

SPIS TREŚCI

| | |
|--|-----------|
| 1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA..... | 3 |
| 2. PODSTAWA OPRACOWANIA | 3 |
| 3. PRZEDMIOT, CEL I ZAKRES OPRACOWANIA..... | 5 |
| 4. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO..... | 6 |
| 4.1. OPIS ISTNIEJĄCEJ DROGI GMINNEJ | 6 |
| 4.2. WARUNKI GEOTECHNICZNE..... | 7 |
| 5. RODZAJ, ZAKRES I SPOSÓB WYKONANIA PROJEKTOWANYCH ROBÓT DROGOWYCH | 8 |
| 5.1. OGÓLNY OPIS PRZEBUDOWY. | 8 |
| 5.2. KOLEJNOŚĆ REALIZACJI ROBÓT..... | 8 |
| 5.3. ROBOTY PRZYGOTOWAWCZE. | 9 |
| 5.4. ROZWIĄZANIA KONSTRUKCYJNO-MATERIAŁOWE..... | 10 |
| 5.4.1. <i>Jezdnia</i> | 10 |
| 5.4.2. <i>Chodniki</i> | 11 |
| 5.4.3. <i>Zjazdy indywidualne oraz zjazdy publiczne</i> | 12 |
| 5.4.4. <i>Przepusty</i> | 14 |
| 5.4.5. <i>Rowy</i> | 15 |
| 5.4.6. <i>Rów kryty</i> | 16 |
| 6. PRZEBUDOWA URZĄDZEŃ OBCYCH..... | 16 |
| 7. DOWIĄZANIA WYSOKOŚCIOWE..... | 16 |
| 8. ORGANIZACJA RUCHU – OZNAKOWANIE POZIOME I PIONOWE..... | 16 |
| 9. UWAGI KOŃCOWE..... | 16 |
| UZYSKANE DECYZJE, UZGODNIENIA I OPINIE | 18 |

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt wykonawczy branży drogowej „Przebudowy drogi gminnej ulicy Polnej w Łąncucie”.

Zamierzenie projektowe realizowane będzie w południowo – wschodniej części Polski, w województwie podkarpackim, w powiecie łańcuckim, w gminie Miasto Łącut, w mieście Łącut.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Umowa zawarta pomiędzy: Inwestorem – tj. Burmistrzem Miasta Łącuta a Firmą BIK – KOPCZYK w Rzeszowie,
- „Prawo budowlane” z dnia 7 lipca 1994r. – tekst jednolity (Dz. U. 2003r. nr 207, poz. 2016 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. 1999 r. nr 43);
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. nr 63 z dnia 3 sierpnia 2000 r.);
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. 2001 nr 62 poz. 627 wraz z późniejszymi zmianami);
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. 2004 Nr 257, poz. 2573 wraz z

Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 21.08.2009 zmieniające to rozporządzenie (Dz. U. nr 158, poz. 1105).

- „Zasady ochrony środowiska w projektowaniu, budowie i utrzymaniu dróg”, dział 07 – „Ochrona wód w otoczeniu dróg”, Instytut Ochrony Środowiska w Warszawie, Warszawa 1990;
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. „w sprawie warunków jakie należy spełniać przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego” (Dz. U. Nr 137/2006 poz. 984).
- Ustawa z dnia 18 lipca 2001r. Prawo wodne (Dz. U. 2001 Nr 115, poz. 1229 wraz z późniejszymi zmianami)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno – użytkowego (Dz. U. Nr 202 , poz. 2072)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. Nr 43 , poz. 430);

Przy opracowaniu niniejszej dokumentacji korzystano z następujących opracowań, norm, instrukcji oraz piśmiennictwa technicznego:

- Specyfikacja istotnych warunków zamówienia

Normy, wytyczne, katalogi branżowe:

- PN-81/B-06050 – Geotechnika. Roboty ziemne . Wymagania ogólne,
- PN-S-02204:1997 Drogi samochodowe. Odwodnienie dróg,
- PN-S-02205:1998 Drogi samochodowe. Roboty ziemne. Wymagania i badania,

- PN-S-06102:1997 Drogi samochodowe. Podbudowy z kruszyw stabilizowanych mechanicznie,
- PN-S-96025 Drogi samochodowe i lotniskowe. Nawierzchnie asfaltowe. Wymagania,
- PN-S-96020: 1997 Drogi samochodowe. Podbudowa z betonu asfaltowego,
- Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych, Transprojekt Warszawa.

Piśmiennictwo:

- Wiłun Z.: Zarys Geotechniki WKiŁ, ISBN: 978832061354,
- Edel R.: Odwodnienie dróg WKiŁ, ISBN 8320616247,
- Piłat J., Radziszewski P.: Nawierzchnie asfaltowe, ISBN: 83-206-1659-0
- Krystek R. Węzły Drogowe i Autostradowe, WKŁ Warszawa 2008,
- Katalog Wzmocnień i Remontów Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych,
- Leninowski Cz. Wymiarowanie Podatnych Nawierzchni Drogowych, PWN Warszawa 1988.

3. PRZEDMIOT, CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Istotnym czynnikiem decydującym o konieczności podjęcia planowanego przedsięwzięcia jest zły stan techniczny drogi, nienormatywna szerokość jezdni oraz brak chodników dla pieszych.

Celem planowanej inwestycji jest przebudowa istniejącej nawierzchni jezdni, budowa chodników i budowa kanalizacji deszczowej.

Zamierzenie budowlane obejmuje:

- przebudowę drogi gminnej ulicy Polnej w Łańcucie,
- przebudowę sieci elektroenergetycznej oświetlenia ulicznego,

- przebudowę sieci teletechnicznej.

Zakres rzeczowy przedsięwzięcia obejmuje następujące elementy:

- przebudowę jezdni i dostosowanie jej do normatywnych parametrów i wymagań dla drogi klasy L,
- wzmocnienie konstrukcji jezdni wraz z budową nawierzchni asfaltowej,
- poszerzenie jezdni do szerokości 5,50m,
- przebudowę zjazdów publicznych i indywidualnych,
- budowę, remont i konserwacja istniejących przepustów,
- budowę oświetlenia ulicznego,
- przebudowa, odmulenie i odnowienie istniejących systemów rowów i cieków wodnych.
- przebudowę i zabezpieczenie urządzeń obcych infrastruktury technicznej kolidujących z przebudowywaną ulicą,
- budowa jednostronnego chodnika szerokości 1,5m,

Przebudowa drogi będzie wykonywana z zachowaniem dostępu do nieruchomości sąsiednich.

4. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

4.1. Opis istniejącej drogi gminnej

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie ul. Polnej zlokalizowanej w południowo – wschodniej części Polski, w województwie podkarpackim, w powiecie łańcuckim, w gminie Miasto Łańcut w mieście Łańcut.

Początek opracowania zlokalizowany jest w km 1+706,41 ulicy Polnej w Gminie Łańcut. Koniec zakresu znajduje się przed przejazdem kolejowym relacji Kraków-Medyka w km 2+329,25. Opracowanie uwzględnia odcinek

dowiązania w km 1+706,41 do km 1+740,00 na którym zaprojektowaną niezbędną przebudowę odcinka w celu zachowania płynności i bezpieczeństwa jazdy na przedmiotowej ulicy Polnej. Całkowita długość przebudowywanego odcinka wynosi 0,623 km.

Ul. Polna na obszarze objętym inwestycją jest drogą jedno jezdniową, o szerokości 4,0-5,50m, z poboczami ziemnymi o szerokości 0,70-1,80m.

Droga na całym odcinku przebiega w przekroju szlakuwym.

Parametry istniejącej ul. Polnej :

- szerokość jezdni: 4,0-5,50m,
- szerokość poboczy: 0,70-1,80m,
- szerokość korony drogi: ok. 8,00m,
- nośność nawierzchni: nienormatywna,

4.2. Warunki geotechniczne

Na badanym terenie wykonano 3 odwierty. Podłoże gruntowe stanowią:

- Grunty nasypowe – kruszywo łamane 0/31,5mm, kruszywo 0/63, pospółka (grupa nośności podłoża G1),
- Grunty naturalne – glina, glina pylasta i glina piaszczysta (grupa nośności podłoża G4).

Na badanym terenie w wykonanych otworach badawczych do głębokości 2,20m nie stwierdzono występowania poziomów wodonośnych.

Na podstawie badań laboratoryjnych do wymiarowania konstrukcji nawierzchni jezdni przyjmuje się podłoże o nośności G4.

5. RODZAJ, ZAKRES I SPOSÓB WYKONANIA PROJEKTOWANYCH ROBÓT DROGOWYCH

5.1. Ogólny opis przebudowy.

Przebudowa drogi wraz ze wzmocnieniem i poszerzeniem nawierzchni jezdni spowoduje uzyskanie w pełni normatywnego odcinka drogi gminnej, z jednoczesnym zapewnieniem bezpieczeństwa pieszych, poprzez budowę jednostronnego chodnika.

Odwodnienie korpusu drogowego przewidziano częściowo do projektowanych drogowych studzienek odwadniających o średnicy $\varnothing 500\text{mm}$ wyposażonych w pierścienie odciążające oraz osadniki min. 0,8m poprzez żeliwne wpusty uliczne D400 zlokalizowane przy krawężniku przy prawej krawędzi jezdni. Wody ze studzienek odprowadzane będą poprzez przykanaliki średnicy $\varnothing 200\text{mm}$ do przydrożnych rowów. Odwodnienie lewej strony jezdni realizowane jest analogicznie jak dotychczas za pomocą spadków poprzecznych oraz podłużnych jezdni i poboczy do przydrożnych rowów.

Roboty drogowe realizowane będą w istniejącym pasie drogowym przebudowywanej drogi gminnej ulicy Polnej.

Parametry projektowanej przebudowy ul. Polnej:

- klasa drogi: L,
- szerokość jezdni: $2 \times 2,75\text{m} = 5,50\text{m}$,
- szerokość proj. chodnika: 1,50m,
- szerokość poboczy: 1,0m.

5.2. Kolejność realizacji robót

Roboty na całości zadania będą realizowane w następującej kolejności:

- usunięcie warstwy ziemi urodzajnej z obszaru objętego inwestycją,

- frezowanie w celu wyrównania istniejącej nawierzchni jezdni i skrzyżowań, rozbiórka istniejącej nawierzchni poboczy i zjazdów,
- przebudowa i zabezpieczenie urządzeń obcych infrastruktury technicznej kolidujących z przebudowywanym odcinkiem,
- budowa kanalizacji deszczowej,
- przebudowa przepustów pod jezdnią,
- wykonanie konstrukcji poszerzeń nawierzchni jezdni,
- wykonanie wzmocnienia istniejącej konstrukcji nawierzchni,
- dostosowanie wysokościowe pokryw studzienek urządzeń obcych infrastruktury technicznej kolidujących z przebudową ulicy,
- przebudowa systemu rowów przydrożnych
- wykonanie przepustów pod zjazdami,
- przebudowa nawierzchni zjazdów i skrzyżowań,
- wykonanie poboczy,
- wykonanie konstrukcji nawierzchni chodników,

5.3. Roboty przygotowawcze.

Przed przystąpieniem do przebudowy drogi należy wykonać roboty zabezpieczające i przygotowawcze.

Na czas prowadzonych robót, tj. około 6 miesięcy, ruch drogowy odbywał się będzie wg stanowiącej odrębne opracowanie tymczasowej – na czas prowadzenia robót – organizacji ruchu dla przebudowywanego odcinka drogi.

W trakcie prowadzenia robót przewiduje się rozbiórki elementów drogi.

Zestawienie głównych elementów z rozbiórki:

| Lp | Element z rozbiórki | Uwagi |
|----|---|--|
| 1 | Grunt ze zdjęcia wierzchniej warstwy podłoża | Składowany w przyzmac i wykorzystany do humusowania skarp i poboczy gruntowych |
| 2 | Destrukt z rozbiórki betonu asfaltowego | Zagospodarowane przez Wykonawcę zgodnie z umową inwestorem – odwiezienie i utylizacja zgodnie z ustawą o odpadach z dnia 27.04.2001r. DU Nr 62 poz.628 z późniejszymi zmianami |
| 3 | Kruszywo nawierzchni, podbudów i warstw ochronnych | |
| 4 | Żelbetowe elementy prefabrykowane i monolityczne | |
| 5 | Nasyp drogowy grunt nasypowy nie nadający się do ponownego wbudowania w nasyp | Wykorzystany przez Wykonawcę do rekultywacji terenu objętego inwestycją |

Rozbiórki elementów drogi prowadzone będą na bieżąco, odcinkami wg organizacji robót ustalonej przez Wykonawcę robót z Zamawiającym.

5.4. Rozwiązania konstrukcyjno-materiałowe.

5.4.1. Jezdnia

W ramach niniejszej inwestycji zaprojektowano przebudowę jezdni ul. Polnej polegającej na wzmocnieniu istniejącej konstrukcji jezdni oraz poszerzeniu nawierzchni. Konstrukcje zaprojektowano na kategorię ruchu KR3.

Zaprojektowana konstrukcja wzmocnienia i poszerzenia istniejącej drogi przedstawiona została w części rysunkowej na rys. „Przekroje Normalne Drogi”.

Na całym odcinku drogi zaprojektowano następujące wzmocnienie istniejącej nawierzchni jezdni:

Konstrukcja wzmocnienia nawierzchni ul. Polnej:

- 5cm - warstwa ścieralna - beton asfaltowy AC 11 S,
- 6cm - warstwa wiążąca - beton asfaltowy AC 16 W,
- geokompozyt siatki PES i włókniny PP, powlekany fabrycznie bitumem, o wytrzymałości 50/50kNm,

- 7cm – podbudowa pomocnicza – beton asfaltowy AC 20 P,
- śr. 7cm – warstwa wyrównawcza - kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie 0/31,5.
- Istniejąca nawierzchnia:

Konstrukcja poszerzeń nawierzchni ul. Polnej:

- 5cm - warstwa ścieralna - beton asfaltowy AC 11 S,
- 6cm - warstwa wiążąca - beton asfaltowy AC 16 W,
- geokompozyt siatki PES i włókniny PP, powlekany fabrycznie bitumem, o wytrzymałości 50/50kNm,
- 7cm – podbudowa - beton asfaltowy AC 22 P,
- 20cm – podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/31,5 mm,
- 15cm – podbudowa pomocnicza - grunt stabilizowany cementem,
- 20cm – warstwa mrozoochronna odsączająca – piaszczysta,
- 25cm – warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym.

Zaprojektowane spadki poprzeczne ulicy wynoszą 2% w przekroju daszkowym.

Projektowana szerokość jezdni ul. Polnej wynosi: 5,50m - przekrój półuliczny.

Pobocza drogowe zaprojektowano o szerokości 1,0m. Spadki poprzeczne poboczy wykonane będą o wartości 8 %.

Konstrukcja pobocza:

- warstwa z kruszywa łamanego stab. mech. 0/31.5 gr. 15 cm

5.4.2. Chodniki

Na długości przebudowywanego odcinka ul. Polnej zaprojektowano jednostronny chodniki dla pieszych o szerokości 1,5m.

Konstrukcja nawierzchni projektowanych chodników:

- 6cm – kostka betonowa,
- 5 cm – podsypka cementowo – piaskowa,
- 20 cm – podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 mm,
- 10 cm – warstwa odsączająca piaszczysta,

Przebudowa ulicy będzie wykonywana z zachowaniem dostępu do nieruchomości sąsiednich, zatem w projektowanych chodnikach zlokalizowano zjazdy indywidualne. Na przebudowywanych zjazdach zaprojektowano wzmocnioną konstrukcję nawierzchni chodnika.

Konstrukcja nawierzchni chodników na zjazdach indywidualnych:

- 8cm – kostka betonowa,
- 5 cm – podsypka cementowo – piaskowa,
- 15 cm – podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 mm,
- 20 cm – podbudowa z kruszywa łamanego 0/63 mm,
- 10 cm – warstwa odsączająca piaszczysta,

Zaprojektowane spadki poprzeczne chodników wynoszą 2% - spadek jednostronny w kierunku osi ulicy.

Zaprojektowano obramowanie chodników, od strony jezdni prefabrykowanym krawężnikiem betonowym 20/30cm na ławie betonowej z oporem, oraz od strony przeciwnej prefabrykowanym obrzeżem betonowym 8/30cm na ławie betonowej z oporem. Zaprojektowano wyniesienie chodnika i krawężnika ponad krawędź jezdni na wysokość 12cm, a miejscach projektowanych zjazdów i placów utwardzonych na wysokość 2cm. Za obrzeżem betonowym zaprojektowano opaskę gruntową o szerokości 80-25cm

5.4.3. Zjazdy indywidualne oraz zjazdy publiczne

W ramach przebudowy ul. Polnej projektuje się przebudowę istniejących zjazdów indywidualnych oraz publicznych. Obiekty te wymagają przebudowy

polegającej na zaprojektowaniu nowej konstrukcji nawierzchni oraz dostosowaniu zjazdów do nowego położenia niwelety po przebudowie nawierzchni ul. Polnej. Krawężniki i obrzeża na zjazdach zostaną odpowiednio obniżone.

Dla **zjazdów indywidualnych** zaprojektowano następujące konstrukcje nawierzchni:

Konstrukcja nawierzchni zjazdów indywidualnych w chodniku:

- 8cm – kostka betonowa,
- 5 cm – podsypka cementowo – piaskowa,
- 15 cm – podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 mm,
- 20 cm – podbudowa z kruszywa łamanego 0/63 mm,
- 10 cm – warstwa odsączająca piaszczysta,

Konstrukcja nawierzchni zjazdów indywidualnych na odcinkach bez chodnika:

- śr. 20cm – warstwa wyrównawcza kruszywa łamanego 0/31,5 mm,

Dla **zjazdów publicznych** zaprojektowano następujące konstrukcje nawierzchni:

Konstrukcja nawierzchni zjazdów publicznych:

- 5cm - warstwa ścieralna - beton asfaltowy AC 11 S,
- 6cm - warstwa wiążąca - beton asfaltowy AC 16 W,
- 7cm – podbudowa - beton asfaltowy AC 22 P,
- 20cm – podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego 0/31,5 mm,
- 15cm – podbudowa pomocnicza - grunt stabilizowany cementem,
- 20cm – warstwa mrozoochronna odsączająca – piaszczysta,

Spadki podłużne zjazdów indywidualnych w chodniku wynoszą $\pm 5\%$ na szerokości chodnika. Na dalszym odcinku spadek dostosowany jest do istniejących ogrodzeń lub linii rozgraniczających inwestycję.

Obramowanie zjazdów wykonano z krawężników betonowych 20/30cm na ławie betonowej z oporem, oraz prefabrykowanych obrzeży betonowych 8/30cm na ławie betonowej z oporem.

5.4.4. Przepusty

W ramach przebudowy ul. Polnej projektuje się przebudowę przepustów pod nawierzchnią ul. Polnej oraz przepustów pod zjazdami.

Projektowane przepusty pod jezdnią:

- w km 2+185,10 – DN800.

Przepusty pod jezdnią projektuje się z rur HDPE o sztywności obwodowej SN=8 (8 kPa) o średnicy DN800mm, posadowione na podsypce piaskowej gr. 5cm i fundamencie gr.30cm z kruszywa łamanego 0/31,5mm. Wyloty przepustów zostaną ścięte pod kątem umożliwiającym dopasowanie do pochylenia skarpy. W obrębie wylotów dno rowu umocnione zostanie kostką kamienną ułożoną na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 gr. 10cm, z wypełnieniem spoin zaprawą cementowo-piaskową. Skarpy rowu w obrębie wylotów również zostaną umocnione na szerokość 1,00m kostką kamienną ułożoną na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 gr. 10cm, z wypełnieniem spoin zaprawą cementowo-piaskową.

Projektowane przepusty pod zjazdami projektuje się z rur HDPE o sztywności obwodowej SN=8 (8 kPa) o średnicy DN600mm, posadowione na podsypce piaskowej gr. 5cm i fundamencie gr.30cm z kruszywa łamanego 0/31,5mm. Wyloty przepustów zostaną ścięte pod kątem umożliwiającym dopasowanie do pochylenia skarpy. Przepusty pod zjazdami projektuje się w spadku dostosowanym do niwelety dna rowów.

5.4.5. Rowy

Ze względu na przebudowę ul. Polnej zaprojektowano przebudowę istniejących rowów przydrożnych.

Zaprojektowane rowy przydrożne będą budowlą stałą, umożliwiającą, tak jak to odbywało się dotychczas, odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z powierzchni przebudowywanej ul. Polnej.

Wody opadowe i roztopowe ujmowane będą częściowo przez projektowane studzienki deszczowe rozmieszczone przy krawężniku przy prawej krawędzi jezdni, a następnie odprowadzane przykanalikami do przydrożnych rowów, odprowadzających wodę w kierunku linii kolejowej, potem w kierunku Starorzecza Wisłoka. Wody opadowe i roztopowe z lewej strony ujmowane będą bezpośrednio przez rowy przydrożne dzięki zastosowaniu spadków poprzecznych i podłużnych jezdni i pobocza.

Projektowane rowy przydrożne mają szerokość dna 0,40m. Pochylenie skarp rowów projektuje się w spadku 1:1.00-1.50. Przy pochyleniu skarp większym od 1:1.5, projektuje się umocnienie skarp i dna rowu. Umocnienie dna rowu projektuje się z prefabrykowanego ścieku betonowego typu „mulda” 60x15x50cm na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 gr. 10cm. Umocnienie skarp rowów projektuje się z płyt ażurowych typu „krata” na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 gr. 5cm.

Parametry projektowanego systemu rowów:

- pochylenie skarp rowu: 1:1.00 – 1.50 ,
- szerokość dna rowu: 0.40m,
- głębokość rowów: min. 0.5m

5.4.6. Rów kryty

Na odcinku przebudowywanej ulicy zaprojektowano przebudowę rowów przydrożnych z lokalnym ich przykryciem zgodnie z planem sytuacyjnym. Rów kryty zaprojektowano z rur PEHD o średnicy 500mm:

- w km 1+714,44 – 1+800,62 strona prawa – DN500 - do rowu przydrożnego (rów kryty),
- w km 1+707,25 – 1+740,64 strona lewa – DN500 – do rowu przydrożnego (rów kryty).

6. PRZEBUDOWA URZĄDZEŃ OBCYCH

Ze względu na lokalizację przebudowywanej drogi na obszarach zabudowanych, w pasie drogowym znajdują się sieci uzbrojenia terenu. Urządzenia te zostaną przełożone lub zabezpieczone w zależności od wydanych warunków technicznych od zarządców poszczególnych urządzeń.

7. DOWIĄZANIA WYSOKOŚCIOWE

Wszystkie rzędne w projekcie podano w państwowym układzie współrzędnych „Kronsztad 60”.

8. ORGANIZACJA RUCHU – OZNAKOWANIE POZIOME I PIONOWE

Na czas przebudowy drogi zostanie wprowadzona tymczasowa organizacja ruchu. Projekt organizacji ruchu oraz jej wykonanie przygotowuje i zrealizuje wykonawca robót w uzgodnieniu z zarządem drogi.

9. UWAGI KOŃCOWE

- Zgodnie z obowiązującym prawem budowlanym, wszelkie odstępstwa od rozwiązań konstrukcyjnych, technologicznych i

materiałowych, przedstawionych w niniejszym projekcie wymagają pisemnej zgody Projektanta.

- Przebudowa drogi powinna odbywać się pod nadzorem autorskim. Przed rozpoczęciem prac Inwestor powinien wystąpić do Biura Projektowego o sprawowanie nadzoru.
- Roboty ziemne należy wykonywać w obecności administratorów urządzeń obcych. W przypadku natrafienia w czasie robót na niezainwentaryzowane urządzenia uzbrojenia terenu należy bezwzględnie przerwać roboty, wezwać inspektora nadzoru , projektanta i właściciela urządzenia w celu uzgodnienia dalszego toku postępowania.
- Wszystkie roboty opisane w opisie technicznym należy wykonać ściśle wg technologii podanych w odpowiednich Szczegółowych Specyfikacjach Technicznych (SST), stanowiących integralną część projektu wykonawczego.

UZYSKANE DECYZJE, UZGODNIENIA I OPINIE