poboczy z kruszywa łamanego szer. 0,75m (korytowanie, zagęszczenie, warstwa kruszywa łamanego C_{NR} 0/31,5 gr. 20cm zagęszczonego mechanicznie)
- uporządkowanie pasa drogowego po zakończonych robotach
- wykonanie progu wyspowego bitumicznego wraz z oznakowaniem
- inwentaryzację powykonawczą robót

2. Cel opracowania

Celem opracowania jest wykonanie dokumentacji na podstawie, której zostanie wykonana przebudowa drogi powiatowej 1364D na odcinku Wilczyn-Gołędzinów (nawierzchnia w złym stanie technicznym) na dł. 940m – odcinek został wskazany przez Inwestora. Dokumentacja ma na celu polepszenie obecnych parametrów technicznych (równości poprzecznej, podłużnej, szorstkości wraz z wykonaniem poszerzenia jezdni do szerokości zasadniczej 5,5m poza obszarem zabudowanym i 5,0m na obszarze zabudowanym przy uspokojeniu ruchu dla drogi kl. technicznej L) wraz z przebudową istniejących zjazdów.

Wykonanie przebudowy istniejącej nawierzchni bitumicznej w znaczący sposób przyczyni się do poprawy parametrów technicznych drogi powiatowej 1364D na przedmiotowym odcinku (nowa, równa nawierzchnia, odpowiednia szorstkość poprawi przyczepność kół pojazdów do nawierzchni, likwidacja lokalnych nierówności wyeliminuje efekt olśniewania kierowców przez reflektory pojazdów, poszerzenie jezdni poprawi komfort jazdy oraz podniesie

poziom bezpieczeństwa, zwłaszcza przy wyprzedzaniu i wymijaniu). Wyrównanie poboczy poprawi bezpieczeństwo pieszych. Poza tym przedmiotowa inwestycja poprzez wykonanie nowej nawierzchni będzie miała pozytywny wpływ na obniżenie poziomu hałasu i zanieczyszczeń do środowiska (przejazd pojazdu ze stałą prędkością bez konieczności nagłego hamowania i zwiększania obrotów silnika na nierównościach). Utwardzenie poboczy przyczyni się do usprawnienia spływu wód opadowych z jezdni drogi powiatowej do rowów lub na tereny zielone zlokalizowane w pasie drogowym.

3. Działki, na których będzie realizowane przedsięwzięcie

Przedsięwzięcie będzie realizowane w granicach następujących działek drogowych:

powiat trzebnicki, gmina Oborniki Śląskie:

- **dr nr 366 AM-1 obręb Wilczyn**
- **dr nr 354 AM-1 obręb Golędzinów**

Działki stanowią pas drogi powiatowej nr 1364D kl. technicznej L i należą do inwestora. Projektowane prace nie wykraczają poza pas drogowy.

4. Materiały wykorzystane przy projektowaniu

Do opracowania projektu wykorzystano następujące materiały:

- podkład orientacyjny w skali 1:10 000
- kopia mapy zasadniczej do celów opiniodawczych w skali 1:500
- Katalog Typowych Konstrukcji Podatnych i Półsztywnych Nawierzchni Drogowych - Warszawa
- 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. Nr 43 z 1999 r. ze zmianami)
- uzupełniające pomiary w terenie

- obserwacje własne i ustalenia dokonane z Inwestorem

5. Stan istniejący

5.1. Przebieg drogi powiatowej 1364D

Droga powiatowa 1364D wg ewidencji Zarządcy Drogi jest drogą klasy technicznej L (lokalna) i przebiega poprzez teren powiatu trzebnickiego, gminy Oborniki Śląskie na odcinku od drogi wojewódzkiej nr 340 (w miejscowości Wilczyn) do drogi wojewódzkiej nr 342 (w miejscowości Gołędzinów). Całkowita długość drogi 1364D wynosi 3,440km. Odcinki w miejscowości Wilczyn i Gołędzinów zostały wyremontowane w latach ubiegłych. Opracowaniem objęty jest odcinek wytypowany przez Inwestora między wyremontowanymi nawierzchniami w złym stanie technicznym. Droga posiada nawierzchnię bitumiczną/powierzchniowe utrwalenie na podbudowie z kruszywa lub podbudowie cementowej/stabilizacji.

5.2. Droga w planie

Na całej długości opracowania od km 0+000 do km 0+940 (kilometraż roboczy) droga posiada nawierzchnię bitumiczną/ powierzchniowe utrwalenie na podbudowie z kruszywa lub podbudowie cementowej/stabilizacji. Nawierzchnia jezdni jest w złym stanie technicznym (liczne wykruszenia krawędzi, nierówności lokalne, spękania odbite poprzeczne i podłużne, spękania siatkowe). Nawierzchnia jezdni posiada profil zbliżony do daszkowego na odcinkach prostych i do jednostronnego na łukach poziomych. Pobocza gruntowe zawyżone, posiadają szerokość ok. 1,5m. Droga poprowadzona jest na całej długości w nawiązaniu do otaczającego terenu, teren płaski o małych średnich pochyleniach podłużnych (brak wysokich nasypów oraz głębokich wykopów). W ciągu projektowanej przebudowy drogi zlokalizowane są zjazdy gruntowe na przyległe działki oraz drogi gruntowe. Lokalnie droga posiada rowy przydrożne chłonno-odparowujące, bezodpływowe (grunty przepuszczalne, brak odprowadzenia wód do przepustu pod korpusem drogi). Pod jednym zjazdem zlokalizowana jest rura zapewniająca ciągłość rowu. Droga nr 1364D na przedmiotowym odcinku nie krzyżuje się z żadną drogą o nawierzchni twardej. Droga nr 1364D posiada śr. szerokość ok. 5,3-5,5m (jednak dla warstw niżej leżących brak jest podparcia w podbudowie (wykruszone, popękane krawędzi) w związku z tym wymagane jest poszerzenie podbudowy). Brak przepustów / rur pod koroną drogi. Miejscami na długości opracowania w pasie drogowym występują rowy przydrożne – wymagające oczyszczenia/konserwacji. Na

początku opracowania w pasie drogowym po stronie prawej zlokalizowane jest ogrodzenie (słupki stalowe i siatka stalowa pleciona), które zgodnie z ustaleniami z Inwestorem należy przestawić na długości kolidującej z poboczem jezdni. Wody opadowe i roztopowe zagospodarowane są w obrębie pasa drogi powiatowej (grunty przepuszczalne). Wody za pośrednictwem istniejących pochyłości spływają na pobocze gruntowe i/lub do rowu - tam częściowo infiltrują w głąb gruntu i częściowo odparowują.

Szerokość pasa drogowego jest zmienna od 9 do 16m.

W pasie drogowym zlokalizowane jest uzbrojenie terenu (kable energetyczne, sieć wodociągowa, kanalizacja sanitarna). Kable telekomunikacyjne zlokalizowane poza pasem drogowym w jego bliskim sąsiedztwie.

Kanał technologiczny inwestor będzie realizował odrębnym opracowaniem.

5.3. Droga w przekroju podłużnym

Niweleta drogi powiatowej 1364D na przedmiotowym odcinku przebiega po terenie (bez wysokich nasypów i głębokich wykopów). Droga przebiega w terenie płaskim o zróżnicowanych pochyleniach podłużnych przeważnie poniżej 1,0% (lokalnie 0,15% do 2,71%). Rzędne wysokościowe wynoszą od 148,55 m n. p. m. do 153,05 m n. p. m (deniwelacja terenu dla odcinka drogi wynosi 4,50m). Miejscami po stronie prawej i lewej występują rowy przydrożne (chłonno-odparowujące) zlokalizowane w pasie drogowym. Brak przepustów pod koroną drogi. Pod jednym zjazdem (indywidualnym nr 10) zlokalizowana jest rura z tworzywa sztucznego Ø 300mm.

5.4. Droga w przekroju poprzecznym

Droga na całym odcinku posiada przekrój szlakowy/drogowy (bez krawężników). Drogę w przekroju poprzecznym stanowi nawierzchnia bitumiczna / powierzchniowe utwalenie na podbudowie z kruszywa lub podbudowie z betonu cementowego / stabilizacji szer. od 5,3 do 5,5m z obustronnymi poboczami gruntowymi o zmiennej szerokości średnio ok. 1,5m. Mimo małej szerokości jezdni pobocza drogi nie są wyjeżdżone, co świadczy o małym natężeniu ruchu pojazdów (ograniczenie do 10t). Ze względu na zły stan nawierzchni przekrój poprzeczny jest miejscami zaburzony – brak płynności nawierzchni jezdni. Pochylenie poprzeczne jezdni jest zbliżone od daszkowego na prostej i do jednostronnego na łukach.

5.5. Nawierzchnia drogi

Na całym projektowanym do przebudowy odcinku droga posiada nawierzchnię bitumiczną / powierzchniowe utwalenie na podbudowie z kruszywa) o szer. ok. 5,3-5,5m. Nawierzchnia posiada wykruszenia na krawędzi (brak podparcia od podbudowy dla warstw wyżej leżących), lokalne nierówności nawierzchni, spękania odbite i siatkowe oraz nosi ślady napraw cząstkowych. Na prostej występuje przekrój zbliżony do daszkowego a na łukach do jednostronnego. Grubość warstwy asfaltowej wynosi od 6 do 17cm zgodnie z opinią geotechniczną rozpoznania nawierzchni konstrukcji. Grunt rodzimy stanowią piaski drobne i średnie. Podbudowa z kruszywa naturalnego lub betonu cementowego / stabilizacji.

5.6. Odwodnienie drogi

Na tym odcinku drogi wody opadowe i roztopowe spływają na pobocza trawiaste i/lub do rowu przydrożnego i tam częściowo infiltrują w głąb gruntu a częściowo odparowują. Wody opadowe zagospodarowane są w pasie drogi powiatowej i nie spływają na działki osób trzecich. Brak kanalizacji deszczowej czy innych urządzeń wgłębnych do kształtowania zasobów wodnych.

5.7. Warunki gruntowo – wodne

Warunki gruntowo-wodne zostały rozpoznane w ramach opinii geotektonicznej. Konstrukcja jezdni składa się z warstwy bitumicznej różnej grubości od 6 -17cm, posadowionej na gruntach naturalnych (podbudowa z kruszywa naturalnego lub podbudowie cementu / stabilizacji. Na dalszej głębokości w podłożu zalegają grunty nośne tj. piaski drobne/średnie. Wodę gruntową w otworach badawczych stwierdzono, jej stan należy uznać za średni. Warunki gruntowe należy uznać jako proste. Przebudowywaną drogę powiatową nr 1364D należy zaliczyć do pierwszej kategorii geotechnicznej.

6. Stan projektowany

6.1. Przebieg drogi powiatowej 1364D

Projekt nie zmienia przebiegu drogi powiatowej 1364D. Przebudowę projektuje się w istniejących działkach drogowych bez zajmowania dodatkowych działek.

6.2. Droga w planie

Do przebudowy zaprojektowano odcinek drogi o nawierzchni bitumicznej dł. 940m wytypowany przez Inwestora. Początek opracowania rozpoczyna się w rejonie miejscowości Wilczyn (domki letniskowe) a kończy przy wyremontowanej nawierzchni w miejscowości Gołędzinów. Po sprawdzeniu wymiarów i wytyczeniu obiektu, wykonawca może przystąpić do wykonania zaprojektowanych prac. Na początku opracowania po stronie prawej istniejące ogrodzenie zlokalizowane w pasie drogowym należy przestawić w granicę działki na długości 45m. W miejscach niezbędnych wykonać roboty rozbiórkowe (początek i koniec opracowania, zjazdy utwardzone). Przebudowę jezdni zaprojektowano w granicach pasa drogowego – działek drogowych. W celu polepszenia parametrów technicznych i dostosowania jezdni do warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie zaprojektowano poszerzenia nawierzchni jezdni do 5,5m poza obszarem zabudowanym i do 5,0m na obszarze zabudowanym przy uspokojeniu ruchu (próg zwalniający w odrębnym opracowaniu). Projekt przewiduje poszerzenia podbudowy pod nawierzchnię jezdni dla drogi nr 1364D. W celu wykorzystania istniejącej konstrukcji jezdni zaprojektowano wykonanie recyklingu nawierzchni i wykonanie podbudowy MCE. Po wykonaniu konstrukcji poszerzenia kruszywem łamanym 0/31,5 C_{NR} gr. 25cm należy wykonać podbudowę MCE gr. 15cm z doziarnieniem kruszywem łamanym do 70%. Na wykonanej podbudowie ułożyć warstwę przeciwspekniową z geosiatki z włókien szklanych min. 50/50 powleczoną asfaltem z wykonaniem skropień według zaleceń producenta (siatkę montować ściśle według zaleceń producenta). Na warstwie przeciwspekniowej ułożyć warstwę wiążącą z betonu asfaltowego AC16W 50/70 gr. 5cm, następnie wykonać skropienie międzywarstwowe emulsją asfaltową w ilości 0,3kg/m² i warstwę ścieralną z betonu asfaltowego AC11S 50/70 gr. 4cm. Pochylenia poprzeczne jezdni kształtować na etapie podbudowy z MCE.

Promienie kołowe nawierzchni jezdni w planie wykonać zgodnie z rysunkiem nr 2. Zmianę pochylenia jezdni/szerokości jezdni realizować na prostych przejściowych dł. min. 30m.

Pobocza wzdłuż jezdni drogi na szer. 0,75m zaprojektowano wyrównać kruszywem łamanym C_{NR} 0/31,5 gr. 20cm. Istniejące zjazdy indywidualne wykonać z betonu asfaltowego ze skosami 2m:2m (szer. jezdni min. 5m+2 x pobocza z kruszywa 0,75m. Istniejące zjazdy publiczne wykonać z betonu asfaltowego z promieniami wyokrąglającymi (szer. jezdni min. 5,0m + 2 x pobocza z kruszywa 0,75m i R=5m). Lokalizacja zjazdów zgodnie

z projektem zagospodarowania terenu.

Rowy przydrożne zaprojektowano do konserwacji – oczyszczenia.

Rury pod zjazdami oczyścić.

W miejscach, gdzie istniejąca nawierzchnia łączy się z projektowaną zaprojektowano frezowanie istniejącej nawierzchni w celu płynnego połączenia obu nawierzchni.

Szczegółowe rozwiązania przedstawia rysunek nr 2.

6.3. Droga w przekroju podłużnym

Projekt nie wprowadza istotnych zmian w niwelecie jezdni. Na istniejącej nawierzchni jezdni należy wykonać projektowany układ warstw nawierzchni, zachowując istniejące pochylenia podłużne. Wykonać płynne połączenie nawierzchni projektowanej z istniejącą. Nawierzchnia jezdni zostanie wyniesiona średnio o ok. 19cm (przebudowa w górę).

Szczegółowe rozwiązania przedstawia rys. od nr 3.1.

6.4. Droga w przekroju poprzecznym

Projekt nie wprowadza istotnych zmian w przekroju poprzecznym jezdni. Na istniejącej nawierzchni jezdni należy wykonać projektowany układ warstw nawierzchni zachowując istniejące pochylenia poprzeczne. Na odcinkach prostych pochylenie daszkowe, na łukach jednostronne. Pochylenia kształtować na etapie podbudowy MCE. Pobocza na szer. 0,75m wyrównać kruszywem łamanym C_{NR} 0/31,5 gr, 20cm. Wykonać płynne połączenie nawierzchni projektowanej z istniejącą.

Szczegółowe rozwiązania przedstawia rysunek nr 3.1

6.5. Elementy wpływające na bezpieczeństwo ruchu

Pozytywny wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu będzie miała nowa nawierzchnia. Nowa nawierzchnia zapewnia odpowiednią przyczepność kół pojazdów do nawierzchni. Większa przyczepność zapewni krótszą drogę hamowania. Równa jednorodna nawierzchnia eliminuje efekt oślepiania kierowców przez reflektory pojazdów jadących z przeciwka. Ścięte i umocnione pobocza, poszerzenie nawierzchni jezdni ułatwią kierowcom wzajemne wymijanie się, co też w znaczący sposób podniesie bezpieczeństwo i poprawi parametry techniczne drogi powiatowej 1364D. Wyprofilowanie drogi poprzez projektowany układ warstw nawierzchni zapewni prawidłowe odwodnienie nawierzchni jezdni. Wyprofilowanie jezdni w łukach, będzie miało pozytywny wpływ na utrzymanie samochodów na

jezdni podczas przejazdu. Brak deformacji nawierzchni w ewidentny sposób poprawi parametry techniczne drogi powiatowej 1364D.

6.6. Konstrukcja nawierzchni jezdni

Szczegóły konstrukcji nawierzchni jezdni przedstawia rysunek nr 3.1.

Rys. nr 3.1. Przekrój konstrukcyjny drogi nr 1364D do przebudowy skala 1:50

W przypadku napotkania podczas robót gruntów niebudowlanych/lub nienośnych wykonawca robót powinien o tym fakcie powiadomić Inwestora.

6.7. Konstrukcja zjazdów

Szczegóły konstrukcji zjazdów przedstawia rys. nr 3.2.

Rys. nr 3.2. Przekrój konstrukcyjny zjazdu indywidualnego i publicznego do przebudowy – z mieszanki mineralno-asfaltowej skala 1:50

W przypadku napotkania podczas robót gruntów niebudowlanych/lub nienośnych wykonawca robót powinien o tym fakcie powiadomić Inwestora.

7. Odwodnienie

Woda opadowa zgodnie ze stanem istniejącym zagospodarowana będzie w obrębie pasa drogowego (wody opadowe nie spływają na działki sąsiednie). Wykonie poboczy z kruszywa usprawni spływ wód opadowych do rowów przydrożnych lub na tereny zielone pasa drogowego i infiltrację w głąb gruntu tak jak ma, to miejsce w chwili obecnej (grunty przepuszczalne). Projekt nie zaburza istniejącej gospodarki wodnej i nie zmienia istniejącego sposobu odwodnienia pasa drogi powiatowej. Projekt nie będzie miał wpływu na gospodarkę wodną w omawianym rejonie, gdyż nie zmienia sposobu odwodnienia obiektu budowlanego.

8. Zieleń drogowa

Zaprojektowane prace nie kolidują z istniejącymi drzewami zlokalizowanymi w pasie drogowym. Wykonawca podczas robót powinien dokonać wszelkich starań, aby nie uszkodzić drzew rosnących w pasie drogi. Istniejące krzewy rosnące w skupiskach do 25m² przewiduje się do wycinki.

9. Kolizje

Przy realizacji robót objętych do wykonania według projektu nie występują kolizje z istniejącym uzbrojeniem podziemnym i nadziemnym. Ewentualne napotkane zawory i studnie uzbrojenia podziemnego należy wyregulować wysokościowo. Wszystkie prace ziemne w rejonie uzbrojenia terenu prowadzić sposobem ręcznym.

10. Wykonawstwo robót

Przed przystąpieniem do wykonania robót należy bezwzględnie dokonać wytyczenia obiektu oraz oznakować strefę robót. Wszystkie wymiary należy sprawdzić a w przypadku stwierdzenia rozbieżności Wykonawca powinien o tym fakcie niezwłocznie powiadomić Inwestora. Każdą napotkaną nieścisłość stanu istniejącego z projektowanym należy zgłosić Inwestorowi. Do wykonywania robót nawierzchniowych należy stosować materiały posiadające aktualne atesty i powinny odpowiadać obowiązującym przepisom i normom. Roboty należy prowadzić zgodnie ze sztuką budowlaną oraz specyfikacjami technicznymi wykonania i odbioru robót budowlanych. Nadzór nad robotami powinien prowadzić inspektor branży drogowej. W czasie wykonywania robót stosować się do uwag zawartych w dokumentacji. Wykonawca robót jest zobowiązany do zabezpieczenia niezbędnego dojazdu do istniejącej zabudowy. Przed rozpoczęciem robót wykonawca winien uzgodnić z Inwestorem kolejność wykonywanych robót i do tego opracować i wykonać oznakowanie robót. Prace należy prowadzić z zachowaniem przepisów BHP.

11. Uwagi

Proponowane materiały w projekcie są przykładowe. Dopuszcza się zastosowanie materiałów o analogicznych parametrach technicznych i uzgodnionych z Inwestorem. Umożliwia się zmiany w projekcie wchodzące w zakres art. 36a ust. 4.5. Ustawy z dnia 7 lipca 1994r. – Prawo Budowlane.

Wszystkie użyte materiały muszą posiadać niezbędne atesty dopuszczające do stosowania w budownictwie.

Wszystkie wymiary, rzędne należy sprawdzić na budowie, a w przypadku wystąpienia różnic powiadomić o tym fakcie Inwestora.

Warstwy układać schodkowo stosując przesunięcie o wartość warstwy wyżej leżącej.