

OPIS TECHNICZNY

przebudowa drogi powiatowej Stróża - Trzebunia Nr 18271
od km 8+800=0+000-1+000
działki Nr ewid. 7791,7792,7793,7794,7795

1. LOKALIZACJA

Miejscowość - Trzebunia Górna
Gmina - Pcim
Powiat - Myślenice
Woj. - Małopolskie

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt budowlany „Przebudowa drogi powiatowej Stróża-Trzebunia Nr 18271 od km 8+800=0+000-1+000 działki Nr ewid. 7791,7792,7793,7794,7795” opracowano na podstawie:

- umowy Nr 3/ZP-3/2003 z dnia 10 lipca 2003r. zawartej pomiędzy Zarządem Dróg Powiatowych w Myślenicach 32-400 Myślenice, ul. Drogowców 2, a Zespołem Usług Projektowych „PRO-LAS” s.c. w Krakowie, 31-159 Kraków, Al. Słowackiego 17A
- mapy sytuacyjno - wysokościowej w skali 1:500
- pomiarów terenowych uzupełniających
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie /Dz.U.Nr 43 z dnia 14 maja 1999r./.

3. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt przebudowy drogi, mającej na celu wzmocnienie istniejącej nawierzchni z przystosowaniem jej do przenoszenia prognozowanych obciążeń ruchem drogowym w 20-letnim okresie eksploatacji, przy założeniu w ruchu pojazdów o nacisku na oś 100kN.

Ponadto projekt obejmuje:

- dostosowanie drogi w przekroju podłużnym i poprzecznym do obowiązującego normatywu /w istniejącym pasie drogowym/;
- przebudowę obiektów uszkodzonych i nienormatywnych w ciągu drogi i pod zjazdami;
- pogłębienie rowów poniżej granicy przemarzania w stosunku do projektowanej niwelcty.

4. CHARAKTERYSTYKA DROGI

Początek przebudowywanej drogi Nr 18271 przyjęto w km 8+800 = 0+000 – 1+000, koniec na granicy powiatów Myślenicki i Suski.

Droga posiada nawierzchnię bitumiczną szerokość jezdni 5,5-5,7m z obustronnymi poboczami ziemnymi o szerokości 0,5-0,6m.

Wzdłuż drogi biegną rowy otwarte o zmiennych spadkach podłużnych, zamulone i zarośnięte.

Droga przekracza ciekі boczne „Bez nazwy” przepustami o zmiennym świetle $\phi 80$ - $\phi 140$ cm.

5. WARUNKI GRUNTOWO – WODNE

Dla określenia rodzaju i jakości warstw istniejącej nawierzchni oraz warunków gruntowo-wodnych, wykonano 4 otwory badawcze do głębokości 1,5m charakterystycznych dla przebudowywanej drogi, dla określenia istniejącej konstrukcji nawierzchni oraz rodzaju podłoża.

Na rozpatrywanym odcinku drogi stwierdzono następującą konstrukcję nawierzchni oraz warstw podłoża:

- warstwa ścieralna grubości 5cm z asfaltobetonu – uszkodzona;
- podbudowa z pospółki rzecznej o nienormatywnej granulacji kruszywa 0-100mm; przewaga frakcji drobnych i grubych grubość warstwy 35-40cm;
- w podłożu występuje glina zwięzła miejscami z domieszką iłów piaszczysto-pylastych;
- swobodne zwierciadło wody poniżej 1,5m.

Biorąc pod uwagę ocenę wizualną stanu nawierzchni oraz ocenę makroskopową gruntu podłoża z otworów badawczych określono grupę nośności podłoża G_3 , a warunki wodne jako przeciętne, kwalifikując grunty jako wysadzinowe.

Zgodnie z Dz. U. Nr 43 z dnia 14 maja 1999r. ustalono mrozoodporność podłoża dla kategorii ruchu KR2 – dla grupy nośności G_3 $0,55 \times 1,2 = 0,66m$.

Konieczna wymiana warstwy podłoża na odcinkach pełnej przebudowy wynosi 45cm.

W przypadku wystąpienia odmiennych warunków gruntowych Wykonawca zobowiązany jest zgłosić Inspektorowi Nadzoru w celu wykonania badań kontrolnych.

6. DROGA W PLANIE

Trasa projektowanej przebudowy drogi pokrywa się z istniejącą trasą drogi i mieści się w istniejącym pasie drogowym.

Dla poprawienia geometrii trasy drogi zaprojektowano skorygowanie łuków poziomych projektując nowe promienie łuków wraz z krzywymi przejściowymi.

Minimalny promień łuku poziomego $R=15,0m$, a maksymalny $R=900,0m$, długość krzywych przejściowych $L=20,0m$.

Większe korekty łuków poziomych zostały ograniczone istniejącym pasem drogowym.

Projektowana szerokość jezdni wynosi na prostej 6,0m na łukach poziomych zwiększona o wartości poszerzeń.

7. DROGA W PRZEKROJU PODŁUŻNYM

Niweletę zaprojektowano przy optymalnym wpisaniu jej w profil istniejącej drogi, uwzględniając grubość warstw konstrukcyjnych wzmocnienia nawierzchni.

Pionowe załamania niwelety wyokrąglono łukami pionowymi minimalny $R=350,0m$, a maksymalny $R=2000,0m$.

Na odcinku od km 0+200 do km 0+700 projektuje się pełną konstrukcję nawierzchni z przebudową wgłębną; na pozostałym odcinku nadbudowa istniejącej konstrukcji nawierzchni z poszerzeniem obustronnym lub jednostronnym.

Maksymalny spadek podłużny niwelety 11,9%, minimalny 2,6%, przeciwsfadek 1,3%.

8. DROGA W PRZEKROJU POPRZECZNYM

Projekt przebudowy drogi przewiduje dostosowanie parametrów istniejącej drogi na całej długości do wymogów klasy Z – szerokość jezdni 6,0m; pobocza 2×1,0m.

Poszerzenie jezdni do wielkości 6,0m wraz z poszerzeniem przypadającym dla poszczególnych łuków poziomych wymaga poszerzenia korpusu drogi jednostronnie lub obustronnie albo przez przebudowę wglębną.

Szerokość poszerzeń podano na przekrojach poprzecznych załącznik Nr 6 szczegóły na przekrojach normalnych załącznik Nr 7.

Na odcinkach poszerzeń korpusu drogowego należy:

- wykonać stopnie pod nasyp;
- uformować i zagęścić nasyp przy pochyleniu skarp 1:1, nasyp zazbroić geowłókniną GEON 750-1200, całość według PN-S-02205.

Przy przebudowie wglębnej po wykonaniu koryta należy ułożyć sączi podłużne, następnie wyprofilować i zagęścić podłoże kontrolując zagęszczenie według Proctora BN-77/8931-12.

Na tak przygotowane podłoża ułożyć pełną konstrukcję nawierzchni.

Skarpy wykopów o pochyleniu 1:1 należy ubezpieczyć geokrąką h-5cm.

9. PRZEKRÓJ NORMALNY

Dla projektowanej przebudowy drogi powiatowej przyjęto następujące parametry techniczne:

- klasa drogi Z;
- kategoria ruchu KR2;
- przekrój jezdni na prostej daszkowy 2%;
- przekrój na łuku jednostronny do środka łuku;
- szerokość jezdni na prostej 6,0m;
- szerokość jezdni na łuku 6,0m + poszerzenie;
- pobocza 2×1,0m utwardzone;
- szybkość projektowa 30km/h;

- nawierzchnia drogi – beton asfaltowy.

Projektuje się następującą konstrukcję wzmocnienia istniejącej nawierzchni zgodnie z Dz. U. Nr 43 z dnia 14 maja 1999r.:

- frezowanie istniejącej nawierzchni na głębokość 2cm;
- podbudowa pomocnicza średniej grubości 17cm po zagęszczeniu z kruszywa łamanego o uziarnieniu ciągłym 0-31,5mm stabilizowana mechanicznie całość według PN-S-06102; w warstwie tej należy wykonać profilowanie projektowanego przekroju poprzecznego drogi na prostej i na łuku;
- mechaniczne oczyszczenie podbudowy pomocniczej oraz skropienie emulsją asfaltową śreniorozpadową w ilości 0,7kg/m²;
- podbudowa zasadnicza grubości 9cm z betonu asfaltowego 0-25mm według BN-71/8933-11;
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego 0-16mm grubości 5cm według PN-74/S-96022.

Na wszystkich poszerzeniach oraz przebudowie wgłębnej zaprojektowano wzmocnienie podłoża pod w/w warstwy konstrukcyjne nawierzchni:

- profilowanie i zagęszczenie podłoża według PN-88/B-04481 i BN-77/8931-12;
- warstwa wyrównawcza grubości 5cm z piasku;
- geowłóknina o wytrzymałości na rozciąganie Rr-40kN/m;
- warstwa odsączająca grubości 10cm z piasku według PN-B-11113.1996;
- warstwa mrozoochronna grubości 25cm z kruszywa naturalnego 0-60mm o wskaźnikach WP≥20, CBR≥25f≥8m/d /na poszerzeniach 20cm/;
- geokrata np. TABOSS /HDPE/ z wypełnieniem kruszywem 16-33mm z nadmiarem 3cm przed zagęszczeniem /na poszerzeniach jednostronnych lub obustronnych/.

10. Z J A Z D Y

10.1. Stan istniejący

Do przebudowywanej drogi powiatowej włączają się drogi publiczne /gminne/ sztuk 7, zjazdy do posesji i gospodarstw sztuk 16.

Istniejące lewostronne i prawostronne zjazdy przekraczają rowy przepustem $\phi 40\text{cm}$ z rur betonowych i nie posiadają odpowiednich parametrów normatywnych.

Nawierzchnia ich jest utwardzona kruszywem naturalnym lub gruntowa.

10.2. Stan projektowany

Pogłębienie rowów wzdłuż przebudowywanej drogi powoduje konieczność przebudowy prawie wszystkich obiektów pod zjazdami, a tym samym całego zjazdu.

Projektuje się następujące zjazdy:

- publiczne;
- indywidualne.

Zjazd publiczny o następujących parametrach:

- szerokość jezdni 3,5m;
- korony 5,0m;
- wyokrąglenie łukiem kołowym o promieniu $R=5,0\text{m}$.

Zjazd indywidualny o następujących parametrach:

- szerokość jezdni 3,0m;
- korony 4,5m;
- wyokrąglenie łukiem kołowym o promieniu $R=3,0\text{m}$.

10.3. Zakres projektowanych robót

- rozebranie ścianek czołowych z kamienia na sucho;
- rozebranie przepustów z rur betonowych.

Odbudowa przepustów pod zjazdami:

- wykonanie ławy fundamentowej ze żwiru;
- ułożenie części przelotowej przepustu $\phi 50\text{cm}$;
- wykonanie ścianek czołowych z betonu klasy B-30;
- wykonanie studni wpadowej $\phi 100\text{cm}$ z wpustem żeliwnym;
- zasypanie przepustu.

Nawierzchnię na zjazdach projektuje się o następującej konstrukcji:

- podbudowa grubości 10cm po uwałowaniu z kruszywa łamanego o uziarnieniu ciągłym 0-31,5mm stabilizowanego mechanicznie według PN-S-06102;
- nawierzchnia grubości 5cm z asfaltobetonu według PN-74/S-96022.

11. ODWODNIENIE

11.1. Stan istniejący

Wzdłuż drogi odcinkowo po lewej lub po prawej stronie występują rowy otwarte naturalne, nieubezpieczone, stosunkowo płytkie, zanieczyszczone, niedrożne.

11.2. Zakres projektowany

Rowy na całej długości ulegają pogłębieniu i profilowaniu dla uzyskania pełnej ich drożności w celu zapewnienia swobodnego spływu wód do istniejących przepustów i dalej do naturalnych odbiorników.

Z uwagi na ograniczenie szerokości pasa drogowego do ubezpieczenia dna rowu zastosowano elementy betonowe typu „korytka kolejowe”.

Odcinkowe ubezpieczenia rowów i ich rodzaj przedstawiono na rysunkach konstrukcyjnych „Przekroje normalne” załącznik Nr 7 i „Przekrój podłużny” zał. Nr 5. Odwodnienie wgłębne konstrukcji nawierzchni zaprojektowano przy użyciu rurki drenarskiej $\phi 145$ z NPCW w otulinie z włókna syntetycznego z wyprowadzeniem na skarpę w wylocie drenarskim lub do rowu przez „korytka kolejowe”; szczegóły w załączniku Nr 7.

W km 0+372 zaprojektowano studnię wpadową $\phi 100$ cm z wpustem żeliwnym dla przejścia wody ze ścieku.

Ściek ubezpieczony elementem prefabrykowanym typu mulda $60 \times 50 \times 20$ cm na zaprawie M7 grubości 5cm i warstwie pospółki grubości 20cm.

12. PRZEPUSTY

12.1. Stan istniejący

W ciągu przebudowywanej drogi dla przeprowadzenia wody z bocznych cieków „Bez nazwy” oraz wody z rowów drogowych pod korpusem drogi istnieją przepusty o zmiennym świetle $\phi 80$ - $\phi 140$ cm:

- w km 0+093,50 drogi istnieje przepust z rur betonowych $\phi 140$ cm długości 17,0m bez ścianek czołowych wlotu i wylotu;
dno na wylocie pogłębione, brzegi wyerodowane, wlot zniszczony;

- cała część przelotowa przepustu rozszczelniona, co zagraża zniszczeniu obiektu;
- w km 0+263 j.w. istnieje przepust z rur betonowych $\phi 80$ cm długości 25,0m bez ścianki wlotowej, natomiast ścianka wylotu zniszczona /wywrócona wraz z rurą;
część przelotowa rozszczelniona;
 - w km 0+449,00 j.w. istnieje przepust z rur betonowych $\phi 80$ cm długości 17,0m bez ścianek czołowych wlotowej i wylotowej;
część przelotowa rozszczelniona;
 - w km 0+675 j.w. istnieje przepust z rur betonowych $\phi 80$ cm długości 15,0m bez ścianek czołowych wlotu i wylotu;
część przelotowa rozszczelniona, wylot urwany;
 - w km 0+962 j.w. istnieje przepust z rur betonowych $\phi 80$ cm długości 12,0m bez ścianek czołowych wlotu i wylotu;
wylot urwany.

12.2. Stan projektowany

Ze względu na zły stan techniczny istniejących obiektów i brak ścianek czołowych, małe światło, oraz przepusty nieodpowiadające warunkom normatywnym zgodnie z wytycznymi zawartymi w Dz. U. Nr 63 z dnia 03 sierpnia 2000r., zachodzi konieczność ich przebudowy.

Projektuje się przepusty o następujących przekrojach:

- w km 0+093,50 z elementów prefabrykowanych o przekroju $200 \times 150 \times 100$ cm w kształcie odwróconej litery Π ; produkowany w oparciu o dokumentację Biura Projektowo-Badawczego Dróg i Mostów Transprojekt Warszawa z 1993r. dla obciążeń klasy B; konstrukcję stanowi element prefabrykowany przepustu skrzynkowego dwudzielnego o wymiarach $200 \times 150 \times 100$ cm oparty na ławach fundamentowych z betonu B-30 posadowionych w warstwie rumoszu skalnego na głębokość 1,2m poniżej istniejącego dna koryta potoku; w fundamentach należy obsadzić bolce $\phi 32$ mm przyspawane do wcześniej ułożonego zbrojenia ławy; zbrojenie ławy podłużne i poprzeczne ze stali $\phi 10$ mm; długość przepustu

17,0m; w wypadku wystąpienia innych warunków gruntowych ławy należy przeprojektować;

- w km 0+263 i 0+449,00 z elementów prefabrykowanych o przekroju skrzynkowym zamkniętym światło 1,5×1,5m z elementów prefabrykowanych;
- w km 0+675 i 0+962 z elementów j.w. lecz światło 1,0×1,0m.

Rysunki robocze przepustów o wymiarach 1,5×1,5m oraz 1,0×1,0m opracowano w oparciu o „Projekt techniczny typowych drogowych prefabrykowanych przepustów skrzynkowych o przekroju zamkniętym” CBP-BDHT Transprojekt Warszawa.

Przepusty należy ułożyć na ławie betonowej z betonu klasy B-25 grubości 20cm zbrojonej siatką ze stali $\phi 6$ mm o oczkach 6×6cm; w podobny sposób należy zbroić beton wyrównawczy w czaszy przepustu lecz o oczkach 15×15cm.

Ławę betonową należy połączyć z fundamentem ścianek czołowych.

Pod ławą betonową projektuje się dodatkowo fundament z pospółki grubości 40cm.

Ścianki czołowe przepustów prostopadłe lub skośne z betonu klasy B-30.

Dla przepustu w km 0+093,50 wlot i wylot oraz przepust w km 0+263 wylot projektuje się z muru oporowego.

Ławę fundamentową należy wykonać z betonu klasy B-30.

W betonową ławę fundamentową należy wtopić pierwszą warstwę kamienia łamanego celem powiązania korpusu z fundamentem, natomiast korpus wykonać z kamienia na zaprawie cementowej M7.

Fundowanie muru oporowego przyjęto 1,2m poniżej dna potoku.

W wypadku wystąpienia litej skały fundowanie zmniejszyć do głębokości 0,6m.

Odbioru dołów fundamentowych dokonać komisyjnie przy udziale Inspektora Nadzoru i Inwestora.

Za murami wykonać drenaż z materiału przepuszczalnego filtr żwirowy do głębokości otworów filtracyjnych szerokości 0,25m w nachyleniu 8:1 oraz wykonać dren podłużny z rury perforowanej $\phi 10$ cm.

W murze wykonać dreny poprzeczne z rurki drenarskiej $\phi 10$ cm w odstępach 2,5m.

Dylatację należy wykonać z dwóch warstw papy na lepiku.

Powierzchnie przepustów należy zaizolować 2×lepikiem lub pochodnymi, styki zabezpieczyć 2×papą na lepiku.

Zasypanie przepustów należy wykonać równomiernie warstwami grubości 20cm i zagęścić.

Minimalna wysokość nadsypki mierzona od wierzchu części przelotowej do najniższego punktu na powierzchni jezdni winna wynosić 50cm.

Z uwagi na duże spadki podłużne potoków „Bez nazwy” dno z wylotu przepustów ubezpiecza się narzutem kamiennym gładzi o wadze powyżej 50kg/szt.

Rysunki konstrukcyjne przepustów pod drogą oraz ubezpieczenia wlotów i wylotów przedstawiono w załączniku Nr 8 „Przepusty”.

Uwaga:

Elementy przepustów ramowych należy zamawiać na klasę obciążeniową taborem samochodowym według PN-85/S-10030 klasa B.

13. ROBOTY ZIEMNE

Roboty ziemne na przebudowywanej drodze sprowadzają się do wykonania poszerzeń istniejącego korpusu drogi w celu uformowania podłoża pod poszerzenia istniejącej jezdni do wielkości 6,0m plus wielkość poszerzeń na łuku.

Na odcinku od km 0+200 do km 0+500 projektuje się przebudowę wgłębną, która determinuje wielkość robót ziemnych dla przebudowywanej drogi.

Przed rozpoczęciem robót na tym odcinku należy rozebrać istniejącą nawierzchnię bitumiczną.

Projektuje się również pogłębienie istniejących rowów do głębokości minimum 1,2m do rzędnej niwelety.

Roboty ziemne projektuje się wykonać przy użyciu koparki podsiębiernej 0,6m³ oraz samochodów wywrotek 7,5Mg z transportem urobku na odległość do 5km na odkład na miejsce wskazane przez Inwestora.

Przewidziano również 10% mas ziemnych w ramach zużycia na miejscu do wykonania ręcznie.

W km 0+263 korpus nasypu nad przebudowywanym przepustem należy zazbroić geowłókniną GEON 750-1200 warstwami grubości 1,0m.

Całość robót ziemnych wykonać zgodnie z PN-S-02205.

14. URZĄDZENIA ZABEZPIECZAJĄCE

W obrębie projektowanych obiektów oraz na odcinkach nasypowych zaprojektowano bariery ochronne z profilowanej taśmy stalowej ocynkowanej SP-05. Skosy poręczy od strony najazdowej 8,0m, wyjazdowej 4,0m. Lokalizacja poręczy jest podana w załączniku Nr 5 „Profil podłużny”.

15. URZĄDZENIA OBCE I STOSUNKI PRAWNE

W km 0+364,50 zinwentaryzowano skrzyżowanie z gazociągiem $\phi 60$; prace ziemne w tym rejonie należy prowadzić ręcznie w uzgodnieniu z Posterunkiem Gazowym Myślenice, ul. Drogowców 3. Zastrzega się możliwość wystąpienia innych urządzeń nie wykazanych na podkładzie sytuacyjno-wysokościowym.

16. MATERIAŁY

Pozysk materiałów do przebudowy drogi pozostawia się w gestii Inwestora i Wykonawcy, który przystąpi do wykonania robót w oparciu o ofertę przetargową. Materiały użyte do budowy muszą posiadać certyfikat i odpowiadać aktualnie obowiązującym normom, każdorazowo muszą być odbierane przez Inżyniera budowy.

17. WNIOSKI WYKONAWSTWA

Roboty budowlane winny być prowadzone przez specjalistyczne przedsiębiorstwo posiadające doświadczenie w wykonawstwie. Nadzór budowlany winien być prowadzony przez doświadczonego specjalistę, który posiada odpowiednie uprawnienia budowlane i kwalifikacje. Do podstawowych obowiązków Wykonawcy należy zapoznanie się z projektem budowlano-wykonawczym i ewentualne zauważone błędy i usterki oraz swoje uwagi zgłosić Inwestorowi lub Projektantowi przed rozpoczęciem robót. Do podstawowych obowiązków Nadzoru budowlanego należy dopilnowanie wykonania obiektu zgodnie z projektem i obowiązującymi normami technicznymi.

Zwraca się szczególną uwagę na działanie Inspektora Nadzoru, który z ramienia Inwestora winien czuwać nad wykonawstwem robót.

Niezbędny jest odbiór robót zanikających, powinien być dokonany w czasie umożliwiającym wykonanie ewentualnych korekt.

Odbioru dokonuje Inspektor Nadzoru przy udziale Inwestora.

Wszelkie roboty należy prowadzić zgodnie z projektem budowlano-wykonawczym i normami technicznymi przestrzegając zasad BHP.

Uwaga:

Dla wykonania części przelotowych przepustów oraz odcinkowego ubezpieczenia skarpy drogi wymagane jest wykonanie głębokich wykopów, co powoduje konieczność zabezpieczenia ścian wykopów palami szalunkowymi stalowymi /wypraskami/.

Prace zabezpieczając należy prowadzić bezpośrednio pod nadzorem Inżyniera budowy i każdorazowo muszą być one odebrane przez Inspektora Nadzoru.

18. UZGODNIENIA

Na etapie projektowania projekt budowlano-wykonawczy uzgodniono:

- ze Starostwem Powiatowym w Myślenicach Zespół Uzgadniania Dokumentacji Projektowej 32-400 Myślenice, ul. Słowackiego 36;
- z Zarządem Dróg Powiatowych w Myślenicach 32-400 Myślenice, ul. Drogowców 2.

19. OCHRONA ŚRODOWISKA

Zgodnie z art. 26 Ustawy z dnia 09 listopada 2000r. o dostępie do informacji o środowisku i jego ochronie oraz ocenach oddziaływania na środowisko /Dz. U. Nr 109/ projektowana droga nie zmienia wpływu bezpośredniego i pośredniego na środowisko i nie oddziałuje ujemnie na zdrowie, warunki życia ludzi oraz dobra naturalne i kulturowe.

Projektowane przedsięwzięcie i stan istniejący nie wymagają podejmowania działań w zakresie zmniejszania negatywnego oddziaływania na środowisko.

Wynika to z następujących faktów projektowanego przedsięwzięcia, według art. 28.2 w/w Ustawy:

- najmniejsza szerokość drogi w liniach rozgraniczających powinna wynosić 20,0m, szerokość pasa istniejącego waha się w granicach 15,0m;
- technologia robót zgodna z polskimi normami, a materiały budowlane dopuszczone do wbudowania przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów;
- nie przewiduje się wariantów przedsięwzięcia;
- projektowane przedsięwzięcie nie narusza istniejącego środowiska;
- projektowane przedsięwzięcie nie zwiększa stanu zanieczyszczeń wprowadzanych do środowiska;
- projektowane elementy odwodnienia drogowego poprawią naturalny spływ wód opadowych.

W oparciu o art. 30.1 poz. 2 Ustawy z dnia 09 listopada 2000r. o dostępie do informacji o środowisku i jego ochronie oraz ocenach oddziaływania na środowisko /Dz.U. Nr 109/ nie zachodzi obowiązek sporządzania raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

20. KLAUZULA WYKONAWCZA

Wszelkie ewentualne odstępstwa od niniejszego projektu wywołane uzasadnionymi a nieprzewidzianymi okolicznościami należy uzgodnić z Zespołem Usług Projektowych „PRO-LAS” s.c. 31-159 Kraków, Al.Słowackiego 17A, w ramach pełnionego nadzoru autorskiego zleconego przez Inwestora lub z Inspektorem pełniącym nadzór budowlany z ramienia Inwestora.

Wykonawca jest zobowiązany do analizy podkładu sytuacyjno-wysokościowego.

Kraków LUTY 2006