

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 1:25 000
Rys. nr 2.	Projekt zagospodarowania terenu	skala 1:500
Rys. nr 3.1.	Przekrój konstrukcyjny jezdni drogi nr 1358D na odcinku, gdzie nie projektuje się poszerzenia jezdni i ścieku przy krawędzi jezdni	skala 1:50
Rys. nr 3.2.	Przekrój konstrukcyjny jezdni drogi nr 1358D na odcinku, gdzie projektuje się jednostronne poszerzenie jezdni bez ścieku przy krawędzi jezdni	skala 1:50
Rys. nr 3.3.	Przekrój konstrukcyjny jezdni drogi nr 1358D na odcinku, gdzie projektuje się jednostronne poszerzenie jezdni bez ścieku przy krawędzi jezdni	skala 1:50
Rys. nr 3.4.	Przekrój konstrukcyjny jezdni drogi nr 1358D na odcinku, gdzie projektuje się ściek przy krawędzi jezdni	skala 1:50
Rys. nr 3.5.	Przekrój konstrukcyjny zjazdu indywidualnego i publicznego	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 1:500/50
Rys. nr 6.	Konstrukcja rury pod zjazdem	skala 1:100, 1:50
Rys. nr 7.	Sposób montażu barier SP-06/2 (H1W5A)	skala 1:100

Część opisowa

OPIS TECHNICZNY

dotyczy: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1328D Morzęcino – Borzęcin ETAP II”

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 dla zadania pn. „Przebudowa drogi powiatowej nr 1328D Morzęcino – Borzęcin ETAP II”

Dokumentacja projektowa służy do opisu przedmiotu zamówienia na wykonanie robót budowlanych, dla których nie jest wymagane uzyskanie pozwolenia na budowę – roboty budowlane drogowe w granicach istniejącego pasa drogowego – działki drogowe (art. 29. ust. 2. pkt 12 – przebudowa dróg – Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane z późniejszymi zmianami).

Przedsięwzięcie obejmuje:

- odtworzenie trasy i punktów wysokościowych (roboty pomiarowe przy liniowych robotach w terenie płaskim)
- roboty rozbiórkowe (wyrównanie krawędzi jezdni w miejscu projektowanego ścieku – cięcie piłą i częściowa rozbiórka podbudowy na szer. ok. 0,10m)
- frezowanie istniejącej nawierzchni asfaltowej na głębokość do 5cm w miejscu połączenia projektowanych warstw nawierzchni z istniejącymi (w celu płynnego połączenia)
- wycinkę lokalnych zakrzaczeń – skupiska do 25m²
- oczyszczenie i odmulenie rowów przydrożnych – konserwacja
- oczyszczenie wpustu ulicznego wraz z przykanalikiem i studnią
- oczyszczenie istniejących przepustów pod korpusem drogi
- ułożenie rur żelbetowych Ø 400mm pod zjazdami
- ścinkę poboczy gruntowych (profilowanie na szer. ok. 2m)

- wykonanie lokalnych poszerzeń nawierzchni jezdni (mijanek) do szer. 5,0m, zakres: koryto pod warstwy konstrukcyjne poszerzenia wraz z zagęszczeniem do G1 - $I_s \geq 0,97$ i $E_2 \geq 80\text{MPa}$, dolna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/63 gr. 15cm, górna warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 gr. 8cm, warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC16W 50/70 gr. 4cm na poszerzeniu,
- remont cząstkowy nawierzchni w ilości 245m^2 (wycięcie ubytku/wykruszenia na gł. 4cm, skropienie emulsją asfaltową C60 B3 ZM w ilości $0,5\text{kg/m}^2$, wypełnienie łąty betonem asfaltowym AC16W 50/70)
- wykonanie nakładki z betonu asfaltowego: skropienie emulsją asfaltową w ilości $0,5\text{kg/m}^2$ lub w ilości zalecanej przez producenta geosiatki, ułożenie geosiatki dla ruchu KR1 – KR2 z włókien szklanych wstępnie powleczonej asfaltem na poszerzeniu i na istniejącej nawierzchni (z zakładem 0,5m), skropienie geosiatki i nawierzchni emulsją asfaltową w ilości $0,4\text{ kg/m}^2$ lub w ilości zalecanej przez producenta geosiatki, wykonanie warstwy wyrównawczo-wiążącej (profilującej) z betonu asfaltowego AC16W 50/70 w ilości śr. 75kg/m^2 (od km 0+000 do km 0+015, od km 0+030 do km 0+180, od km 0+280 do km 0+990) lub w ilości śr. 125kg/m^2 (od km 0+015 do km 0+030 - na łuku i od km 0+180 do km 0+280 – zmiana pochylenia na jednostronny od istniejącej zabudowy), skropienie warstwy profilującej emulsją asfaltową w ilości $0,4\text{kg/m}^2$, wykonanie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC11S 50/70 gr. 4cm na wykonanej warstwie profilującej,
- przebudowę istniejących zjazdów, 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 0/31,5 gr. 15cm stabilizowanego mechanicznie, skropienie emulsją asfaltową w ilości $0,5\text{kg/m}^2$, ułożenie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC11S 50/70 gr. 4cm
- wykonanie poboczy z kruszywa łamanego szer. 0,75m (korytowanie, zagęszczenie, warstwa kruszywa łamanego 0/31,5 gr. 10cm stabilizowanego mechanicznie)
- uporządkowanie pasa drogowego po zakończonych robotach
- inwentaryzację powykonawczą robót

2. Cel opracowania

Celem opracowania jest wykonanie dokumentacji projektowej

umożliwiającej wykonanie przebudowy drogi powiatowej 1328D na odcinku między miejscowościami Morzęcino – Borzęcin. Dokumentacja ma na celu polepszenie obecnych parametrów technicznych (równości poprzecznej, podłużnej, szorstkości, wykonanie lokalnych poszerzeń - mijanek) drogi powiatowej 1328D na dł. 990m.

Wykonanie przebudowy istniejącej nawierzchni bitumicznej w znaczący sposób przyczyni się do poprawy parametrów technicznych drogi powiatowej 1328D na przedmiotowym odcinku (nowa, równa nawierzchnia, odpowiednia szorstkość poprawi przyczepność kół pojazdów do nawierzchni, likwidacja lokalnych nierówności wyeliminuje efekt olśniewania kierowców przez reflektory pojazdów). 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.

3. Działki, na których będzie realizowane przedsięwzięcie

Przedsięwzięcie będzie realizowane w granicach następujących działek drogowych:

powiat trzebnicki, gmina Żmigród:

- dr nr 225/8, dr nr 226, dr 240/1, dr nr 240/2, dr nr 240/3, dr nr 225/13 AM-1 obręb Borzęcin**

Za wyjątkiem dz. 240/2 wszystkie działki należą do Inwestora (Powiatu Trzebnickiego z trwałym zarządem Zarządu Dróg Powiatowych w Trzebnicy). Działka nr 240/2 jest własnością Skarbu Państwa z prawem wykonywania własności przez Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolnictwa.

Działki stanowią pas drogi powiatowej nr 1328D kl. technicznej L. Projektowane prace nie wykraczają poza pas drogowy.

4. Materiały wykorzystane przy projektowaniu

Do opracowania projektu wykorzystano następujące materiały:

- podkład orientacyjny w skali 1:25 000

- kopie map zasadniczych w skali 1:500
- Wytyczne Projektowania Dróg WPD - 3 - Warszawa 1995 r.
/zatwierdzone przez Generalnego Dyrektora Dróg Publicznych/
- Katalog Typowych Konstrukcji Podatnych i Półsztywnych Nawierzchni Drogowych - Warszawa 1997 r.
- 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.)
- uzupełniające pomiary w terenie
- obserwacje własne i ustalenia dokonane z Inwestorem

5. Stan istniejący

5.1. Przebieg drogi powiatowej 1328D

Droga powiatowa 1328D przebiega poprzez tereny powiatu trzebnickiego, gminy Żmigród (od drogi krajowej nr 5 poprzez miejscowość Borzęcin do miejscowości Morzęcin). Całkowita długość drogi nr 1328D wynosi 3,003km średnia szerokość jezdni na odcinku objętym opracowaniem to 3,5m. Droga posiada nawierzchnię bitumiczną. Droga posiada klasę techniczną L (lokalna).

5.2. Droga w planie

Na całej długości opracowania od km 0+000 do km 0+990 (kilometraż roboczy) droga posiada nawierzchnię z betonu asfaltowego. Nawierzchnia jezdni jest w złym stanie technicznym (spękania, nierówności lokalne). Nawierzchnia jezdni posiada zachowany profil poprzeczny – daszkowy na odcinkach prostych oraz jednostronny na łukach kołowych. Pobocza gruntowe ze względu na małą szerokość jezdni są wyjeżdżone, posiadają szerokość ok. 1,00m - 2,00m. Droga poprowadzona jest na całej długości w nawiązaniu do otaczającego terenu (brak wysokich nasypów oraz głębokich wykopów). W ciągu projektowanej przebudowy drogi zlokalizowane są zjazdy gruntowe na przyległe działki oraz drogi gruntowe. Droga nr 1328D na przedmiotowym odcinku nie krzyżuje się z drogą o nawierzchni twardej. Droga nr 1328D posiada śr. szerokość 3,5m. Pod koroną drogi w km 0+200, w km 0+472 oraz w km 0+787 po zlokalizowane są przepusty drogowe

Ø 600mm w dobrym stanie technicznym – wymagają oczyszczenia. Lokalnie występują rowy przydrożne – wymagające konserwacji, oczyszczenia i odmulenia. Wody opadowe i roztopowe zagospodarowane są w obrębie pasa drogi powiatowej. Wody za pośrednictwem istniejących pochyłości spływają na pobocze gruntowe i do rowu - tam częściowo infiltrują w głąb gruntu i częściowo odparowują.

Szerokość pasa drogowego jest zmienna i wynosi od 7 do 16m – na przeważającej długości szerokość pasa wynosi ok. 12m.

W pasie drogowym zlokalizowane są słupy energetyczne. W pasie drogowym zlokalizowane jest podziemne uzbrojenie terenu: sieć wodociągowa, sieć kanalizacji deszczowej i sanitarnej oraz kable telekomunikacyjne.

5.3. Droga w przekroju podłużnym

Niweleta drogi powiatowej 1328D na przedmiotowym odcinku przebiega terenie (bez wysokich nasypów i głębokich wykopów). Droga przebiega w terenie płaskim o małych pochyleniach podłużnych (od 0,30-2,11%). Rzędne wysokościowe wynoszą od 91,50m n. p. m. do 94,03 m n. p. m. Deniwelacja terenu wynosi 2,53m. W rejonie zjazdu publicznego nr 3 i nr 4 niweleta nawierzchni jezdni na krótkim odcinku drogi jest nienaturalnie wyniesiona (wcześniejsza przebudowa w rejonie tych zjazdów). Ze względu na zły stan nawierzchni jezdni drogi ma lokalnie zaburzony przebieg w przekroju podłużnym – deformacje lokalne. W przekroju podłużnym odcinkami występują rowy przydrożne.

5.4. Droga w przekroju poprzecznym

Droga na całym odcinku posiada przekrój szlakowy/drogowy (bez krawężników). Drogę w przekroju poprzecznym stanowi nawierzchnia z betonu asfaltowego szer. około 3,5m z obustronnymi poboczami gruntowymi o zmiennej szerokości. Ze względu na małą szerokość jezdni pobocza drogi są wyjeżdżone. Pobocza drogi są zniżone i wybite. Ze względu na zły stan nawierzchni przekrój poprzeczny jest miejscami zaburzony – brak płynności nawierzchni jezdni. Pochylenie poprzeczne jezdni jest dobrze zachowane od daszkowego na prostej do jednostronnego na łukach.

5.5. Nawierzchnia drogi

Na całym projektowanym do przebudowy odcinku droga posiada nawierzchnię z betonu asfaltowego o szer. 3,5m. Nawierzchnia posiada

spękania oraz lokalne ubytki i nierówności nawierzchni oraz nosi ślady napraw cząstkowych. Na prostej występuje zachowany przekrój daszkowy a na łukach jednostronny. Bitumiczna nawierzchnia jezdni wykonana jest na podbudowie z kruszywa gr. 15-20cm.

5.6. Odwodnienie drogi

Na tym odcinku drogi wody opadowe i roztopowe spływają na pobocza trawiaste lub do rowu przydrożnego i tam częściowo infiltrują w głąb gruntu a częściowo odparowują lub odprowadzane są przepustami pod korpusem drogi. Wody opadowe zagospodarowane są w pasie drogi powiatowej i nie spływają na działki osób trzecich.

5.7. Warunki gruntowo – wodne

Warunki gruntowo-wodne zostały rozpoznane poprzez wykonanie 4 otworów badawczych w poboczu na gł. do 2,0m p. p. t. W otworach badawczych na gł. 15-20cm stwierdzono występowanie ziemi organicznej/piasku wymieszanego z kruszywem/okruchami cegieł (nayp niebudowlany). Na dalszej głębokości w podłożu zalegają grunty nośne tj. piaski grube/średnie nadające się do bezpośredniego posadowienia nawierzchni. Wody gruntowej w otworach badawczych nie stwierdzono. Warunki gruntowe należy uznać jako proste. Przebudowywaną drogę powiatową nr 1328D należy zaliczyć do pierwszej kategorii geotechnicznej.

6. Stan projektowany

6.1. Przebieg drogi powiatowej 1328D

Projekt nie zmienia przebiegu drogi powiatowej 1328D. 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. 990m. W miejscach niezbędnych wykonać roboty rozbiórkowe. Przebudowę zaprojektowano w granicach pasa drogowego – działek drogowych. W celu polepszenia parametrów technicznych zaprojektowano (mijanki) poszerzenia nawierzchni jezdni do 5,0m. Projekt przewiduje poszerzenia podbudowy pod nawierzchnię jezdni dla drogi

nr 1328D. W miejscach poszerzeń przed ułożeniem warstwy profilującej z betonu asfaltowego zaprojektowano geosiatkę dla ruchu KR1-KR2 min. 50/50 z włókien szklanych wstępnie powleczoną asfaltem - geosiatka szer. 1,0m z zakładem po 0,5m na istniejącą nawierzchnię i poszerzenie (zabezpieczenie przed pęknięciem w miejscu połączenia nawierzchni). Pobocza na szer. 0,75m zaprojektowano wykonać z kruszywa łamanego 0/31,5 gr. 10cm. Promienie kołowe nawierzchni jezdni w planie dopasować do promieni istniejących (promień i kilometraż). Istniejące zjazdy wykonać z betonu asfaltowego ze skosami zgodnie z projektem zagospodarowania terenu. Na odcinku od km 0+180 do km 0+280 zaprojektowano zmianę pochylenia poprzecznego jezdni w kierunku od istniejącej zabudowy i warstwę profilującą w ilości śr. 125kg/m². Warstwę profilującą w ilości 125kg/m² zaprojektowano również w miejscu łuku kołowego od km 0+015 do km 0+030, na pozostałych odcinkach zaprojektowano warstwę profilującą w ilości 75kg/m². Przed wykonaniem warstwy profilującej wykonać remont cząstkowy jezdni w ilości 245m² (wycięcie ubytku/wykruszenia na gł. 4cm, skropienie emulsją asfaltową C60 B3 ZM w ilości 0,5kg/m², wypełnienie łąty betonem asfaltowym AC16W 50/70).

Rowy przydrożne zaprojektowano do konserwacji - oczyszczenia i profilowania.

Przepusty pod koroną drogi Ø 600mm w km 0+200 (dł. 10m), w km 0+472 (dł. 12m) oraz w km 0+787 (dł. 12m) przewidziano do oczyszczenia.

Wpust deszczowy z przykanalikiem i studnią na początku opracowania przewidziano do czyszczenia.

W miejscach, gdzie istniejąca nawierzchnia łączy się z projektowaną zaprojektowano frezowanie istniejącej nawierzchni w celu płynnego połączenia obu nawierzchni. Frezowanie zaprojektowano również na odcinku od km 0+870 do km 0+990 w celu korekty niwelety jezdni. Na odcinku od km 0+920 do km 0+990 ze względu na brak płynności niwelety zaprojektowano profilowanie sfrezowanej nawierzchni kruszywem łamanym 0/31,5 zgodnie z przekrojem podłużnym. Nasypy po stronie prawej i lewej na tym odcinku uzupełnić piaskiem.

Szczegółowe rozwiązania przedstawia rysunek nr 2.

6.3. Droga w przekroju podłużnym

Projekt nie wprowadza istotnych zmian w niwelecie jezdni za wyjątkiem odcinka od km 0+920 do km 0+99, gdzie nawierzchnię po sfrezowaniu należy wyprofilować kruszywem łamanym. Poza tym odcinkiem 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 o ok. 7cm.

Szczegółowe rozwiązania przedstawia rys. od nr 3.1 do nr 3.5. oraz rys. nr 5.

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 projektowane pochylenia poprzeczne. Na odcinku od km 0+180 do km 0+250 zastosować pochylenie jednostronne od istniejącej zabudowy. Pobocza na szer. 0,75m wykonać z kruszywa łamanego gr. śr. 10cm. Wykonać płynne połączenie nawierzchni projektowanej z istniejącą.

Szczegółowe rozwiązania przedstawiają rysunki od nr 3.1. do nr 3.5.

6.5. Elementy wpływające na bezpieczeństwo ruchu

Pozytywny wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu będzie miała nowa nawierzchnia. Nowa nawierzchnia zapewni 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 ułatwią kierowcom wzajemne wymijanie się, co też w znaczący sposób podniesie bezpieczeństwo i poprawi parametry techniczne drogi powiatowej 1328D. 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 1328D.

6.6. Konstrukcja nawierzchni jezdni

Szczegóły konstrukcji nawierzchni jezdni przedstawiają rysunki od nr 3.1 do nr 3.4.

- | | | |
|--------------|---|------------|
| Rys. nr 3.1. | Przekrój konstrukcyjny jezdni drogi nr 1358D na odcinku, gdzie nie projektuje się poszerzenia jezdni i ścieku przy krawędzi jezdni | skala 1:50 |
| Rys. nr 3.2. | Przekrój konstrukcyjny jezdni drogi nr 1358D na odcinku, gdzie projektuje się jednostronne poszerzenie jezdni bez ścieku przy krawędzi jezdni | skala 1:50 |
| Rys. nr 3.3. | Przekrój konstrukcyjny jezdni drogi nr 1358D na odcinku, gdzie projektuje się jednostronne poszerzenie jezdni bez ścieku przy krawędzi jezdni | skala 1:50 |
| Rys. nr 3.4. | Przekrój konstrukcyjny jezdni drogi nr 1358D na odcinku, gdzie projektuje się ściek przy krawędzi jezdni | skala 1:50 |

W przypadku napotkania podczas robót gruntów niebudowlanych wykonawca robót wspólnie z inwestorem uzgodni sposób doprowadzenia gruntu do grupy nośności G1.

6.7. Konstrukcja zjazdów

Szczegóły konstrukcji zjazdów przedstawia rys. nr 3.5.

Rys. nr 3.5. Przekrój konstrukcyjny zjazdu indywidualnego i publicznego

skala 1:50

W przypadku napotkania podczas robót gruntów niebudowlanych wykonawca robót wspólnie z inwestorem uzgodni sposób doprowadzenia gruntu do grupy nośności G1.

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. Projekt nie zaburza istniejącej gospodarki wodnej i nie zmienia istniejącego sposobu odwodnienia pasa drogi powiatowej.

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 zakrzaczenia w ramach przebudowy przewiduje się do wycinki – skupiska poniżej 25m². Wystające paniki drzew po wcześniejszych wycinkach należy wykarczować.

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.

10. Wykonawstwo robót

Przed przystąpieniem do wykonania robót należy dokonać wytyczenia trasy oraz oznakować strefę robót. 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 projektowany układ należy dostosować do stanu istniejącego, zachowując zasady zawarte w projekcie.

Warstwę ścieralną układać z odsunięciem od istniejącej krawędzi jezdni na min. 4cm.

W przypadku stwierdzenia podczas robót mniejszej szerokości istniejącej nawierzchni niż zakłada to projekt, to szerokość warstwy z betonu asfaltowego należy dopasować do szerokości istniejącej nawierzchni stosując odsadzkę jak wyżej.