

OPIS TECHNICZNY

PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ OD M. OJERZYCE DO M. SZCZANIEC

1. Inwestor i dane ogólne:

Gmina Szczaniec

Ul. Herbowa 30

66-225 Szczaniec

Teren inwestycji objęty opracowaniem stanowią działki:

- ✓ 1220; 19; 538; 533; 345/3; 345/1 – obręb 0011 Szczaniec, jedn. ewidencyjna 080804_2 Szczaniec, powiat świebodziński
- ✓ 132/6; 165; 143/1; 143/2; 132/5; 134 – obręb 0002 Ojerzyce, jedn. ewidencyjna 080804_2 Szczaniec, powiat świebodziński

Teren objęty projektem nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega ochronie na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Obszar inwestycji nie jest zlokalizowany na terenach górniczych, narażonych na niebezpieczeństwo powodzi i osuwisku mas ziemnych.

2. Podstawa opracowania.

Zlecenie Inwestora.

3. Materiały wyjściowe.

- zlecenie Inwestora
- 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 poz. 430 z 1999r.) z późniejszymi zmianami
- ustawa z dnia 07.07.1994 Prawo budowlane
- „Katalog powtarzalnych elementów drogowych (KPED)” - Transprojekt, Warszawa 1979 r.,
- uzgodnienia branżowe.
- pomiary inwentaryzacyjne
- kopia mapy sytuacyjnej w skali 1:500, pobrana z Powiatowego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Świebodzińcu

4. Przedmiot opracowania.

Przedmiotem opracowania jest projekt przebudowy drogi gminnej od m. Ojerzyce do m. Szczaniec.

Zakres inwestycji:

- ✓ Remont/miejscowa przebudowa nawierzchni jezdni
- ✓ Utworzenie poboczy z kruszywa
- ✓ Budowa jednostronnej dwukierunkowej ścieżki rowerowej
- ✓ Budowa chodnika/schodów terenowych
- ✓ Przebudowa zjazdów
- ✓ Przebudowa zatoki postojowej
- ✓ Utworzenie/przebudowa wyniesionego przejścia dla pieszych/przejazdu dla rowerów
- ✓ Rozbiórka i odtworzenie wpustów deszczowych i przykanalików
- ✓ Rozbiórka i odtworzenie przepustu drogowego
- ✓ Utworzenie/remont ścieków podchodnikowych/ulicznych
- ✓ Wymiana barier
- ✓ Reprofilacja skarp nasypu
- ✓ Regulacja wysokościowa istniejących wjazdów i pokryw uzbrojenia podziemnego

5. Stan istniejący.

5.1 Istniejący teren

Przedmiotowy odcinek drogi gminnej od m. Ojerzyce do m. Szczaniec, gmina Szczaniec powiat świebodziński - przebiega częściowo przez teren niezabudowany – okoliczny teren stanowią użytki rolne i łąki oraz zabudowany – okoliczny teren stanowi zabudowa wiejska.

Początek opracowania na wysokości skrzyżowania z drogą gminną na dz. nr 115 w m. Ojerzyce – koniec na wysokości skrzyżowania ul. Zamkowej z ul. Herbową w m. Szczaniec.

Droga gminna posiada jezdnię o zmiennej szerokości ok. 3,5 – 5,8m i nawierzchnię bitumiczną/brukową, w m. Szczaniec z obustronnymi poboczami gruntowymi natomiast na pozostałym odcinku z jednostronną ścieżką rowerową. Niweleta drogi przebiega po istniejącym terenie. Wzdłuż drogi występuje zadrzewienie przydrożne oraz miejscowo obustronne rowy.

Istniejąca nawierzchnia charakteryzuje się licznymi nierównościami i ubytkami.

Droga gminna na dz. nr 132/5; 134 - droga z jezdnią o szerokości ok. 3,5m i nawierzchni brukowcowej z jednostronnym chodnikiem o nawierzchni z betonowej kostki brukowej. Niweleta drogi przebiega po istniejącym terenie.

5.2 Istniejące odwodnienie terenu.

Wody opadowe odprowadzane są powierzchniowo spadkami poprzecznymi i podłużnymi poboczami w tereny zielone/do rowów w obrębie pasa drogowego lub do istniejącej kanalizacji deszczowej.

5.3 Istniejące uzbrojenie terenu.

W rejonie projektowanej inwestycji występują następujące sieci uzbrojenia terenu:

- sieć energetyczna,
- sieć telekomunikacyjna,
- sieć wodociągowa,
- kanalizacja deszczowa,

- kanalizacja sanitarna,

6. Dane techniczne

Charakterystyczne projektowane parametry techniczne:

- ✓ długość odcinka przebudowy – $3793,46 + 684,63 = 4478,09\text{m}$
- ✓ szerokość jezdni – 3,5-5,8m
- ✓ nawierzchnia jezdni – bitumiczna, betonowa kostka brukowa
- ✓ szerokość ścieżki rowerowej: 2,0m
- ✓ nawierzchnia ścieżki rowerowej – bet. kostka brukowa,
- ✓ szerokość zatoki postojowej: 2,5m
- ✓ długość zatoki postojowej: 65,0m
- ✓ oporniki – betonowe krawężniki najazdowe 22x15cm, betonowe krawężniki 30x15cm, betonowe obrzeża 30x8cm,
- ✓ szerokość poboczy: 0,75m – 2,50m,
- ✓ szerokość przebudowywanych zjazdów – 3,5 – 5,5m,
- ✓ nawierzchnia zjazdów – bet. kostka brukowa,
- ✓ oporniki zjazdów - betonowe krawężniki najazdowe 22x15cm
- ✓ szerokość ścieku: 0,50m,

7. Opis projektowanych rozwiązań.

Zaprojektowano przebudowę drogi gminnej na odcinkach „A” i „B” o długości 3793,46m + 684,63m = 4478,09m w zakresie określonym na planie orientacyjnym oraz planach sytuacyjnych. Nie przewiduje się zmian w przebiegu istniejącej drogi poza miejscowymi poszerzeniami zachować istniejącą szerokość jezdni. Spadek poprzeczny daszkowy 2% lub jednostronny na łukach. Drogę gminną w przekroju zaprojektowano tak, aby wyeliminować lokalne deformacje terenu oraz umożliwić zastosowanie przyjętej technologii. Niweletę drogi zachować (z wyniesieniem o warstwy wyrównawcze) nawiązując się do terenu przyległego oraz przy nadaniu wymaganych pochyłości poprzecznych i podłużnych. Na początkowym i końcowym odcinku niweletę nawiązać do istniejących rzędnych (w razie potrzeby konstrukcję rozebrać i odwzorzyć).

Remont/przebudowa istniejącej nawierzchni jezdni.

Odcinek „A” – od km lok. 0+000,00 do km lok. 0+400,10 - na istniejącej oczyszczonej i skropionej nawierzchni brukowcowej należy ułożyć warstwę wyrównawczą z betonu asfaltowego od 4 - 8cm celem nadania jej odpowiednich spadków poprzecznych (daszkowy/jednostronny 2%) oraz nową warstwę ścieralną gr. 4cm z betonu asfaltowego. Zachować istniejącą szerokość jezdni 5,8m.

Nawierzchnię wlotu drogi gminnej (z działki nr 115) rozebrać a następnie korygując parametry (szerokość wlotu 5,5m, wyokrąglenie łukami $R=6,0\text{m}$ i $R=10,0\text{m}$) utworzyć nową nawierzchnię - na 20cm podbudowie z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31,5mm ułożyć 8cm podbudowę z betonu asfaltowego oraz 4cm warstwę ścieralną z betonu asfaltowego.

Odcinek „A” od km lok. 0+400,10 do km lok. 0+610,10 – istniejącą warstwę ścieralną sfrezować z profilowaniem na średnią grubość do 6cm a następnie ułożyć warstwę wyrównawczą z betonu asfaltowego od 4 - 8cm celem nadania jej odpowiednich spadków

poprzecznych (daszkowy/jednostronny 2%) oraz nową warstwę ścieralną gr. 4cm z betonu asfaltowego. Zachować istniejącą szerokość jezdni 4,5m.

Odcinek „A” od km lok. 0+610,00 do km lok. 0+740,00. Istniejącą warstwę ścieralną sfrezować z profilowaniem na średnią grubość do 6cm a następnie ułożyć warstwę wyrównawczą z betonu asfaltowego od 4 - 8cm celem nadania jej odpowiednich spadków poprzecznych (daszkowy/jednostronny 2%) oraz nową warstwę ścieralną gr. 4cm z betonu asfaltowego. W miejscu poszerzeń należy ułożyć 20cm warstwę podbudowy pomocniczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm, następnie 8cm podbudowę z betonu asfaltowego i 4 cm warstwę ścieralną z betonu asfaltowego. Szerokość jezdni po przebudowie – 5,5-5,8m. Miejsca łączenia z poszerzeniami zabezpieczyć pasem geosiatki przeciwspekaniowej o szer. 1,0m położonym na pokrytą emulsją warstwę wyrównawczą.

Odcinek „A” od km lok. 0+740,00 do km lok. 3+793,46 – istniejącą warstwę ścieralną sfrezować z profilowaniem na średnią grubość do 6cm a następnie ułożyć warstwę wyrównawczą z betonu asfaltowego od 4 - 8cm celem nadania jej odpowiednich spadków poprzecznych (daszkowy/jednostronny 2%) oraz nową warstwę ścieralną gr. 4cm z betonu asfaltowego. Zachować istniejącą szerokość jezdni 3,5 – 14,3m.

Odcinek „B” od km lok. 0+000,00 do km. lok. 0+520,00 oraz od km 0+610,00 do km lok. 0+684,63 – istniejącą warstwę ścieralną sfrezować z profilowaniem na średnią grubość do 6cm a następnie ułożyć warstwę wyrównawczą z betonu asfaltowego od 4 - 8cm celem nadania jej odpowiednich spadków poprzecznych (daszkowy/jednostronny 2%) oraz nową warstwę ścieralną gr. 4cm z betonu asfaltowego. Zachować istniejącą szerokość jezdni 4,0 – 6,0m.

Odcinek „B” od km lok. 0+520,00 do km lok. 0+610,00. Istniejącą warstwę ścieralną sfrezować z profilowaniem na średnią grubość do 6cm a następnie ułożyć warstwę wyrównawczą z betonu asfaltowego od 4 - 8cm celem nadania jej odpowiednich spadków poprzecznych (daszkowy/jednostronny 2%) oraz nową warstwę ścieralną gr. 4cm z betonu asfaltowego. W miejscu poszerzeń należy ułożyć 20cm warstwę podbudowy pomocniczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm, następnie 8cm podbudowę z betonu asfaltowego i 4 cm warstwę ścieralną z betonu asfaltowego. Szerokość jezdni po przebudowie – 5,0m. Miejsca łączenia z poszerzeniami zabezpieczyć pasem geosiatki przeciwspekaniowej o szer. 1,0m położonym na pokrytą emulsją warstwę wyrównawczą.

Nawierzchnię jezdni oporować będą istniejące krawężniki lub projektowane krawężniki betonowe 30x15cm lub 22x15cm na ławie z betonu C12/15 zgodnie z częścią rysunkową.

W ramach inwestycji odcinkowo zaprojektowano utworzenie poboczy. Teren pod pobocza wykorytować na gł. 10cm (lub 20cm) i szer. od 0,75m do 2,50m. Wyprofilować i zagęścić podłoże pod konstrukcję pobocza, następnie ułożyć 10cm (lub 20cm) warstwę kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31,5mm. Spadek poprzeczny 6%. Urobek w miarę możliwości rozplantować w obrębie pasa drogowego lub zutylizować.

Droga na dz. nr 132/5; 134 - na istniejącej oczyszczonej nawierzchni brukowcowej należy ułożyć podsypkę cementowo – piaskową 1:4 grubości 3-5cm (koleiny wyrównać kruszywem łamanym 0/31,5mm – do 20cm) celem nadania jej odpowiednich spadków poprzecznych (daszkowy 2%) oraz nową warstwę ścieralną z betonowej kostki brukowej gr. 6cm.

Budowa jednostronnej ścieżki rowerowej.

Odcinek „A” - odcinek o długości ok. 8,0m miejsce wlotu drogi gminnej (z działki nr 115) oraz odcinek o długości 56,0m od km lok. 3+747,00.

Odcinek „B” – odcinek od km lok. 0+000,00 do km lok.0+615,00.

Zaprojektowano dwukierunkową ścieżkę rowerową o szer. 2,0m (w miejscu przeszkody zawężenie do min. 1,75m lub rozdzielenie na dwa biegi po 1,0m, koniec opracowania szerokość

4,5m) o nawierzchni betonowej kostki brukowej gr. 6cm (kolor szary/czerwony) na 5cm warstwie podsypki cem. – piask. 1:4, 15cm podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm oraz 10 cm podsypce piaskowej.

Nawierzchnię ścieżki zaoprować od strony jezdni krawężnikiem betonowym 30x15cm lub betonowym krawężnikiem najazdowym 22x15cm w miejscu zjazdów i przejazdów przez ścieżkę a po drugiej stronie obrzeżem betonowym 30x8cm. Krawężniki i obrzeża betonowe na ławie betonowej C12/15 z oporem.

Pochylenie podłużne ścieżki nie większe niż 6%, pochylenie poprzeczne jednostronne 2% (w miejscach przejazdów przez ścieżkę spadek ten należy płynnie dowieść do ukształtowania terenu istniejącego) w kierunku jezdni lub odwrotnie.

Ścieżka będzie prowadzona przy krawędzi jezdni. Cały teren objęty opracowaniem posiada konfigurację płaską.

Budowa chodnika/schodów terenowych.

W ciągu odcinka „B” – ok. km lok. 0+438,00 zaprojektowano budowę chodnika i schodów terenowych o szer. 2,0m + 2,0m = 4,0m.

Zaprojektowano chodnik o nawierzchni z betonowej kostki brukowej barwy jesieni gr. 6cm na 5 cm podsypce cementowo - piaskowej 1:4, 15cm podbudowie z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31,5mm i 10cm podsypce piaskowej. Nawierzchnię zaoprować bet. obrzeżem 30x8cm na ławie z betonu C12/15, od strony jezdni krawężnikiem betonowym 30x15cm wyniesionym na 6-12cm w stosunku do nawierzchni jezdni.

Zaplanowano budowę schodów terenowych o układzie wskazanym na rysunkach – szerokość 2,0m. Ilość stopni ok. 18, szerokość stopni ok. 28cm, wysokość stopni ok. 17cm

Zaprojektowano nawierzchnię stopni z betonowej kostki brukowej gr. 6cm (barwy jesieni) – warstwy konstrukcyjne jak wyżej w przypadku chodnika. Stopnie zaoprować obrzeżem betonowym 100x30x8cm koloru szarego.

Wzdłuż schodów zamontować obustronne bariery ze stali nierdzewnej o wysokości 1,1m i długości ok. 20,0m.

Przebudowa zjazdów.

Zaprojektowano przebudowę zjazdów o szer. od 3,5m do 5,5m. Istniejącą nawierzchnię zjazdów rozebrać lub wykorytować nawierzchnię gruntową.

Nawierzchnia zjazdów z kostki brukowej – po uprzednim korytowaniu należy ułożyć 20cm podbudowę z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31,5mm a następnie nawierzchnię z betonowej kostki brukowej gr. 8cm koloru czerwonego na 5cm podsypce cementowo – piaskowej 1:4. Nawierzchnię zjazdów z kostki zaoprować krawężnikiem betonowym najazdowym 22x15cm na ławie z betonu C12/15.

Nawierzchnia zjazdów z kruszywa – po uprzednim korytowaniu należy ułożyć 20cm nawierzchnię z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31,5mm.

Przebudowa zatoki postojowej.

Odcinek „B” od km 0+540,00 - istniejącą konstrukcję zatoki postojowej na odcinku ok. 65,0m rozebrać a następnie po uprzednim korytowaniu należy ułożyć 20cm podbudowę z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm a następnie nawierzchnię z betonowej kostki brukowej gr. 8cm koloru czerwonego na 5cm podsypce cementowo – piaskowej 1:4. Nawierzchnię zjazdów z kostki zaoprować krawężnikiem betonowym 30x15cm lub 22x15cm na ławie z betonu C12/15.

Utworzenie/przebudowa wyniesionych przejść dla pieszych lub przejazdów dla rowerzystów.

Odcinek „A” wlot drogi gminnej (z działki nr 115) oraz okolice km lok. 0+690,00 - istniejącą konstrukcję wyniesionych przejazdów dla rowerzystów rozebrać, a następnie po wykonaniu remontu/przebudowy jezdni odwzorzyć.

Odcinek „B” – ok. km lok. 0+483,00 zaprojektowano wyniesienie przejścia dla pieszych o nawierzchni z kostki brukowej gr. 8cm koloru czerwonego na 5 cm podsypce cementowo – piaskowej i 20cm warstwie podbudowy z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31,5mm. Szerokość przejścia 6,0m, szerokość najazdów 1,0m, wysokość 10cm.

Rozbiórka i odtworzenie wpustów deszczowych z przykanalikami.

Odwodnienie drogi odbywać się będzie bez zmian - spadkami poprzecznymi i podłużnymi powierzchniowo w tereny zielone lub do istniejącej kanalizacji deszczowej.

Zaprojektowano rozbiórkę i odtworzenie istniejących wpustów i przykanalików. Wpusty ściekowe uliczne wg PN-BN 124-2000 bez kołnierza od strony krawężnika, z uchylną kratą na zawiasach kl. C250 i osadnikiem C3 na rurze betonowej Ø500. Element denny o wysokości 500cm. Podejście z wpustu z rur PVCØ160S. Uwzględnić roboty nawierzchniowe i ziemne.

Rozbiórka i odtworzenie przepustu drogowego.

W ramach inwestycji zaprojektowano rozbiórkę oraz odtworzenie zniszczonego przepustu pod jazdami wskazanymi w części rysunkowej.

Istniejący przepust należy rozebrać a następnie odtworzyć - przepust z rur betonowych Ø 60 cm o długości 10,0m. Rurę należy ułożyć w spadku podłużnym min. 0,2%. W przypadku występowania w podłożu gruntów o niedostatecznej nośności (np. grunty spoiste w stanie plastycznym) rury należy układać na ławie z pospółki o gr. 20 cm. Powierzchnie betonowe rur stykających się z gruntem należy zabezpieczyć materiałami izolacyjnymi, np. masą asfaltową na zimno. Zasypkę przepustu należy wykonać z gruntów niespoistych (np. piasków czy pospółki i zagęszczać warstwami o gr. 20 cm do $I_s = 0,95$ wg. Proctora.

Wlot oraz wylot przepustu należy odtworzyć ścianką czołową (z betonu C20/25 lub bloczków betonowych 14x25x38cm) o grubości 40cm.

Utworzenie/remont ścieków podchodnikowych/ulicznych

W miejscach określonych w części graficznej należy utworzyć/wyremontować ścieki podchodnikowe/uliczne w celu umożliwienia swobodnego spływu wód opadowych na tereny zielone. Zaprojektowano ścieki typu „korytko” o szer. 50cm na 3cm podsypce cementowo – piaskowej 1:4 i ławie z betonu C12/15.

Reprofilacja skarp nasypu

Część skarp nasypu w obrębie pasa drogowego należy poddać reprofilacji. Urobek w miarę możliwości rozplantować w obrębie pasa drogowego lub zutylizować.

Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja remontowanej nawierzchni jezdni:

1. Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego - gr. 4 cm,
2. Warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego – gr. od 4 do 8 cm

3. Istniejąca konstrukcja jezdni po sfrezowaniu z profilowaniem

Konstrukcja przebudowywanej nawierzchni jezdni:

1. Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego - gr. 4 cm,
2. Podbudowa z betonu asfaltowego – gr. 8 cm,
3. Podbudowa z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31,5mm – gr. 20 cm,

Konstrukcja zatoki postojowej/zjazdów z kostki:

1. Betonowa kostka brukowa - gr. 8 cm,
2. Podsypka cementowo - piaskowa 1:4 – gr. 5 cm,
3. Podbudowa z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31,5mm – gr. 20 cm,

Konstrukcja zjazdów/nawierzchni z kruszywa:

1. Nawierzchnia z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31,5mm – gr. 20 cm,

Konstrukcja ścieżki rowerowej/chodnika:

1. Betonowa kostka brukowa - gr. 6 cm,
2. Podsypka cem. - piaskowa 1:4 – gr. 5 cm,
3. Podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 0/31,5mm – gr. 15 cm,
4. Podsypka piaskowa – gr. 10cm,

Wszystkie materiały zastosowane przy przebudowie drogi muszą posiadać atesty i być dopuszczenie do stosowania. Wszystkie warstwy konstrukcyjne nawierzchni należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi normami.

8. Wejścia w grunty obce

Teren, na którym zostanie zrealizowana inwestycja stanowi własność Inwestora.

9. Stała organizacja ruchu

Stała organizacja ruchu po wykonaniu inwestycji w obrębie opracowania zmieni się.

10. Charakterystyka ekologiczna obiektu , oddziaływanie na działki sąsiednie

Planowana inwestycja nie będzie wywierać negatywnego wpływu na środowisko, gdyż nie wpłynie na zwiększenie natężenia ruchu, poziomu hałasu i zanieczyszczeń.

W wyniku realizacji inwestycji nie zostanie zaburzona gospodarka wodna terenu – wody opadowe zostaną zagospodarowane w obrębie pasa drogowego.

Obszar oddziaływania obiektu, o którym mowa w art. 20 ust 1, pkt. 1c ustawy Prawo Budowlane obejmuje działki wskazane jako teren inwestycji tj. działki nr:

- ✓ 1220; 19; 538; 533; 345/3; 345/1– obręb 0011 Szczaniec, jedn. ewidencyjna 080804_2 Szczaniec, powiat świebodziński
- ✓ 132/6; 165; 143/1; 143/2; 132/5; 134 – obręb 0002 Ojerzyce, jedn. ewidencyjna 080804_2 Szczaniec, powiat świebodziński

Inwestycja nie będzie mieć negatywnego wpływu i nie będzie oddziaływać na działki i tereny sąsiednie. Projektowane zagospodarowanie terenu i jego użytkowanie nie wpłynie na pogorszenie istniejącego stanu działek sąsiednich. Obszar oddziaływania przedmiotowej inwestycji zamyka się w granicach działek ujętych we wniosku w rozumieniu przepisów:

- „Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie” (Dz. U. nr 43/99, poz. 430 z późniejszymi zmianami),
- „Rozporządzenie Rady Ministrów, Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 1985 Nr 14, poz. 60 z późniejszymi zmianami)
- „Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie” (Dz. U. 2002 nr 75 poz. 690 z późniejszymi zmianami)

11. Uwagi.

- Przed rozpoczęciem prac budowlanych należy „wynieść geodezyjnie rozwiązania projektowe na teren budowy” aby zweryfikować zgodność rozwiązań sytuacyjno - wysokościowych przyjętych w projekcie z istniejącym terenem i jego zagospodarowaniem
- W trakcie wykonywania robót w razie potrzeby należy dokonać niezbędnych korekt wysokościowych i geometrycznych celem prawidłowej realizacji zadania, wykonać wszystkie roboty budowlane niezbędne do prawidłowego funkcjonowania obiektu, nawierzchnie wykonywać w sposób zapewniający sprawny spływ wód, nie tworzyć barier architektonicznych
- Prace prowadzić pod nadzorem właścicieli/zarządców czynnych sieci uzbrojenia terenu (osoby do tego uprawnione). Przed rozpoczęciem inwestycji Wykonawca ma obowiązek przejąć protokolarnie przejąć elementy uzbrojenia terenu od ich zarządców.
- Opis techniczny stanowi część dokumentacji projektowej, której wszystkie elementy należy interpretować łącznie. Szczegółowy zakres prac został określony w przedmiarze robót stanowiącym integralną część SIWZ.
- Wbudowany grunt, wykonane podsypki piaskowe i podbudowy z kruszywa zagęścić do $I_s=1,0$
- Opis techniczny stanowi część dokumentacji projektowej, której wszystkie elementy należy interpretować łącznie. Szczegółowy zakres prac został określony w przedmiarze robót stanowiącym integralną część SIWZ.

Opracował:

mgr. inż. Paweł Ratus

