

**PROJEKTY – KOSZTORYSY – NADZORY****Maciej Styś**

Barchów 153, 07-130 Łochów  
NIP: 824-148-66-81, REGON: 361485265  
tel. 602-210-176, e-mail: przekroj.stys@wp.pl



# **PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ NR 200519W W MSC. MIERZWICE-KOLONIA**

OBIEKT: KATEGORIA:	<b>DROGA GMINNA OBIEKT KATEGORII XXV</b>	
LOKALIZACJA:	jednostka ew. <b>141005_2 Sarnaki</b> obręb ew. <b>Nr 0021 Mierzvice-Kolonia</b> działki nr ew. <b>6, 31, 286, 293/18</b>	
CPV:	<b>Roboty w zakresie przebudowy dróg 45233120-6</b>	
INWESTOR:	<b>WÓJT GMINY SARNAKI</b> <b>ul. Berka Joselewicza 3</b> <b>08-220 Sarnaki</b>	
FAZA:	<b>DOKUMENTACJA TECHNICZNA DO DOKONANIA ZGŁOSZENIA WYKONANIA ROBÓT BUDOWLANYCH</b>	
BRANŻA:	<b>DROGOWA</b>	
PROJEKTOWAŁ:	<b>Maciej Styś</b>	<b>PPROJEKTY – KOSZTORYSY – NADZORY</b> <b>Maciej Styś</b> Barchów 153, 07-130 Łochów NIP: 824-148-66-81, Regon: 361485265
DATA OPRAC.:	Luty 2024 r.	

**PRAWA AUTORSKIE ZASTRZEŻONE**

Przedmiotowy projekt / utwór architektoniczny jest chroniony prawem autorskim zgodnie z art. 1 i następne Ustawy o Prawie Autorskim i Prawach Pokrewnych z dn. 04.02.1994 r. (Dz. U. z 2022 r. poz. 2509)

## ZAWARTOŚĆ DOKUMENTACJI TECHNICZNEJ

1. <u>Część opisowa</u> .....	3
1.1. Opis techniczny .....	4 – 11
2. <u>Część rysunkowa</u> .....	12
2.1. Projekt zagospodarowania terenu – Rys. Nr: 1.1 – 1.3. . . . . .	13 - 15
2.2. Przekroje normalne w skali 1:50 – Rys. Nr 2. ....	16
2.3. Szczegóły konstrukcyjne w skali 1:10 – Rys. Nr 3.....	17

# CZĘŚĆ OPISOWA

## **OPIS TECHNICZNY**

### **przebudowy drogi gminnej nr 200519W w msc. Mierzvice-Kolonia**

#### **1. Dane ogólne.**

##### **1.1. Przedmiot i zakres opracowania.**

Przedmiotem niniejszego opracowania jest dokumentacja techniczna **"Przebudowy drogi gminnej Nr 200519W w msc. Mierzvice-Kolonia"** na terenie Gminy Sarnaki na odcinku od km 0+000 (na wysokości działki nr ew. 9/3 po prawej stronie opracowania - 65 m przed zakończeniem istniejącej drogi o nawierzchni asfaltowej) do km 0+971 przed działką nr ew. 35.

Inwestorem niniejszego przedsięwzięcia jest Wójt Gminy Sarnaki z siedzibą w Urzędzie Gminy w Sarnakach przy ul. Berka Joselewicza 3.

Roboty budowlane związane z przebudową drogi będą wykonywane na działkach o następujących numerach ewidencyjnych:

- dz. nr ew. **6, 31, 286, 293/18** – msc. Mierzvice-Kolonia obręb Nr 0021 Mierzvice-Kolonia.

##### **1.2. Podstawowe materiały i informacje.**

Za podstawę opracowania służą:

- mapa do celów projektowych w skali 1:500 zaktualizowana przez firmę Usługi Geodezyjne „Pomiar” Marcin Sidun z Łosic,
- wizja lokalna w terenie,
- własne pomiary wykonane w terenie,
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r o drogach publicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 645 z późn. zm.),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1518 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2021 r. poz. 1679 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 20 grudnia 2021 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. z 2021 r. poz. 2454 z późn. zm. ),
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2022 r. poz. 2625 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2022 r. poz. 2556 z późn. zm.),
- obowiązujące normy i przepisy techniczno-budowlane.

##### **1.3. Zakres rzeczowy.**

Zakres opracowania obejmuje opracowanie dokumentacji technicznej przebudowy istniejącej drogi gminnej, wykonanie projektu stałej organizacji ruchu oraz szczegółowych specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych i szczegółowych przedmiarów robót.

Niniejsza dokumentacja będzie stanowić podstawę do zgłoszenia właściwemu organowi administracji samorządowej robót związanych z realizacją robót budowlanych, a nie wymagających pozwolenia na budowę, a następnie na jej podstawie będą wykonywane roboty przy przebudowie przedmiotowej drogi.

W zakres rzeczowy wchodzi wykonanie:

- przebudowy istniejącej jezdni o nawierzchni żwirowo-tłuczniowej – wykonanie warstwy wiążącej i ścieralnej z betonu asfaltowego,
- wykonanie przebudowy istniejących poboczy gruntowych na pobocza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie,
- wykonanie stałego oznakowania drogi gminnej.

#### **1.4. Uzgodnienia.**

Niniejszą dokumentację projektową opracowano na podstawie następujących uzgodnień: uzgodnienia z Inwestorem – Wójtem Gminy Sarnaki w zakresie geometrii oraz konstrukcji nawierzchni drogi gminnej.

## **2. Opis stanu istniejącego.**

### **2.1. Opis istniejącego układu komunikacyjnego.**

Przedmiotowa droga położona jest w miejscowości Mierzvice-Kolonia na terenie Gminy Sarnaki w powiecie łosickim, w województwie mazowieckim.

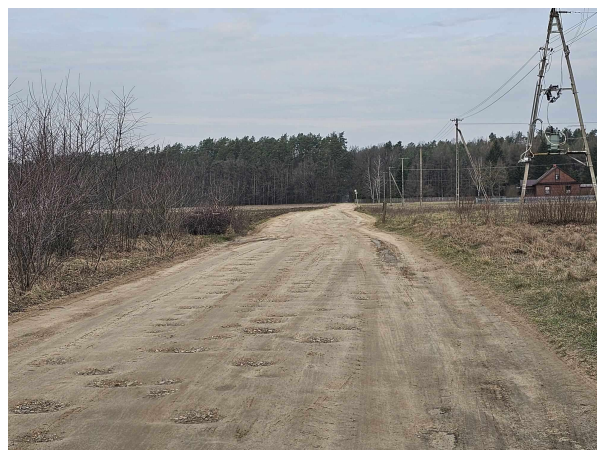
Początek przebudowywanego odcinka drogi gminnej przyjęto w roboczym km 0+000 (na wysokości działki nr ew. 9/3 po prawej stronie opracowania - 65 m przed zakończeniem istniejącej drogi o nawierzchni asfaltowej) do km 0+971 przed działką nr ew. 35.

Na całym odcinku istniejąca droga gminna posiada jezdnię o nawierzchni żwirowo-tłuczniowej szerokości około 2,5 – 5,0 m w złym stanie technicznym z licznymi ubytkami nawierzchni oraz znacznymi nierównościami i zastoiskami wody opadowej wskazującymi na brak odpowiednich spadków. Droga posiada z obu stron pobocza gruntowe. Wody opadowe odprowadzane są na pobocza drogi gminnej. Istniejąca niweleta drogi zlokalizowana jest w lekkim nasypie. Ruch pieszy odbywa się po istniejącej jezdni drogi.

Droga przebiega wzdłuż gruntów rolnych.

Szerokość istniejącego pasa drogowego na całym odcinku wynosi od 3,5 m do 8 m.

Poniższe zdjęcia przedstawiają stan istniejącej drogi gminnej:







## **2.2. Istniejące uzbrojenie terenu.**

W istniejącym pasie drogowym drogi gminnej znajduje się miejscowo sieć teletechniczna, która nie kolidują z planowanymi robotami związanymi z przebudową drogi gminnej.

## **2.3. Zagospodarowanie zielenią.**

Na terenie projektowanej inwestycji występuje wiele drzew, część drzew, które kolidują z planowaną inwestycją należy usunąć.

Na omawianym odcinku nie występują egzemplarze drzew zaliczane do pomników przyrody oraz zieleń szczególnie chroniona.

## **2.4. Istniejące obiekty inżynierskie.**

Na terenie projektowanej inwestycji w pasie drogowym brak jest istniejących obiektów inżynierskich.

## **2.5. Stan prawny nieruchomości.**

Właścicielem działki nr ew. **6, 31, 286, 293/18** (obręb nr 0021 Mierzvice-Kolonia) jest Gmina Sarnaki z siedzibą w Urzędzie Gminy w Sarnakach przy ul. Berka Joselewicza 3, natomiast zarządcą drogi gminnej jest Wójt Gminy Sarnaki z siedzibą w Urzędzie Gminy w Sarnakach przy ul. Berka Joselewicza 3.

### **3. Rozwiązania projektowe.**

#### **3.1. Plan sytuacyjny i projektowane poziomy.**

Przedmiotowa droga projektowana jest jako droga klasy D (droga dojazdowa) o szerokości jezdni zmiennej od 2,5 m do 5,0 m wraz z dwoma mijankami oraz z pobocznymi szerokości po 0,5 m każde zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych na podstawie § 12 pkt 2 ust 5 i § 17 pkt 1 ust. 7 cytowanego powyżej rozporządzenia.

Powyższe spowodowane jest z uwagi na szerokości istniejącego pasa drogowego. Zastosowanie szerszej nawierzchni jezdni było by możliwe jedynie poprzez zastosowanie procedury ZRID – procedury wyłączeniowej, która spowodowałaby znaczące podniesienie kosztów realizacji inwestycji oraz czasochłonne załatwienie wszelkich formalności prawnych.

Parce te spowodowałyby też niepotrzebną ingerencję na środowisko naturalne – dodatkowe korytowanie, wywóz urobku, praca ciężkiego sprzętu, a co za tym idzie zwiększenie hałasu w trakcie prowadzenia robót budowlanych. Dodatkowo są to koszty, które spowodują zwiększenie kosztów inwestycji o około 60%, co powodować mogłoby rażąco wysokie koszty względem zastosowanych rozwiązań projektowych podczas przebudowy drogi.

Nie projektuje się zmian w istniejącym zagospodarowaniu terenu inwestycji. Działka objęta opracowaniem nadal będzie użytkowana jako tereny komunikacyjne – droga.

W związku z przebudową drogi nastąpi jedynie poprawa jej stanu technicznego, co poprawi dostępność do terenów przyległych oraz nastąpi poprawa właściwości jezdnych drogi.

Na podstawie obserwacji oraz pomiarów ruchu w terenie obecne obciążenie ruchem jest niewielkie, w związku z powyższym przyjęto ruch kategorii KR1 (bardzo lekki) dostosowując konstrukcję jezdni do ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 tony.

Po przebudowie w/w drogi nie przewiduje się znaczącego wzrostu natężenia ruchu.

#### **3.2. Podstawowe parametry techniczne:**

- klasa drogi - D,
- przekrój drogi - 1 x 2 lub 1 x 1,
- szerokość jezdni - zmienna od 2,5 m do 5,0 m,
- szerokość pasa ruchu - zmienna od 2,5 m 3,5 m,
- szerokość pasa ruchu z mijanką - 2 x 2,5 m,
- szerokość pobocza - 2 x 0,5 m,
- kategoria ruchu - KR1,
- dopuszczalny nacisk pojedynczej osi na nawierzchnię - 115 kN,
- prędkość projektowa - 30 km/h,
- spadek drogi - daszkowy,
- odwodnienie drogi - na pobocza drogi gminnej.

#### **3.3. Roboty przygotowawcze i ziemne.**

W ramach prac przygotowawczych należy usunąć wszelkie zbędne przedmioty i oczyścić teren oraz usunąć zbędna roślinność.

Należy dokonać dokładnego sprawdzenia całego omawianego terenu i jego otoczenia w celu wyeliminowania jakichkolwiek utajonych zagrożeń i ostrych, niebezpiecznych przedmiotów mogących znajdować się na terenie robót budowlanych.

Roboty ziemne należy wykonać koparko-ładowarką lub ręcznie. Należy usunąć warstwę humusu, którą można częściowo wykorzystać do wyrównania terenu, po przeprowadzeniu głównych prac budowlanych.

W związku z zakresem przewidzianych robót nie przewiduje się wystąpienia znaczących ilości robót ziemnych. Ziemia z urobku po wykonywanych robotach ziemnych zostanie wywieziona z terenu inwestycji na zwalę.

Roboty ziemne należy wykonać zgodnie z wymogami normy PN - S - 02205:1998 z zagęszczeniem podłoża do wskaźnika  $I_s = 1,0$ .

### **3.4. Trasa w planie.**

Projektowana trasa drogi gminnej składa się z odcinków prostych i dwóch łuków poziomych o następujących promieniach:

- km 0+051,585 –  $R_1=40$  m (pochylenie poprzeczne drogi – 2%),
- km 0+062,755 –  $R_2=40$  m (pochylenie poprzeczne drogi – 2%),

zgodnie z załączonym projektem zagospodarowania terenu na rys. Nr 1.1 – 1.3 w skali 1:500.

Poniżej zestawienie długości poszczególnych odcinków trasy:

- km 0+000,00 – PPT,
- km 0+046,00 – PŁK<sub>1</sub>,
- km 0+057,17 – KŁK<sub>1</sub>,
- km 0+057,17 – PŁK<sub>2</sub>,
- km 0+068,34 – KŁK<sub>2</sub>,
- km 0+971,00 – KPT.

Zaprojektowano nową nawierzchnię drogi gminnej o szerokości zmiennej od 2,5 m do 5,0 m z betonu asfaltowego (warstwa wiążąca i ścieralna).

Szerokości nawierzchni projektowanej drogi:

- od km 0+000 do km 0+035 – szerokość jezdni 5,0 m,
- od km 0+035 do km 0+046 – szerokość jezdni zmienna od 5,0 m do 3,5 m,
- od km 0+046 do km 0+471 – szerokość jezdni zmienna od 3,5 m do 2,5 m,
- od km 0+471 do km 0+609 – szerokość jezdni zmienna od 2,5 m do 3,5 m,
- od km 0+609 do km 0+619 – szerokość jezdni zmienna od 3,5 m do 5,0 m,
- od km 0+619 do km 0+971 – szerokość jezdni 5,0 m.

Na całym odcinku drogi zaprojektowano pobocza z kruszywa łamanego 0-31,5 mm stabilizowanego mechanicznie o grubości 10 cm i szerokości po 0,5 m każde.

### **3.5. Profil podłużny**

Projektowana droga przebiega w terenie płaskim. Przebieg drogi nawiązuje do istniejącego zagospodarowania terenu i zabudowy. Projektowana niweleta drogi została wyniesiona średnio o około 18 cm od istniejącego terenu. Występują częste załamania niwelety.

Rozwiązania wysokościowe zaprojektowano w oparciu o konfigurację istniejącego terenu oraz powierzchniowe odwodnienie drogi.

Niweletę projektowanej jezdni wpisano maksymalnie w teren istniejący.

Na danym odcinku ze względu na małe spadki podłużne nie zaprojektowano łuków pionowych.

### **3.6. Przekroje normalne i konstrukcja nawierzchni.**

W celu doprowadzenia gruntów występujących w podłożu do grupy nośności G1 należy po wyprofilowaniu lub uzupełnieniu kruszywem łamanym do projektowanych



rzędnych spodu konstrukcji nawierzchni zagęścić podłoże mechanicznie do osiągnięcia parametrów:

- dla jezdni drogi o naw. asfaltowej:  $E_2 > 100$  MPa,  $I_s > 1,0$ ,
- dla pobocza utwardzonego  $E_2 > 80$  MPa,  $I_s > 0,97$ .

Dla nawierzchni jezdni przyjęto kategorię ruchu KR-1.

Poniżej przedstawiono poszczególne konstrukcje nawierzchni:

Typ 1 – Konstrukcja nawierzchni jezdni drogi gminnej:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 wg WT-2 - gr. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg WT-2 - gr. 4 cm,
- warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 o uziarnieniu 0/31,5 mm stabilizowane georusztem trójosiowym typu 1 o gr. 10 cm,
- istniejąca nawierzchnia z kruszywa (istniejąca podbudowa przyszłej drogi).

Typ 2 – Konstrukcja nawierzchni jezdni (na poszerzeniu drogi):

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 wg WT-2 - gr. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 wg WT-2 - gr. 4 cm,
- warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 o uziarnieniu 0/31,5 mm stabilizowane georusztem trójosiowym typu 1 o gr. 10 cm,
- ulepszone podłoże z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C50/30 o uziarnieniu 0/63 mm stabilizowane georusztem trójosiowym typu 2 o gr. 20 cm,
- istniejące podłoże.

Typ 3 – Konstrukcja nawierzchni poboczny:

- kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie 0/31,5 mm o grubości 10 cm.

Zaprojektowano przekrój poprzeczny drogi daszkowy 2% oraz spadek jednostronny 2% na łukach poziomych.

Na poboczu drogi zaprojektowano spadek poprzeczny 6%.

### **3.7. Zjazdy indywidualne.**

Dokumentacja przebudowy drogi gminnej nie przewiduje wykonania zjazdów indywidualnych.

### **3.8. Odwodnienie.**

Wody opadowe z projektowanej nawierzchni asfaltowej drogi gminnej odprowadzane będą na pobocza drogi gminnej poprzez zaprojektowane normatywne spadki poprzeczne i podłużne projektowanych elementów drogi.

### **3.9. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu.**

#### **3.9.1. Stała organizacja ruchu.**

Projektu stałej organizacji ruchu przedstawiony został w oddzielnym opracowaniu.

#### **3.9.1. Organizacja ruchu na czas budowy.**

Przed przystąpieniem do realizacji projektu, Wykonawca powinien uzyskać zatwierdzony projekt czasowej organizacji ruchu na czas przebudowy drogi gminnej.

### **3.10. Infrastruktura techniczna niezwiązana z drogą.**

Częściowo występuje sieć teletechniczna, które nie kolidują z planowanymi robotami.

Uwaga: W przypadku natrafienia podczas robót na jakiegokolwiek obiekt geodezyjny należy go zabezpieczyć przed zniszczeniem, niezwłocznie zawiadomić Inwestora a następnie jeśli będzie to konieczne w porozumieniu z odpowiednim organem administracji geodezyjnej przenieść.

### **3.11. Wykonanie robót drogowych – ogólne zasady odbioru robót.**

Wszelkie roboty należy wykonać zgodnie ze Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi wykonania i odbioru robót drogowych (stanowiącymi oddzielne opracowanie).

Roboty uznaje się za wykonane zgodnie z niniejszą dokumentacją techniczną przebudowy drogi, specyfikacjami technicznymi wykonania i odbioru robót oraz wymaganiami Inspektora Nadzoru, jeżeli wszystkie pomiary, regulacje dały wyniki pozytywne. Z przeprowadzonych badań odbiorczych należy sporządzić bezusterkowy protokół odbioru końcowego robót. Prowadzone roboty mają być zabezpieczone i prowadzone tak, aby nie stwarzać zagrożenia uczestnikom ruchu drogowego.

Wszelkie materiały użyte do budowy powinny posiadać stosowne świadectwa jakości, tj. atesty i aprobaty techniczne oraz deklaracje właściwości użytkowych z odpowiednią normą stwierdzającą dopuszczenie do stosowania w budownictwie.

Roboty powinny być wykonywane przez osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje zawodowe zgodnie z warunkami technicznymi i przepisami BHP.

## **4. Informacje dodatkowe.**

### **4.1. Warunki geotechniczne.**

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 roku w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych dla przedmiotowego terenu warunki gruntowe są proste i należy przyjąć **pierwszą kategorię geotechniczną** zgodnie z § 3 pkt. 3 ust. 1 wymienionego wyżej rozporządzenia.

### **4.2. Informacja o obszarze oddziaływania obiektu.**

Na podstawie art. 20 oraz art. 28 ust. 2 Ustawy Prawo Budowlane określa się, iż obszar oddziaływania obiektu zamyka się w granicach niniejszej inwestycji.

### **4.3. Oddziaływanie projektowanej inwestycji na środowisko.**

W związku z niewielkim istniejącym i prognozowanym natężeniem ruchu oraz ze względu na charakter drogi, nie daje podstaw do opracowania projektu zabezpieczeń przed szkodliwym oddziaływaniem drogi na jej otoczenie i nie wymagana jest decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji. Przebudowywana droga o długości 971 mb zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dn. 10.09.2019 r. (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839) w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko nie zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko

Oddziaływanie przebudowy w/w drogi na środowiska należy ocenić jako nieznaczne w zakresie oddziaływania hałasu (poprawa komfortu ruchu kierowców jak i pieszych). Jednocześnie należy stwierdzić, iż przebudowa drogi zmniejszy ujemne skutki oddziaływania ich na otoczenie i wpłynie na lepszą obsługę terenu, nie pogarszając jednocześnie walorów estetycznych środowiska naturalnego.

#### **4.4. Wpływ inwestycji na obszar chroniony.**

Projektowana drogi gminna Nr 200519W w msc. Mierzvice-Kolonia położona jest na terenie chronionym w granicach na terenie chronionym w granicach Obszaru Natura 2000 oraz Parku Krajobrazowego „Podlaski Przełom Bugu”, na których istnieją ustanowione na podstawie przepisów o ochronie przyrody szczególne normy jej ochrony. Na terenie przeznaczonym pod przebudowę drogi gminnej nie stwierdzono występowania śladów rzadko spotykanych gatunków roślin, ptaków i zwierząt, charakterystycznych siedlisk przyrodniczych oraz ostoi dzikich ptaków. Wybudowany obiekt – droga, nie będzie negatywnie oddziaływał na otaczające go środowisko Obszaru Natura 2000 oraz Parku Krajobrazowego „Podlaski Przełom Bugu”.

#### **4.5. Informacja o ochronie konserwatorskiej.**

Nieruchomość na której zlokalizowana jest inwestycja nie jest objęta formami ochrony zabytków w myśl Ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. z 2016 poz. 1330). Działki na której realizowana będzie inwestycja nie są częścią układu urbanistycznego wpisanego do rejestru zabytków.

#### **4.6. Likwidacja barier architektonicznych.**

Zaprojektowano takie rozwiązania, które umożliwią korzystanie z drogi zarówno osobom starszym oraz niepełnosprawnym poruszającym się na wózkach inwalidzkich. Zgodnie z załącznikiem nr 2 do zarządzenia o likwidacji barier architektonicznych niniejszą dokumentację sporządzono przy założeniu, że nowe rozwiązania urbanistyczne nie wprowadzą żadnych utrudnień oraz barier architektonicznych.

Zaprojektowano takie rozwiązania, które pozwolą na swobodne poruszanie się osób na wózkach jak i osób z dysfunkcją ruchu.

#### **4.7. Uwagi końcowe.**

Rysunki, przedmiary robót, specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót budowlanych oraz część opisowa są dokumentami wzajemnie się uzupełniającymi. Wszystkie elementy ujęte w specyfikacji (opisie), a nieujęte na rysunkach lub ujęte na rysunkach, a nieujęte w specyfikacji winne być traktowane tak, jakby były ujęte w obu. W przypadku rozbieżności w jakimkolwiek z elementów dokumentacji, należy to zgłosić Inwestorowi.

Projektował:

# CZĘŚĆ RYSUNKOWA