



Sławomir Grabowski
ul. M. Skłodowskiej-Curie 80/28
85-733 Bydgoszcz
NIP 554-142-88-64
Tel. 503031360
e-mail: gradrog@interia.pl

Egz.

2

DOKUMENTACJA TECHNICZNA

2023.03.2012 80 2020.02.01.17

Obiekt: **DROGA GMINNA PUBLICZNA (UL. RYBACKA)
W WIĘCBORKU gm. WIĘCBORK**

Zamawiający: **Gmina Więcbork**
ul. Mickiewicza 22
89-410 Więcbork

Temat: **PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ PUBLICZNEJ
(UL. RYBACKIEJ W WIĘCBORKU) WRAZ Z
BUDOWĄ KANALIZACJI DESZCZOWEJ,
WIĘCBORK, gm. WIĘCBORK W ZAKRESIE
SKRZYŻOWANIA Z DROGĄ WOJEWÓDZKĄ NR
241 (UL. HALLERA)**

Jednostka ewid.: 041304_4 Więcbork, obr. 0003 Więcbork, dz. 122,

Stadium projektu: **Dokumentacja techniczna**

Branża: **drogowa**

Rodzaj opracowania: **PROJEKT DROGOWY**

Imię i nazwisko projektanta **inż. Krzysztof Żarkow**

branży drogowej:

Nr uprawnienia: **GP-KZ-7342/570/94**

Projekty dróg i nawierzchni lotniskowych bez ograniczeń

Imię i nazwisko
opracowującego:

mgr inż. Sławomir Grabowski

AC
podpis:

SG
podpis:

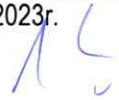
Data sporządzenia projektu: **31.03.2023r.**

OŚWIADCZENIE

Oświadczamy, że dokumentacja techniczna dla zamierzenia budowlanego pn.
PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ PUBLICZNEJ (UL. RYBACKIEJ W WIĘCBORKU)
WRAZ Z BUDOWĄ KANALIZACJI DESZCZOWEJ, WIĘCBORK, gm. WIĘCBORK
W ZAKRESIE SKRZYŻOWANIA Z DROGĄ WOJEWÓDZKĄ NR 241
(UL. HALLERA)

został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.

Wykaz projektantów i sprawdzających składających powyższe oświadczenie

Stanowisko	Imię i nazwisko, nr uprawnień	Podpis
DROGI PROJEKTANT	inż. Krzysztof Żarkow Uprawnienia do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogi nr uprawnień: GP-KZ-7342/570/94	31.03.2023r. 

WOJEWODA BYDGOSKI

GP-KZ-7342/570/94

Bydgoszcz, 1994-12-30

DECYZJA

O STWIERDZENIU PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO
DO PEŁNIENIA SAMODZIELNYCH FUNKCJI TECHNICZNYCH W BUDOWNICTWIE

Na podstawie § 2 ust.1 pkt 1, § 4 ust.2, § 7 i § 13 ust.1 pkt 3 lit.b rozporządzenia Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska, z dnia 20 lutego 1975 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz.U. Nr 8, poz.46 z późn.zm.) stwierdza się, że:

Pan Krzysztof ZARKOW
inżynier budownictwa drogowego

urodzony dnia 28 października 1950 r. w Bydgoszczy

posiada przygotowanie zawodowe upoważniające do wykonywania
samodzielnej funkcji projektanta
w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej
w zakresie dróg i nawierzchni lotniskowych

Pan Krzysztof ZARKOW jest upoważniony do:

- 1/ sporządzania projektów budowli dróg, nawierzchni lotniskowych oraz typowych mostów i przepustów;
- 2/ w zakresie budowli nie będących budynkami w budownictwie jednorodzinnym, zagrodowym oraz innych budynków o kubaturze do 1000m³ - do kierowania, nadzorowania i kontrolowania budowy i robót, kierowania i kontrolowania wytwarzania konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz oceniania i badania stanu technicznego budowli.

od niniejszej decyzji służy stronie prawo wniesienia odwołania do Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Otrzymują:

1. p.Krzysztof ZARKOW
ul. Tucholska 7/55
85-165 BYDGOSZCZ
2. a/a

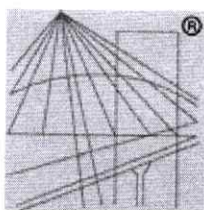


Zup. Wojewody

[Signature]
Zup. Wojewody



za zgodność
z oryginałem



P O L S K A
I Z B A
I N Ż Y N I E R Ó W
B U D O W N I C T W A

Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

KUP-CTQ-1Y5-7CX *

Pan KRZYSZTOF ŻARKOW o numerze ewidencyjnym KUP/BD/2934/01
adres zamieszkania ul. UJEJSKIEGO 50/9, 85-168 BYDGOSZCZ
jest członkiem Kujawsko-Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada
wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2023-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2022-12-16 roku przez:

Renata Staszak, Przewodniczący Rady Kujawsko-Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Zgodnie z art. 78¹ K.c.

§ 1. Do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarcza złożenie oświadczenia woli w postaci elektronicznej i opatrzenie go
kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

§ 2. Oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej.

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na
stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.piib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów
Budownictwa.



Wydruk z systemu Izby Inżynierów
Budownictwa
Data: 2022-12-16 14:00:00
Lokalizacja: Bydgoszcz

za zgodność
z oryginałem

Zawartość opracowania

1.	Oświadczenia			
2.	Uprawnienia i przynależności do izby budownictwa			
3.	Zawartość opracowania z opisem technicznym			
4.	Uzgodnienia, opinie			
5.	Projekt zagospodarowania terenu	1:500	rys. 1	
6.	Profil podłużny	1:50/500	rys. 2	
7.	Przekrój normalny	1:50	rys. 3/1-3/2	

Opis techniczny

DO PRZEBUDOWY DROGI GMINNEJ PUBLICZNEJ (UL. RYBACKIEJ W WIĘCBORKU) WRAZ Z BUDOWĄ KANALIZACJI DESZCZOWEJ, WIĘCBORK, gm. WIĘCBORK W ZAKRESIE SKRZYŻOWANIA Z DROGĄ WOJEWÓDZKĄ NR 241 (UL. HALLERA)

1. Podstawa opracowania

- Umowa zawarta z Zamawiającym – Gminą Więcbork;
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2.03.1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie Dz.U. 1999 nr 43 poz. 430 z późn. zmianami – (obowiązujący Dz.U. 2019 poz. 1643 na dzień wydania warunków przez ZDW) .
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. - O drogach publicznych - Dz.U. 2022 poz. 1693
- Katalog wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych GDDP Warszawa 2001;
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych – GDDP Warszawa 2001;
- Katalog powtarzalnych elementów drogowych – Transprojekt 1979;
- Mapa do celów projektowych w skali 1:500;
- Opinia geotechniczna z grudnia 2021r. oprac. przez Pracownię Geologiczną „Gruntownia”;
- Pismo – warunki ZDW.12e. 5251.21.2022 z dnia 19.05.2022,
- Inwentaryzacja stanu istniejącego.

2. Opinia geotechniczna

Opinię geotechniczną opracowano na podstawie wykonanych badań podłoża gruntowego dla projektowanego układu drogowego.

Projektuje się wykonanie drogi o nawierzchni z betonu asfaltowego.

W budowie geologicznej dokumentowanego terenu w strefie przypowierzchniowej do głębokości wykonanych wierceń wyróżniono osady czwartorzędowe holocenu i plejstocenu.

Nasypy budowlane – to sztywne nawierzchnie asfaltowe i z polbruków oraz ich podbudowa wykonana z szutru, mieszanek cementowo – piaskowych, piasków drobnych i bruków tworzących warstwy zalegające do głębokości 0,3 – 0,6m.

Nasypy niebudowlane – to geotechnicznie niejednorodna mieszanina piasków drobnych humusowych piasków drobnych i średnich, namulów z domieszką gruzu i kamieni. Tworzą ciągłą warstwę zalegającą pod w/w nasypami budowlanymi oraz bezpośrednio na powierzchni terenu o zmiennej miąższości 0,2 – 2,3m. Ich miąższość rośnie, a spąg który układa się na głębokości 0,5 – 2,3m zapada w kierunku jeziora. Ich zagęszczenie cechuje się wysoce zmienną / skokowo/ wartością stopnia zagęszczenia ID mieszczącą się w przedziale luźnych i średnio zagęszczonych.

Powyższe grunty z uwagi na niejednorodny skład, lokalnie wysoką ściśliwość i niskie wartości oraz anizotropię parametrów geotechnicznych nie dają się jednoznacznie sparametryzować. Mogą stanowić podłoże budowlane dla lekkich obiektów uzbrojenia podziemnego, dla nawierzchni drogowej wymagają stabilizacji przez utworzenie warstw wzmacniających.

Następną warstwę tworzą piaski drobne i średnie oraz gliny piaszczyste w stanie twardoplastycznym. Charakteryzują się one wysokimi wartościami parametrów wytrzymałościowych

Jedynie w rejonie samego jeziora poniżej 2,2m zalegają namuły. Te grunty cechują się wysoką ściśliwością i niskimi wartościami parametrów wytrzymałościowych.

W okresie prowadzenia prac terenowych występowanie jednego ciągłego poziomu wód gruntowych o zwierciadle swobodnym stwierdzono na głębokości 2,19m tj. na rzędnych 108,50 – 108,53m n.p.m.

Z uwagi na istniejące warunki gruntowo-wodne oraz charakter robót (roboty ziemne o głębokości do 1,2m poniżej terenu projektowanego), obiekt budowlany zaliczono do pierwszej kategorii geotechnicznej.

3. Zakres robót

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej nr 020723C (ul. Rybackiej) w zakresie skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 241 relacji Tuchola – Rogoźno w miejscowości Więcbork. Długość projektowanego odcinka ul. Rybackiej – 0,2 km.

Zakresem objęto branżowe roboty drogowe związane z:

- wykonaniem robót ziemnych;
- budową pełnej konstrukcji nawierzchni na ul. Rybackiej i na skrzyżowaniu z DW241 (ul. Hallera);
- przebudową chodników,
- wykonaniem oznakowania poziomego i pionowego
- robotami wykończeniowymi.

4. Roboty ziemne, roboty rozbiórkowe

Roboty ziemne polegać będą na wybraniu gruntów nieprzydatnych do celów budowlanych, dowóz gruntu piaszczystego na nasypy oraz wykonaniu koryta pod projektowane nawierzchnie zjazdu, zjazdów publicznych. Roboty rozbiórkowe polegać będą na rozebraniu istniejących nawierzchni jezdnii (całej konstrukcji).

5. Opis do projektu zagospodarowania

5.1. Istniejący stan zagospodarowania terenu

Droga objęta opracowaniem znajduje się w centrum Więcborka. Obecnie funkcjonuje jako publiczna. Swoją początek ma na skrzyżowaniu z DW 241 (ul. Hallera - km DW 40+825). A kończy się na skrzyżowaniu z ul. Strzelecką. Wokół drogi istnieje zabudowa jednorodzinna oraz kamienice. Ulica Hallera posiada nawierzchnię z betonu asfaltowego z obustronnymi chodnikami z kostki betonowej. Natomiast ul. Rybacka posiada nawierzchnię z betonu asfaltowego. Wzdłuż ulicy istnieją wąskie chodniki z płytek bet. i kostki bet. Nawierzchnia ulicy jest silnie zniszczona. Pofalowana na całej długości i ma dużo ubytków.

Ulica Rybacka funkcjonuje jako jednokierunkowa od Strzeleckiej do Hallera. Ulica służy także jako droga wyjazdowa dla wozów bojowych Straży Pożarnej. Ulica znajduje się w strefie ograniczenia prędkości 30km/h.

Obecnie Ulica Rybacka odwadniana jest do istniejących studni chłonnych, natomiast ul. Hallera poprzez istniejące wpusty do istniejącej kanalizacji deszczowej.

5.2. Stan istniejącego uzbrojenia

W pasie drogowym znajdują się następujące sieci uzbrojenia:

- sieć nadziemna elektryczna,
- sieć elektryczna podziemna,
- sieć wodociągowa;
- sieć kanalizacji sanitarnej i deszczowej,
- sieć teletechniczna podziemna ,

Na przedmiotowym odcinku nie występują kolizje z istniejącym uzbrojeniem terenu. Jedynie pod projektowaną drogą na istniejących sieciach podziemnych teletechnicznych i elektrycznych zaprojektowano typowe rury ochronne dwudzielne (jak zapisano w uzgodnieniach). Przy skrzyżowaniach i zbliżeniach do 1m od osi istn. infrastruktury telekom. prace prowadzić ręcznie z zachowaniem ostrożności i zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami.

W przypadku wcześniejszej budowy gazociągu (obecnie projektowany gazociąg) na przedmiotowym odcinku należy spełnić warunki określone w załączniku do uzgodnienia nr 3463/BR/ZTI/2022 (załączono w projekcie).

5.3. Projektowane zagospodarowanie

5.3.1. Opis ogólny części drogowej

Parametry drogi wojewódzkiej (ul. Hallera)

- Prędkość projektowa: $V_p = 50 \text{ km/h}$, nośność 115 KN,
- Kategoria i klasa drogi: droga wojewódzka nr 241 klasy G, obszar zabudowany,

Parametry drogi gminnej (ul. Rybacka)

- Prędkość projektowa: $V_p = 30 \text{ km/h}$, nośność projektowana 100 KN,
- Kategoria i klasa drogi: droga gminna klasy L, obszar zabudowany,

Celem opracowania jest przebudowa skrzyżowania drogi gminnej (ul. Rybackiej) z drogą wojewódzką nr 241 (ul. Hallera) w Więcborku (kmDW241 40+825). Z drogi (ul. Rybackiej) korzystać będą przede wszystkim lokalni mieszkańcy. Droga będzie także służyć jako droga wyjazdowa dla wozów bojowych Straży Pożarnej z pobliskiej remizy. Z uwagi na wąski pas drogowy (obustronny ciąg domów i kamienic) projektuje się wykonanie ulicy jako jednoprzestrzenny układ tj. połączenie jezdni, zatoki postojowej i chodników w jednym poziomie. Wszystkie części ulicy oddzielone będą opornikami betonowymi. Ulica nadal będzie funkcjonować jako jednokierunkowa.

Samo skrzyżowanie będzie posiadać nawierzchnię betonu asfaltowego. Nawierzchnia na skrzyżowaniu zostanie zramowana krawężnikami i opornikami bet. Zostaną zachowane istniejące ciągi piesze.

Ulica Rybacka będzie odwadniana poprzez wpusty do nowej kanalizacji deszczowej. Odbiornikiem wód deszczowych będzie Jezioro Więcborskie. Wszystkie roboty dotyczące kanalizacji deszczowej będą wykonywane poza pasem drogowy DW241.

Ulica Hallera (DW 241) odwadniana jest do istniejących wpustów ulicznych.

5.3.2. Profil podłużny

Rozwiązania wysokościowe zostały dostosowane do istniejącego terenu. Spadek podłużny na ul. Rybackiej wynosić będzie 2,2%.

5.3.3. Przekrój poprzeczny

Projektuje się wykonanie ulicy jako jednoprzestrzenny układ tj. połączenie jezdni, zatoki postojowej i chodników w jednym poziomie. Szerokość jezdni wynosić będzie 3,0m, szerokość zatoki postojowej 1,8-2,0m, szerokość opasek chodnikowych 0,8-1,5m.

Włączenie do DW241 będzie miało szerokość 4,0m. Zostanie wyokrąglone łukami $R=8\text{m}$ i $R=4,0\text{m}$.

5.3.4. Konstrukcja nawierzchni

Zaprojektowano na całej długości drogi jednakową konstrukcję nawierzchni.

Przyjęte grubości warstw nawierzchni:

- Nawierzchnia ul. Rybackiej (na włączeniu do DW241):
 - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 5 cm
 - podbudowa zasadnicza beton asfaltowy AC 22 P 35/50 7 cm
 - podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej KŁSM C90/3 uziarnienie 20 cm
0/31,5 mm, $E_2 \geq 160 \text{ MPa}$
 - wzmocnienie podłoża mieszanką związaną cementem C3/4 o uziarnieniu 15 cm
0/16mm

razem grubość 47 cm

• Nawierzchnia na chodnikach:

– warstwa ścieralna kostka bet. jasno-szara "starobruk"	8 cm
– Podsypka cementowo-piaskowa 1:4	4 cm
– podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej KŁSM C90/3 uziarnienie 0/31,5 mm,	20 cm
– wzmocnienie podłoża mieszanką związaną cementem C3/4 o uziarnieniu 0/16mm	15 cm
<hr/>	
razem grubość	47 cm

Krawężniki najazdowe, oporniki oraz obrzeża należy ustawić na ławie betonowej C12/15.

5.4. Zestawienie powierzchni

– Ulica (w zakresie działki DW241)	15 m ²
– Chodniki (w zakresie działki DW241)	12 m ²
<hr/>	
Razem powierzchnia objęta opracowaniem	27 m²

5.5. Projektowana kanalizacja deszczowa ul. Rybackiej

Projektowane rozwiązanie odprowadzenia wód opadowych i roztopowych z terenu inwestycji, polega na ujęciu wód deszczowych z nawierzchni drogi, w szczelny system kanalizacji deszczowej z rur PVC SN8 i PVC SN12 i odprowadzenie do jeziora Więcborskiego za pośrednictwem prefabrykowanego wylotu.

Projektuje się montaż wpustów deszczowych z rusztem żeliwnym klasy D400 osadzonych na studniach betonowych średnicy 500mm z 1,0 m częścią osadnikową. Przykanalik od wpustu do głównego zbiorczego kanału kanalizacji deszczowej wykonać o średnicy PVC 200x5,9mm.

Kanalizację deszczową zaprojektowano z rur kielichowych PVC – U litych $\phi 400 \times 13,0 \text{ mm}$, $\phi 400 \times 11,7 \text{ mm}$, $\phi 315 \times 9,2 \text{ mm}$, $\phi 200 \times 5,9 \text{ mm}$, w systemie grawitacyjnym rozdzielczym ze studniami średnicy 1000mm, 800mm z kręgów żelbetowych klasy C35/45 (B45), umożliwiającymi zmianę kierunku prowadzonych przewodów kanalizacji deszczowej, podłączenie projektowanych wpustów deszczowych rewizje ciągów kanalizacyjnych. Główne kanały kanalizacji deszczowej zaprojektowano na podsypce z piasku średniego grubości 10 cm oraz w obsypce piaskowej 30 cm. Szczegółowo sposób rozprowadzenia kanalizacji deszczowej prowadzącej wody do odbiornika pokazano w części graficznej opracowania.

Odbiornikiem wód deszczowych i roztopowych jest jezioro Więcborskie. Do ochrony środowiska naturalnego odbiornika zaprojektowano urządzenie do oczyszczenia wód deszczowych z zanieczyszczeń charakterystycznych dla docelowego ruchu kołowego – separator koalescencyjny zintegrowany z osadnikiem i kanałem odciążającym o: przepustowości 10 – 100 l/s i pojemności osadnika 5000 l typ ECO – K 10/100 – 5,0 średnicy 2300 mm.

Separator koalescencyjny działa na zasadzie rozdzielenia grawitacyjnego olejów i wody poprzez sedymentację i filtrację, które jest wspomagane przez zjawisko koalescencji i adsorpcji. Komora osadnika służy do zatrzymania zawiesiny ogólnej, stanowiącej głównie piasek, przed wprowadzeniem ich do odbiornika. Konstrukcyjnie separator stanowi zbiornik monolityczny żelbetowy podzielony na dwie komory. Wewnątrz komory separacji zainstalowany jest układ koalescencyjny z pianki poliuretanowej wraz z automatyczną instalacją zamykającą blokującą wypływ z separatora, gdy objętość zgromadzonych zanieczyszczeń osiągnie maksymalną wartość (pojemność magazynową). Proponuje się projektowany separator wyposażać w układ automatycznej instalacji alarmowej (w systemie bezprzewodowej komunikacji) powiadamiającej o konieczności usunięcia zgromadzonych w separatorze zanieczyszczeń

Odbiornikiem wód deszczowych i roztopowych jest jezioro Więcborskie. Wody deszczowe do odbiornika odprowadzane są poprzez prefabrykowany wylot W1 na dz. nr 277, j.e. 041304_5 Więcbork, obr. 0015 Śmiłowo. Projektuje się gotowe prefabrykowane elementy umocnienia wylotu. Wylot DN400 należy wykonać wg KPED 02.16 z betonu klasy BH25 hydrotechnicznego. Wylot posadowić na fundamencie gr. 10cm z betonu C20/25. Średnica i gabaryty umocnienia dostosowane zostaną do średnicy projektowanego kanału kanalizacji deszczowej. Wylot należy umocnić na szerokości 1,5m po bokach i powyżej wylotu narzutem kamiennym.

6. Wycinka drzew

Projekt nie przewiduje wycinki drzew i krzewów.

7. Wpływ eksploatacji górniczej

Projektowana droga i zjazdy są poza strefą eksploatacji górniczej.

8. Informacja o obszarach chronionych

Inwestycja wykonywana będzie poza granicami Krajeńskiego Parku Krajobrazowego i jest znacznie oddalona od najbliższego obszaru z wykazu „Natura 2000”.

9. Strefa ochronny konserwatorskiej

Projektowana ścieżka znajduje się na fragmencie w strefie „B” ochrony konserwatorskiej obejmującym układ urbanistyczny miasta Więcborka ujęty w wojewódzkiej i gminnej ewidencji zabytków. Nad pracami ziemnymi należy zapewnić nadzór archeologiczny – zgodnie z opinią nr 405/2022 (załączono w projekcie).

10. Zabezpieczenie p-poż.

Zabezpieczenie p-poż. nie dotyczy dróg. Projektowana nawierzchnia ulicy zapewnia nośność umożliwiającą przejazd pojazdów Straży Pożarnej

11. Organizacja ruchu drogowego

Przebudowa drogi powoduje zmiany w stałej organizacji ruchu drogowego. Opracowanie takiego projektu stanowi odrębne opracowanie.

12. Odwodnienie nawierzchni

Ulica Rybacka będzie odwadniana poprzez wpusty do nowej kanalizacji deszczowej. Odbiornikiem wód deszczowych będzie Jezioro Więcborskie. Wszystkie roboty dotyczące kanalizacji deszczowej będą wykonywane poza pasem drogowym DW241.

Ulica Hallera (DW 241) odwadniana jest do istniejących wpustów ulicznych.

13. Budowa kanału technologicznego

Powołując się na Dz. U. Dz. U. 2022 poz. 1783. w art. 39 punkt 6ba podpunkt 4 tj. przy
„budowie lub przebudowie drogi o długości do 1000 metrów, jeżeli są spełnione łącznie następujące warunki:

- a) projektowany kanał technologiczny nie miałby kontynuacji po żadnej ze stron,*
- b) w ciągu 3 lat nie jest planowana budowa lub przebudowa drogi umożliwiająca kontynuację projektowanego kanału technologicznego zgodnie z uchwałą budżetową jednostki samorządu terytorialnego, wieloletnią prognozą finansową jednostki samorządu terytorialnego, programem wieloletnim wydanym na podstawie art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych lub planami, o których mowa w art. 20 pkt 1 lub 2”....*

inwestycja nie wymaga budowy kanału technologicznego.

14. Uwagi

- Wszystkie roboty wykonać zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami oraz zgodnie z wymogami określonymi w szczegółowych specyfikacjach technicznych wykonania i odbioru robót.

- Przed rozpoczęciem prac budowlanych Wykonawca jest zobowiązany do opracowania projektu czasowej organizacji ruchu drogowego na czas realizacji prowadzonych robót w pasie drogowym DW241.
- Przed rozpoczęciem prac budowlanych Wykonawca musi uzyskać zezwolenie zarządcy drogi na prowadzenie robót w pasie drogowym zgodnie z art. 40 ust. 1 i ust 2 pkt 1 ustawy z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych z późn. zmianami.

Opracował



mgr inż. Sławomir Grabowski

Opracował



inż. Krzysztof Żarkow