

**Modernizacja i rozbudowa budynku Urzędu Gminy w Porąbce, wykonanie chodników,  
parkingu wraz z dojazdem na działkach 1904, 1902/1, 2079/26**

*Branża drogowa*

**Zawartość opracowania:**

*I. Część opisowa*

1. Podstawa opracowania .....	2
2. Inwestor.....	2
3. Cel i zakres opracowania: .....	2
4. Opis stanu istniejącego.....	3
5. Zamierzenia projektowe.....	3
6. Opis stanu projektowanego .....	4
7. Przekroje typowe.....	5
8. Odwodnienie .....	6
9. Nawierzchnie.....	6
10. Ogrodzenia .....	8
11. Elementy ulic .....	8
12. Rozbiórki elementów drogowych .....	9
13. Roboty ziemne .....	9
14. Elementy bezpieczeństwa ruchu .....	9
15. Projekt docelowej organizacji ruchu .....	9
16. Projekt organizacji ruchu na czas robót .....	10
17. Zieleń.....	10
18. Uzgodnienia .....	10
19. Ochrona punktów geodezyjnych.....	10
20. Istniejące uzbrojenie.....	10
21. Uwagi i zalecenia wykonawcze .....	10

*II. Część rysunkowa*

1. Plan sytuacyjny, skala 1:250.....	rys nr 1
2. Plan warstwicowy, skala 1:250.....	rys nr 2
3. Przekroje typowe, skala 1:50.....	rys nr 3
4. Szczegóły, skala 1:50.....	rys nr 4
5. Plansza z nawierzchniami, skala 1:250 .....	rys nr 5

## **1. Podstawa opracowania**

Opracowanie sporządzono na podstawie:

- ◆ Projektu architektonicznego,
- ◆ Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, z dn. 02.03.1999r; Dziennik Ustaw Nr 43, poz. 430,
- ◆ Aktualizowanej mapy sytuacyjno-wysokościowej w skali 1:500,
- ◆ Wytycznych Projektowania Ulic (WPU) IBDiM Warszawa 1992,
- ◆ Wytycznych Projektowania Skrzyżowań Drogowych – część I; Politechnika Krakowska, Kraków 2001,
- ◆ Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych” (Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych, Warszawa 1997),
- ◆ Warunków technicznych określonych przez Właścicieli sieci uzbrojenia terenu,
- ◆ Norm państwowych przytaczanych w dalszej części opracowania,
- ◆ Wizji lokalnej w terenie.

## **2. Inwestor**

Inwestorem dla przedmiotowego zadania jest:

**Urząd Gminy w Porąbce**  
**Ul. Krakowska 3**  
**43-353 Porąbka**

## **3. Cel i zakres opracowania:**

Celem opracowania jest projekt budowlany i wykonawczy chodników i parkingu dla rozbudowywanego budynku Urzędu Gminy w Porąbce.

Niniejsze opracowanie obejmuje:

- ✓ Budowę parkingu dla samochodów osobowych,
- ✓ Budowę odcinka drogi dojazdowej do parkingu,
- ✓ Budowę zjazdu do garażu,
- ✓ Budowę ciągów pieszych (chodników),
- ✓ Odwodnienie dróg i placów (rozmieszczenie wpustów),
- ✓ Podstawowe ukształtowanie terenu.

#### 4. Opis stanu istniejącego

W stanie istniejącym teren przeznaczony pod parking i ciągi piesze stanowi plac pokryty zielenią niską (trawą). Plac ten zlokalizowany jest za istniejącym budynkiem urzędu gminy. Dojazd na działkę odbywa się od strony dróg manewrowych istniejącego parkingu przy urzędzie gminy.

#### 5. Zamierzenia projektowe.

Wartości parametrów niezbędnych do wykonania przedmiotowej dokumentacji przyjmowano z uwzględnieniem parametrów określonych w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, z dnia 02.03.1999r; Dziennik Ustaw Nr 43, poz. 430 dla dróg wewnętrznych, placów manewrowo-postojowych zlokalizowanych na terenach prywatnych.

Typowe parametry techniczne inwestycji:

##### ✓ Place

- Klasa drogi: place dojazdowe, postojowe i manewrowe
- Jezdnie: plac
- Prędkość projektowa:  $V_p=30\text{km/h}$
- Prędkość miarodajna: nie określa się
- Przekrój: uliczny (z krawężnikami)
- Szerokość jezdni: -
- Nawierzchnia: betonowa kostka brukowa
- Pobocza: nie występują
- Kategoria obciążenia ruchem: KR2
- Obciążenie: 80kN

##### ✓ Drogi

- Klasa drogi: wewnętrzne
- Jezdnie: dwupasmowe, dwukierunkowe
- Prędkość projektowa:  $V_p=30\text{km/h}$
- Prędkość miarodajna: nie określa się
- Przekrój: uliczny (z krawężnikami)
- Szerokość jezdni: 5,00m

- Nawierzchnia: betonowa kostka brukowa
- Pobocza: nie występują
- Kategoria obciążenia ruchem: KR2
- Obciążenie: 80kN

✓ Ciągi piesze:

- Szerokość: 2,0m
- Nawierzchnia: betonowa (granitowa) kostka brukowa

## 6. Opis stanu projektowanego

Niniejsze opracowanie obejmuje:

- ✓ Budowę parkingu dla samochodów osobowych,
- ✓ Budowę odcinka drogi dojazdowej do parkingu,
- ✓ Budowę zjazdu do garażu,
- ✓ Budowę ciągów pieszych (chodników),
- ✓ Odwodnienie dróg i placów (rozmieszczenie wpustów),
- ✓ Podstawowe ukształtowanie terenu,
- ✓ Nawierzchnie drogowe.

### Rozwiązanie sytuacyjne

Lokalizacja dróg wewnętrznych, parkingów i chodników jest zgodna z projektem architektonicznym. Parking wraz z drogami dojazdowymi zlokalizowany jest po północno-wschodniej stronie budynków urzędu gminy.

Zaprojektowany został parking dla samochodów osobowych o wymiarach 25m×15m. Wjazd na parking odbywa się za pośrednictwem drogi o szerokości 5,0m, która stanowi przedłużenie istniejącej drogi dojazdowej. Na terenie tym wyznaczonych zostało 16 miejsc postojowych o wymiarach 2,50m×5,00m przeznaczonych do parkowania prostopadłego.

Ruch pieszy, będzie się odbywał bezpośrednio po parkingu lub po wyznaczonych ciągach pieszych. Zasadnicza szerokość ciągów pieszych wynosi 2,0m.

Rozwiązanie sytuacyjne dróg, parkingu i ciągów pieszych zostało przedstawione na Planie sytuacyjnym – rys nr 2.

### Rozwiązanie wysokościowe

Ukształtowanie wysokościowe wynika z:

- ✓ konieczności dowiązania się do istniejącego terenu na granicach opracowania – inne drogi,
- ✓ dopasowania projektowanych placów do projektowanego i modernizowanego obiektu – wejścia i wjazdu do budynku,
- ✓ zapewnienia poprawnego odwodnienia,
- ✓ minimalizacji robót ziemnych.

Ponadto na projektowane ukształtowanie wysokościowe placów bezpośredni wpływ miał fakt, iż powierzchnie te przeznaczone są również do postoju pojazdów. W związku z powyższym maksymalne pochylenie podłużne na placach, w miejscach gdzie można parkować, nie przekracza 2,5%. Natomiast minimalne pochylenie podłużne związane jest z możliwością sprawnego odprowadzenia wody opadowej i wynosi nie mniej niż 0,5%.

Rozwiązanie wysokościowe nawierzchni placów zostało przedstawione na Planie warstwicowym – rys nr 3.

## **7. Przekroje typowe**

Ze względu na specyfikę drogowych budowli powierzchniowych (place i parkingi) nie można rozróżnić jednego przekroju typowego. Dlatego też poniżej określono jedynie parametry wybranych elementów placów i dróg.

Jako typowe odsłonięcie krawężników dla wszystkich rodzajów nawierzchni przyjęto 12cm, przy czym przewidziano krawężniki betonowe o wymiarach 15cm×30cm.

Drogi posiadają przekrój jednojezdniowy, dwupasmowy z pasami ruchu o szerokości 2,5m. Pochylenie poprzeczne jezdni jest jednostronne i wynosi 2,0%.

Jako obramowanie wysepek wyniesionych ponad powierzchnię parkingu zaprojektowano krawężniki granitowe 15cm×22cm. Odsłonięcie krawężników wynosi 3cm.

Natomiast jako obramowanie chodników od strony zielenicy przewidziano obrzeża chodnikowe, betonowe o wymiarach 8cm×30cm.

Skarpy nasypów lub wykopów posiadają typowe pochylenie o wartości 1:1,5.

Przekroje typowe zamieszczono na rysunku nr 3.

## 8. Odwodnienie

Odwodnienie powierzchniowe dróg i placów manewrowych wraz z terenem przyległym zostaje zapewnione dzięki zastosowaniu odpowiednich pochyleń podłużnych i poprzecznych nawierzchni. Woda opadowa, za pośrednictwem ścieków kształtowanych w nawierzchni lub wzdłuż krawężników, poprzez projektowane wpusty uliczne i przykanaliki, odprowadzana jest do projektowanej kanalizacji deszczowej. Projekt kanalizacji deszczowej stanowi odrębne opracowanie branżowe.

## 9. Nawierzchnie

### Obciążenie ruchem

Na podstawie ilości stanowisk postojowych i wielkości placów manewrowych przewidzianych pod ruch i postój pojazdów nawierzchnie drogowe zaprojektowano do przeniesienia ruchu **KR2** przy założeniu obciążenia osi na jezdnię 80kN.

### Projekt przebudowy nawierzchni

Konstrukcje nawierzchni zaprojektowano w oparciu o dane gruntowo-wodne **G3** i kategorię ruchu **KR2** zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

### Nawierzchnia dróg dojazdowych, zjazdu do garażu i parkingu dla samochodów osobowych

- ✓ warstwa separacyjno-wzmacniająca z geosyntetyku,
- ✓ ulepszone podłoże z kruszywa naturalnego 0/63 stabilizowanego mechanicznie o grubości 40cm z dodatkiem minimum 30% ziaren łamanych,
- ✓ podbudowa z kruszywa łamanego 0/63 stabilizowanego mechanicznie o grubości 20cm,
- ✓ podsypka z kruszywa łamanego 2/12,8 o grubości 4cm,
- ✓ betonowa kostka brukowa o grubości 8cm.

### Sprawdzenie warunku przemarzania:

Wymagana grubość nawierzchni ze względu na głębokość przemarzania dla G3 i KR2 wynosi  $H_{wym} = 0,55 \times h_z = 0,55 \times 1,00 = 55\text{cm} < H_{proj} = 40 + 20 + 4 + 8 = 72\text{cm}$ , wobec tego warunek zabezpieczenia konstrukcji przed przemarzaniem jest zapewniony.

#### Nawierzchnia wysepek wyniesionych

- ✓ warstwa separacyjno-wzmacniająca z geosyntetyku,
- ✓ ulepszone podłoże z kruszywa naturalnego 0/63 stabilizowanego mechanicznie o grubości 40cm z dodatkiem minimum 30% ziaren łamanych,
- ✓ podbudowa z kruszywa łamanego 0/63 stabilizowanego mechanicznie o grubości 22cm,
- ✓ podsypka z kruszywa łamanego 2/12,8 o grubości 4cm,
- ✓ granitowa kostka brukowa 9/11.

#### Sprawdzenie warunku przemarzania:

Wymagana grubość nawierzchni ze względu na głębokość przemarzania dla G3 i KR2 wynosi  $H_{wym} = 0,55 \times h_z = 0,55 \times 1,00 = 55\text{cm} < H_{proj} = 40 + 22 + 4 + 10 = 76\text{cm}$ , wobec tego warunek zabezpieczenia konstrukcji przed przemarzaniem jest zapewniony.

#### Minimalne wymagania dla geosyntetyku na warstwę separacyjno-wzmacniającą:

- ✓ Geowłóknina o  $R_t \geq 28\text{kN/m}$  w obu kierunkach,
- ✓ wytrzymałość na przebicie wg CBR  $\geq 4,0\text{kN}$
- ✓ wydłużenie przy zerwaniu wzdłuż  $\leq 80\%$ ;
- ✓ wydłużenie przy zerwaniu wszerz  $\leq 40\%$ ;
- ✓ efektywny rozmiar porów  $O_{90} \leq 0,10\text{mm}$ .

#### Nawierzchnia chodników

Konstrukcja nawierzchni chodników przedstawia się następująco:

- ✓ ulepszone podłoże z kruszywa niewysadzinowego zagęszczonego do  $I_s \geq 0,97$  o grubości 20cm,
- ✓ podsypka z kruszywa łamanego 2/12,8 o grubości 4cm,
- ✓ betonowa kostka brukowa o grubości 8cm.

#### UWAGA:

W trakcie wykonywania nawierzchni chodników, od strony krawężników drogowych należy wykonywać opaski z dwóch rzędów kostki granitowej.

Wzór kostki, jej kolor i rodzaj a także sposób układania dopasować do stanu istniejącego.

## 10. Ogrodzenia

Ewentualny projekt ogrodzeń stanowi odrębne opracowanie projektowe.

## 11. Elementy ulic

Zaprojektowano następujące (podstawowe) elementy ulic:

- Krawężniki betonowe, wibroprasowane o wymiarach 15cm×30cm, gat.1 na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 grubości 5cm po zagęszczeniu, posadowionymi na ławie z betonu B20;
  - Beton użyty do produkcji krawężników  $\geq$  B25,
  - Nasiąkliwość  $\leq 4\%$  wg PN-B-06250:1988,
  - Ścieralność na tarczy Boehmego:  $\leq 3\text{mm}$ ,
  - Mrozoodporność minimum F50 wg PN-B-06250:1988.
- Krawężniki granitowe o wymiarach 15cm×22cm, kl.1, gat.1 na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 grubości 5cm po zagęszczeniu, posadowionymi na ławie z betonu B20;
  - Wytrzymałość na ściskanie 120MPa wg PN-B-04110,
  - Nasiąkliwość  $\leq 0,5\%$  wg PN-B-04101,
  - Ścieralność  $\leq 2,5\text{mm}$  wg PN-B-04111
  - Wytrzymałość na uderzenia (zwięzłość), ilość uderzeń, nie mniej niż 13 wg PN-B-04115
- Kostka betonowa „behaton” gr. 8cm klasy 50 na jezdnie;
  - Nasiąkliwość  $\leq 5\%$  wg PN-B-06250:1988,
  - Ścieralność na tarczy Boehmego:  $\leq 4\text{mm}$ ,
  - Mrozoodporność minimum F50 wg PN-B-06250:1988,
  - Szorstkość SRT  $\geq 50$ .
- Kostka betonowa imitująca staro-bruk gr. 8cm klasy 35 na chodniki;
  - Nasiąkliwość  $\leq 5\%$  wg PN-B-06250:1988,
  - Ścieralność na tarczy Boehmego:  $\leq 4\text{mm}$ ,
  - Mrozoodporność minimum F50 wg PN-B-06250:1988,
  - Szorstkość SRT  $\geq 50$ .
- Kostka granitowa 9/11 regularna kl.1, gat.1;
  - Wytrzymałość na ściskanie 160MPa wg PN-B-04110,
  - Nasiąkliwość  $\leq 0,5\%$  wg PN-B-04101,



- Ścieralność  $\leq 2\text{mm}$  wg PN-B-04111,
- Wytrzymałość na uderzenia (zwięzłość), ilość uderzeń, nie mniej niż 12 wg PN-B-04115.
- Obrzeża betonowe o wymiarach  $8\text{cm} \times 30\text{cm}$  gatunku I;
  - Beton użyty do produkcji obrzeży  $\geq \text{B25}$ ,
  - Nasiąkliwość  $\leq 4\%$  wg PN-B-06250:1988,
  - Ścieralność na tarczy Boehmego:  $\leq 3\text{mm}$ ,
  - Mrozoodporność min. F50, zgodnie z normą PN-B-06250:1988.

## **12. Rozbiórki elementów drogowych**

Wszystkie elementy pochodzące z rozbiórki takie jak krawężniki, obrzeża, płyty betonowe, z uwagi na stan techniczny nie nadają się do powtórnego użycia. Elementy te wraz z gruzem pochodzącym z rozbiórki nawierzchni należy wywieźć z terenu budowy.

## **13. Roboty ziemne**

Przed przystąpieniem do robót ziemnych należy uporządkować teren i zdjąć warstwę humusu na pełną głębokość jego zalegania.

Ziemię z wykopów w gruntach wysadzinowych z uwagi na jej własności, należy w całości wywieźć na odkład. Dopuszcza się jej użycie jedynie do plantowania terenu poza obszarem konstrukcji nawierzchni drogowych.

Brakującą ziemię na nasypy należy dowieźć z dokopu. W takim przypadku nasypy należy wykonywać z gruntów przeznaczonych do wbudowania w budowlę ziemną wg PN-S-02205:1998.

## **14. Elementy bezpieczeństwa ruchu**

Nie projektuje się innych niż wynikające z organizacji ruchu elementów bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego.

## **15. Projekt docelowej organizacji ruchu**

Projekt docelowej organizacji ruchu nie jest przedmiotem niniejszego opracowania projektowego.

## **16. Projekt organizacji ruchu na czas robót**

Projekt organizacji ruchu na czas robót nie jest przedmiotem niniejszego opracowania projektowego.

## **17. Zieleń**

Inwentaryzacja zieleni oraz ewentualny projekt nowych nasadzeń stanowi odrębną część przedmiotowego opracowania projektowego.

## **18. Uzgodnienia**

Komplet uzgodnień oraz planszy zbiorczych znajduje się w załącznikach w Projekcie zagospodarowania terenu.

## **19. Ochrona punktów geodezyjnych**

Wszystkie punkty geodezyjne, jakie mogą występować na trasie przedmiotowej inwestycji podlegają ochronie prawnej. Punkty te należy chronić a w przypadku konieczności ich likwidacji należy zlecić uprawnionej jednostce wykonawstwa geodezyjnego ich przeniesienie.

## **20. Istniejące uzbrojenie**

W rejonie budowy nawierzchni dróg i placów występują liczne istniejące i projektowane sieci podziemnego uzbrojenia terenu. Wszystkie istniejące sieci zostały przedstawione na planach sytuacyjnych zgodnie z przeprowadzonym wywiadem branżowym w ramach aktualizacji podkładu mapowego. Ponadto nie wyklucza się występowania urządzeń nie wykazanych do inwentaryzacji. Sieci projektowane znajdują się w odpowiednich projektach branżowych.

Przed przystąpieniem do robót drogowych w rejonie istniejących sieci uzbrojenia terenu Wykonawca zobowiązany jest do wykonania przekopów kontrolnych mających na celu dokładną lokalizację tych urządzeń. Prace w rejonie sieci uzbrojenia terenu należy prowadzić ręcznie pod nadzorem przedstawiciela Właściciela urządzenia.

## **21. Uwagi i zalecenia wykonawcze**

1. Grunt rodzimy zalegający w strefie robót ziemnych drogowych, nie nadaje się do wykorzystania do wbudowania w nasypy pod konstrukcje nawierzchni, dlatego też powinien

zostać on w całości wywieziony. Dopuszcza się stosowanie tego gruntu tylko do plantowania terenu poza obszarem konstrukcji nawierzchni.

2. Ewentualne nasypy drogowe, do poziomu podstawy ulepszanego podłoża, należy wykonywać z gruntów niewysadzinowych przeznaczonych do wbudowania w nasyp wg normy PN-S-02205:1998 str. 20. Warstwa ulepszanego podłoża ma być wykonywana z kruszywa naturalnego 0/63 stabilizowanego mechanicznie lub z gruntu niewysadzinowego o wskaźniku piaskowym  $W_p > 35$ . Ponadto grunt ten musi spełniać wymagania, co do budowy nasypów w strefie przemarzania. Dodatkowo do ww. gruntów, celem poprawy zagęszczenia należy stosować dodatek ziaren łamanych w ilości minimum 30%.
3. W czasie wykonywania robót ziemnych należy przestrzegać wymagań określonych w normie PN-S-02205:1998.
4. Jako warstwę separacyjno-wzmacniającą przewidziano warstwę geosyntetyku o wytrzymałości na rozciąganie (w obu kierunkach) minimum 28kN/m. Geosyntetyk powinien być układany bezpośrednio na zagęszczonym i wyprofilowanym podłożu. W czasie rozkładania geosyntetyków należy stosować zakłady podłużne i poprzeczne sąsiednich pasm o szerokości minimum 0,5m oraz mocowanie warstwy do podłoża za pomocą klamer. Klamry można wykonać z drutu  $\phi 10\text{mm}$  ze stali St0S o kształcie litery „U” i wymiarach: długość nówek 40cm, przewiązka 15cm. Rozstaw klamer – 2m. Dopuszcza się inne rodzaje połączeń poszczególnych pasm geosyntetyków pod warunkiem, iż są one zgodne z zaleceniami Producenta geosyntetyku.

Jako warstwę separacyjno-wzmacniającą zaprojektowano geowłókninę polipropylenową o minimalnych parametrach:

- ✓ Geowłóknina o  $R_r \geq 28\text{kN/m}$  w obu kierunkach,
  - ✓ wytrzymałość na przebicie wg CBR  $\geq 4,0\text{kN}$
  - ✓ wydłużenie przy zerwaniu wzdłuż  $\leq 80\%$ ;
  - ✓ wydłużenie przy zerwaniu wszerz  $\leq 40\%$ ;
  - ✓ efektywny rozmiar porów  $O_{90} \leq 0,10\text{mm}$ .
5. Nasypy powinny być zagęszczane do osiągnięcia wartości wtórnego modułu odkształcenia  $E_2 \geq 40\text{MPa}$  oraz zagęszczenia wyrażanego stosunkiem modułów  $\frac{E_2}{E_1} \leq 2,2$  lub  $I_s \geq 0,97$ .
  6. W wykopach i miejscach zerowych robót ziemnych podłoże pod konstrukcję dróg i placów powinno zostać zagęszczone do wartości  $I_s \geq 0,97$  ( $E_2 \geq 40\text{MPa}$  i  $\frac{E_2}{E_1} \leq 2,2$ ).

7. Warstwa ulepszanego podłoża powinna być zagęszczana do osiągnięcia wartości wtórnego modułu odkształcenia:
- $E_2 \geq 100 \text{ MPa}$  oraz zagęszczenia wyrażanego stosunkiem modułów  $\frac{E_2}{E_1} \leq 2,2$  dla nawierzchni drogowych.
8. Podbudowa z kruszywa łamanego dla nawierzchni jezdnych powinna być zagęszczana do osiągnięcia wartości wtórnego modułu odkształcenia:
- $E_2 \geq 140 \text{ MPa}$  oraz zagęszczenia wyrażanego stosunkiem modułów  $\frac{E_2}{E_1} \leq 2,2$  dla nawierzchni drogowych.
9. Podbudowy stabilizowane mechanicznie wg PN-S-06102:1997 wykonywane z kruszywa łamanego powinny odpowiadać wymaganiom normy PN-B-11111:1996 natomiast wykonywane z kruszywa naturalnego powinny odpowiadać wymaganiom normy PN-B-11112:1996.
- 10. Grunty rodzime należy chronić przed zawilgoceniem. Woda opadowa oraz woda z wysięków wodnych musi być natychmiast odprowadzana z terenu robót ziemnych. Koszt związany z ochroną placu budowy nawierzchni drogowych przed zawilgoceniem należy uwzględnić w cenie ofertowej dla robót drogowych.**
11. Wszelkie roboty ziemne prowadzone w rejonie istniejących sieci gazowych, telefonicznych, energetycznych oraz innych należy wykonywać ręcznie pod nadzorem przedstawiciela Właściciela uzbrojenia. Do zagęszczania należy używać ubijaków ręcznych lub lekkich walców statycznych. Zastosowanie wibracji oraz wielkość walca uzgodnić z przedstawicielem Właściciela sieci.
12. Przed przystąpieniem do robót Wykonawca powinien sprawdzić czy rzeczywiste rzędne wysokościowe istniejącego terenu są zgodne z danymi przedstawionymi na mapie sytuacyjno-wysokościowej. W przypadku dużych rozbieżności mających istotny wpływ na ilość robót ziemnych należy zgłosić ten fakt Inspektorowi Nadzoru lub Inwestorowi. Zaniechanie powiadomienia oznacza, że roboty dodatkowe w takim przypadku obciążają Wykonawcę.
13. Po gotowym korycie, a także po wykonanych warstwach podłoża ulepszanego i warstwach podbudowy z kruszywa łamanego nie dopuszcza się ruchu innego niż budowlany związany tylko i wyłącznie z budową nawierzchni drogowych.
14. Gotowe koryto drogowe i poszczególne warstwy nawierzchniowe podlegają odbiorowi przez Inspektora Nadzoru na zasadach odbioru robót zanikających i ulegających zakryciu.