

PROJEKTY I NADZORY DROGOWE

mgr Róża Konasiuk

08 - 103 Stare Opole
ul. Osiedlowa 6

STAROSTWO POWIATOWE
W SIEDLCACH
Wydział Inżynierii

e-mail: Ar-Kon@o2.pl
kom. 0 515 043 520

Na podstawie art.29 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r.
Prawo budowlane (Dz. U. z 2018 r. poz. 1202 ze zm.)
niniejszy dokument stanowi załącznik do zgłoszenia

B. 6143.13.67.2019.40

Siedlce, dnia 6.05.2019 r.

EGZ Nr 1.

MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA ROBÓT

OBIEKT:	PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ NR 361318W NA ODCINKU TARCZE - CIELEMEĆ, GMINA ZBUCZYN.
LOKALIZACJA:	DZIAŁKI O NR GEOD.: 35-188, 6-355/2 – DR. GMINNA NR 361318W 35-187 – DR. POWIATOWA NR 3666W 7-185, 6-355/1 – DR. POWIATOWA NR 3638W JEDNOSTKA EWIDENCYJNA ZBUCZYN – 142613_2 OBRĘB EWIDENCYJNY CIELEMEĆ – 0006 CZURYŁY - 0007 TARCZE - 0035 ODCINEK TARCZE - CIELEMEĆ, GMINA ZBUCZYN
INWESTOR:	GMINA ZBUCZYN, 08-106 ZBUCZYN, UL. JANA PAWŁA II 1.
KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO:	KATEGORIA XXV – DROGI I KOLEJOWE DROGI SZYNOWE
BRANŻA:	DROGOWA, SANITARNA
OPRACOWAŁ:	inż. MICHAŁ ROMANIAK
PROJEKTANT:	mgr inż. ARKADIUSZ JAROSŁAW KONASIUK UPR. NR EWID. LUB/0183/PWOD/06 DO PROJ. I KIEROW. ROBOTAMI BUDOWLANymi BEZ OGRANICZEŃ W SPECJALNOŚCI DROGOWEJ LUB/BD/0090/07 INŻ. ZYGMUNT BOMBIŃSKI UPR. NR EWID. GP/7342/47/43/91

Siedlce, MARZEC 2019 r.

CZĘŚĆ OPISOWA

OPIS TECHNICZNY

1. Dane ogólne.

1.1 Przedmiot opracowania i lokalizacja.

Przedmiotem niniejszego opracowania są *Materiały Do Zgłoszenia Robót* dotyczących przebudowy drogi gminnej nr 361318W relacji dr. krajowa nr 2 – Ługi Wielkie – Tarcze – Czuryły na odcinku Tarcze Cielemęc od skrzyżowania z drogą powiatową nr 3666W Stok Lacki – Tarcze – Radzików Wielki – Szydłówka – Olszanka do skrzyżowania z drogą powiatową nr 3638W Zbuczyn – Czuryły – Krzymosze - Wyczółki.

Inwestycja zlokalizowana będzie w całości w pasie drogi gminnej na działkach o nr geod. 35-188 i 6-355/2 oraz częściowo w pasie dróg powiatowych na działkach o nr geod. 35-187, 35-185 i 6-355/1.

Projekt ma na celu poprawę stanu technicznego nawierzchni poprzez wzmocnienie istniejącej konstrukcji i wykonanie ulepszonej nawierzchni z betonu asfaltowego, poprawę systemu odwodnienia oraz wprowadzenie zmian w przekroju poprzecznym, które pozwolą na lepsze, zgodne z przepisami zagospodarowanie pasa drogowego i skuteczną poprawę warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich jej użytkowników.

Dokumentacja zawiera rozwiązania szczegółowe branży drogowej.

Oddzielnie opracowano:

- specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót budowlanych;
- przedmiar robót;
- kosztorys inwestorski;
- projekt stałej organizacji ruchu;
- projekt budowlany branży sanitarnej.

1.2 Podstawa opracowania.

Projekt opracowano w oparciu o:

- Umowę z Inwestorem;
- Kopie mapy zasadniczej w skali 1:500 aktualizowanej do celów projektowych;
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych;
- Polska Norma pt. „Betonowe kostki brukowe. Wymagania i metody badań”;
- Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych;

- Wytyczne projektowania ulic;
- Polska Norma pt. „Betonowe kostki brukowe. Wymagania i metody badań”;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie opublikowane w Dzienniku Ustaw Nr 43 z 14 maja 1999 r.;
- Wytyczne otrzymane od Zarządcy Drogi;
- Własne pomiary uzupełniające sporządzone w terenie.

1.3 Zakres rzeczowy.

Zakres robót niniejszego projektu obejmuje:

- remont istniejących przepustów pod drogą gminną;
- rozbiórkę kolidujących elementów zagospodarowania pasa drogowego;
- wykonanie ciągu pieszego, opasek bezpieczeństwa i peronów autobusowych z betonowej kostki brukowej, czerwonej, gr. 8 cm;
- wykonanie zatoki autobusowej z betonowej kostki brukowej, grafitowej, gr. 8 cm;
- wykonanie zatok postojowych z betonowej kostki brukowej, szarej, gr. 8 cm;
- przebudowę zjazdów publicznych o nawierzchni z betonu asfaltowego i betonowej kostki brukowej, szarej;
- przebudowę istniejących zjazdów indywidualnych z betonowej kostki brukowej, szarej, gr. 8cm wraz z wykonaniem przepustów;
- wykonanie poszerzenia jezdni;
- wykonanie nakładki asfaltowej na jezdni drogi gminnej;
- remont skrzyżowania z drogą powiatową nr 3666W
- oczyszczenie istniejącego rowu przydrożnego;
- wykonanie stałej organizacji ruchu.

2. Opis stanu istniejącego.

2.1 Opis istniejącego terenu.

Niniejsza dokumentacja projektowa obejmuje wykonanie przebudowy drogi gminnej 361318W na odcinku od drogi powiatowej nr 3666W do drogi powiatowej 3638W na odcinku Choja Tarcze - Cielemęc.

Droga gminna na opisywanym odcinku posiada nawierzchnię wykonaną z betonu asfaltowego o szerokości 5,0-5,6m. Po obu stronach zlokalizowane są pobocza gruntowe oraz przydrożne rowy odwadniające przeznaczone do oczyszczenia. Pod koroną drogi znajdują się dwa betonowe przepusty rurowe śr. 60cm z zabezpieczeniami czołowymi, przeznaczone do remontu.

Po obu stronach drogi znajdują się budynki mieszkalne w zabudowie jednorodzinnej, budynki zagrodowe oraz łąki i pola uprawne. Dojazd do wspomnianych działek odbywa się obecnie poprzez istniejące zjazdy gruntowe oraz wykonane z betonowej kostki brukowej i betonu cementowego.



Zdj. 1 skrzyżowanie z dr. powiatową nr 366W objęte przebudową







Zdj. Nr 2- 6 droga gminna nr 361318W

2.2 Zagospodarowanie zielenią.

Na omawianym terenie, występuje zieleń średnia i wysoka. Projektowany układ drogowy koliduje z zielenią wysoką różnego gatunku, na wycinkę której Inwestor uzyska zgodę. W sytuacji, gdy istniejące drzewo nie będzie zachowywać skrajni drogowej, a decyzją nie zostało przeznaczone do wycinki, należy pozwolenie na wycinkę uzyskać w trakcie realizacji inwestycji..

2.3 Uzbrojenie terenu.

Na terenie projektowanej inwestycji występuje podziemne uzbrojenie terenu w postaci wodociągu, linii telefonicznej oraz linii energetycznej niskiego napięcia.

Omawiane sieci są zaznaczone na mapie do celów projektowych. W przypadku natrafienia w trakcie wykonywania robót na urządzenia nienaniesione na mapę, należy je zabezpieczyć i zawiadomić odpowiednie służby lub Inwestora.

W miejscach przewidywanych kolizji roboty ziemne należy wykonać ręcznie pod nadzorem właścicieli sieci, a studnie i zawory należy wypoziomować do poziomu projektowanej nawierzchni.

W przypadku wystąpienia niedopuszczalnego zmniejszenia przykrycia na mediach podziemnych, Wykonawca robót drogowych ma obowiązek zgłosić ten fakt do właściciela sieci.

2.4 Geotechniczne warunki posadowienia obiektu.

Na badanym terenie napotkano wodę gruntową o zwierciadle swobodnym stabilizującym się na głęb. 2,5 - 2,8 m. Badania wykonano w okresie niskiego poziomu wód gruntowych. W okresach intensywnych opadów i wiosennych roztopów poziom ten może podnieść się o 0,5 m.

Podczas badań napotkano: warstwę niebudowlanych nasypów piaszczysto -próchnicznych do głębokości 0,5m, a poniżej piaski średnie z nieregularnymi przewarstwieniami z gliny na głębokości 0,5 – 3,0 m.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r., w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych.

1. Kategoria geotechniczna

W miejscu projektowanych ulic występują proste warunki gruntowe, niekorzystne zjawiska geologiczne nie występują.

Projektowany obiekt zalicza się do **kategorii geotechnicznej pierwszej** zgodnie z paragrafem 4 ust. 3pkt.1 w/w rozporządzenia.

Grunt, na którym projektuje się ulicę bezpiecznie przeniesie obciążenia pochodzące z opisywanego obiektu.

3. Opis stanu projektowanego.

3.1 Plan sytuacyjny.

Opisywana inwestycja w całości realizowana będzie w pasie drogowym drogi gminnej leżącej we władaniu Gminy Zbuczyn oraz w pasie drogowym dróg powiatowych.

Na podkładzie geodezyjnym uwidoczniono usytuowanie projektowanych elementów w stosunku do istniejącego zagospodarowania terenu. Różne rodzaje nawierzchni oznaczono odpowiednio kolorami i opisano w legendzie.

Punkty charakterystyczne sytuacji oraz elementy zagospodarowania terenu przedstawiono i opisano na rysunkach nr 2.

Projektowana droga będzie posiadała następujące parametry techniczne:

- | | |
|---------------------------|--------------------|
| ▪ Kategoria drogi: | - gminna; |
| ▪ Kategoria ruchu: | - KR2; |
| ▪ Klasa drogi: | - L (lokalna) |
| ▪ Prędkość projektowa: | - 40 km/h; |
| ▪ Grupa nośności podłoża: | - G3; |
| ▪ Szerokość jezdni: | - 5,5 m ; |
| ▪ Nawierzchnia drogi: | - beton asfaltowy; |

- Szerokość chodnika/peronów: - 2,0m;
- Nawierzchnia chodników/peronów: - betonowa kostka brukowa;
- Nawierzchnia zjazdów indywidualnych: - betonowa kostka brukowa;
- Nawierzchnia zjazdów na drogi - beton asfaltowy;
- Nawierzchnia zjazdów publicznych - bet. asfaltowy, bet. kostka brukowa
- Nawierzchnia zatoki autobusowej/postojowej - betonowa kostka brukowa;
- Szerokość poboczy: - 0,75 m;
- Nawierzchnia poboczy - kruszywo łamane;
- Przekrój normalny: - daszkowy
- Pochylenie poprzeczne jezdni i peronów: - 2%;
- Pochylenie poprzeczne poboczy: - 6%;

Trasa ulicy przebiega po liniach prostych oraz po łukach poziomych i opisano je wierzchołkami „W”. W wierzchołkach, w których jest to konieczne wprowadzono łuki kołowe i proste przejściowe przy zastosowaniu parametrów geometrycznych według przyjętych założeń prędkości projektowej w sposób możliwie najdokładniej odwzorowujący przebieg istniejącej trasy w terenie.

Projektowana droga będzie odcinkiem o długości 1372,74 mb.

Przed przystąpieniem do budowy należy usunąć kolidujące elementy pasa drogowego jak istniejąca wiata autobusowa, znaki drogowe, zatoki autobusowe oraz zjazdy z przepustami rurowymi, które przewiduje się do przebudowy. Materiał pochodzący z rozbiórki zjazdów należy zwrócić właścicielom posesji. Wykonać należy również korekcyjne frezowanie nawierzchni bitumicznej jezdni, a destrukcję w całości należy przekazać do dyspozycji Zarządcy Drogi.

Przed przystąpieniem do budowy należy dokonać geodezyjnego wskazania linii rozgraniczających pasa drogowego, aby nie naruszyć własności osób trzecich oraz usunąć kolidujące elementy pasa drogowego jak istniejące zatoki autobusowe, zjazdy z przepustami rurowymi, które przewiduje się do przebudowy. Materiał pochodzący z rozbiórki należy zwrócić właścicielom posesji. Wykonać należy również korekcyjne frezowanie nawierzchni bitumicznej jezdni, a destrukcję w całości należy przekazać do dyspozycji Zarządcy Drogi.

Przebudowę drogi sugeruje się rozpocząć od wykonania przepustów rurowych w poprzek drogi, aby umożliwić odpowiednie zagęszczenie zasypki przed ułożeniem warstw z BA.

Niniejszy projekt obejmuje wykonanie chodnika po stronie lewej, szerokości 2,0m z lokalnym zwężeniem w okolicach projektowanych zatok postojowych i zatoki autobusowej o nawierzchni z betonowej kostki brukowej, kolorowej, grubości 8 cm. Krawężnik betonowy o wymiarach 15x30 cm

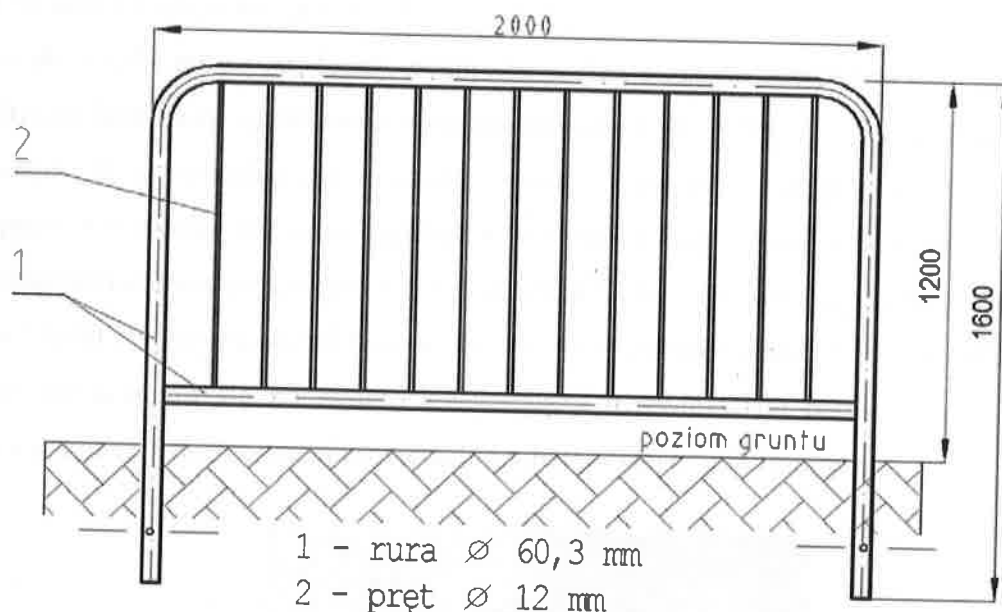
obramowujący ciąg od strony drogi należy ustawić 6 cm w świetle na ławie betonowej z oporem z betonu C8/10, a na połączeniach z jezdnią krawężniki należy ustawić 2 cm w świetle. Lewą krawędź chodnika należy obramować obrzeżami betonowymi 8x30 cm.

Po stronie prawej zaprojektowano peronu autobusowe o szerokości 2,0m z betonowej kostki brukowej, kolorowej, gr. 8 cm.

Na całym opisywanym odcinku pochylenie podłużne chodnika nie może być większe niż 5%.

W miejscu wskazanym na projekcie zagospodarowania terenu należy zastosować zabezpieczające bariery chodnikowe U-11a. W przypadku braku możliwości ustawienia barier na skarpie nasypów, dopuszcza się ustawienie ich wzdłuż przedostatniego rzędu kostki brukowej.

Poniżej przedstawiono wzór bariery jaką należy zastosować. Kolor barier należy uzgodnić z Zarządcą Drogi.



W ramach opisywanej inwestycji przebudowane zostaną zjazdy indywidualne do posesji o nawierzchni z betonowej kostki brukowej szarej, gr. 8cm. Zjazdy posiadać będą nawierzchnię o szerokości wskazanej na projekcie zagospodarowania terenu oraz obustronne pobocza (lub dojeżdżenie do furtki z betonowej kostki brukowej) wykonane z mieszanki kruszyw łamanych frakcji 0/31,5mm o szerokościach 0,75m. Na połączeniu z krawędzią drogi zastosowano skosy najazdowe 2:2.

Na projektowanych zjazdach należy ustawić krawężnik najazdowy 15x22 cm, wtopiony, o świetle 2 cm, a od strony działek prywatnych i po bokach opornik betonowy 12x25cm. Projektowane zjazdy do posesji należy dowiązać wysokościowo do poziomu bram wjazdowych i

wykonać je do granicy pasa drogowego, dlatego niezbędne jest geodezyjne wytyczenie linii rozgraniczających. Maksymalny spadek podłużny na zjazdach nie powinien przekraczać $\pm 5\%$.

Dopuszcza się zmianę lokalizacji zjazdu na wyraźną prośbę właściciela działki prywatnej oraz po uzyskaniu zgody od Zarządcy Drogi.

W osi rowów przydrożnych, pod zjazdami, zlokalizowane będą przepusty rurowe z rur PEHD o sztywności obwodowej >8 kPa, średnicy 40 cm lub kanał deszczowy. Opisywane przepusty powinny mieć pochylenie podłużne min. 0,5% i należy umieścić je na ławie z podsypki cementowo-piaskowej 1:4 grubości 25cm. Wlot i wylot przepustu należy umocnić kamieniem polnym układanym na betonie cementowym C8/10.

Wzdłuż projektowanej inwestycji planuje się oczyścić istniejący rów odwadniający, aby zapewnić sprawne odprowadzenie wód opadowych i roztopowych. W miejscach wskazanych na projekcie zagospodarowania terenu należy umocnić skarpy nasypów wraz z dnem rowu płytami ażurowymi na betonie cementowym C8/10.

W km ok. 1+284,50 po str. lewej wykonana zostanie zatoka autobusowa (o nawierzchni z betonowej kostki brukowej, grafitowej) o szerokości ok. 2,5m i długości 20m. Skos najazdowy wynosić będzie 1:8, a wyjazdowy 1:4, natomiast załomy należy wyokrąglić łukami o promieniu $R=30$ m. Opisywana zatoka obramowana będzie od strony najazdowej opornikami betonowymi 12x25cm, wtopionymi 1 cm poniżej poziom nawierzchni jezdni, a z pozostałych stron krawężnikami betonowymi 15x30 cm, wystającymi 6cm w świetle. Przy projektowanej zatoce autobusowej oraz przy peronie znajdującym się po stronie lewej należy ustawić wiatę przystankową typu Atena Standard na wcześniej przygotowanej powierzchni z betonowej kostki brukowej.



Istniejące przepusty znajdujące się w poprzek drogi zostaną wyremontowane. Należy zastosować rury PEHD o sztywności obwodowej >8 kPa i średnicy 60 cm umacniając przyczółki

oraz dno rowu kamieniem polnym układanym na betonie cementowym C8/10. Przepusty posiadać będą pochylenie podłużne 0,5-1% i należy umieścić je na ławie z podsypki cementowo-piaskowej 1:4 gr. 25 cm.

W km ok. 1+128 do km ok. 1+362 po stronie lewej znajdować się będą zatoki postojowe dla samochodów osobowych. Łącznie zaprojektowano 1 m.p dla pojazdu osób niepełnosprawnych oraz 19 stanowisk o wymiarach 2,5x6,0m. Należy wykonać skosy wjazdowe i wyjazdowe 1:1. Miejsce parkingowe dla niepełnosprawnych należy wymalować kolorem błękitnym, a chodnik na jego długości obniżyć do poziomu zatoki postojowej.

Projektowana jezdnia posiadać będzie przekrój daszkowy o pochyleniu poprzecznym 2% (za wyjątkiem łuków poziomych) i szerokość 5,5m. Zmiana pochylenia poprzecznego odbywać się będzie na zaprojektowanych prostych przejściowych. W miejscach, w których występuje niedostateczna szerokość jezdni należy wykonać jej poszerzenia wg. szczegółów konstrukcyjnych umieszczonych w części rysunkowej niniejszej dokumentacji.

Po obu stronach drogi zaprojektowano pobocza z kruszyw łamanych 0/31,5mm o szerokości 0,75m i grubość warstwy 10 cm. Pochylenie poprzeczne poboczy wynosić będzie 6% (za wyjątkiem łuków poziomych).

W ramach opisywanej inwestycji przebudowane zostanie również skrzyżowanie z drogą powiatową nr 3666W z korektą łuków poziomych.

Szczegółowy rozkład jezdni, zjazdów i zatok postojowych i autobusowych pokazano na rys. nr 2 znajdującym się w części rysunkowej niniejszego projektu.

Konstrukcję w/w elementów opisano w pkt. 3.3.

3.2 Rozwiązania wysokościowe.

Niwelleta drogi dowiązywać się będzie do istniejącej nawierzchni drogi.

W okolicach bram wjazdowych na posesje, nawierzchnię zjazdu należy dowiązać wysokościowo do utwardzonego terenu wokół posesji prywatnych.

Przekrój podłużny nawierzchni jezdni pokazano na rys. nr 3 znajdującym się w części rysunkowej niniejszego projektu.

3.3 Konstrukcja nawierzchni.

Przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni:

a) konstrukcja na poszerzeniu

- warstwa ścieralna AC 11S 50/70 - 4 cm;
- warstwa wiążąca AC 16W 50/70 - 8 cm;
- podbudowa z mieszanek kruszyw łamanych
o uziarnieniu ciągłym frakcji 0-31,5 mm. - 20 cm;
- ulepszone podłoże CBGM 0/31,5mm (klasa C3/4) - 25cm.

ŁĄCZNIE: 57 cm.

b) jezdnia z betonu asfaltowego

- warstwa ścieralna AC 11S 50/70 - 4 cm;
- warstwa wyrównawczo-wiążąca AC 16W 50/70 - zmienna;

ŁĄCZNIE: zmienna.

c) zjazdy indywidualne/ zatoka parkingowa

- kostka brukowa betonowa, szara, spoinowana piaskiem - 8 cm;
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 - 4 cm;
- podbudowa zasadnicza z betonu cementowego C6/9. - 20 cm;
- warstwa odsączająca z piasku - 15cm.

ŁĄCZNIE: 47 cm

d) zjazdy publiczne

- warstwa ścieralna AC 11S 50/70 - 4 cm;
- warstwa wiążąca AC 16W 50/70 - 5 cm;
- podbudowa zasadnicza z mieszanek kruszyw łamanych
o uziarnieniu ciągłym frakcji 0-31,5 mm. - 20 cm;
- ulepszone podłoże CBGM 0/31,5mm (klasa C3/4) - 15cm.

ŁĄCZNIE: 44 cm

e) chodnik/peron

- kostka brukowa betonowa, kolorowa, spoinowana piaskiem - 8 cm;
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 - 4 cm;
- ulepszone podłoże CBGM 0/31,5mm (klasa C3/4) - 10cm.

ŁĄCZNIE: 22 cm.

f) zatoka autobusowa

- kostka brukowa betonowa, szara, spoinowana piaskiem - 8 cm;
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 - 4 cm;
- podbudowa zasadnicza z betonu cementowego C16/20 - 25 cm;
- warstwa odsączająca z piasku - 20 cm.

ŁĄCZNIE: 57 cm

Podłoże gruntowe pod warstwy konstrukcyjne należy wyprofilować i zagęścić do uzyskania wskaźnika zagęszczenia $I_s=1,0$, a roboty ziemne prowadzić zgodnie z wymogami PN-S-2205:1998 „Drogi samochodowe. Roboty ziemne - Wymagania i badania”.

Parametry kostki brukowej określa norma PN-EN 1338:2005 - „Betonowe kostki brukowe. Wymagania i metody badań”:

Wygląd zewnętrzny: górne powierzchnie powinny być szorstkie, bez rys, pęknięć, ubytków;

Kształt i wymiary: dopuszczalne odchyłki wymiarów dla długości i szerokości wynoszą 3 mm, a dla wysokości 5 mm;

Klasa betonu: C40/50;

Nasiąkliwość: nie więcej niż 5%;

Ścieralność: określona stratą wysokości na tarczy Boehmego $< 3,5$ mm;

UWAGA: Wszystkie stosowane materiały powinny posiadać stosowne atesty i aprobaty techniczne.

3.4 Odwodnienie.

Wody opadowe i roztopowe z terenu inwestycji zostaną odprowadzone powierzchniowo zgodnie ze spadkami poprzecznymi i podłużnymi do istniejących rowów przydrożnych przeznaczonych do oczyszczenia rz do projektowanych wpustów ulicznych kanalizacji deszczowej.

Istniejące przepusty rurowe znajdujące się w poprzek drogi oraz pod zjazdami zostaną wyremontowane i przebudowane, a jego ścianki czołowe zostaną umocnione kamieniem polnym układanym na betonie cementowym klasy C8/10

3.5 Oddziaływanie projektowanej inwestycji na środowisko.

Projektowane elementy, o nawierzchni z betonu asfaltowego oraz kostki brukowej nie wpływają negatywnie na ochronę środowiska. Nawierzchnie te nie emitują zanieczyszczeń toksycznych.

3.6 Stała Organizacja Ruchu.

Projekt stałej organizacji ruchu jest tematem oddzielnego opracowania.

3.7 Uwagi końcowe.

Wszelkie roboty należy wykonać zgodnie ze Szczegółową Specyfikacją Techniczną wykonania i odbioru robót drogowych (oddzielne opracowanie).

Przed przystąpieniem do robót budowlanych w pasie drogowym, należy uzyskać zezwolenie na prowadzenie robót od Zarządcy drogi.

Sprzęt i pracownicy biorący udział w procesie budowlanym muszą być wyposażeni bezwzględnie w urządzenia i elementy zabezpieczające oraz ostrzegawcze pozwalające na zapewnienie warunków koniecznych i niezbędnych do bezpiecznego prowadzenia robót oraz zapewnieniu bezpiecznych warunków użytkownikom ulicy pozostającym w ruchu, stosownie do obowiązujących przepisów.

Projektant:

mgr inż. Arkadiusz Jarosław KONASIUK

UPRAWNIENIA BUDOWLANE. Nr ewid. LUB/0183/PW00/06
do projektowania i kierowania robotami budowlanymi
bez ograniczeń w specjalności drogowej