

SPIS TREŚCI

CZĘŚĆ OPISOWA.....3

1. DANE OGÓLNE	5
1.1. Podstawa opracowania	5
1.2. Cel, zakres i przedmiot opracowania	5
1.3. Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego	5
1.4. Zamierzony sposób użytkowania	6
2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU	6
2.1. Istniejące zagospodarowanie terenu	6
2.2. Istniejąca infrastruktura techniczna	6
3.0. STAN PROJEKTOWANY	6
3.1. Roboty rozbiórkowe	6
3.2. Rozwiązania sytuacyjne	6
3.3. Warunki gruntowo-wodne	7
3.4. Podstawowe parametry projektowe	7
3.5. Zestawienie powierzchni	8
3.6. Profil podłużny	8
3.7. Przekrój konstrukcyjny	8
3.7.1. Nakładka bitumiczna jezdni	8
3.7.2. Pobocza	8
3.8. Infrastruktura techniczna w pasie drogowym	9
3.9. Odwodnienie	9
3.10. Zieleń drogowa	9
4. OBSZAR ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI I INNE NIEZBĘDNE DANE WYNIKAJĄCE ZE SPECYFIKI I CHARAKTERU OBIEKTU BUDOWLANEGO	10
4.1. Oddziaływanie rozwiązań dotyczących klimatu akustycznego	10
4.2. Oddziaływanie na jakość powietrza	11
4.3. Ocena oddziaływania na obszary objęte ochroną przyrody	11
4.4. Ochrona gruntów rolnych i leśnych	11
4.5. Gospodarka odpadami	11
4.6. Zapotrzebowanie w wodę	12
4.7. Wpływ inwestycji na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, glebę, wody powierzchniowe i podziemne	12
4.8. Dane ochrony obiektów budowlanych na terenach górniczych	12
4.9. Informacja o wpisaniu terenu do rejestru zabytków	12
4.10. Dane ochrony obiektów budowlanych na terenach konserwatorskich	12
4.11. Ocena oddziaływania na zdrowie i życie ludzi	12
5. ANALIZA KONIECZNOŚCI PRZEPROWADZENIA PROCEDURY UZYSKANIA DECYZJI O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH DLA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA	13
6. OBOWIĄZEK LOKALIZACJI W PASIE DROGOWYM KANAŁU TECHNOLOGICZNEGO (ART. 39 UST. 6 USTAWY O DROGACH PUBLICZNYCH)	13
7. ROBOTY ZIEMNE	13
8. WNIOSKI I UWAGI KOŃCOWE	14
9. UPRAWNIENIA I PRZYNALEŻNOŚĆ DO IZB INŻYNIERÓW PROJEKTANTA I SPRAWDZAJĄCEGO	16
10. OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA I SPRAWDZAJĄCEGO	17

CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....	18
- Plan orientacyjny – rys. D1.....	19
- Projekt zagospodarowania terenu - rys. D2.....	20
- Przekrój normalny – rys. D3.....	21

CZĘŚĆ OPISOWA

1. DANE OGÓLNE

1.1. Podstawa opracowania

- Umowa z Inwestorem,
- Mapa syt.-wys.,
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. prawo budowlane
- Rozporządzenie MT, B i GM z dnia 13.09.2018r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego /Dz. U. 2018, poz. 1935/
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (D.U. 2022 r. poz. 1518),
- Normy, uzgodnienia,
- Wizje terenowe i pomiary wykonane bezpośrednio przez Projektanta.

1.2. Cel, zakres i przedmiot opracowania

Celem opracowania jest wykonanie projektu technicznego p.n.: „Remont drogi gminnej nr 140121C Mokre-Błonie”.

Planowana inwestycja położona jest w województwie kujawsko-pomorskim, powiecie mogileńskim, w miejscowościach Słaboszewo oraz Mokre. Zakresem obejmuje działki zgodnie z wykazem działek zamieszczonym na stronie tytułowej niniejszego opracowania.

W ramach opracowania planuje się projekt remontu istniejącej nawierzchni jezdni polegający na wykonaniu nowej nakładki bitumicznej. Zaprojektowano pobocza z kruszywa o szerokości 0,50m

Do podstawowych celów inwestycji należą:

- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pojazdów i pieszych,
- eliminacja utrudnień w ruchu lokalnym,
- polepszenie warunków ruchowych na drodze,
- zapewnienie spójności sieci dróg publicznych,
- podniesienie standardu technicznego,
- uporządkowanie ulic pod względem komunikacyjnym.

1.3. Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego

Planowana inwestycja jest budowlą inżynierską lądową i jest klasyfikowana do kategorii XXV obiektu budowlanego.

1.4. Zamierzony sposób użytkowania

Planowana inwestycja ma charakter komunikacyjny i będzie służyła do ruchu kołowego.

2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

2.1. Istniejące zagospodarowanie terenu

Zadanie inwestycyjne zlokalizowane jest w województwie kujawsko-pomorskim, powiecie mogileńskim, w miejscowościach Słaboszewo oraz Mokre. Przedmiotowa droga jest drogą gminną. Nawierzchnię jezdni stanowi nawierzchnia bitumiczna. Szerokość jezdni wynosi około 4m.

2.2. Istniejąca infrastruktura techniczna

W obrębie projektowanej inwestycji występuje infrastruktura techniczna w postaci:

- sieci elektroenergetycznej;
- sieć wodociągowa;
- sieci teletechnicznej.

3.0. STAN PROJEKTOWANY

3.1. Roboty rozbiórkowe

W ramach projektowanej inwestycji nie planuje się rozbiórki istniejących nawierzchni jezdni.

3.2. Rozwiązania sytuacyjne

Planowane przedsięwzięcie jest inwestycją o charakterze komunikacyjnym. Trasa w planie przebiegać będzie zgodnie z planem sytuacyjnym wpisując oś projektowaną w taki sposób, by budowa drogi nie powodowała konieczności podziału działek. Trasa w planie składa się z odcinków prostych i łuków poziomych o określonych parametrach.

W ramach opracowania planuje się projekt remontu istniejącej nawierzchni jezdni polegający na wykonaniu nakładki bitumicznej z dostosowaniem spadków poprzecznych do daszkowego 2%. Projektuje się pobocza z kruszywa. Jezdnię projektuje się o szerokości 4m, zaś pobocza – o szerokości 0,5m.

W przypadku wystąpienia skarp terenowych większych, niż 1:1,5, zaleca się umocnieni ich betonowymi płytami ażurowymi układanymi na podsypce piaskowej o grubości 7cm.

Miejsca niezagospodarowane projektuje się obsiać trawą na powierzchni całego pasa drogowego.

Docelowa organizacja ruchu pozostaje bez zmian.

Szczegółową geometrię trasy w planie, jak i pozostałe szczegóły przedstawiono na rys. nr D1.1 oraz D1.2 „Projekt zagospodarowania terenu”.

3.3. Warunki gruntowo-wodne

Na podstawie przeprowadzonych badań podłoża gruntowego i zgodnie Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. poz. 463) warunki wodne uznano za proste. W zbadanym podłożu do głębokości rozpoznanej otworami nie nawiercono zwierciadła wód gruntowych.

W niniejszym zakresie stwierdzono poniższe warstwy nawierzchni:

Punkt nr 1,

Grubość konstrukcji:

2 - 3 cm – nawierzchnia z mieszanki mineralno- asfaltowej

25 cm – Kruszywo wapienne 0/31,5 mm

10 cm – piasek średni, żółty

Podłoże – grunt rodzimy:

0,4 – 0,7 m Piasek drobny, szary

Punkt nr 2,

Grubość konstrukcji:

2 - 3 cm – nawierzchnia z mieszanki mineralno- asfaltowej

22 cm – Kruszywo wapienne 0/31,5 mm

Podłoże – grunt rodzimy:

0,3 – 0,5 m – piasek średni, zagliniony, brązowy

0,5 – 0,7 m – piasek drobny, szary,

0,7 – 1,0 m Gлина, szara.

Obiekt budowlany zaliczono do pierwszej kategorii geotechnicznej.

3.4. Podstawowe parametry projektowe

Jezdnia

- Kategoria ulic – gminne
- Szerokość jezdni – 5m (4m nawierzchnia bitumiczna, pobocza utwardzone 2x0,50m)
- Kategoria ruchu – KR1
- Pozostałe parametry zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (D.U. 2022 r. poz. 1518)

Pobocze z kruszywa

- Szerokość: 2x0,50m
- Pozostałe parametry zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (D.U. 2022 r. poz. 1518)

3.5. Profil podłużny

Niweletę jezdni zaprojektowano z dostosowaniem do warunków lokalnych, w tym do istniejącego ukształtowania terenu, z zapewnieniem minimalnych spadków podłużnych.

3.6. Przekrój konstrukcyjny

Konstrukcje nawierzchni zaprojektowano na podstawie oceny warunków geotechnicznych podłoża gruntowego oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.

Nawierzchnię jezdni oraz zjazdów zaprojektowano jak dla kategorii ruchu KR1 dla dopuszczalnego nacisku na oś 115kN/oś.

Zaprojektowano następujące konstrukcje nawierzchni:

3.6.1. Nakładka bitumiczna jezdni

- Warstwa ścieralna SMA 16 JENA gr. min. 5cm
- Istniejąca nawierzchnia bitumiczna

3.6.2. Pobocza

- warstwa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 C_{90/3} gr. 10cm
- warstwa mrozochronna z piasku o $k_{10} \geq 8 \text{ m/dobę}$ gr. 10cm

3.7. Infrastruktura techniczna w pasie drogowym

Podczas realizacji inwestycji, w zakresie istniejącej infrastruktury technicznej, należy wykonać jej regulację celem dostosowania do projektowanych rzędnych i dokonać zabezpieczenia istniejących urządzeń infrastruktury.

Istniejące kable należy zabezpieczyć rurami dwudzielnymi i dokonać regulacji wysokości posadowienia istniejących złączy kablowych i ewentualnych studni teletechnicznych. Istniejące naziemne ewentualne elementy uzbrojenia wod-kan. wyprowadzić do rzędnych projektowanych nawierzchni.

Podczas prowadzenia prac należy bezwzględnie przestrzegać warunków uzgodnień i uwag gestorów poszczególnych sieci, których kopie załączono do części opisowej.

Rozpoczęcie robót zgłosić wszystkim użytkownikom uzbrojenia podziemnego. W czasie robót ziemnych należy sprawdzać zgodność uzbrojenia z trasą określona na mapie do celów projektowych. W pobliżu istniejących urządzeń infrastruktury podziemnej, prace ziemne należy wykonywać ręcznie. W razie natrafienia na przewody o nienormatywnym przekryciu, w uzgodnieniu z gestorem sieci, dokonać ich przegłębienia na wymaganą przepisami głębokość lub zabezpieczyć je rurami osłonowymi dwudzielnymi.

Podczas prowadzenia prac w pobliżu urządzeń nadziemnych przechodzących nad lub w pobliżu strefy robót, zachować szczególną ostrożność.

W razie uszkodzenia urządzeń infrastruktury podczas prowadzenia prac należy bezwzględnie poinformować o tym gestora sieci. Nie dopuszcza się przeprowadzania napraw we własnym zakresie.

3.8. Odwodnienie

Odwodnienie projektowanych nawierzchni zaprojektowano jako powierzchniowe, w obrębie działki drogowej.

3.9. Zieleń drogowa

Po zakończeniu prac budowlanych, teren należy przywrócić do stanu poprzedniego. Wszelkie elementy, które ulegną ewentualnemu zniszczeniu w wyniku prowadzenia prac, doprowadzić do stanu pierwotnego. Zachować szczególną ostrożność podczas prowadzenia robót w okolicach drzew i krzewów, których nie przeznaczają się do usunięcia.

Tereny zielone w granicach pasa drogowego zahumusować warstwą ziemi urodzajnej o grubości 10cm z obsianiem trawą.

4. OBSZAR ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI I INNE NIEZBĘDNE DANE WYNIKAJĄCE ZE SPECYFIKI I CHARAKTERU OBIEKTU BUDOWLANEGO

Obszar oddziaływania inwestycji został ustalony w oparciu o art. 3 pkt 20 ustawy Prawo Budowlane, a co za tym idzie – na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (D.U. 2022 r. poz. 1518) oraz Ustawy z dnia 27.04.2001r. Prawo ochrony środowiska (tekst jedn. Dz.U. z 2022r., poz. 2556). Zgodnie z powyższym przyjmuje się, iż obszar oddziaływania inwestycji obejmuje działki zgodnie z wykazem działek, który znajduje się na stronie tytułowej projektu i nie wpływa na działki sąsiednie.

4.1. Oddziaływanie rozwiązań dotyczących klimatu akustycznego

W trakcie budowy wystąpią jedynie okresowe oddziaływania akustyczne powodowane pracą pojazdów transportowych. Sprzęt jaki użyty zostanie do robót, jest zawsze podczas pracy źródłem emisji hałasu. Ciężki sprzęt budowlany może być źródłem dźwięku o poziomie około 90dB. Samochody, transportujące maszyny i urządzenia oraz materiały budowlane, propagują hałas o poziomie większym niż 80dB. Oddziaływanie to obejmie jednak stosunkowo krótki okres czasu, a zasięg oddziaływania hałasu emitowanego przez grupy pracujących maszyn można oszacować na 20-50 metrów. Jeżeli zastosowany zostanie nowoczesny sprzęt (odpowiednio wyciszony), oddziaływanie hałasu może zostać znacznie ograniczone. Prace szczególnie hałaśliwe związane z budową będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, t.j. między godziną 6.00, a 22.00.

W trakcie eksploatacji inwestycji wystąpią oddziaływania akustyczne związane z

ruchem pojazdów. Na podstawie Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jednolity Dz. U. z 2014 r. poz. 112 t.j.), poziom hałasu emitowanego na skutek użytkowania dróg nie przekroczy 65dB dla przedziału czasu odniesienia równego 16 godzinom oraz 56dB dla przedziału czasu odniesienia równego 8 godzinom. Z analizy wynika, iż oddziaływanie hałasu emitowanego na skutek eksploatacji projektowanej jezdni zamyka się w granicach działek objętych inwestycją i nie będzie oddziaływać na działki sąsiednie.

4.2. Oddziaływanie na jakość powietrza

Na etapie budowy wystąpią okresowe uciążliwości związane z emisją spalin pochodzących z maszyn budowlanych. Jest to jednak typowe dla okresu budowy i znika wraz z zakończeniem prac inwestycyjnych. Należy ograniczyć w czasie prowadzenia budowy uciążliwość dla powietrza atmosferycznego do minimum poprzez dobór właściwego sprzętu i pojazdów oraz prawidłową ich eksploatację jak również poprzez prawidłową organizację pracy.

4.3. Ocena oddziaływania na obszary objęte ochroną przyrody

Teren inwestycji nie znajduje się w Obszarach Ochrony Środowiska.

Najbliższe Obszary chronione:

- Specjalne obszary ochrony Natura 2000 – Ostoja Barcińsko-Gąsawska – 6,79km
- Obszar chronionego krajobrazu Jezior Żnińskich – 1,82km
- Rezerwat Mierucinek – 4,57km

Zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn. . Dz. U. 2016 poz. 353) oraz zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2016 poz. 71) inwestycja nie zalicza się do mogących pogorszyć stan środowiska.

4.4. Ochrona gruntów rolnych i leśnych

Nie dotyczy, teren inwestycji jest działką budowlaną nie objętą ochroną gruntów rolnych i leśnych.

4.5. Gospodarka odpadami

W związku z realizacją przedmiotowej inwestycji będą powstawać odpady w trakcie następujących prac:

- robót ziemnych;
- robót budowlanych.

Ze względu na niewielką stosunkowo ilość odpadów wytwarzanych podczas prac budowlanych, ich rodzaj i planowany sposób zagospodarowania nie przewiduje się negatywnego oddziaływania wytwarzanych odpadów na środowisko i okoliczne tereny zamieszkania.

4.6. Zapotrzebowanie w wodę

Nie dotyczy. Planowana inwestycja nie pociąga za sobą zapotrzebowania na wodę.

4.7. Wpływ inwestycji na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, glebę, wody powierzchniowe i podziemne

Projektowana inwestycja nie będzie wprowadzać zakłóceń ekologicznych w charakterystyce powierzchni ziemi, gleby, wód powierzchniowych i podziemnych.

4.8. Dane ochrony obiektów budowlanych na terenach górniczych

Inwestycja nie jest położona na terenach górniczych.

4.9. Informacja o wpisaniu terenu do rejestru zabytków

Teren inwestycji nie znajduje się w obszarze zabytkowym wpisanym do rejestru zabytków.

4.10. Dane ochrony obiektów budowlanych na terenach konserwatorskich

Nie dotyczy. Obszar inwestycji położony poza obszarem ochrony konserwatorskiej i archeologicznej.

4.11. Ocena oddziaływania na zdrowie i życie ludzi

Planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na zdrowie oraz warunki

higieniczne użytkowników.

Podsumowując zagadnienia z zakresu lokalizacji inwestycji, ochrony środowiska, ochrony przyrody, ochrony zabytków, prawa wodnego, dróg publicznych, projektowana inwestycja nie narusza interesu osób trzecich i nie wykracza swoim oddziaływaniem poza działki, na których jest lokalizowana, zgodnie z zestawieniem działek na stronie tytułowej niniejszego opracowania.

5. ANALIZA KONIECZNOŚCI PRZEPROWADZENIA PROCEDURY UZYSKANIA DECYZJI O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH DLA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

Analizując przedmiotowe zamierzenie pod kątem rodzajów przedsięwzięć wskazanych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10.09.2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jedn. Dz. U. [z 2019 r. poz. 1839](#)) stwierdzić należy, że ze względu na rodzaj przedsięwzięcia tj. remont drogi gminnej o łącznej długości nieprzekraczającej 1km nie jest kwalifikowana jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko w myśl §3 ust. 1 pkt. 62 w/w rozporządzenia, w którym wymienia się drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 w/w rozporządzenia lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1–5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

6. OBOWIĄZEK LOKALIZACJI W PASIE DROGOWYM KANAŁU TECHNOLOGICZNEGO (ART. 39 UST. 6 USTAWY O DROGACH PUBLICZNYCH)

Niniejsza inwestycja nie posiada połączenia z projektowanym kanałem technologicznym po żadnej z tej stron, ani w ciągu 3 lat nie jest planowana budowa lub

przebudowa drogi umożliwiające kontynuację projektowanego kanału technologicznego.

7. ROBOTY ZIEMNE

Technologię wykonania robót ziemnych zaprojektowano następująco:

1. Zamiar rozpoczęcia robót ziemnych należy zgłosić gestorom sieci.
2. Wykonać przekopy próbne celem sprawdzenia zgodności tras uzbrojenia podziemnego.
3. Wykonać koryto pod nawierzchnię poboczy w następujący sposób:
 - usunąć nasypy niebudowlane;
 - w pobliżu istniejącego i projektowanego uzbrojenia wykopy zrobić ręcznie;
 - na pozostałym terenie roboty ziemne mogą być wykonane ładowarką.
4. Nadmiar gruntu przetransportować na teren wysypiska.
5. Podłoże gruntowe zagęszczać zagęszczarkami mechanicznymi warstwami do normowego wskaźnika zagęszczenia .
6. Po zakończeniu robót ziemnych wyprofilować skarpy i korony nasypów oraz skarpy i dna wykopów.
7. W miejscach przejść i przejazdów należy wykonać mostki i kładki zgodnie z obowiązującymi przepisami i wymogami bhp. Napotkane uzbrojenie (szczególnie kable) należy podwiesić na korytkach z desek lub konstrukcji wsporczej, zawiadamiając o odkopaniu odpowiednie służby.
8. Poza pasem drogowym wykop w całości zasypać gruntem rodzimym, przy czym ostatnią warstwę zasyпки wykonać z odłożonego wcześniej gruntu urodzajnego (humusu).
9. Tereny zielone w granicach pasa drogowego, skarpy i rowy zahumusować warstwą ziemi urodzajnej z obsianiem trawą.
10. Roboty ziemne wykonać zgodnie z PN-B-10736 oraz PN-EN 1610.

8. WNIOSKI I UWAGI KOŃCOWE

1. Należy bezwzględnie przestrzegać warunków uzgodnień, których kopie załączono do części opisowej.
2. Wszystkie roboty wykonywać zgodnie z obowiązującymi normami.
3. Przed przystąpieniem do robót, wykonać badania archeologiczne. Przy natrafieniu w czasie robót ziemnych na niezidentyfikowane przedmioty należy niezwłocznie powiadomić służby archeologiczne.
4. Podczas prowadzenia robót należy zapewnić nadzór saperski oraz archeologiczny.

5. Wykonać wycinkę drzew wskazanych w załączniku.
6. Sprawdzać w czasie robót ziemnych zgodność uzbrojenia z trasą określona na mapie.
7. Rozpoczęcie robót zgłosić wszystkim użytkownikom uzbrojenia podziemnego.
8. Przez przystąpieniem do robót zapoznać się z warunkami zawartymi w uzgodnieniach gestorów sieci.
9. W przypadku natrafienia na nieokreślone uzbrojenie, należy powiadomić ich użytkowników.
10. Wszelkie wątpliwości zgłaszać do projektanta celem wyjaśnienia.
11. Wszystkie materiały i wyroby użyte do budowy przedmiotowego obiektu muszą być dopuszczone do obrotu i powszechnego lub jednostkowego stosowania w budownictwie zgodnie z art. 10 ust. Prawo Budowlane.
12. Przed zakryciem urządzeń podziemnych, należy sporządzić geodezyjną inwentaryzację powykonawczą i przekazać ją do ośrodka dokumentacji geodezyjnej i kartograficznej.
13. Po zakończeniu prac prowadzonych na działkach sąsiednich, teren należy przywrócić do stanu poprzedniego.
14. Zarówno przed, jak i w trakcie realizacji inwestycji, należy stosować się do obowiązującego prawa, przepisów BHP oraz zasad sztuki budowlanej.

Opracował:

inż. Piotr Mankiewicz

9. UPRAWNIENIA I PRZYNALEŻNOŚĆ DO IZB INŻYNIERÓW PROJEKTANTA I SPRAWDZAJĄCEGO

10. OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA I SPRAWDZAJĄCEGO

Oświadczam, że projekt techniczny:

Remont drogi gminnej nr 140121C Mokre-Błonie

NAZWA OBIEKTU BUDOWLANEGO

Działki nr 52, 49 obr. Ślaboszewo

Działka nr 172 obr. Mokre

LOKALIZACJA INWESTYCJI

został wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

PROJEKTANT:

Branża drogowa
Branża arch.-bud.

INŻ. PIOTR MANKIEWICZ

UPR. BUD. OT/7131/7/2000

CZĘŚĆ RYSUNKOWA