

Opis Techniczny

do projektu budowlanego:

*Włączenie północno-zachodniej części Powiatu Świeckiego
do planowanego węzła w Zbrachlinie przy drodze ekspresowej S5
wchodzącej w skład korytarza TEN-T –*

*ETAP I obejmujący drogę powiatową nr 1266C (Serock – Łowin - Zbrachlin)
od km 13+988 do km 22+448,*

*ETAP II obejmujący drogę powiatową nr 1240C (Błędzim - Łowin) od km
0+000 do km 11+437*

1. Podstawa opracowania

Projekt opracowano w oparciu o następujące materiały:

- Umowa z Inwestorem,
- Wizja lokalna,
- Założenia projektowe i uzgodnienia techniczne z Inwestorem,
- Mapy sytuacyjno-wysokościowe z uzbrojeniem terenu 1:500, wykonana przez firmę „POLARIS”,
- Dokumentacja geotechniczna wykonana przez firmę BAGEO,
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane - Dz. U. z 2003 r. Nr 207, Poz. 2016 z późniejszymi zmianami,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – Dz. U. Nr 43 poz. 430;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego – Dz. U. z 2003 r. Nr 120, poz. 1133;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie;
- Obowiązujące normatywy, katalogi, przepisy i normy.

2. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt budowy zadania pn. „Włączenie północno-zachodniej części Powiatu Świeckiego do planowanego węzła w Zbrachlinie przy drodze ekspresowej S5 wchodzącej w skład korytarza TEN-T”. Zadanie zostało podzielone na trzy etapy. Niniejsza dokumentacja stanowi projekt budowlany etapu pierwszego i drugiego obejmującego drogi powiatowe 1266C i 1240C na odcinku Bładzim (od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 240) do Zbrachlina (granicy opracowania projektu węzła przy S5).

Opracowanie swoim zakresem obejmuje doprowadzenie w/w dróg powiatowych do standardów drogi klasy Z – przede wszystkim szerokość drogi i poboczy na prostej i poszerzenia na łukach oraz wzmocnienie konstrukcji do kategorii KR3. Przebudowa zakresem obejmuje również budowę ciągów komunikacji pieszej oraz budowę zatok autobusowych i peronów oraz przebudowę trzech skrzyżowań.

3. Dane inwestycji

3.1 Inwestor

Powiat Świecki - Powiatowy Zarząd Dróg w Świeciu
ul. Gen. Józefa Hallera 9
86-100 Świecie

3.2 Lokalizacja inwestycji

Droga powiatowa 1240C od km 0+000 do km 11+437

571 [Obręb Bładzim Gmina Lniano]

15/1; 22/32; 3/2; 24/16; 1; 23/1; 2; 99; 137 [Obręb Tuszyny Gmina Świekatowo]

18; 63; 21; 1/18 [Obręb Stążki Gmina Świekatowo]

9 [Obręb Łaszewo Gmina Świekatowo]

Droga powiatowa 1266C od km 13+988 do km 22+448

26; 15; 14/1; 30; 1; 5 [Obręb Łowin Gmina Pruszcz]

48; 45/3_6; 47/5; 47/2; 28/3; 36; 39; [Obręb Pruszcz Gmina Pruszcz]

17 [Obręb Wałdowo Gmina Pruszcz]

22; 1 [Obręb Zbrachlin Gmina Pruszcz]

4. Opis stanu istniejącego

Droga objęta opracowaniem jest drogą powiatową klasy Z. Pełni ona funkcje komunikacyjną pomiędzy miejscowościami w gminach Osie, Lniano, Świekatowo i Pruszcz. Docelowo łącząc się z drogą krajową nr 5 (docelowo S5).

Nawierzchnia na całej długości drogi jest utwardzona – warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej, której stan techniczny według klasyfikacji SOSN jest zły. Na powierzchni występują liczne spękania poprzeczne oraz ubytki warstwy ścieralnej. Zły stan nawierzchni przyczynia się do wzrostu hałasu emitowanego przez poruszające się pojazdy i tworzeniu się zastoisk wody. Brak równości podłużnej oraz poprzecznej nawierzchni znacznie obniża komfort jazdy, oraz bezpieczeństwo. Szerokość istniejącej jezdni mieści się w granicach od 5.00 do 7.00 metrów.

Trasa składa się z 3 odcinków dróg powiatowych (opracowanie traktuje odcinek drugi (ETAP II) i trzeci (ETAP I):

1211C – odcinek Tleń - Lniano

1240C – odcinek Błędzim - Łowin

1266C – odcinek Łowin – Zbrachlin

Istniejące przystanki autobusowe nie posiadają wydzielonej zatoki postojowej, a zdecydowana większość nie posiada również peronów dla oczekujących.

Chodniki przy drodze powiatowej 1266C znajdują się tylko w miejscowości Pruszcz i Łowin, natomiast przy drodze powiatowej 1240C nie ma żadnych chodników.

Skrzyżowania wzdłuż całej trasy są skrzyżowaniami zwykłymi lub skanalizowanymi. Jedynie w miejscowości Pruszcz znajduje się skrzyżowanie typu rondo u zbieg ulic Główna, Szkolna, Sportowa, Kościelna.

Oznakowanie poziome na omawianym odcinku jest szczątkowe i wymaga całościowego przeprojektowania.

5. Opinia geotechniczna

Kategorię geotechniczną ustalono na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych. (Dz.U.2012.463)

Na podstawie wyników rozpoznania geotechnicznego, przedstawionych w dokumentacji [Opinia geotechniczna dla potrzeb ustalenia geotechnicznych warunków

posadowienia obiektu – wykonana przez firmę BAGEO S.C. Tomasz Romiński, Sławomir Stawski.] oraz uwzględniając charakterystykę projektowanego obiektu stwierdza się :

I kategorię geotechniczną projektowanych obiektów w prostych warunkach gruntowych.

6. Projektowane zagospodarowanie terenu

Podstawowe parametry dróg:

- Klasa drogi – Z (zbiorcza)
- Kategoria drogi: droga powiatowa
- Prędkość projektowa w terenie zabudowy: $50-60 \frac{km}{h}$
- Prędkość projektowa poza terenem zabudowy: $60 \frac{km}{h}$
- Kategoria ruchu: KR3
- Projektowana szerokość jezdni: 6 m
- Projektowana szerokość pobocza: 2x1 m
- Projektowana szerokość chodnika: 1,5 i 2 m
- Długość przebudowywanej drogi 1266C: 8 141,84 m
- Długość przebudowywanej drogi 1240C: 14 171,46 m
- Łączna długość: 22 313,30 m

Przebieg drogi objętej opracowaniem nie ulega zmianie. Przebudowa drogi powiatowej będzie polegać na:

- a) budowie zatok autobusowych i peronów dla oczekujących,
- b) wzmocnieniu konstrukcji jezdni na odcinku całym odcinku drogi z uwzględnieniem poszerzenia do wymaganej szerokości jezdni (6m),
- c) remoncie chodnika Łowinie i Pruszczu,
- d) przebudowie i budowie zjazdów indywidualnych i publicznych,
- e) przebudowie trzech skrzyżowań usytuowanych w Pruszczu, Łowinie i Szewnie,
- f) budowie chodnika w Łowinie, Pruszczu, Wałdowie i Tuszynach,

g) oznakowaniu poziomym i pionowym całego odcinka oraz zabezpieczeniu skarp barierami energochłonnymi.

a) Budowa zatok autobusowych

Projekt obejmuje budowę 6 zatok autobusowych. Konstrukcja zatok jest następująca:

- ❖ kostka betonowa gr. 8 cm na podsypce cementowo piaskowej,
- ❖ podbudowa z betonu cementowego C8/10 gr. 20 cm,
- ❖ stabilizacja Rm 2,5 MPa 15 cm,
- ❖ podsypki piaskowej gr. 15 cm.

Parametry geometryczne zatoki autobusowej są następujące:

- ❖ szerokość 2,50 m,
- ❖ długość krawędzi zatrzymania 20,00 m,
- ❖ długość skosu wjazdowego 12,00 m,
- ❖ długość skosu wyjazdowego 8,00 m.

Zatoki autobusowe będą składały się również z peronu dla oczekujących o konstrukcji:

- ❖ kostka betonowa na podsypce cementowo piaskowej,
- ❖ podsypka piaskowa gr 20 cm.

Długość peronu dla oczekujących wynosić będzie ok 20 metrów a jego szerokość 2 metry.

W miejscach gdzie budowa zatoki autobusowej jest nieuzasadniona przewiduje się budowę peronów (w sumie 11) dla oczekujących o wymiarach 10 x 2 m.

b) Wzmocnienie konstrukcji jezdni na odcinku całym odcinku drogi z uwzględnieniem poszerzenia do wymaganej szerokości jezdni (6m),

Podstawowym założeniem remontu jest doprowadzenie jezdni do szerokości jezdni 6.00 m na odcinkach prostych oraz poszerzenie jezdni na łukach zgodnie z wymogami Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2

marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Nie projektuje się zmian w przebiegu niwelety, a pochylenie poprzeczne będzie odwzorowaniem stanu istniejącego, z korektą w miejscach gdzie to będzie wymagane. Remont jezdni będzie polegał na wykonaniu:

- ❖ warstwy wzmacniającej konstrukcję do kategorii ruchu KR3 z betonu asfaltowego 4-5 cm,
- ❖ warstwy ścieralnej SMA 11 gr. 4 cm.

W miejscach gdzie istniejący stan konstrukcji wymaga przebudowy oraz na poszerzanych odcinkach należy wymienić bądź wbudować konstrukcje nawierzchni:

- ❖ warstwa ścieralnej SMA 11 gr. 4 cm,
- ❖ warstwa wiążąca z betonu asfaltowego gr. 5 cm,
- ❖ podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego gr. 7 cm,
- ❖ podbudowa z KŁSM 0-31.5 gr 20 cm,
- ❖ stabilizacja 15 cm i/lub warstwa odsączająca z piasku 20 cm.

c) Remont chodnika w Łowinie i Pruszczu

Projekt uwzględnia remont nawierzchni chodnika w Łowinie i Pruszczu. Należy wymienić stare (nienadające się do ponownego wbudowania) materiały nawierzchni na nową kostkę betonową na podsypce cementowo-piaskowej. W miejscach występowania gruntów słabonośnych konstrukcję chodnika należy wzmocnić warstwą 10 cm stabilizacji Rm 1,5 MPa. Remont uwzględnia również wymianę uszkodzonych obrzeży.

- ❖ konstrukcja chodnika:
 - nawierzchnia z kostki betonowej gr. 8 cm,
 - podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 4 cm,
 - warstwa odcinająca z piasku 10 cm.

d) Przebudowa i budowa zjazdów

Przebudowa zjazdów uwzględnia wymianę konstrukcji. Projekt wyróżnia dwa typy konstrukcji zjazdów:

❖ konstrukcja zjazdów – nawierzchnia z betonu asfaltowego:

- warstwa ścieralna AC 11S gr. 4 cm,
- warstwa wiążąca AC 11W gr. 5 cm,
- podbudowa z KLSM 0-31,5 gr. 15 cm,
- podsypka piaskowa 10 cm.

❖ konstrukcji zjazdów z kostki betonowej:

- kostka betonowa gr. 8 cm na podsypce cementowo piaskowej,
- podbudowa z betonu cementowego C8/10 gr. 15 cm,
- podsypka piaskowa 10 cm.

e) Przebudowa trzech skrzyżowań usytuowanych w Pruszczu, Łowinie i Szewnie.

Skrzyżowania usytuowane w Pruszczu, Łowinie i Szewnie zostaną przebudowane na skrzyżowanie typu: małe rondo. Wszelkie parametry skrzyżowania są zgodnie z Dz.U. 1999 nr 43 poz. 430 Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Parametry ronda w Szewnie:

- średnica zewnętrzna ronda: 40 m,
- szerokość jezdni na rondzie: 5 m,
- szerokość pierścienia: 2.5 m,
- wyspa środkowa - nieprzejezdna.

Parametry rond w Łowinie i Pruszczu:

- średnica wyspy środkowej: 6 m,
- średnica zewnętrzna ronda: 16 m,
- szerokość jezdni na rondzie: 5 m,
- wyspa środkowa – przejezdna.

f) Budowa chodnika Łowinie, Pruszczu, Wąldowie i Tuszyńach

Projekt uwzględnia budowę nowego chodnika w celu zapewnienia bezpiecznego poruszania się pieszym między miejscowościami.

Konstrukcja chodników analogicznie jak przy remoncie chodników. W miejscowości Pruszcz projektuje się chodnik po obu stronach jezdni o szerokości 1.5 m. Chodnik od Łowina do Pruszcza będzie miał szerokość równą 2m. Pozostałe chodniki mają szerokość równą 1.5 m.

g) Oznakowanie poziome i pionowe całego odcinka oraz zabezpieczenie skarp barierami energochłonnymi

W ramach przebudowy przewidziano kompleksowe wykonanie oznakowania poziomego i pionowego. Wzdłuż całego odcinka zostanie oznakowana jezdnia linią krawędziową. Zostaną wyznaczone przejścia dla pieszych. W miejscach niebezpiecznych zostanie wykonane aktywne oznakowanie przejść dla pieszych. Oznakowanie zostanie uzupełnione o elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego w postaci elementów odblaskowych montowanych na przejściach oraz na niebezpiecznych łukach. Przewidziano również wymianę barier ochronnych w miejscach niebezpiecznych.

7. Charakterystyka archeologiczna

Obszar inwestycji nie jest objęty ochroną archeologiczną.

8. Wpływ eksploatacji górniczych

Na terenie objętym inwestycją nie występują tereny górnicze.

9. Obszar oddziaływania

Obszar oddziaływania inwestycji ogranicza się do działek przez, które przebiegają drogi powiatowe objęte opracowaniem. Obszar oddziaływania został kreślony na podstawie Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – Dz. U. 2016 poz. 124.

10. Uwarunkowania środowiskowe i charakterystyka ekologiczna

Z uwagi na długość drogi wynoszącą ok. 22,31 km oraz znaczną liczbę drzew do wycinki załączono decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia z której wynika brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenia raportu.

W trakcie prac projektowych oraz procedury związanej z wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przeanalizowano wpływ projektowanej inwestycji na zmiany klimatu (pod kątem łagodzenia ich zmian – mitygacji), jak również przystosowania projektowanej inwestycji do postępujących zmian klimatu (adaptacja). Na tym etapie w dużej mierze oparto się na wydanym przez Ministerstwo Środowiska, Departament Zrównoważonego Rozwoju opracowaniu pn.: „Poradnik przygotowania inwestycji z uwzględnieniem zmian klimatu, ich łagodzenia i przystosowania do tych zmian oraz odporności na klęski żywiołowe” Warszawa 2015. W ramach dokumentacji środowiskowej wskazano, że nie przewiduje się zmiany warunków klimatycznych oraz negatywnego wpływu przebudowywanych dróg powiatowych na klimat. Realizacja inwestycji będzie realizowana w oparciu o przyjęte w krajowym budownictwie drogowym rozwiązania techniczne, które są odpowiednio zaadoptowane do ewentualnego wzrostu lub spadku średnich rocznych temperatur. Potencjalnym utrudnieniem w pracach przebudowy mogą być jedynie nietypowe zjawiska atmosferyczne jak fale upałów, susze, gwałtowne burze czy trąby powietrzne.

Faza przebudowy:

Do rozwiązań wpływających na ochronę infrastruktury drogowej oraz otaczającego środowiska, pod kątem zmian klimatu, planowane są do zastosowania:

- odpowiednia technologia robót, gwarantująca wytrzymałość struktur drogowych przy obecnych temperaturach,
- odpowiednie wyznaczenie zaplecza budowy oraz zabezpieczenie przed przesiąkaniem zanieczyszczeń np. podczas długotrwałych opadów deszczu czy nawałnic,
- odpowiednie składowanie materiałów, zlokalizowanych na terenie zaplecza budowy (przy pomocy plandek, kontenerów, zbiorników, czy nawet śmietników – odpady wytwarzane przez robotników pracujących przy przebudowie), zapewniające jak najmniejsze zanieczyszczenie terenu w wypadku silnych wiatrów,
- wykorzystywania sprzętu sprawnego technicznie (ograniczenie emisji spalin).

W fazie eksploatacji:

W wyniku realizacji projektu KLIMADA „Opracowywanie i wdrożenie Strategicznego Planu Adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany

klimatu” przeprowadzono w Polsce szereg badań i analiz, które identyfikują potencjalne zmiany klimatu, zjawiska atmosferyczne mogące wpływać na funkcjonowanie transportu drogowego, w tym infrastruktury drogowej.

W toku prowadzonych badań wskazano, że bardzo ważne z punktu widzenia transportu drogowego jest podejście do problemu zmian klimatu w kontekście adaptacji do zmian a nie przyczyn ich powstawania.

Ponadto dokonano analizy występowania niekorzystnych zjawisk atmosferycznych, które mogłyby mieć wpływ na pogorszenie stanu technicznego przebudowywanej infrastruktury drogowej.

Określono czynniki mające istotny wpływ na funkcjonowanie infrastruktury transportowej:

1. Mróz – bardzo niska temperatura, przemarzanie gruntu, gołoledź:

Z uwagi na fakt, że prace budowlane prowadzone będą poza okresem zimowym, nie stwierdzono negatywnego wpływu zimy na projekt. W trakcie użytkowania dróg mogą wystąpić przerwy w funkcjonowaniu dróg (w kontekście transportu). W takim przypadku wprowadzone zostaną procedury utrzymaniowe w ramach zimowego utrzymania dróg. Materiały wykorzystane do realizacji inwestycji są od wielu lat stosowane w krajowym budownictwie drogowym i są przystosowane do zmian temperatury, w tym występowania ujemnych temperatur.

2. Deszcz – intensywne opady deszczu, podtopienia, podmycia:

W fazie przebudowy mogą wystąpić utrudnienia, w realizacji robót, które będą wynikiem ekstremalnych opadów. Po usunięciu ich skutków prace prowadzone będą bez zakłóceń. W fazie eksploatacji przeciwdziałanie takich ekstremalnym opadom polegać będzie na sprawnym funkcjonowaniu odwodnienia dróg, właściwym wykonaniu spadków i utrzymywaniu drożnej kanalizacji deszczowej. Z uwagi na tereny, przez które przebiegają omawiane drogi powiatowe (brak rzek, które w fazie wezbrań mogłyby zniszczyć infrastrukturę drogową) uznać należy, że nie występuje tu ryzyko powodzi, osuwisk itp. Ukształtowanie terenu (droga w wielu miejscach przebiega w nasypach), brak dolin i zaniżeń terenu pozwala stwierdzić, że ryzyko podtopień jest bardzo małe.

3. Silne upały:

Zastosowane do realizacji przedsięwzięcia materiały budowlane przyjęte są w krajowym budownictwie drogowym od wielu lat. Zastosowane do przebudowy dróg

powiatowych wyroby brukarskie, elementy infrastruktury, zaprojektowane mieszanki min.-asfaltowe zapewniają odporność na wysokie temperatury.

4. Wiatr – intensywne porywy wiatru, wyładowania atmosferyczne:

Już od dłuższego czasu obserwuje się wzmożoną dynamikę występowania zjawisk pogodowych takich jak silne porywy wiatrów oraz intensywne wyładowania atmosferyczne. Najbardziej podatnym elementem zagospodarowania przydrożnego na tego typu zjawiska są drzewa przydrożne. Powstawanie wykrotów, obłamywanie konarów stanowi poważne zagrożenie dla infrastruktury drogowej i użytkowników dróg. W wyniku realizacji przedsięwzięcia usuniętych zostanie znaczna ilość drzew przydrożnych, których stan zdrowotny nie jest najlepszy. Pozostałe drzewa poddane zostaną pielęgnacji w ramach bieżącego utrzymania dróg powiatowych.

Reasumując:

Przedsięwzięcie będzie realizowane w oparciu o technologie i materiały stosowane w krajowym budownictwie drogowym. Choć w pewnym sensie drogi są wrażliwe na zmiany klimatu, załamania pogody itp., to są one (transport) również zaadaptowane do „miejscowych” warunków i zmian klimatycznych. Przebudowane drogi powiatowe nie będą źródłem emisji gazów cieplarnianych. Źródłem takim mogą być natomiast pojazdy poruszające się po drodze. Zarządca drogi nie ma żadnego wpływu na stan techniczny pojazdów i rodzaje produkowanych przez te pojazdy spalin. Zakładamy, że poprzez przebudowę dróg poprawi się znacząco równość podłużna i poprzeczna jezdni co wpłynie na upłynnienie jazdy pojazdów, a w konsekwencji na obniżenie ilości spalanych paliw i emitowanych spalin samochodowych tj. gazów cieplarnianych.

Dane techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiedni:

1. Zapotrzebowanie i jakość wody oraz ilość, jakość i sposób odprowadzenia ścieków

Nie dotyczy

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

Nie dotyczy

3. Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów

Nie dotyczy

4. Właściwości akustyczne oraz emisja drgań, a także promieniowania, szczególności jonizującego, pola elektromagnetycznego i innych zakłóceń

Nie dotyczy

5. Wpływ obiektu budowlanego na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne

Inwestycja wymusza ingerencję w istniejący drzewostan. Z uwagi na wymagane przepisami szerokości jezdni, poboczy i skrajni, należy wyciąć jedną stronę drzew. Drzewa, których stan zdrowotny jest zły również zostaną usunięte. Ze względów bezpieczeństwa ruchu drogowego, dokonano oceny widoczności na zjazdach co skutkowało koniecznością usunięcia kolejnych drzew. Łączna liczba drzew przeznaczonych do usunięcia to 980. Nasadzenia zastępcze zostaną zasadzone na terenach gmin proporcjonalnie od ilości wyciętych drzew. Sposób odwodnienia dróg po przebudowie będzie tożsamy z istniejącym obecnie. Prawie na całym odcinku zostanie wykonane poszerzenie jezdni średnio o 50 cm. Ponadto zaprojektowano pobocza z kruszywa łamanego o szerokości 75 cm. Reasumując powierzchnia utwardzona zostanie na całej długości powiększona o ok. 2,00 m.

11. Uwagi końcowe

- Ze względu na fakt występowania uzbrojenia podziemnego należy zachować ostrożność podczas prowadzenia wszelkich robót w jego pobliżu - roboty ziemne należy prowadzić sposobem ręcznym. Lokalizacja uzbrojenia jest pokazana na planie zagospodarowania terenu oraz na planszach uzgodnień z gestorami. W przypadku wątpliwości co do lokalizacji uzbrojenia podziemnego należy skorzystać z oryginalnych naniesień i wykonać przekopy kontrolne celem dokładnej lokalizacji urządzeń podziemnych w obecności gestora sieci.
- Należy bezwzględnie przestrzegać ustaleń zawartych w uzgodnieniach.
- Inwestycja wymaga wycinki drzew i krzewów – prace należy wykonać zgodnie z warunkami wydanyymi w decyzji.
- Z uwagi na występowanie strefy „W” ochrony archeologicznej, wymagane jest prowadzenie prac w tej strefie pod nadzorem archeologicznym