

OPIS TECHNICZNY
do projektu budowlano-wykonawczego „Przebudowa drogi powiatowej
1346P na odcinku Kamionka – Sokołowo”

1. Przedmiot i cel opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt budowlano-wykonawczy przebudowy drogi powiatowej 1346P na odcinku Kamionka–Sokołowo.

Celem projektowanej przebudowy jest polepszenie warunków bezpieczeństwa oraz komfortu użytkownikom drogi poprzez wykonanie nawierzchni bitumicznej oraz obustronnych poboczy z kruszywa.

W projekcie przedstawiono rozwiązanie sytuacyjne projektowanej przebudowy drogi, zjazdów na posesje, terenów zielonych, rowów przydrożnych oraz istniejących przepustów.

Projektowane rozwiązania przedstawiono na aktualnej mapie do celów projektowych.

Niniejsza dokumentacja wraz z innymi projektami branżowymi (projektem przebudowy kablowej sieci teletechnicznej, projektem przebudowy mostu) stanowić będzie podstawę do uzyskania pozwolenia na budowę.

2. Stan istniejący

Inwestycja usytuowana jest w województwie wielkopolskim, na terenie Powiatu Czarnkowsko–Trzcianeckiego, gmina Lubasz. Przyległy teren stanowią pola uprawne oraz nieliczne zabudowania gospodarskie.

Drogę dowiązano do istniejącej kilometracji drogi: początek opracowania – km6+989,00, koniec opracowania – km 9+983,30. Droga na całym projektowanym odcinku posiada nawierzchnię gruntową, miejscowo umocnioną kruszywem. Droga prowadzona jest w wykopie, niżej niż przyległy teren przez co narażona jest na zalewanie wodami opadowymi. Nawierzchnia jest nierówna z licznymi ubytkami. Droga w części wyposażona jest w przydrożne rowy odprowadzające wody opadowe do sieci rowów melioracyjnych.

Rowy są w większości zasypane i zarośnięte. Istniejące zjazdy na posesje i przydrożne pola posiadają nawierzchnię gruntową. Istniejąca droga nie posiada chodników oraz kanalizacji deszczowej.

W koronie drogi zlokalizowane są 4 przepusty:

- ⇒ km 7+080 przepust pod drogą żelbetowy - sklepiony, ukośny do osi drogi, ścianki czołowe. Przepust w złym stanie technicznym przewidziany do przebudowy.
- ⇒ km 7+995 przepust pod drogą rurowy, ukośny do osi drogi, ścianki czołowe. Przepust w złym stanie technicznym przewidziany do przebudowy.
- ⇒ km 9+096 przepust pod drogą żelbetowy - sklepiony, ukośny do osi drogi, ścianki czołowe. Przepust w złym stanie technicznym przewidziany do przebudowy.
- ⇒ km 9+632 przepust prostopadły do osi drogi, brak ścianek czołowych. Przepust w złym stanie technicznym przewidziany do przebudowy.

3. Rozwiązania projektowe

Zaprojektowano drogę o parametrach drogi klasy L o długości ok 2 994m.

Projektuje się wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej na całej długości przebudowywanej drogi. Ponadto przewidziano budowę obustronnych poboczy utwardzonych kruszywem. Na końcowym odcinku projektowanej drogi od km 9+945,00 do km 9+983,30 przewidziano budowę chodnika o szerokości min 2,0 m z betonowych kostek brukowych.

- ⇒ szerokość jezdni – 4,0 m (w obrębie mijanek – 5,0 m)
- ⇒ szerokość poboczy – 1,25 m (w obrębie mijanek – 0,75 m)

Projektowana jezdnia poza mijankami posiadać będzie przekrój drogowy z pobocznymi gruntowymi utwardzonymi kruszywem łamanym, o szerokości 1,25 m. Na odcinku z projektowanym chodnikiem droga ograniczona będzie od strony chodnika krawężnikami. Projektuje się zastosowanie krawężników betonowych typu ulicznego 15x30 cm na ławach betonowych z oporem z betonu C12/15. Na zjazdach z drogi przewidziane jest zastosowanie opornik 12x25cm wtopiony na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15.

Jezdni, na odcinkach prostych nadano pochylenie poprzeczne, jednostronne o wartości 2%. Na łuku poziomym zastosowano przekrój o pochyleniu jednostronnym o nachyleniu 2%.

3.1. Rozwiązania sytuacyjne

Zaprojektowano jezdnie o szerokości 4,00 m na odcinku prostym. Zaprojektowano mijanki o długości 25,0 m. Szerokość jezdni w obrębie mijanki wynosi 5,00 m:

- ⇒ od km 7+049,00 do km do km 7+078,00
- ⇒ od km 7+562,61 do km do km 7+951,61
- ⇒ od km 8+177,96 do km do km 8+206,96
- ⇒ od km 9+049,83 do km do km 9+080,83
- ⇒ od km 9+575,97 do km do km 9+604,97
- ⇒ od km 9+956,37 do km do km 9+983,30

Na całej długości drogi przewiduje się wykonać pobocza o szer. 1,25 m umocnione kruszywem stabilizowanym mechanicznie. W obrębie mijanek pobocze zmniejszono do 0,75 m. Rozwiązanie sytuacyjne projektowanej ulicy pokazano na rys. Plan sytuacyjny.

3.2. Droga w przekroju podłużnym

Zaprojektowano drogę o parametrach drogi klasy L. Niweletę drogi zaprojektowano w nawiązaniu do obecnego ukształtowania terenu. Niweletę podniesiono o 30 cm w stosunku do istniejącego terenu.

Niewielkie korekty wynikają z konieczności dostosowania niwelety do poziomu istniejących zjazdów na teren posesji, oraz wyrównań podłużnych.

Droga leży w terenie płaskim.

W przypadku wystąpienia nie zaznaczonych na mapie różnic w wysokości posadowienia zjazdów w stosunku do poziomu niwelety, należy je zredukować poprzez zastosowanie zmiennego pochylania zjazdu.

3.3. Konstrukcja nawierzchni

3.3.1. Warunki gruntowo-wodne

Bezpośrednio pod powierzchnią terenu zalegają grunty antropogeniczne w formie warstw złożonych z kruszywa betonowego z recyklingu, piasku drobnego, średniego z domieszkami żwiru. W gruncie występują piaski drobne z domieszkami piasku średniego, piaski drobne z przewarstwieniami piasku pylastego i gliniastego.

W trakcie prowadzonych badań stwierdzono występowanie wód gruntowych na głębokości od 1,0 m p.p.t. do 1,9 m p.p.t. Zwierciadło wód gruntowych w różnych porach roku może wykazywać duże wahania od $\pm 0,3$ m do $\pm 0,8$ m. Warunki wodne określono jako przeciętne.

Na podstawie rozpoznanego podłoża gruntowego oraz warunków wodnych przyjęto:

- ⇒ na odcinku od km 6+989,00 do km 7+100,00 grupę nośności podłoża: G1,
- ⇒ na odcinku od km 7+100,00 do km 7+630,00 grupę nośności podłoża: G3,
- ⇒ na odcinku od km 7+630,00 do km 9+983,30 grupę nośności podłoża: G1.

Przyjęte rozwiązania konstrukcyjne:

Zaprojektowano nawierzchnie jezdni dla ruchu kategorii KR2

Nawierzchnia jezdni od km 6+989,00 do km 8+876,00

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S – grub. 5 cm,
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC16P – grub. 7 cm,
- podbudowa pomocnicza z KŁSM 0/63 – grub. 20 cm,
- warstwa wzmacniająca podłoże z gruntu stabilizowanego cementem – grub. 15 cm,
- podłoże gruntowe $E_{v2} \geq 100\text{MPa}$ i $I_s=1,00$.

Nawierzchnia jezdni od km 8+876,00 do km 9+983,30

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S – grub. 5 cm,
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC16P – grub. 7 cm,
- podbudowa pomocnicza z KŁSM 0/63 – grub. 10 cm,
- istniejąca podbudowa z KŁSM $E_{v2} \geq 180\text{MPa}$ i $E_{v2}/E_{v1} \leq 2,2$.

Pobocza oraz zjazdy umocnione kruszywem łamanym

- warstwa ścieralna z KŁSM 0/25 – grub. 12cm,
- podbudowa zasadnicza z KŁSM 0/63 – grub. 20cm,
- podłoże gruntowe $E_{v2} \geq 100\text{MPa}$ i $I_s=1,00$.

Zjazdy z betonowej kostki brukowej

- warstwa ścieralna z bet. kostek brukowych kolor GRAFIT – grub. 8 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 – grub. 3 cm,
- podbudowa z KŁSM 0/31,5 – grub. 25 cm,
- podłoże gruntowe $E_{v2} \geq 100\text{MPa}$ i $I_s=1,00$.

Nawierzchnia chodnika

- warstwa ścieralna z bet. kostek brukowych kolor SZARY – grub. 8 cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 – grub. 3 cm,
- podbudowa z KŁSM 0/31,5 – grub. 15 cm,
- podłoże gruntowe $E_{v2} \geq 80\text{MPa}$ i $I_s=0,97$.

Pasy zieleni

- warstwa humusu grub. min 10cm obsiana trawą

3.4. Odwodnienie i oświetlenie

Wody opadowe systemem pochyleń podłużnych i poprzecznych nawierzchni jezdni odprowadzone zostaną do rowów przydrożnych, a dalej do systemu kanałów melioracyjnych. Sieć rowów melioracyjnych należy odtworzyć i oczyścić na całej ich długości. Pod zjazdami indywidualnymi przewidziano wymianę lub budowę nowych przepustów znajdujących się w ciągu rowów przydrożnych. Odcinek drogi w m. Sokołowo ze względu na brak możliwości zastosowania rowu jest odwadniany za pomocą drenu. Rowy projektuje się jako trapezowe, trawiaste. Należy wykonać rowy

jednostronne zgodnie z rysunkami. Na odcinku od km 7+400,00 do km 7+450,00 dno oraz skarpy rowu należy umocnić darniną.

Na odcinku od km 9+936,00 do km 9+939,30 zaprojektowano drenaż z rur PVC-U Φ 160 perforowanych na całym obwodzie z filtrem z włókien syntetycznych. Minimalne zagłębienie pod powierzchnią terenu wynosi 0,8m. Rurę należy ułożyć na podsypce piaskowej o grubości 10,00cm. Obsypkę stanowi żwir płukany o granulacji 16-32mm. Pozostałą część wykopu nad drenażem należy zasypać gruntem przepuszczalnym tj. żwirem lub żużlem paleniskowym. Zastosowano studnie rewizyjne z rur karbowanych Φ 315. Jako zwieńczenie należy stosować pokrywę typu lekkiego. Pokrywy projektuje się obsadzić 20cm poniżej powierzchni terenu i należy je zasypać. Drenaż należy wykonywać zgodnie z zaleceniami producenta.

Droga na odcinku w terenie zabudowanym jest oświetlona za pomocą istniejącego oświetlenia drogowego zamontowanego na istniejącej napowietrznej sieci elektroenergetycznej. Nie przewiduje się budowy nowego oświetlenia.

4. Uzbrojenie terenu

W pasie drogowym przebudowywanej drogi występuje szereg urządzeń uzbrojenia:

- ⇒ sieć wodociągowa,
- ⇒ sieć energetyczna (podziemna i napowietrzna),
- ⇒ sieć telekomunikacyjna.

5. Rozbiórki, wyburzenia, wycinki

Przewiduje się rozbiórkę części istniejącej nawierzchni, przepustów. W celu zapewnienia połączenia nowej nawierzchni ze starą, istniejącą na początku projektowanego odcinka należy rozebrać część istniejącej nawierzchni na głębokość min. 9 cm zgodnie ze specyfikacją techniczną. W celu zabezpieczenia nawierzchni przed powstawaniem pęknięć odbitych na połączeniu należy zastosować geokompozyt z siatki o sztywnych węzłach o wytrzymałości na rozciąganie 80kN/m o szerokości pasma min. 2,0 m. Geokompozyt należy układać zgodnie z zaleceniami producenta i specyfikacji technicznej.

Nie przewiduje się wycinki drzew.

6. Zieleń

6.1. Ochrona istniejących drzew

W trakcie prowadzonych prac budowlanych, wszelkie roboty ziemne w granicach zasięgów koron drzew i krzewów należy wykonywać ręcznie, w celu zminimalizowania zniszczeń systemów korzeniowych. Pnie drzew w obrębie robót budowlanych powinny zostać zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi poprzez obłożenie ich deskami, do wysokości 2m. Dolne końce desek powinny opierać się na podłożu, szalunek należy opasać drutem lub taśmą co 40-60cm (min 3 razy), deski powinny ściśle przylegać do pnia. Zamiast desek dopuszcza się zastosowanie mat słomianych, folii pęcherzykowej, juty. Niedopuszczalne jest składowanie, w zasięgu rzutów koron adaptowanych drzew, materiałów budowlanych oraz prowadzenie ciężkiego ruchu maszyn budowlanych. W przypadku, gdy prowadzone prace budowlane w zasięgu koron istniejących drzew będą wymagały przeprowadzenia wykopów, należy przeprowadzić cięcia i zabezpieczenie korzeni drzew. Ciecica korzeni należy przeprowadzić pod kątem prostym do ich osi. Powstałe rany należy zabezpieczyć:

- ⇒ cięcia korzeni mniejszych, o średnicy do 2 cm zabezpieczyć po oczyszczeniu przez dwu lub trzykrotne pomalowanie preparatami zabezpieczającymi,

- ⇒ ciecica korzeni o średnicy większej niż 2 cm powinny być dodatkowo zabezpieczone opatrunkami nasączonymi preparatami grzybobójczymi, ulegającymi z czasem rozkładowi w glebie np. z tkaniny jutowej.

6.2. Trawniki przydrożne

Na terenie przeznaczonym pod zieleń proponuje się założenie trawników przydrożnych. W mieszankach traw należy uwzględnić gatunki odporne na zasolenie, np. kostrzewa owcza, kostrzewa czerwona, mietlica pospolita, życica trwała, wiechlina łąkowa. Na terenie przeznaczonym pod obsadzenia należy wykonać prace ziemne i agrotechniczne związane z uprawą gleby. Teren powinien zostać humusowany warstwą ziemi urodzajnej o grubości min 10 cm, a podglebie dobrze przygotowane. Ziemia urodzajna, w zależności od miejsca pozyskania, powinna posiadać następujące charakterystyki:

- ziemia rodzima - powinna być zdjeta przed rozpoczęciem robót budowlanych i zmagazynowana w przyzmacach nie przekraczających 2 m wysokości,
- ziemia pozyskana w innym miejscu i dostarczona na plac budowy - nie może być zagruzowana, przerośnięta korzeniami, zasolona lub zanieczyszczona chemicznie.

7. Organizacja ruchu, urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Drogę projektuje się bez zmiany jej hierarchii względem dróg z którymi się krzyżuje. Istniejące oznakowanie pionowe należy przestawić (odsunąć od projektowanej jezdni) zgodnie z wytycznymi zawartymi w załącznikach do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

Na przepustach w koronie drogi przewiduje się zastosowanie stalowych barier ochronnych zgodnie z planem sytuacyjnym. Bariery należy zakończyć możliwie nisko za pomocą zakończeń dostosowanych do rodzaju bariery.

8. Oddziaływanie inwestycji na środowisko

Ze względu na rodzaj nawierzchni drogi pojazdy zmuszone są do znacznego zmniejszenia prędkości podczas mijania licznych wybojów i nierówności. W wyniku tego natężenie hałasu i spalin oraz pyłów od przejeżdżających pojazdów samochodowych jest znacznie większe od analogicznego odcinka drogi o podobnym natężeniu ruchu z jezdnią asfaltową w dobrym stanie. Po wybudowaniu nowej nawierzchni drogi zmniejszy się zakres negatywnego oddziaływania na środowisko i tereny przyległe. Przebudowa drogi spowoduje zmniejszenie uciążliwości poprzez płynniejszy przejazd pojazdów samochodowych, znaczne zmniejszenie zapylenia, zmniejszenie hałasu oraz stężenia spalin pochodzących od samochodów. Z uwagi na fakt, iż planowana inwestycja będzie polegać wyłącznie na przeprowadzeniu prac budowlanych w rejonie istniejącego pasa drogowego, nie nastąpią zmiany w krajobrazie. Poprawa warunków komunikacyjnych na istniejącej drodze może przyczynić się do wzrostu zainteresowania korzystaniem z walorów krajobrazowych i turystycznych miejsc położonych w pobliżu omawianego przedsięwzięcia. Inwestycja, poza okresem jej budowy nie będzie miała żadnego, negatywnego wpływu na środowisko terenu przez który przebiega.

9. Informacja BIOZ

9.1. Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność realizacji obiektów.

Opracowanie swoim zakresem obejmuje:

- a) organizacja ruchu na czas budowy,
- b) roboty przygotowawcze (zdjęcie humusu, rozbiórka elementów dróg i ulic),
- c) roboty ziemne,
- d) budowa drenażu,
- e) wymiana i remont istniejących przepustów,
- f) wykonanie podbudowy,
- g) wykonanie nawierzchni drogowej, zjazdów, chodnika,
- h) wykonanie organizacji i urządzeń bezpieczeństwa ruchu,
- i) roboty wykończeniowe.

Wyżej wymienione zakresy muszą być wykonywane zgodnie z założoną technologią w projekcie. Kolejność technologiczna robót określona jest w kosztorysach inwestorskich i ofertowych.

9.2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych:

- droga powiatowa o nawierzchni gruntowej,
- urządzenia telekomunikacyjne,
- urządzenia energetyczne,
- wodociąg,
- oświetlenie drogowe,
- napowietrzne linie energetyczne,
- przepusty.

W rejonie przebudowywanej drogi występuje zabudowa gospodarcza, jednorodzinna.

9.3. Wskazanie elementów zagospodarowania terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi.

Do elementów zagospodarowania terenu, które mogłyby stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi należą: napowietrzne oraz podziemne linie średniego i niskiego napięcia, wykopy, prefabrykowane elementy dróg i ulic oraz uzbrojenia terenu (podczas transportu i montażu). Podczas prowadzenia prac związanych z wykonaniem nawierzchni występują zagrożenia podczas wyładunku materiałów budowlanych, możliwość potrącenia i najechania pracownika maszyną budowlaną.

9.4. Wskazanie dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót budowlanych.

Istnieje ryzyko ewentualnego uszkodzenia istniejących sieci energetycznych, telekomunikacyjnych i wodociągowych podczas wykonywania robót ziemnych. W przypadkach głębokich wykopów, istnieje zagrożenie dla ludzi – wpadnięcie do wykopu, osunięcie się ziemi w wykopie. Podczas wykonywania prac występują zagrożenia wynikające z konieczności użycia, koparek i urządzeń przewiertowych. Podczas wykonywania robót przy zbliżeniu do napowietrznej sieci energetycznej lub kabla energetycznego może nastąpić zerwanie przewodów, co może spowodować porażenie prądem pracowników. Podczas prac związanych z transportem i montażem elementów prefabrykowanych występują zagrożenia wynikające z konieczności użycia sprzętu mechanicznego do załadunku i rozładunku środków transportu oraz w trakcie montażu urządzeń przy użyciu sprzętu mechanicznego. Podczas realizacji robót ziemnych i montażowych mogą wystąpić zagrożenia związane z bieżącym ruchem samochodowym. Największe nasilenie ruchu samochodowego obserwuje się w dni robocze w godzinach przedpołudniowych, najmniejsze w dni wolne od pracy oraz

w godzinach nocnych. Wykonawca robót musi zapewnić dojazd mieszkańców do posesji. Wykonywanie robót budowlanych związanych z zagęszczaniem podłoża oraz warstw konstrukcyjnych ciężkim sprzętem stanowi źródło drgań i hałasu przekraczającego 100 dB w pobliżu budynków mieszkalnych.

W trakcie budowy będą wykonywane następujące roboty budowlane wymagające sporządzenia przed rozpoczęciem budowy planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (planu bioz):

- wykonanie wykopów o ścianach pionowych bez rozparcia o głębokości większej niż 1,5 m oraz wykopów o bezpiecznym nachyleniu ścian o głębokości większej niż 3,0 m,
- prace z wykorzystaniem ciężkiego sprzętu mechanicznego,
- roboty wykonywane przy użyciu dźwigów,
- roboty prowadzone w zbiornikach, kanałach, wnętrzach urządzeń technicznych i w innych niebezpiecznych przestrzeniach zamkniętych.

Szczegółowy zakres i formę planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (Dz. U. Nr 120, poz. 1126).

9.5. Wskazanie sposobu prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych.

Przed przystąpieniem do realizacji inwestycji kierownik budowy jest zobowiązany do opracowania „Planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia” opisujący wskazane w niniejszej informacji zagrożenia i określający zasady zapobiegania im. Występujące zagrożenia przy realizacji robót ziemnych, drogowych i montażowych, sieci telekomunikacyjnych wiążą się z utrudnieniem ruchu samochodowego oraz ruchu pieszych przy wykonywaniu prac budowlanych w pasie drogowym. By uniknąć zagrożeń należy bezwzględnie przestrzegać zatwierdzonego projektu organizacji ruchu na czas prowadzenia robót oraz podstawowych zasad bezpieczeństwa i higieny pracy. Zgodnie z prawem budowlanym, wszyscy pracownicy powinni być przeszkoleni przez uprawnionego instruktora BHP i p.poż. przynajmniej jeden raz w roku. Przed każdorazowym przystąpieniem do robót Kierownik budowy powinien przeszkolić podległy mu personel i poinformować o ewentualnych zagrożeniach z podkreśleniem zasad postępowania podczas realizacji robót szczególnie niebezpiecznych. Podczas szkolenia Kierownik Budowy winien zwrócić uwagę na zabezpieczenie terenu przed wejściem na plac budowy osób trzecich, a w szczególności na sposób i technologię wykonywania robót niebezpiecznych związanych z głębokimi wykopami.

Instruktaż winien obejmować w szczególności:

- określenie zasad postępowania w przypadku wystąpienia zagrożenia,
- konieczność stosowania przez pracowników środków ochrony indywidualnej, zabezpieczających przed skutkami zagrożeń,
- zasady bezpośredniego nadzoru nad pracami szczególnie niebezpiecznymi przez wyznaczone w tym celu osoby.

9.6. Wskazanie środków technicznych i organizacyjnych zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie, w tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń:

Przed przystąpieniem do robót przygotowawczych, należy teren zabezpieczyć przed wejściem osób trzecich poprzez wygradzenie i umieszczenie tablic ostrzegawczych. Podczas wykonywania robót należy zwrócić szczególną uwagę na właściwe oznakowanie robót drogowych w godzinach dziennych, także nocnych poprzez

wygradzenie i właściwe zabezpieczenie terenu podczas i po zakończeniu prac – szczególnie poprzez oświetlenie barierek w godzinach nocnych. Przy wykopach wąskoprzetrzennych należy bezwzględnie zabezpieczyć wykopy. Z uwagi na bezpieczeństwo, wykopy w pobliżu istniejących instalacji należy wykonywać ręcznie, zgodnie z zaleceniami gestorów sieci. (patrz protokół ZUD oraz uzgodnienia branżowe). Prace montażowe związane z przebudową sieci telekomunikacyjnych musi wykonywać firma posiadająca odpowiednie uprawnienia do wykonywania tych robót. Wykonawca prac powinien uzgodnić dokładny termin wykonania prac budowlano-montażowych z inwestorem. Ponadto wykonawca powinien przed przystąpieniem do prac opracować i uzgodnić z inwestorem Instrukcję technologiczną prowadzenia robót budowlano-montażowych.

Wszystkie prace w pobliżu urządzeń elektroenergetycznych, wykonywać po ich wyłączeniu spod napięcia. Podłączenie do istniejącej sieci energetycznej musi odbywać się po uprzednim powiadomieniu Zarządcy sieci energetycznej i po wyłączeniu zasilania. Wszystkie prace na urządzeniach elektroenergetycznych bądź w ich pobliżu, a w szczególności prace urządzeń dźwigowych, których odległość od linii napowietrznej przy max. wysięgu jest mniejsza niż 10 m wykonywać po ich wyłączeniu spod napięcia. Zamiar przystąpienia do prac wykonawca winien zgłosić pisemnie z 14 dniowym wyprzedzeniem do Rejonu Energetycznego.

- roboty należy wykonywać zgodnie z wymaganiami Prawa Budowlanego,
- roboty należy wykonywać zgodnie z warunkami zawartymi w projekcie budowlanym,
- osoby wykonujące prace związane z prowadzonymi robotami powinny być ubrane w kamizelki ostrzegawcze,
- w czasie prowadzenia robót należy przestrzegać przepisy dotyczące ochrony środowiska, przeciwpożarowe, bhp, ochrony interesów osób trzecich, oraz przepisy związane z wykonywanymi robotami (wymagania szczegółowe regulują zapisy Specyfikacji Wykonywania i Odbioru Robót Budowlanych),
- w czasie prowadzenia robót należy przestrzegać ustalenia zawarte w planie bioz.

Opracował

mgr inż. Rafał Kupś

Uwaga: Opis techniczny dotyczy przebudowy drogi powiatowej nr 1346P na całym odcinku Kamionka-Sokołowo od km 6+989,00 do km 9+983,30.

Etap II dotyczy przebudowy na odcinku od km 8+021 do km 8+960, w związku z tym należy brać pod uwagę zapisy dotyczące robót zawartych w kosztorysie.