



RAMIKO

mgr inż. Radosław Ostraszewski

ul. Gronowa 3
66-450 Jenin
NIP 8521611911

tel/fax: 95-718-25-77
tel kom: 668 184 112
e-mail: rostraszewski@gmail.com



Inwestor

GMINA DĘBNO

ul. Piłsudskiego 5
74-400 Dębno

PROJEKT WYKONAWCZY **Branża drogowa**

<i>Inwestor</i>	GMINA DĘBNO, ul. Józefa Piłsudskiego 5, 74-400 Dębno			
<i>Obiekt</i>	„Przebudowa skrzyżowania drogi krajowej nr 23 ul. Kostrzyńskiej z drogami gminnymi ul. Słowackiego i ul. Zachodnią w Dębnie”.			
<i>Adres</i>	województwo zachodniopomorskie, powiat myśliborski, gmina Dębno, działki nr: 304, 306, 307, 424/1, 470/9			
<i>Autor</i>	<i>Imię i Nazwisko</i>	<i>Nr Uprawnień</i>	<i>Data</i>	<i>Podpis</i>
<i>Projektant branża drogowa:</i>	mgr inż. Radosław Ostraszewski	Upr. Bud. Nr LUKG/0024/POOD/04	11.2023	
Jenin –LISTOPAD – 2023			Egz. nr	

OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania	3
2. Przedmiot inwestycji	3
3. Istniejący stan zagospodarowania	3
3.1. Układ komunikacyjny	7
3.2. Zabudowa	8
3.3. Sieć wodociągowa	8
3.4. Kanalizacja sanitarna	8
3.5. Kanalizacja deszczowa	8
3.6. Sieć gazowa	8
3.7. Sieć elektroenergetyczna i oświetlenie	9
3.8. Sieć telekomunikacyjna	9
4. Projektowane zagospodarowanie	9
4.1. Droga krajowa nr 23 (ul. Kostrzyńska)	9
4.2. ul. Zachodnia	10
4.3. ul. Słowackiego	10
4.4. ul. Matejki	10
4.2 Kanalizacja sanitarna i odwodnienie dróg	11
4.3 Oświetlenie i sieci elektryczne.	11
4.4 Sieć teletechniczna	12
5. Ochrona konserwatorska	14
6. Wpływ eksploatacji górniczej	14
7. Zagrożenia dla środowiska	15
8. Uwagi końcowe	15

RYSUNKI

1.0 Plan orientacyjny	- skala 1:10 000,
1.1 Plansza zbiorcza przebudowy sieci – mapa z usuniętą infrastrukturą w obszarze ronda	- skala 1:500,
1.2 Plansza zbiorcza przebudowy sieci – mapa z istniejącą infrastrukturą w obszarze ronda bez zmian –	- skala 1:500,
2.1 Plan sytuacyjny – branża drogowa	- skala 1:500,
3.1 Przekrój konstrukcyjny	- skala 1:50,
4.1 – 4.3 Przekrój podłużny	- skala 1:500/50,
5.1 Plan warstwowy	- skala 1:250,
5.2 Detal zjazdu	- skala 1:50/20,
6.1 Plan stanu istniejącego – plan rozbiórek	- skala 1:500,
7.1 – 7.8 Plan przejezdności	- skala 1:500.

1. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania niniejszego projektu jest :

- umowa zawarta pomiędzy firmą RAMIKO mgr inż. Radosław Ostraszewski, Jenin, ul. Gronowa 3 i Gminą Dębno,
- Mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500 przekazana przez Zamawiającego,
- Uzgodnienia z Urzędem Miasta Dębno,
- Uzgodnienia z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad w Szczecinie,
- Wizja lokalna.

2. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest zadanie pod nazwą przebudowa skrzyżowania drogi krajowej nr 23 (ul. Kostrzyńska) z drogami gminnymi (ul. Zachodnią i ul. Słowackiego) w miejscowości Dębno, na działkach nr 304, 306, 470/9, 424/1- w zakresie robót drogowych.

Zakres inwestycji obejmuje:

- przebudowa - skrzyżowania drogi krajowej nr 23 z drogami gminnymi w miejscowości Dębno ze skrzyżowania zwykłego bez sygnalizacji świetlnej na skrzyżowanie skanalizowane typu rondo,
- całkowita wymiana konstrukcji w obszarze przebudowy drogi w zakresie budowy ronda wraz z wlotami oraz wyspami dzielącymi,
- przebudowa wjazdów (zjazdów) na posesje i ulice boczne,
- przebudowa ścieżek pieszo-rowerowych i chodników,
- przebudowa kanalizacji deszczowej, oświetlenia drogowego,
- przebudowa i remont istniejącej infrastruktury uzbrojenia podziemnego,
- wykonanie frezowań i rozbiórek konstrukcji w obszarze planowanej przebudowy,
- wykonanie korytowania wraz z zagęszczeniem gruntu, ułożenie podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, wbudowanie warstw bitumicznych,
- wykonanie trawników.

3. Istniejący stan zagospodarowania

Skrzyżowanie ulicy Kostrzyńskiej z ulicami Zachodnią i Słowackiego znajduje się w ścisłym centrum Dębna.

*„Przebudowa skrzyżowania drogi krajowej nr 23 ul. Kostrzyńskiej z drogami gminnymi ul. Słowackiego i ul. Zachodnią
w Dębnie ”*



Zdjęcie nr 1 – Wlot ul. Słowackiego



Zdjęcie nr 2 – Wlot ul. Kostrzyńskiej od centrum (Myśliborza)



Zdjęcie nr 3 – Wlot ul. Kostrzyńskiej od Kostrzyna



Zdjęcie nr 4 – Wlot ul. Zachodniej



Zdjęcie nr 5 – Wlot od ul. Zachodniej



Zdjęcie nr 6 – Kapliczka Matki Boskiej

3.1. Układ komunikacyjny

Skrzyżowanie znajduje się na ciągu komunikacyjnym drogi krajowej nr 23 relacji Kostrzyn nad Odrą - Myślibórz .

Osią komunikacyjną Dębna jest droga krajowa nr 23 przebiegająca w ciągu ulic: Kostrzyńskiej, Armii Krajowej, Adama Mickiewicza i Myśliborskiej. Droga krajowa jest drogą z pierwszeństwem przejazdu wobec wszystkich ulic z którymi się krzyżuje.

Ruch na skrzyżowaniu ulic Kostrzyńskiej, Zachodniej i Słowackiego odbywa się poprzez skrzyżowanie zwykłe bez sygnalizacji świetlnej. Na drodze krajowej nr 23 (ul. Kostrzyńska) występuje największe natężenie ruchu samochodowego (SDR ponad 7000 P/dobę). Około 15% pojazdów stanowią samochody ciężarowe co ma znaczny wpływ na bezpieczeństwo oraz generowany hałas. W ciągu ulic Zachodniej i Słowackiego odbywa się intensywny ruch pieszzy (głównie w godzinach szczytu rannych i popołudniowych). Z uwagi na duże natężenie ruchu samochodowego, lokalizację chodników bezpośrednio przy krawędzi drogi oraz brak wysp kanalizujących odczuwalne jest małe poczucie bezpieczeństwa pieszych.

Obiekty drogowe:

a) droga krajowa nr 23 (ul. Kostrzyńska):

- jezdnia szerokości ok 7,0m - nawierzchnia bitumiczna,
- ciągi pieszo- rowerowe szerokości od 3,0-4,0m - nawierzchnia z kostki betonowej typu polbruk,
- kanalizacja deszczowa – istn. system odwodnienia (wpusty deszczowe, studnie rewizyjne)
- miejscami brak prawidłowego odwodnienia drogi,
- jednostronne oświetlenie uliczne,
- mała architektura – Kapliczka Matki Boskiej

b) ul. Zachodnia

- jezdnia - nawierzchnia bitumiczna,
- chodniki - nawierzchnia z polbruku,
- szerokość jezdni od 6,0m do 7,0m,
- szerokość chodników od 1.5 do 2.0m,
- kanalizacja deszczowa, istn. system odwodnienia,
- miejscami brak prawidłowego odwodnienia drogi.
- obustronne oświetlenie uliczne

c) ul. Słowackiego

- jezdnia - nawierzchnia bitumiczna,

- chodniki - nawierzchnia z polbruków,
- szerokość jezdni 6m,
- szerokość chodników od 1.5 do 2.0m,
- kanalizacja deszczowa - istn. system odwodnienia,
- miejscami brak prawidłowego odwodnienia drogi.
- jednostronne oświetlenie uliczne,
- przystanek autobusowy,
- aleja drzew.

3.2. Zabudowa

W okolicy projektowanego skrzyżowania znajdują się: budynki użyteczności publicznej, budynki wielorodzinne, kapliczka Matki Boskiej, przystanek komunikacji miejskiej.

3.3. Sieć wodociągowa

Występuje w ciągu ulic w postaci:

- ul. Kostrzyńska wA100,
- ul. Zachodnia wA32
- ul. Słowackiego w300,
- ul. Matejki w80.

3.4. Kanalizacja sanitarna

Występuje w ciągu ulic w postaci:

- ul. Kostrzyńska ks250,
- ul. Zachodnia ks250 oraz ks500,
- ul. Słowackiego ks250 oraz ks500,
- ul. Matejki ks200.

3.5. Kanalizacja deszczowa

Występuje w ciągu ulic w postaci:

- ul. Kostrzyńska ks250,
- ul. Zachodnia ks250 oraz ks500,
- ul. Słowackiego ks250 oraz ks500,
- ul. Matejki ks200.

.

3.6. Sieć gazowa

Występuje w ciągu ulic w postaci:

- ul. Kostrzyńska g100 oraz g300,
- ul. Zachodnia g100,
- ul. Słowackiego gB100,
- ul. Matejki gA80 oraz gA150.

Prace związane z przebudową drogi należy wykonać po wykonaniu przebudowy sieci zgodnie z projektem branży sanitarnej.

3.7. Sieć elektroenergetyczna i oświetlenie

Wzdłuż pasa drogowego ul. Kostrzyńskiej, Słowackiego i Zachodniej przebiegają istniejące linie kablowe SN-15 kV, nn-0,4 kV oraz linie oświetleniowej.

Prace związane z przebudową drogi należy wykonać po wykonaniu przebudowy sieci zgodnie z projektem branży elektrycznej.

3.8. Sieć telekomunikacyjna

Wzdłuż pasa drogowego ul. Kostrzyńskiej, Słowackiego i Zachodniej znajdują się następujące urządzenia Telekomunikacji Polskiej S.A oraz Multimedia Polska S.A :

- kanalizacja teletechniczna 1 i 2 otworowa
- studnie teletechniczne
- kable kanałowe koncentryczne QR860, QR540 i TX15
- szafki teletechniczne

Prace związane z przebudową drogi należy wykonać po wykonaniu przebudowy sieci zgodnie z projektem branży teletechnicznej.

4. Projektowane zagospodarowanie

4.1. Droga krajowa nr 23 (ul. Kostrzyńska)

Parametry techniczne:

- | | |
|--|------------------------|
| – klasa drogi | - G (główna), |
| – prędkość projektowa Vp | - 50 km/h, |
| – szerokość jezdni | - 7,0m (2x3,5m) |
| – rodzaj skrzyżowania – skanalizowane typu małe rondo: | |
| – średnica zewnętrzna ronda | - Dz=32,0m |
| – średnia wewnętrzna ronda | - Dw=16,0m |
| – Szerokość pasa ruchu na rondzie | - 5,0 m, |
| – Szerokość pierścienia wokół ronda | - 3,0 m, |
| – Szerokość pasa ruchu przy dojeździe do ronda: | |
| - wlotu ronda | - min. 3.5m, |
| - wylotu ronda | - min. 4.0m, |
| – szerokość ciągów pieszo-rowerowych | - 2,5-4,3m |
| – szerokość azyli dla pieszych | - min. 2.0m, |
| – kategoria ruchu | - KR4, |
| – rodzaj nawierzchni jezdni | - bitumiczna, |
| – rodzaj nawierzchni pierścienia | - kostka granitowa |
| – rodzaj nawierzchni wysp i opasek, | - kostka granitowa |
| – rodzaj nawierzchni na ciągach pieszo-rowerowych | - kostka bet. gr. 8cm, |
| – rodzaj nawierzchni na zjazdach | - kostka bet. gr. 8cm. |

4.2. ul. Zachodnia

Parametry techniczne:

- | | |
|---|------------------------|
| – klasa drogi | - Z (zbiorcza), |
| – prędkość projektowa Vp | - 40 km/h, |
| – szerokość jezdni | - 6,0m (2x3,5m) |
| – szerokość ciągów pieszo-rowerowych | - min.2,5m |
| – kategoria ruchu | - KR2, |
| – rodzaj nawierzchni jezdni | - bitumiczna, |
| – rodzaj nawierzchni na ciągach pieszo-rowerowych | – kostka bet. gr. 8cm, |
| – rodzaj nawierzchni na chodnikach | – kostka bet. gr. 8cm, |
| – rodzaj nawierzchni na zjazdach | - kostka bet. gr. 8cm. |

4.3. ul. Słowackiego

- | | |
|---|------------------------|
| – Parametry techniczne: | |
| – klasa drogi | - Z (zbiorcza), |
| – prędkość projektowa Vp | - 40 km/h, |
| – szerokość jezdni | - 6,0m (2x3,0m) |
| – szerokość ciągów pieszo-rowerowych | - min. 2,5m |
| – kategoria ruchu | - KR2, |
| – rodzaj nawierzchni jezdni | - bitumiczna, |
| – rodzaj nawierzchni na ciągach pieszo-rowerowych | – kostka bet. gr. 8cm, |
| – rodzaj nawierzchni na chodnikach | – kostka bet. gr. 8cm, |
| – rodzaj nawierzchni na zjazdach | - kostka bet. gr. 8cm. |

4.4. ul. Matejki

- | | |
|---|------------------------|
| – Parametry techniczne: | |
| – klasa drogi | - D (dojazdowa), |
| – prędkość projektowa Vp | - 40 km/h, |
| – szerokość jezdni | - min. 4,50m, |
| – szerokość ciągów pieszo-rowerowych | - min. 2.5m, |
| – kategoria ruchu | - KR2, |
| – rodzaj nawierzchni jezdni | - bitumiczna, |
| – rodzaj nawierzchni na ciągach pieszo-rowerowych | – kostka bet. gr. 8cm, |
| – rodzaj nawierzchni na chodnikach | – kostka bet. gr. 8cm, |
| – rodzaj nawierzchni na zjazdach | - kostka bet. gr. 8cm. |

zjazdy indywidualne

- szerokość nie mniejsza niż 4,5 m, w tym jezdnię o szerokości min. 3,0 m.,
- przecięcie krawędzi nawierzchni zjazdu i drogi wyprowadzono skosem 1:1,
- pochylenie podłużne zjazdu w obrębie korony drogi dostosowane do jej ukształtowania,

utwardzony plac techniczny na wyspie ronda

- szerokość 3,5m, długość 8,0m,
- nawierzchnia z kostki kamiennej
- podsypka piaskowa gr. 5cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego gr. 15cm,
- warstwa kruszywa związanego cementem C1,5/2,0

4.2 Kanalizacja sanitarna i odwodnienie dróg

Sieć kanalizacji sanitarnej.

Sieć kanalizacji sanitarnej zaprojektowano z rur PVC-U kielichowych łączonych na uszczelkę. Rury te gwarantują wysoki stopień szczelności i zabezpieczają przed infiltracją wody gruntowej oraz ścieków spełniają wymogi dla średniego ruchu ulicznego. Więcej szczegółów w odrębnym tomie branża sanitarna.

Sieć kanalizacji deszczowej.

Z uwagi na ukształtowanie terenu, kanalizację deszczową zaprojektowano w systemie grawitacyjnym. Projektowana kanalizacja deszczowa będzie miała za zadanie odprowadzenie wód deszczowych z przebudowanego skrzyżowania do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej na warunkach wydanych przez PWiK. Sieć kanalizacji deszczowej zaprojektowano z rur PVC-U Ø0,315; 0,2 klasy SN8 kielichowych łączonych na uszczelkę. Rury te gwarantują wysoki stopień szczelności i zabezpieczają przed infiltracją wody. Więcej szczegółów w odrębnym tomie branża sanitarna.

Sieć wodociągowa.

Sieć wodociągową projektuję się z rur ciśnieniowych. Głębokość posadowienia projektowanej sieci zgodnie z profilami podłużnymi branży sanitarnej. Wodociąg układany jest na głębokości min. 1,5m. Więcej szczegółów w odrębnym tomie branża sanitarna.

Sieć gazowa.

Przy pracach związanych z budową sieci gazowej i podłączaniu jego do czynnej sieci gazowej wszyscy zatrudnieni pracownicy zobowiązani są do przestrzegania opracowanej przez wykonawcę i zaopiniowanej przez Zakład Gazowniczy instrukcji BHP. Więcej szczegółów w odrębnym tomie branża sanitarna.

Prace związane z przebudową drogi należy wykonać po wykonaniu przebudowy sieci zgodnie z projektem branży sanitarnej.

4.3 Oświetlenie i sieci elektryczne.

Charakterystyka energetyczna linii kablowych 15 kV:

Linia kablowa - 3xXUHAKXS 1x120/16mm²

Typ i ilość muf kablowych - JS 24/120– 1 kpl.; Vxp 20/120 - kpl

Typ rur osłonowych - SRS 160, firmy AROT

Charakterystyka energetyczna linii kablowych 0,4 kV:

Linia kablowa - YAKyY_o 4x150mm²

Całkowita długość linii kablowej - 225 m (103m+122m)

Przebudowa złącza KSR nr 4 - 1 kpl.

Typ rur osłonowych - SRS 110, firmy AROT

Charakterystyka energetyczna linii oświetleniowej:

Linia kablowa - YAKyY_o 4x35mm²

Słup oświetleniowy - SR 11 z wysięgnikiem czteroramiennym – 1 kpl.

Prace związane z przebudową drogi należy wykonać po wykonaniu przebudowy sieci zgodnie z projektem branży elektrycznej.

4.4 Sieć teletechniczna

Kanalizacja projektowana jest z rur RPVC 110/3,0, AROT DVR 110, a pod ulicami z rur RHDPEp 110/6,3. Głębokość ułożenia rur kanalizacji 0,6m, a pod ciągami ulicami 0,8m licząc od górnej powierzchni rury do nawierzchni terenu. Przy skrzyżowaniu projektowanej kanalizacji z gazociągami, kanałami c.o. należy zastosować grubościennie rury ochronne typu RHDPEp 140/8,0. Na trasie projektowanej kanalizacji projektuje się budowę studni kablowych typu SKR-1. Łączenie rur wykonać przez zabudowę złącz kielichowych i uszczelnienie uszczelką gumową lub masą uszczelniającą.

Prace związane z przebudową drogi należy wykonać po wykonaniu przebudowy sieci zgodnie z projektem branży elektrycznej.

5.0 Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcja nawierzchni ronda i jezdni bitumicznej w ciągu drogi krajowej

- 4 cm** - Warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-bitumicznej typu SMA 11,
- 8 cm** - Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W
- 12 cm** - Podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC 22P
- 20 cm** - Podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31.5,
- 20 cm** - Mieszanka kruszywa związanego cementem C1,5/2,0

Konstrukcja nawierzchnie jezdni bitumicznej w ciągu dróg gminnych

- 4 cm** - Warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-bitumicznej typu SMA 11,
- 8 cm** - Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W
- 20 cm** - Podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31.5,
- 15 cm** - Mieszanka kruszywa związanego cementem C1,5/2,0

Konstrukcja pierścienia , poszerzenia na rondzie, wyspy przejazdne

- 15/17 cm** Warstwa ścieralna z kostki granitowej spoiny wypełnione masą fugującą na bazie żywic ,
- 5 cm** - Podsypka cementowo-piaskowa,
- 22 cm** - Podbudowa zasadnicza z betonu cementowego C20/25,
- 20 cm** - Mieszanka kruszywa związanego cementem C1,5/2,0

Konstrukcja wysp nieprzejezdnych

- 15/17 cm** Warstwa ścieralna z kostki granitowej
- 5 cm** - Podsypka cementowo-piaskowa,
- 10 cm** - Mieszanka kruszywa związanego cementem C1,5/2,0

Konstrukcja chodników.

- 8 cm** - Warstwa ścieralna z kostki betonowej typu (cegła - fazowana)
- 5 cm** - Podsypka cementowo-piaskowa,
- 10 cm** - Mieszanka kruszywa związanego cementem C1,5/2,0

Konstrukcja ciągów pieszo-rowerowych

- 8 cm** - Warstwa ścieralna z kostki betonowej (rodzaj CEGŁA – szara- bez fazy)
- 5 cm** - Podsypka cementowo-piaskowa,
- 15 cm** - Podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31.5,
- 10 cm** - Mieszanka kruszywa związanego cementem C1,5/2,0

Konstrukcja zjazdów.

- 8 cm** - Warstwa ścieralna z kostki betonowej (rodzaj CEGŁA –czerwona)
- 5 cm** - Podsypka cementowo-piaskowa,
- 15 cm** - Podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31.5,
- 10 cm** - Mieszanka kruszywa związanego cementem C1,5/2,0

Konstrukcja zatoki autobusowej

- 8 cm** Warstwa ścieralna z kostki betonowej (rodzaj BEHATON)
- 5 cm** - Podsypka cementowo-piaskowa,
- 22 cm** - Podbudowa zasadnicza z betonu cementowego C20/25,
- 20 cm** - Mieszanka kruszywa związanego cementem C1,5/2,0

6. Ochrona konserwatorska

Planowana inwestycja zlokalizowana częściowo na terenie objętym ochroną konserwatorską stanowisk archeologicznych starego miasta Dębna. Inwestycje należy realizować zgodnie z ustaleniami zawartymi w postanowieniu znak ZArch.5152.229.2011.PK wydanym przez Zachodniopomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

7. Wpływ eksploatacji górniczej

Nie występuje.

8. Zagrożenia dla środowiska

Projektowane zagospodarowanie nie wywołuje zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów budowlanych, ani ich otoczenia.

9. Uwagi końcowe

Wszystkie prace należy przeprowadzić zgodnie z obowiązującymi Polskimi Normami, przepisami, uzgodnieniami, tabelami przedmiarowymi, zastawieniami, specyfikacjami technicznymi.

Rozbiórki należy dokonać zgodnie z planem sytuacyjnym, całkowita rozbiórka istniejącej konstrukcji w obszarze projektowanego ronda.

Wyznaczenie wysokościowe obiektów należy przeprowadzić zgodnie z przekrojami podłużnymi i planem wysokościowym nawierzchni.

Wszelkie zmiany w dokumentacji wymagają parafowania przez projektanta lub osobę przez niego upoważnioną.

Obiekt winien wytyczyć geodeta uprawniony w oparciu o współrzędne tyczenia punktów głównych trasy drogi i tras uzbrojenia (x i y) oraz o państwowe repery wysokościowe.

Wskazany jest także, z uwagi na rozległość terenu, aby geodeta wyznaczył dodatkowe repery robocze na placu budowy.

Całość wykonanych robót zainwentaryzować geodezyjnie i przekazać użytkownikowi do eksploatacji.

Wykonawca przed realizacją zadania powinien szczegółowo zapoznać się z zapisami specyfikacji technicznych, wszystkie prace, które wykraczają ilościowo poza zakres wyszczególniony w przedmiarach robót, bądź w tabeli elementów rozliczeniowych powinny być przed ich wykonaniem skonsultowane z Inspektorem Nadzoru i Projektantem.

Po przekazaniu placu budowy przed wprowadzeniem ciężkich maszyn budowlanych Wykonawca powinien szczegółowo wytyczyć obiekt budowlany (zgodnie z SST), przeprowadzić inwentaryzację sieci,

Prawidłowa realizacja przedsięwzięcia związana jest z przestrzeganiem ostrych reżimów technologicznych, zastosowaniem wysokiej jakości sprzętu i materiałów budowlanych. Wynika to z obowiązujących aktów normatywno- prawnych, w tym przepisów dotyczących ochrony środowiska naturalnego, których znajomością musi się wykazać zarówno Wykonawca jak i przedstawiciele Inwestora.

W szczególności należy pamiętać aby:

- utrzymywać teren budowy i wykopy w stanie bez wody stojącej,*
- zachować kolejność realizacji zadań zgodnie z zapisami Specyfikacji Technicznych,*
- wytyczyć geodezyjnie granice pasa drogowego,*
- wytyczyć obiekt drogowy,*

- dokonać weryfikacji wytyczonych obiektów w terenie dla wszystkich elementów w pasie drogowym,
- przeprowadzić inwentaryzację istniejącego uzbrojenia podziemnego bezpośrednio po dokonaniu rozbiórek i odkrywek i wymienić uszkodzone elementy, prace związane z przebudową i remontem sieci należy wykonywać zgodnie z wymogami Zarządcy Drogi po powiadomieniu i uzgodnieniu z gestorami sieci,
- przed przystąpieniem do realizacji robót Kierownik Budowy powinien zweryfikować wytyczone przez Geodetę obiekty w terenie, a w przypadku jakichkolwiek niezgodności skonsultować się przed ich realizacją z Inspektorem Nadzoru i Projektantem.
- stosować się do przepisów i norm w zakresie ochrony środowiska,
- obiekty małej architektury znajdujące się w pasie drogowym przed rozpoczęciem przebudowy drogi należy zabezpieczyć zgodnie z wymogami i na warunkach Gminy Dębno, w razie konieczności należy je przenieść na miejsce wskazane przez Zamawiającego, a po wykonaniu robót odtworzyć w miejscu wskazanym przez Gminę Dębno,
- unikać powodowania nadmiernego hałasu, emisji spalin lub innych przyczyn powstałych w następstwie realizacji inwestycji,
- chronić istniejącą roślinność, a w szczególności drzewa i krzewy przed ich zniszczeniem w toku realizacji zadania,
- dokonać niezbędnych wycinek drzew po uzyskaniu decyzji na wycinkę,
- wykonać zagęszczenia gruntu wraz z niezbędnymi wymianami w celu doprowadzenia podłoża gruntowego do grupy nośności G-1,
- zapewnić prawidłowy recykling i odzysk materiałów rozbiórkowych. Odpady nie nadające się do przeróbki winne zostać odebrane przez służby komunalne i zneutralizowane,
- inwestycję realizować przestrzegając zapisy i obostrzenia znajdujące nie na mapie do celów projektowych.

Projektant:
mgr inż. Radosław Ostraszewski

.....
podpis