

**OPIS TECHNICZNY**  
**do projektu rozbudowy drogi gminnej Nr 213028G**  
**w miejscowości Rokocin.**

**1. PODSTAWA OPRACOWANIA**

- Umowa zawarta pomiędzy Gminą Starogard Gdański ul. Sikorskiego 9, 83-200 Starogard Gdański, a firmą Pracownia Projektowa ELBI Angelika Elas-Bińczyk, ul. 1 Maja 12/20, 75-800 Koszalin
- Mapa do celów projektowych w skali 1:500 – wersja elektroniczna wykonane przez firmę USŁUGI GEODEZYJNE mgr inż. Przemysław Zalewski ul. Grudziądzka 27b/7 82-200 Malbork
- Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych /z późn.zm./
- Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko / z późn. zm./
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994r.- Prawo Budowlane (z późn. zm.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego
- Przepisy i normatywy dotyczące projektowania dróg:
  - Ustawa z dnia 21 marca 1985r o drogach publicznych / z późniejszymi zmianami/
  - Rozporządzenie MT i GM z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowania /Dz.U. nr 43 poz. 430 z 1999r. z późn. zm./
  - Rozporządzenie MT i GM z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie /Dz.U. nr 63 poz. 735 z późniejszymi zmianami/
  - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem

- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych / zarządzenie nr 31 GDDKIA z dnia 16.06.2014r/
- Katalog wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych / IBDM W-wa 2001r./
- Katalog powtarzalnych elementów drogowych – Transprojekt Warszawa
- Odwierty przez konstrukcję nawierzchni oraz odwierty w gruncie na drodze gminnej nr 213028G wykonane przez firmę GEOTEST Badania Geologiczne i Geotechniczne, Szczepańska, Szczęch Spółka Jawna, 80-264 Gdańsk, Al. Grunwaldzka 135A.
- Uzgodnienia z Zamawiającym i zainteresowanymi stronami

## **2. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA**

Celem opracowania jest wskazanie rozwiązań technicznych przebudowy, rozbudowy odcinka istniejącej drogi gminnej nr 213028Gw miejscowości Rokocin. Całość przedsięwzięcia zlokalizowana jest na obszarze województwa pomorskiego, w powiecie Starogardzkim na terenie gminy Starogard Gdański.

W zakres opracowania wchodzi przebudowa jezdni drogi gminnej, przebudowa konstrukcji jezdni, przebudowa istniejących skrzyżowań i zjazdów, budowa ścieżki pieszo-rowerowej, przebudowa chodników, wykonanie elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego (wyniesione przejścia dla pieszych, płytowe progi, oznakowania itp.), wykonanie przydrożnych rowów infiltracyjnych trawiastych.

Przedmiotowe zadanie jest inwestycją celu publicznego i wynika z oczekiwań społeczności, użytkowników drogi. Podejmowane jest w celu poprawy warunków ruchu na przedmiotowej drodze oraz bezpieczeństwa użytkowników drogi.

## **3. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO**

Projektowany do rozbudowy odcinek drogi gminnej nr 213028G bierze swój początek na wysokości działki nr 118/19. Koniec projektowanego odcinka zlokalizowany jest w miejscowości Rokocin na wysokości działki nr 180, tuż za skrzyżowaniem z drogą gminną prowadzącą do Sumina. Przedmiotowy odcinek drogi gminnej przebiega przez teren zabudowany. Teren ten charakteryzuje się zabudową jednorodzinną. Po lewej stronie drogi znajdują się tereny rolnicze i leśne. Przedmiotowa droga jest istniejącą drogą publiczną.

Rozbudowa drogi gminnej spowodowana została planem budowy ścieżki pieszo-rowerowej, jako kontynuacja istniejącej ścieżki rowerowej biegnącej z miejscowości Koteże do miejscowości Rokocin. Droga gminna nr 213028G pełni funkcję komunikacyjną dla ruchu pojazdów i pieszych. Łączy ona drogę krajową nr 22 z drogą powiatową przebiegającą przez miejscowość Koteże. Planowana do rozbudowy droga gminna zakwalifikowana jest do klasy technicznej „L” - droga lokalna.

Trasa w planie zawiera odcinki proste oraz krzywoliniowe. Droga na całej długości posiada jezdnię dwukierunkową o nawierzchni bitumicznej. Szerokość jezdni na odcinkach prostych wynosi około 5.5m. Stan techniczny nawierzchni jezdni jest dobry. Występują nieliczne spękania poprzeczne, widoczna jest spoina podłużna z wykruszeniami kruszywa, występują delikatne zapadnięcia i wyboje. Na odcinku, gdzie droga graniczy z łąką oraz lasem występują zawyżone pobocza. Odcinkami droga nie posiada poboczy, jezdnie przylega bezpośrednio do skarp. Brak ciągłości poboczy oraz jego nienormatywna szerokość wpływa niekorzystnie na bezpieczeństwo ruchu pieszego.

Na odcinku drogi od km 0+000.00 do km 0+034.19 po prawej stronie drogi znajduje się istniejąca ścieżka rowerowa o nawierzchni z kostki betonowej. Na odcinku od skrzyżowania z drogą gminną w kierunku miejscowości Sumin do końca opracowania, po prawej stronie drogi biegnie istniejący chodnik szerokości około 1.5m o nawierzchni z kostki betonowej. Do drogi gminnej przylegają istniejące zjazdy o nawierzchni z mieszanek mineralno-bitumicznych, z kostki betonowej, bruku kamiennego oraz zjazdy gruntowe. Istniejące skrzyżowania na przedmiotowym odcinku drogi posiadają nawierzchnię bitumiczną oraz nawierzchnię z kostki betonowej.

Wody opadowe odprowadzane są powierzchniowo na tereny zielone.

W obszarze planowanej inwestycji zlokalizowana jest zieleń niska w postaci traw i krzewów oraz wysoka w postaci drzew (brzozy, sosny). Kolidujące z rozbudową drzewa i krzewy przeznaczone są do wycinki.

Wykonawcę robót zobowiązuje się do ochrony pozostałego drzewostanu przed uszkodzeniem w czasie robót.

### **Warunki gruntowo-wodne**

Badania podłoża gruntowego wykonane przez GEOTEST Badania Geologiczne i Geotechniczne Szczepańska, Szczęch Spółka Jawna wykazały, że na przedmiotowym obszarze występują proste warunki gruntowe. W punkcie badawczym zlokalizowanym w konstrukcji jezdni istniejącej, bezpośrednio pod warstwami konstrukcyjnymi, znajduje się piasek drobny brązowy.

W otworach badawczych zlokalizowanych w korpusie drogi pod warstwą ziemi urodzajnej znajduje się piasek drobny brązowy. Szczegóły profili geologicznych znajdują się w opracowaniu dokumentacji geotechnicznej.

W wykonanych punktach badawczych nie nawiercone zwierciadło wody gruntowej.

Biorąc pod uwagę rodzaj obiektu budowlanego oraz panujące warunki wodno-gruntowe, przedmiotowy obiekt zalicza się do pierwszej kategorii geotechnicznej.

## **4. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO**

### **4.1 PARAMETRY TECHNICZNE**

Na podstawie podjętych uzgodnień z zarządcą drogi Gminą Starogard Gdański oraz przepisów i normatywów projektowania przyjęto następujące parametry techniczne drogi:

- Klasa drogi - „L”
- Prędkość projektowa  
na terenie zabudowanym - 30km/h
- Szerokość jezdni na odcinku prostym - 5.50 m
- Szerokość poboczy - 1.0 m
- Szerokość chodników - 1.5m
- Szerokość ścieżki pieszo-rowerowej - 3.0m
- Pochylenie poprzeczne jezdni drogi gminnej na odcinku prostym - 2%
- Pochylenie poprzeczne chodników - 2%
- Pochylenie poprzeczne ścieżki pieszo-rowerowej - 2.0%

### **4.2 TRASA I PROFIL PODŁUŻNY DROGI**

Początek projektowanych robót założono na wysokości działki nr 118/19 tuż przed zjazdem na posesję nr 1, koniec projektowanych robót zlokalizowany jest za skrzyżowaniem z drogą gminną prowadzącą do Sumina. Na trasie występują 4 załamania osi w planie.

Załamania osi w planie, których wielkość tego wymaga, projektuje się wyłagodzić łukami poziomymi o promieniu  $R=500m$ ,  $R=90m$ .

Na całym odcinku konieczne jest rozebranie istniejącej nawierzchni jezdni, w celu wybudowania ścieżki pieszo-rowerowej zlokalizowanej po prawej stronie drogi (lokalizacja ścieżki przy posesjach, zgodnie z sugestiami mieszkańców). Trasę drogi zaprojektowano wobec tego w sposób umożliwiający lokalizację ścieżki pieszo-rowerowej z prawej strony drogi. Powoduje to konieczność poszerzenia istniejącego pasa drogowego.

Profil podłużny zaprojektowano po analizie istniejących i projektowanych przekrojów poprzecznych i dostosowano do istniejących rzędnych wysokościowych zjazdów przyległych posesji.

Projektowane spadki niwelety wynoszą od 0.30% do 4.67%. Załamania niwelety łagodzi się łukiem pionowym wypukłym  $R=2100\text{m}$  i wklęsłym  $R=1800\text{m}$ .

#### **4.3 PRZEKROJE NORMALNE**

W uzgodnieniu z Zamawiającym, przyjęto szerokość jezdni 5.5m na całej długości projektowanego odcinka (z poszerzeniami jej, na łukach poziomych w zależności od promienia - tam gdzie pozwalają na to warunki terenowe i zabudowa), ze spadkami poprzecznymi:

- na odcinkach prostych daszkowym oraz jednostronnym  $i=2\%$
- na łukach poziomych jednostronnym o  $i\%$  zależnym od wielkości promienia.

Projektuje się drogę w dwóch charakterystycznych przekrojach. Pierwszy przekrój drogowy, jezdni szerokości 5.5m z obustronnymi poboczami, ścieżką pieszo-rowerową szerokości 2.5m usytuowaną za pasem zieleni oraz lewostronny rów przydrożny. Drugi przekrój to przekrój półuliczny, z bezpośrednio przyległą ścieżką pieszo-rowerową szerokości 3.0m do jezdni oraz lewostronnym rowem przydrożnym. Spadki poprzeczne ścieżki pieszo-rowerowej projektuje się równe 2% skierowane do jezdni drogi gminnej.

#### **4.4 KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI JEZDNI**

Przy opracowywaniu konstrukcji jezdni drogi gminnej brano pod uwagę istniejącą konstrukcję nawierzchni jezdni oraz panujące warunki gruntowo-wodne w podłożu. Ze względu na istniejący układ warstw konstrukcyjnych nawierzchni, nową lokalizację jezdni drogi oraz konieczność dowiązania wysokościowego do istniejących rzędnych terenu

przyległych zjazdów i skrzyżowań założono wykonanie nowej konstrukcji jezdni w oparciu o katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych.

Po rozebraniu istniejącej konstrukcji jezdni, wykorytowaniu oraz wstępnym zagęszczeniu koryta, konstrukcję projektowanej drogi należy posadowić na wcześniej ułożonej warstwie pospółki.

#### **4.4.1 Konstrukcja nawierzchni jezdni drogi gminnej**

Budowa nowej konstrukcji jezdni drogi gminnej polegać będzie na:

- ułożeniu warstwy z pospółki gr.15cm
- ułożeniu podbudowy z mieszanki niezwiązanej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31.5mm C<sub>90/30</sub> o gr. 20cm
- wykonaniu warstwy wiążącej z betonu asfaltowego AC16 W 50/70 gr. 8cm
- wykonaniu warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 gr. 4cm

Konstrukcję jezdni drogi gminnej przy krawędziach graniczących z ścieżką oraz chodnikiem projektuje się obramować krawężnikami betonowymi 15x30cm o wysokości w świetle 12cm. Na wysokości przejazdów rowerowych oraz przejść dla pieszych światło krawężnika powinno wynosić 1cm. Krawężniki należy ułożyć na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15.

#### **4.4.2 Konstrukcja nawierzchni ścieżki pioszo-rowerowej (nowa konstrukcja)**

Budowa nowej konstrukcji ścieżki pieszo-rowerowej polegać będzie na:

- ułożeniu warstwy z pospółki gr.10cm
- ułożeniu podbudowy z mieszanki niezwiązanej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31.5mm C<sub>90/30</sub> o gr. 15cm
- ułożeniu nawierzchni z kostki betonowej czerwonej gr.8cm bez faz na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 gr. 5cm (jako kontynuacja istniejącego rodzaju nawierzchni).

Konstrukcję ścieżki projektuje się ograniczyć obrzeżami betonowymi 8x30cm o wysokości w świetle 5cm. Obrzeża należy ułożyć na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15.

#### **4.4.3 Konstrukcja nawierzchni ścieżki pieszo-rowerowej (wykorzystanie istniejącej nawierzchni bitumicznej jako podbudowy)**

Na odcinku drogi gminnej od km 0+081.87 do km 0+311.17 projektuje się wykorzystać istniejącą nawierzchnię bitumiczną jako podbudowę pod warstwy projektowanej ścieżki pieszo-rowerowej. W celu ułożenia warstwy wierzchniej ścieżki należy istniejącą nawierzchnię wyrównać chudym betonem.

Budowa konstrukcji ścieżki pieszo-rowerowej przy wykorzystaniu istniejącej nawierzchni jako podbudowy polegać będzie na:

- ułożeniu warstwy wyrównawczej z chudego betonu,
- ułożeniu nawierzchni z kostki betonowej czerwonej gr.8cm bez faz na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 gr.5cm.

Konstrukcję ścieżki od strony zewnętrznej projektuje się ograniczyć obrzeżami betonowymi 8x30cm o wysokości w świetle 5cm. Obrzeża należy ułożyć na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15.

### **4.5 CHODNIKI I POBOCZA**

#### **4.5.1 Chodniki**

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się również budowę oraz przebudowę chodników w miejscowości Rokocin. Szczegółową lokalizację i konstrukcję chodników pokazano na planie sytuacyjnym, przekrojach normalnych i poprzecznych oraz rysunkach konstrukcyjnych. Są to chodniki z kostki betonowej szarej gr. 6cm na podsypce cementowo-piaskowej 1:4, podbudowie z kruszywa łamanego 0/31.5mm gr. 15cm i warstwie z pospółki gr. 10cm. Szerokość chodnika wynosi 1.5 oraz 2.0m, a spadek  $i = 2\%$  Chodniki obramowane są obrzeżami betonowymi 8x30cm.

#### **4.5.2 Pobocza**

Zaprojektowano obustronne pobocza o szerokości 1.0 m i spadku  $i = 8 \%$ . Pobocze projektuje się jako gruntowe, pokryte humusem gr. 10cm i obsiane trawą. Wielkość robót została ujęta w przekrojach poprzecznych i przedmiarze robót. Uformowane pobocza należy zagęścić do  $W_z = 0.98$ .

## **4.6 SKRZYŻOWANIA, ZJAZDY**

### **4.6.1 Skrzyżowania**

Skrzyżowania z przebudowywaną drogą zaprojektowano jako zwykłe oraz dostosowano do nowej niwelety drogi. Szczegółowe rozwiązania pokazano na planie sytuacyjnym.

Zjazdy publiczne i indywidualne zostaną przebudowane.

Ze względu na zły stan nawierzchni skrzyżowań (dróg bocznych) projekt przewiduje rozbiórkę istniejącej konstrukcji nawierzchni skrzyżowań i budowę nowej konstrukcji.

Budowa nowej konstrukcji skrzyżowań polegać będzie na:

- ułożeniu warstwy z pospółki gr. 15cm
- ułożeniu podbudowy z mieszanki niezwiązanej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31.5mm C<sub>90/30</sub> o gr. 20cm
- wykonaniu warstwy wiążącej z betonu asfaltowego AC16 W 50/70 gr. 8cm
- wykonaniu warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 gr. 4cm

Jezdnie skrzyżowań projektuje się obramować krawężnikami betonowymi 15x30cm o wysokości w świetle 12cm oraz krawężnikami 15x22cm o wysokości w świetle 0cm. Krawężniki należy ułożyć na ławie betonowej z oporem z betonu B12/15.

### **4.6.2 Zjazdy**

Na zjazdach dróg wewnętrznych przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni:

- Warstwa ścieralna z kostki betonowej szarej gr. 8cm
- Podsyпка cementowo – piaskowa 1:4 gr. 5cm
- Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31.5mm gr. 20cm
- warstwa z pospółki gr. 15cm

Na zjazdach do posesji prywatnych w miejscowości Rokocin przyjęto następującą konstrukcję nawierzchni:

- Warstwa ścieralna z kostki betonowej grafitowej gr. 8cm
- Podsyпка cementowo – piaskowa 1:4 gr. 5cm
- Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31.5mm gr. 20cm
- warstwa z pospółki gr. 15cm



Zjazdy te obramowano krawężnikiem betonowym 15x22cm o wysokości w świetle od strony jezdni drogi równej 2cm, od pozostałych stron 0cm. Krawężniki należy ułożyć na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15.

Lokalizację, geometrię oraz konstrukcję nawierzchni zjazdów wykazano szczegółowo w części rysunkowej projektu

#### **4.6.3 Przewidywane elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego**

W obszarze skrzyżowania drogi gminnej nr 213028G z drogą gminną prowadzącą do miejscowości Sumin zaprojektowano wyniesione przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerów oraz płytowy próg zwalniający. Wyniesienia nawierzchni jezdni należy wykonać na długości 2m przechodząc ze światła krawężnika równego 12cm na światło równe 1cm. Elementy te należy wykonać o nawierzchni z kostki betonowej czerwonej starobruk gr.8cm na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 gr. 5cm. Pochylenie należy uzyskać poprzez zmianę grubości podbudowy z kruszywa łamanego. Szczegół progu płytowego przedstawiony jest w części graficznej opracowania rys. nr 3 "przekroje konstrukcyjne".

### **4.7 ROZWIĄZANIA WYSOKOŚCIOWE**

Na przebieg wysokościowy projektowanych niwelet nawierzchni jezdni wpływ miało:

- istniejąca rzeźba terenu i warunki gruntowo-wodne,
- istniejące zagospodarowanie terenu i istniejące rzędne dróg krzyżujących się i zjazdów na posesje,
- technologia robót wykorzystująca w części istniejącą nawierzchnie jezdni jako podbudowę pod ścieżkę pieszo-rowerową.

Projektowane spadki niwelety drogi gminnej 213028G wynoszą od 0.3% do 4.67%. Załamanie niwelety łągodzi się łukiem pionowymi wypukłymi  $R=2100m$  oraz wklęsłym  $R=1800m$ .

**Przed rozpoczęciem robót wykonawca robót zobowiązany jest do sprawdzenia istniejących rzędnych terenu, szczególnie w miejscu skrzyżowań, zjazdów i dojeść do posesji.**

Należy zwrócić także uwagę na zjazdy nowopowstałe międzyczasie. Istniejące studzienki kanalizacyjne, telekomunikacyjne oraz armaturę wodną należy poddać regulacji wysokościowej, dostosowując ich rzędne do zaprojektowanej niwelety.

## **4.8 ROBOTY ZIEMNE I ODWODNIENIE**

### **4.8.1 Roboty ziemne**

Roboty ziemne na zaprojektowanym odcinku drogi sprowadzają się do:

- wykonania wykopów i nasypów (po uprzedniej rozbiórce nawierzchni istniejącej jezdni) pod projektowane konstrukcje elementów dróg,
- wykonania koryta,
- oczyszczenia i odtworzenia rowów przydrożnych
- profilowanie skarp nasypów i wykopów,
- podbudowy konstrukcji jezdni, zjazdów, ścieżki pieszo-rowerowej oraz chodników należy układać na podłożu zagęszczonym do  $W_z=1.0$ .

Roboty należy wykonać zgodnie z normą PN-S-02205. Przed przystąpieniem do prac ziemnych, w ramach robót przygotowawczych, należy zebrać warstwę ziemi roślinnej, usunąć przeznaczone do wycinki drzewa i krzewy.

Roboty ziemne wykonywane mechanicznie, jedynie w miejscach występowania uzbrojenia podziemnego należy je wykonywać ręcznie przy zachowaniu szczególnej ostrożności. W miejscach wszelkich przejść linii energetycznych i telekomunikacyjnych pod nową jezdnią, zjazdem, należy kable zabezpieczyć zakładając na nie rury ochronne dwudzielne. Przed rozpoczęciem robót w rejonie danej sieci uzbrojenia terenu, należy zgłosić ten fakt właściwemu zarządcy sieci, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

W miejscu wystąpienia ewentualnej wody gruntowej, budowę nasypów i wykonanie wykopów należy poprzedzić robotami odwodnieniowymi przy zastosowaniu np. igłofiltrów, w celu uzyskania odpowiednich warunków do robót i wymaganego zagęszczenia podłoża i warstw nasypu. Wykonanie nasypów, wykopów i robót odwodnieniowych powinno przebiegać w kolejności zapewniającej stałe odprowadzenie wód gruntowych i opadowych. Nasyp należy wykonywać warstwami o grubości max. 20cm. Każdą warstwę należy zagęścić mechanicznie natychmiast po wbudowaniu do wymaganych w przepisach wskaźników zagęszczenia.

Nasypy należy wykonać z gruntu niewysadzinowego, piaszczystego. Pochylenie skarp drogowych przyjęto 1:1.5, w wyjątkowych przypadkach, gdzie nie jest możliwe utrzymanie normatywnego pochylenia proponuje się wzmocnienie skarp geosiatką lub geokrata i zwiększenie pochylenia.

#### **4.8.2 Odwodnienie**

Odprowadzenie wód opadowych, projektuje się spadkami podłużnymi i poprzecznymi do przydrożnych rowów trawiastych oraz tereny zielone. Projekt przewiduje oczyszczenie istniejących rowów. Rowy projektuje się o głębokości 0.5m i szerokości dna 0.4m. W celu odprowadzenia wody z jezdni oraz ścieżki i chodnika zaprojektowano od km 0+117.03 do km 0+361.21 jednostronne pochylenie poprzeczne o spadku równym 2%.

### **5. INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE**

- W miejscach występowania sieci uzbrojenia podziemnego roboty ziemne należy wykonywać ręcznie. Przed przystąpieniem do robót w obrębie występowania w/w urządzeń należy zgłosić ten fakt odpowiednim gestorom sieci. Szczegółową ochroną należy objąć znaki osnowy geodezyjnej.
- Materiały uzyskane z rozbiórki nie nadające się do ponownego wykorzystania należy zgruzować i zutylizować. W maksymalnym stopniu należy wykorzystać pozyskaną z rozbiórki kostkę brukową.
- Zgodnie z Wymaganiami Technicznymi WT-2 nawierzchnie asfaltowe na drogach publicznych rekomendowanych przez Ministra Infrastruktury projektowana konstrukcja nawierzchni, układ warstw, ich grubość oraz typ mieszanki mineralno asfaltowej określa dokumentacja projektowa, natomiast wybór materiałów do mieszanki mineralno-asfaltowej oraz zaprojektowanie składu w/w mieszanki należy do producenta mieszanki. W związku z powyższym zastosowane w projekcie lepiszcze asfaltowe jest lepiszczem zalecanym przez projektanta. Zmiana rodzaju lepiszcza powinna być możliwa w zakresie przewidzianym przez WT-2 nawierzchnie asfaltowe.
- Przedmiotowa inwestycja realizowana będzie w trybie spec ustawy drogowej z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (z późn. zm.).
- W związku z planowaną inwestycją, zachodzi konieczność wycinki drzew i krzewów znajdujących się na nieruchomościach objętych decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Zgodnie z art. 21 ust.2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r.

o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, na usunięcie tych drzew i krzewów nie stosuje się obowiązku uzyskania zezwolenia i opłat z tym związanych.

Ponadto, zgodnie z art. 21 ust.1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, do gruntów rolnych i leśnych objętych decyzją o zrid nie stosuje się przepisów o ochronie gruntów rolnych i leśnych.

- Uzyskane opinie, o których mowa w art. 11d ust. 1 pkt 8 ustawy j.w., zastępują uzgodnienia, pozwolenia, opinie bądź stanowiska właściwych organów wymagane odrębnymi przepisami.
- W miejscach występowania sieci uzbrojenia podziemnego roboty ziemne należy wykonywać ręcznie. Przed przystąpieniem do robót w obrębie występowania w/w urządzeń należy zgłosić ten fakt odpowiednim gestorom sieci.
- Szczegółową ochroną należy objąć znaki osnowy geodezyjnej