Pracownia Projektowa Niweleta
mgr inż. Tomasz Gacek
ul. Jesionowa 14/131
43-303 Bielsko-Biała
NIP 937-243-05-52
Tel. 605 101 900
Fax 33 444 63 69
www.pracownia-niweleta.pl

Adres korespondencyjny:
Tomasz Gacek
ul. Armii Krajowej 220
Pawilon 1, lokal 112a
43-316 Bielsko-Biała

Materiały do zgłoszenia budowy lub wykonywania innych robót budowlanych

Remont drogi powiatowej 2646 S - ul. Ks. A. Janusza w Zebrzydowicach w ramach inwestycji pn.” Modernizacja drogi powiatowej 2646 S – ul. Ks. A. Janusza w Zebrzydowicach na odcinku ok. 0,8 km”

INWESTOR**:** **Powiatowy Zarząd Dróg Publicznych w Cieszynie**
Ul. Bobrecka 29
43-400 Cieszyn

KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO: **XXV, IV**

NAZWA INWESTYCJI: **„MODERNIZACJA DROGI POWIATOWEJ 2646 S - UL. KS. A. JANUSZA W ZEBRZYDOWICACH NA ODCINKU OK. 0,8 KM”**

ADRES INWESTYCJI: **WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE, POWIAT CIESZYŃSKI, GMINA: ZEBRZYDOWICE, MIEJSCOWOŚĆ: ZEBRZYDOWICE, UL. KS. A. JANUSZA**

DZIAŁKI I OBRĘBY: **POWIAT: CIESZYŃSKI, GMINA: ZEBRZYDOWICE,**
OBRĘB Zebrzydowice Górne 240312_2.0008:
550/4, 550/3, 563/2
OBRĘB Zebrzydowice Dolne 240312_2.0007:
1506/2, 1510/3, 1510/6

ZESPÓŁ PROJEKTOWY**:**

	Imię i nazwisko	Specjalność i numer uprawnień	Zakres opracowania	Data	Podpis
Projektował:	mgr inż. Tomasz Gacek	SLK/3672/PWOD/11 (spec. Drogowa)	Drogi, odwodnienie	05.2026	

EGZ NR

1 2

Bielsko-Biała, 26.05.2026 r.

SPIS TREŚCI

1. PROJEKT TECHNICZNY 3
1.1. Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego 3
1.2. Przeznaczenie, program użytkowy, forma architektoniczna i funkcja obiektu 3
1.3. Zestawienie projektowanych powierzchni i długości 4
1.4. Sposób dostosowania krajobrazu i otaczającej zabudowy 4
1.5. Układ konstrukcyjny obiektu budowlanego 5
1.5.1. Remont nawierzchni 5
1.5.2. Pobocza 5
1.5.3. Zjazdy oraz dojścia dla pieszych 5
1.6. Kolizje z istniejącymi sieciami 5
1.7. Odwodnienie 6
1.8. Rozwiązania konstrukcyjno-materiałowe 6
1.9. Rozwiązania zasadniczych elementów wyposażenia budowlano–instalacyjnego oraz powiązanie instalacji z sieciami zewnętrznymi 8
1.10. Dane techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko, jego wykorzystywanie oraz zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie pod względem: 8
1.10.1. Zapotrzebowania i jakości wody, oraz ilości i jakości odprowadzanych ścieków. 8
1.10.2. Zapotrzebowania na energię elektryczną. 8
1.10.3. Emisja zanieczyszczeń gazowych w tym zapachów, pyłowych i płynnych, z podaniem ich rodzaju, ilości i zasięgu rozprzestrzeniania się. 9
1.10.4. Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów. 9
1.10.5. Emisji hałasu oraz wibracji i promieniowania. 9
1.10.6. Wpływu obiektu budowlanego na istniejący drzewostan i powierzchnię ziemi. 9
1.11. Uwagi końcowe 9
2. CZĘŚĆ RYSUNKOWA 10

1. PROJEKT TECHNICZNY

1.1. Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego

Projektowany obiekt budowlany jest obiektem liniowym zaliczonym zgodnie z załącznikiem Ustawy prawo Budowlane do kategorii:

XXV – drogi

IV – zjazdy i skrzyżowania

1.2. Przeznaczenie, program użytkowy, forma architektoniczna i funkcja obiektu

Przedmiotem opracowania jest dokumentacja techniczna do zgłoszenia robót niewymagających pozwolenia na budowę dla zadania: **Remont drogi powiatowej 2646 S - ul. Ks. A. Janusza w Zebrzydowicach w ramach inwestycji pn.:" Modernizacja drogi powiatowej 2646 S – ul. Ks. A. Janusza w Zebrzydowicach na odcinku ok. 0,8 km". Droga będąca przedmiotem inwestycji jest drogą powiatową publiczną zbiorczą nr 2646 S. Remont drogi obejmuje odcinek długości około 850 m. Przewidziany do wykonania zakres robót mieści się w pasie drogowym drogi powiatowej nr 2646 S.**

Inwestycja zlokalizowana jest w terenie zabudowanym, w sąsiedztwie niskiej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. W ciągu przedmiotowego odcinka drogi powiatowej zlokalizowane są obustronne zjazdy indywidualne i publiczne. Remontowany odcinek drogi powiatowej łączy się z drogą gminną dojazdową nr 606412S ul. Jesionową i drogą gminną lokalną nr 606433 ul. Stromą oraz z drogą gminną lokalną ul. Stawową nr 606432S.

Remontowany odcinek drogi w stanie istniejącym posiada przekrój drogowy z jezdnią z mieszanki bitumicznej o zmiennej szerokości od ok. 4,70 do 5,60 m. Wzdłuż prawej krawędzi jezdni od km 0+710 do końca zakresu robót zlokalizowany jest chodnik z kostki betonowej o szer. ok. 1,35 m. Na pozostałym odcinku remontowanej jezdni obustronnie zlokalizowane jest utwardzone pobocze zmiennej szerokości ok. 1,00 – 0,75 m. Jezdnia posiada jedno lub obustronny spadek w kierunku zewnętrznym. Woda opadowa z jezdni, chodnika i poboczy odprowadzana jest do wpustów ulicznych zlokalizowanych wzdłuż chodnika oraz do rowów i korytek zlokalizowanych wzdłuż poboczy albo na teren zielony inwestora przylegający do poboczy.

Aktualny stan w/w elementów drogi (jezdnia, pobocza, elementy odwodnienia) wykazuje znaczne i postępujące zużycie. Zaobserwowano licznie nierówności, zapadnięcia, spękania i wymycia nawierzchni, ubytki, pęknięcia i wyszczerbienia elementów betonowych.

W celu odtworzenia stanu pierwotnego drogi konieczne jest wykonanie następujących robót remontowych:

- frezowanie istniejącej zdegradowanej nawierzchni bitumicznej jezdni,

- odtworzenie warstwy wiążącej z betonu asfaltowego oraz warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego jezdni,

- miejscowe odtworzenie warstwy podbudowy jezdni z betonu asfaltowego wraz z podbudową z kruszywa łamanego – w przypadku stwierdzenia ich degradacji przez Inspektora (uwaga: nie dotyczy jezdni sąsiadującej z terenami kolejowymi, w km 0+000 do 0+092.539 odtworzone zostaną jedynie warstwy ścieralna i wiążąca nawierzchni jezdni),

- odtworzenie nawierzchni pobocza z kruszywa łamanego z podwójnym utrwaleniem emulsją asfaltową z grysami oraz pobocza z kostki betonowej na podbudowie z kruszywa łamanego wraz z opornikiem

betonowym lub krawężnikiem najazdowym i obrzeżem betonowym,

- remont istniejących elementów odwodnienia polegającym na odtworzeniu istniejącego wpustu ulicznego Φ500mm z przykanalikiem Φ200 mm na wpust Φ500mm z przykanalikiem Φ200 mm,
- remont istniejących korytek betonowych (odtworzenie istniejącego umocnienia dna rowu odwodnieniowego) wraz z remontem umocnienia skarpy rowu w postaci płyt ażurowych,
- odtworzenie zdegradowanych przepustów i ścianek czołowych,
- odtworzenie zdegradowanych oporników prefabrykowanych.

Lokalizacja projektowanej inwestycji została przedstawiona na planie sytuacyjnym, parametry techniczne i szczegóły konstrukcyjne naniesiono na części rysunkowej projektu.

1.3. Zestawienie projektowanych powierzchni i długości

- Powierzchnia jezdni z mieszanki bitumicznej: 5134,7 m2
- Powierzchnia pobocza z kruszywa z 2xutrwaleniem: 225,2 m2
- Powierzchnia pobocza z kostki betonowej: 939,3 m2
- Długość opornika betonowego 25x12: 1092,5 m
- Długość krawężnika betonowego 22x15: 142 m
- Długość obrzeży betonowych 8x30: 1078,3 m
- Długość opornika prefabrykowanego: 167 m
- Ilość wpustów deszczowych betonowych - jezdniowych Ø500 mm 1 szt
- Długość przykanalików PVC-U SN8 SDR 34 Ø200x5,9 mm, rury lite 2,5 m
- Długość remontowanych korytek krakowskich połówkowych 50 m
- Długość remontowanych korytek krakowskich 119 m
- Długość remontowanych korytek kolejowych 639 m
- Długość remontowanych korytek trapezowych 46,5 m
- Długość remontowanych korytek muldowych 20 m
- Powierzchnia płyt ażurowych 303 m2
- Ilość remontowanych ścianek czołowych 19 szt
- Długość remontowanych przepustów Φ300mm 50 m
- Długość remontowanych przepustów Φ400mm 18 m

Elementy niepodlegające zgłoszeniu robót:

- Powierzchnia zjazdów z kostki - przebrukowanie: 167,5 m2
- Powierzchnia zjazdów z mieszanki bitumicznej: 58,5 m2
- Powierzchnia zjazdów z kruszywa: 100 m2
- Czyszczenie istniejących rowów, przepustów 200 m
- Czyszczenie istniejącego chodnika 332 m2

1.4. Sposób dostosowania krajobrazu i otaczającej zabudowy

Kształt i parametry inwestycji, nawiązują do ukształtowania terenu i do istniejącego zagospodarowania terenu działek przyległych.

1.5. Układ konstrukcyjny obiektu budowlanego

W ramach remontu jezdni projektuje się wymianę starej zdegradowanej nawierzchni bitumicznej na nową nawierzchnię bitumiczną wraz z warstwą wyrównawczą z betonu asfaltowego. W miejscach wskazanych przez Inspektora - nastąpi wymiana zdegradowanej istniejącej warstwy podbudowy. Ukształtowanie wysokościowe jezdni dostosowano do stanu istniejącego uwzględniając dowiązanie do istniejącej zabudowy. Zmiany wysokościowe wynikają z korekty spadków podłużnych i poprzecznych. Całość robót mieści się w istniejącym pasie drogowym ulicy Ks. A. Janusza.

Celem realizacji zamierzenia budowlanego jest bezpieczna realizacja funkcji komunikacyjnych dla wszystkich użytkowników ruchu, co zostanie spełnione przez wykonanie obiektu o odpowiednich parametrach geometrycznych i wytrzymałościowych.

Program użytkowy obiektu zakłada następujące parametry techniczne projektowanego obiektu budowlanego:

Klasa drogi:	Z
Kategoria drogi	Powiatowa publiczna
Kategoria obciążenia ruchem	KR 3
Szerokość podstawowa jezdni:	4,7 – 5,6 m
Nawierzchnia jezdni:	beton asfaltowy

1.5.1. Remont nawierzchni

Projektowana jezdnia posiada długość ok. 850 m. Docelowa szerokość jezdni będzie wynosić tak jak w stanie istniejącym 4,7 m – 5,6 m. Jezdnia będzie posiadać nawierzchnię bitumiczną. Spadek poprzeczny jedno lub dwustronny będzie wynosił ok. 2 %, natomiast spadek podłużny zostanie dostosowany do istniejącego terenu.

1.5.2. Pobocza

W ramach remontu zostaną odtworzone utwardzone pobocza wzdłuż lewej i prawej krawędzi jezdni zmiennej szerokości 0,75 – 1,00 m z kruszywa łamanego C90/3 0-31,5 mm stabilizowanego mechanicznie gr. 20 cm, utrwalonego powierzchniowo poprzez dwukrotne skropienie emulsją asfaltową z rozsypaniem grysów oraz z kostki betonowej gr. 8 cm układanej na podsypce grysowej 2/8 mm gr. 3 cm, na podbudowie z kruszywa łamanego C90/3 0-31,5 mm stabilizowanego mechanicznie o gr. 20 cm, ograniczone krawężnikiem najazdowym lub opornikiem betonowym i obrzeżem betonowym.

1.5.3. Zjazdy oraz dojścia dla pieszych

Zjazdy oraz dojścia dla pieszych zostaną nawiązane do remontowanej drogi, a ich nawierzchnia zostanie odtworzona do pierwotnej postaci. Zakres robót dotyczący zjazdów nie podlega zgłoszeniu na podstawie art. 29 ust. 2. pkt. 11 oraz art. 30 ustawy Prawo budowlane z dnia 7 lipca 1994 r. z późn. zm.

1.6. Kolizje z istniejącymi sieciami

Z posiadanej mapy zasadniczej wynika, iż w miejscu projektowanej inwestycji występuje istniejące uzbrojenie techniczne:

- **Uzbrojenie napowietrzne**

- sieci energetyczne;
- sieci teletechniczne;

- **Uzbrojenie podziemne**

- sieci wodociągowe;
- sieci kanalizacyjne;
- sieci gazowe;
- sieci energetyczne;
- sieci telekomunikacyjne.

Nie wyklucza się istnienia w terenie sieci nienaniesionych i niezinwentaryzowanych. W czasie prowadzenia robót budowlanych należy zwrócić szczególną uwagę na występowanie uzbrojenia podziemnego, a w razie wątpliwości wykonawca winien przeprowadzić przekopy kontrolne. Jednocześnie oświadczam, że projektowana odbudowa nie koliduje z istniejącymi sieciami.

1.7. Odwodnienie

Odwodnienie będzie realizowane powierzchniowo za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych jak w stanie istniejącym. Wody opadowe z jezdni, chodnika i poboczy odprowadzane będą jak dotychczas do istniejących wpustów ulicznych lub do istniejących rowów przydrożnych i korytek zlokalizowanych wzdłuż poboczy, albo na przyległy do poboczy teren zielony inwestora.

Bilans wód opadowych i roztopowych z Inwestycji pozostaje bez zmian. Sposób odwodnienia pozostaje bez zmian i nie naruszy istniejących stosunków wodnych.

W ramach zadania zostanie wykonany remont zdegradowanych elementów istniejącego odwodnienia polegający na:

- wymianie istniejącego wpustu ulicznego betonowego Φ500mm z rusztem żeliwnym klasy D400 z przykanalikiem Φ200 z rur litych PVC-U SN8 SDR 34 Ø200x5,9 mm o łącznej długości ok. 2,5 m,

- wymiana zdegradowanego umocnienia dna i skarp rowu w postaci korytek betonowych oraz płyt ażurowych, zlokalizowanych wzdłuż prawej i lewej krawędzi jezdni,

- wymiana zdegradowanych przepustów Φ300 oraz 400 mm wraz ze ściankami czołowymi.

W ramach zadania wykonane zostaną również prace z zakresu bieżącej konserwacji - niepodlegające zgłoszeniu – obejmujące: czyszczenie i udrożnienie istniejących przepustów i rowów.

1.8. Rozwiązania konstrukcyjno-materiałowe

- **Konstrukcja jezdni (odtworzenie nawierzchni bitumicznej)**
    - 4cm warstwa ścieralna – beton asfaltowy AC11S
    - 4cm warstwa wiążąca – beton asfaltowy AC16W
    - Istniejąca podbudowa – wyrównanie, uzupełnienie i oczyszczenie oraz skropienie emulsją asfaltową
- **Konstrukcja jezdni (miejscowe odtworzenie nawierzchni bitumicznej wraz z podbudową – wskazanie Inspektora – nie dotyczy jezdni na odcinku km 0+000 do 0+090 sąsiadującej z terenami kolejowymi)**
    - 4cm warstwa ścieralna – beton asfaltowy AC11S

- 4cm warstwa wiążąca – beton asfaltowy AC16W
- 6cm warstwa podbudowy zasadniczej – beton asfaltowy AC22P
- 20cm kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcji 0/31,5mm

- **Konstrukcja poboczy - kruszywo**
  - 2 x utrwalenie powierzchniowe (emulsja asfaltowa + grys)
  - 20 cm kruszywo łamane C90/3 0-31,5mm stabilizowane mechanicznie
- **Konstrukcja poboczy - kostka**
  - 8cm kostka betonowa
  - 3 cm podsypka grysowa 2/8mm
  - 10 cm podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej stabilizowanej mechanicznie z kruszywa łamanego C90/3 0-31,5mm
  - 20 cm podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej stabilizowanej mechanicznie z kruszywa łamanego C90/3 0-63mm
- **Elementy kanalizacyjne**

Przykanaliki

Rury lite o średnicach Dz 200 do systemów bezciśnieniowych, z połączeniami kielichowymi na wargowe uszczelki zintegrowane, o sztywności obwodowej SN8. Szczelność wykonanego kanału powinna zostać sprawdzona przed zasypaniem wykopu zgodnie z normą PN-EN 1610.

Wymogi statyczne i wytrzymałościowe:

Rodzaj rur:	PVC (lite)
Typoszereg:	SDR 34
Sztywność obwodowa SN:	8kN/m2
Zakres średnic:	200 mm
Zagłębienie kanałów:	ok. 0,6-3,0 m
Rodzaj gruntu zasypki:	piaski średnie
Wskaźnik zagęszczenia obsypki:	0,95

Projektowaną kanalizację deszczową PVC-U należy łączyć przy pomocy połączeń kielichowych z uszczelkami. Uszczelki powinny być fabrycznie montowane przez producenta w specjalnie wyprofilowanych rowkach kielichów.

Pierścienie regulacyjne wyrównawcze i adaptery dla wpustów ulicznych

Pierścienie i adaptery z tworzyw sztucznych kl. D400, służące do osadzania i regulacji żeliwnych włazów i wpustów ulicznych do poziomu nawierzchni. Zastosowanie odpowiednich materiałów i technologii gwarantuje długotrwałe użytkowanie bez konieczności dokonywania poprawek przy zapadających się włazach. Pierścienie wyrównawcze muszą być kompatybilne z produktami, wykonanymi wg PN-EN 1917: 2004, DIN 3034 cz.1 i 2 oraz DIN 4052.

Podstawowe parametry techniczne materiału i technologii montażu:

- warianty grubości pierścieni – 15, 30, 50, 100, 150 mm – przy płaszczyznach poziomych,
- warianty grubości j/w oraz pierścienie klinowe z regulacją kąta nachylenia – 0,780–2,050

- dla płaszczyzn pochyłych,

- łączenie elementów zwieńczenia przypowierzchniowego z zastosowaniem elastycznej masy uszczelniająco-klejącej o wytrzymałości na rozdzieranie (wg DIN 53515) większej niż 5,0 N/mm².

Nie dopuszcza się wykonywania regulacji przy pomocy podmurówek, podkładów z bloczków betonowych ani innych rozwiązań, gdzie warstwa regulująca nie stanowi monolitycznej całości o odpowiedniej klasie wytrzymałości.

Wpusty uliczne

Do zbierania wody opadowej z nawierzchni drogowych należy zabudować studzienkę wpustową betonową Dn 500 mm z osadnikami. Należy stosować typowe elementy: korpusy z dnem i częścią osadnikową o głębokości 1 m oraz przejściami szczelnymi dla rur przewodowych PVC Dz 200, pierścienie odciążające i żeliwne wpusty kołnierzowe kl. D400 z rusztami szczelinowymi.

W przypadkach niespodziewanych kolizji z istniejącym uzbrojeniem podziemnym dopuszcza się możliwość przesunięcia studzienki wpustowej.

Studzienkę wpustową ustawiać na zagęszczonym podłożu z pospółki. Regulację wpustu do płaszczyzn nawierzchni wykonywać za pomocą polimerowych pierścieni dystansowych o wielokrotności grubości 15 mm, w tym pierścieni skośnych na nawierzchniach pochylonych.

- **Konstrukcja zjazdów (nie podlega zgłoszeniu) – kostka betonowa**
    - istniejąca lub nowa kostka betonowa 8 cm
    - 3 cm podsypka grysowa 2/8mm
    - 20 cm podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej stabilizowanej mechanicznie z kruszywa łamanego C90/3 0-31,5mm
- **Konstrukcja zjazdów (nie podlega zgłoszeniu) – nawierzchnia bitumiczna**
    - 4cm warstwa ścieralna – beton asfaltowy AC11S
    - 4cm warstwa wiążąca – beton asfaltowy AC16W
    - 20 cm podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej stabilizowanej mechanicznie z kruszywa łamanego C90/3 0-31,5mm
- **Konstrukcja zjazdów (nie podlega zgłoszeniu) – nawierzchnia z kruszywa**
    - 10 cm mieszanki niezwiązanej stabilizowanej mechanicznie z kruszywa łamanego C90/3 0-31,5mm

1.9. Rozwiązania zasadniczych elementów wyposażenia budowlano–instalacyjnego oraz powiązanie instalacji z sieciami zewnętrznymi

Projektowana inwestycja nie przewiduje powiązania instalacji z sieciami zewnętrznymi.

1.10. Dane techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko, jego wykorzystywanie oraz zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie pod względem:

1.10.1. Zapotrzebowania i jakości wody, oraz ilości i jakości odprowadzanych ścieków.

Projektowana inwestycja oraz planowane roboty budowlane nie wymagają zapotrzebowania na wodę, podczas eksploatacji nie będą wytwarzane ścieki.

1.10.2. Zapotrzebowania na energię elektryczną.

Projektowana inwestycja nie posiada zapotrzebowania na energię elektryczną.

1.10.3. Emisja zanieczyszczeń gazowych w tym zapachów, pyłowych i płynnych, z podaniem ich rodzaju, ilości i zasięgu rozprzestrzeniania się.

Planowane roboty budowlane nie generują wzrostu ruchu kołowego tym samym nie spowodują zwiększenia emisji spalin. Uwzględniając powyższe informuję, iż przewidywana emisja spalin do środowiska pozostanie na poziomie nie wyższym niż obecnie.

1.10.4. Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów.

Odpady związane z planowaną inwestycją wystąpią jedynie w czasie prowadzenia robót budowlanych i pochodzić będą z rozbiórki istniejących elementów infrastruktury drogowej, oraz wykopów. W wyniku prac budowlanych do rozbiórki przewidziano nawierzchnię drogi. Gruz kamienny oraz betonowy pochodzący z rozbiórki podbudów i nawierzchni, oraz betonowych elementów prefabrykowanych, po oczyszczeniu, przekruszeniu oraz doziarnieniu może być stosowany jako materiał do plantowania terenu w obszarze inwestycji. Nadmiar zostanie poddany utylizacji. Odpady powstałe w wyniku robót budowlanych będą transportowane i zagospodarowywane (utylizowane) poprzez firmę posiadającą stosowne uprawnienia/pozwolenia.

1.10.5. Emisji hałasu oraz wibracji i promieniowania.

Z uwagi na zakres planowanych robót, przedsięwzięcie nie spowoduje pogorszenia istniejących warunków związanych z uciążliwością i szkodliwością dla środowiska. Niekorzystne oddziaływania (hałas i emisja zanieczyszczeń do powietrza) wystąpią jedynie podczas prowadzenia robót i będą miały charakter krótkotrwały. Eksploatacja projektowanego obiektu nie jest związana z emisją hałasu oraz wibracji a także promieniowania, w szczególności jonizującego pola elektromagnetycznego, ani innych zakłóceń.

1.10.6. Wpływu obiektu budowlanego na istniejący drzewostan i powierzchnię ziemi.

Charakter i wielkość obiektu oraz sposób jego posadowienia nie wpływa negatywnie na powierzchnię ziemi, glebę oraz wody powierzchniowe i podziemne. W wyniku robót budowlanych nie ma konieczności wycinki istniejącej zieleni.

1.11. Uwagi końcowe

- Materiały budowlane oraz elementy prefabrykowane winny odpowiadać atestom technicznym oraz ustaleniom odnośnych norm. Roboty budowlane i rzemieślnicze powinny być wykonywane zgodnie z zasadami sztuki budowlanej oraz obowiązującymi przepisami i normami.
- W wypadku ewentualnych wątpliwości, niejasności lub innych okoliczności zaistniałych w trakcie realizacji budowy należy porozumieć się z autorem projektu.
- Budowa, a w szczególności roboty konstrukcyjne powinny być prowadzone pod nadzorem osoby uprawnionej.
- Prace należy prowadzić przy zachowaniu przepisów bhp.

2. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

NUMER RYSUNKU	NAZWA	SKALA	STRONA
Rys. 1.0	Mapa orientacyjna	1:10 000	11.
Rys. 1.1	Projekt zagospodarowania terenu cz. 1	1:500	12.
Rys. 1.2	Projekt zagospodarowania terenu cz. 2	1:500	13.
Rys. 1.3	Przekroje i szczegóły	1:50 / 1:25	14.