

PROJEKT TECHNICZNY

PRZEBUDOWA DROGI LEŚNEJ NR 0801 W LEŚNICTWIE ZABRZEG

**INWESTOR: PAŃSTWOWE GOSPODARSTWO LEŚNE, LASY PAŃSTWOWE,
NADLEŚNICTWO BIELSKO
43-382 BIELSKO-BIAŁA UL. KOPYTKO 13**

DROGA: DROGA LEŚNA WEWNĄTRZZAKŁADOWA NR 0801

**ADRES LEŚNY: ODDZIAŁY NR: 8, 18
LEŚNICTWO: ZABRZEG
OBRĘB LEŚNY: WAPIENICA**

**LOKALIZACJA: DZIAŁKI: 5166/1, 5153/269, 5155/117
OBRĘB EWIDENCYJNY: 0006 ZABRZEG
JEDNOSTKA EWIDENCYJNA:
240204_5 CZECHOWICE—DZIEDZICE-obszar wiejski**

**JEDNOSTKA PROJEKTOWA: USŁUGI PROJEKTOWE „PRO-ZAT”
mgr inż. ANDRZEJ ZANIAT
43-360 BYSTRA UL. OGRODOWA 35**

PROJEKTOWAŁ: mgr inż. ANDRZEJ ZANIAT upr. bud. RINB-U-7342/77/98

PROJEKT TECHNICZNY

PRZEBUDOWA DROGI LEŚNEJ NR 0801 W LEŚNICTWIE ZABRZEG

**INWESTOR: PAŃSTWOWE GOSPODARSTWO LEŚNE, LASY PAŃSTWOWE,
NADLEŚNICTWO BIELSKO
43-382 BIELSKO-BIAŁA UL. KOPYTKO 13**

**JEDNOSTKA PROJEKTOWA: USŁUGI PROJEKTOWE „PRO-ZAT”
mgr inż. ANDRZEJ ZANIAT
43-360 BYSTRA UL. OGRODOWA 35**

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I CZĘŚĆ OPISOWA

-Opis techniczny

II CZĘŚĆ RYSUNKOWA

-Plan sytuacyjny

-Przekroje typowe

-Profil podłużny

-Plan orientacyjny na mapie leśnej

-Projekt zagospodarowania terenu na mapie leśnej

BYSTRA – luty 2026r

OPIS TECHNICZNY

1. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA:

Celem niniejszego opracowania jest wykonanie projektu technicznego na przebudowę drogi leśnej nr 0801 w leśnictwie Zabrzeg, obręb Wapienica w miejscowości Zabrzeg. Przebudowa drogi ma na celu przebudowę nawierzchni, remont odwodnienia oraz skomunikowanie drogi z istniejącymi drogami leśnymi i publicznymi. Projekt wykonano w układzie lokalnym, a całkowita długość przebudowywanego odcinka drogi wynosi 447,0mb. Początek opracowania ma miejsce na prostym odcinku drogi, na granicy działki leśnej, a koniec zlokalizowany na wysokości skrzyżowaniu z drogą leśną wewnątrzzakładową. Na końcu projektowana droga zostanie nawiązana do istniejącej drogi leśnej poza zakresem projektowanym, a na początku projektowana droga na granicy działki leśnej i zostanie nawiązana do drogi gminnej (ul. Grzybowa). Opracowanie ma na celu przebudowę istniejącej drogi leśnej wraz z przebudową odwodnienia. Projektowana droga przebiega po terenach leśnych i będzie służyć dla pojazdów prowadzących gospodarkę leśną. Droga na całej długości przebiega po gruntach Skarbu Państwa we władaniu Nadleśnictwa Bielsko. **Przebudowa zostanie zrealizowana w istniejącym pasie drogowym. Projektowana droga nr 0801 jest o nawierzchni z kruszywa łamanego, a więc nie jest drogą o nawierzchni twardej.**

2. IWESTOR:

Inwestorem dokumentacji projektowej **Państwowe Gospodarstwo Leśne, Lasy Państwowe, Nadleśnictwo Bielsko 43-382 Bielsko-Biała ul. Kopytko 13**

3. PODSTAWA OPRACOWANIA:

a/ formalna podstawa opracowania to:

-temat zlecony przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Bielsko, 43-382 Bielsko-Biała, ul. Kopytko 13 Nadleśnictwo Bielsko.

b/ techniczne podstawy opracowania:

-pomiar sytuacyjno-wysokościowe.

-inventaryzacja stanu istniejącego i pomiary własne w terenie

-wytyczne projektowania dróg V-VII klasy technicznej.

-rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r

„W sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie”

-wytyczne projektowania ulic

-odwodnienie dróg, placów i ulic.

-mapa sytuacyjno-wysokościowa w skali 1:500

-drogi Leśne – poradnik techniczny – Dyrekcja Generalna Lasów Państwowych (Warszawa – Bedoń 2006r)

4. STAN ISTNIEJĄCY

Trasa przebudowywanej drogi przebiega w istniejącym pasie drogowym ograniczonym drzewostanem, na terenie PGL LP Nadleśnictwa Bielsko w leśnictwie Zabrzeg. Projekt obejmuje przebudowę odcinka drogi leśnej stanowiący jej początkowy odcinek. Koniec zlokalizowany jest na skrzyżowaniu z istniejącą drogą leśną o nawierzchni gruntowej, a początek zlokalizowany jest na prostym odcinku na granicy działki leśnej. Na długości projektowanego odcinka drogi znajdują się trzy skrzyżowania z drogami leśnymi o nawierzchni gruntowej, nieutwardzonej. Drogi boczne są o nawierzchni gruntowej, a ich szerokość wynosi około 3,0mb. Drogi boczne są bez wydzielonych poboczy i obustronnie obramowane są rowami przydrożnymi.

Projektowana droga na całym odcinku posiada nawierzchnię gruntową, nieutwardzoną, a jej szerokość jest zmienna i wynosi około 3,5—3,7mb. W przekroju poprzecznym występuje droga bez wydzielonych poboczy gruntowych obustronnie obramowana rowami przydrożnymi gruntowymi, nieumocnionymi. Na długości projektowanego odcinka drogi znajduje się pięć rowów poprzecznych, które stanowią odbiorniki dla rowów przydrożnych zabudowanych wzdłuż projektowanej drogi lub rowy te są opróżniane do rowów przydrożnych. Także rowy zabudowane wzdłuż dróg bocznych stanowią odbiorniki dla rowów przydrożnych projektowanej drogi lub są opróżniane do rowów przydrożnych.

Na początku projektowanej drogi w poprzek znajduje się przepust z rur betonowych śr. 300mm. Przepust zabudowany jest na rowie poprzecznym i służy do ujęcia i odprowadzenia wód deszczowych i roztopowych z obustronnych rowów przydrożnych poza zakres inwestycji. Przepust rurowy obustronnie obramowany jest betonowymi ściankami czołowymi. Część przelotowa przepustu jest niedrożna co skutkuje tworzeniem się zastoiska wody od strony górnej wody. Istniejące ścianki czołowe znajdują się w złym stanie technicznym. Na całej powierzchni są spękane i występują duże ubytki betonu.

Projektowana droga leśna stanowi prosty odcinek z niewielkimi załomami. Spadek podłużny drogi wynosi około 0,5%, a niweleta drogi przebiega w kierunku drogi gminnej (ul Grzybowa). Szerokość drogi jest zbyt mała i przy braku mijanek brak jest możliwości komunikacji pojazdów służących do realizacji zadań z zakresu gospodarki leśnej. Odwodnienie drogi i przyległego terenu realizowane jest przy udziale rowów przydrożnych. Rowy przydrożne na całej długości są zamulone i niedrożne. Brak drożności rowów przydrożnych powoduje, że tworzą się zastoiska wody w rowach co powoduje nawodnienie korpusu projektowanej drogi leśnej.

Także rowy poprzeczne są niedrożne, zamulone co znacznie utrudnia odpływ wody od projektowanej drogi. Niedrożność rowów powoduje, że wody deszczowe płyną całą szerokością drogi powodując jej rozmywanie i uszkodzenie korpusu drogowego. Dodatkowo droga jest zdeformowana, jej krawędzie są zawyżone co dodatkowo utrudnia odpływ wody z drogi do rowów przydrożnych i w przyległy teren.

Na długości projektowanego odcinka drogi brak jest mijanek, a wymijanie pojazdów odbywa się na skrzyżowaniach z drogami bocznymi.

Wobec powyższego należy stwierdzić, że droga leśna na projektowanym odcinku wymaga przebudowy konstrukcji, remontu odwodnienia z dostosowaniem do obowiązujących przepisów.

5. ZAKRES OPRACOWANIA:

Opracowanie to odcinkowa przebudowa drogi leśnej wewnątrzzakładowej nr 0801, która na całym odcinku projektowanym pokrywa się ze stanem istniejącym. Projektowany odcinek drogi leśnej zostanie przebudowany na długości 447,0mb i na początku i końcu zostanie sytuacyjnie i wysokościowo nawiązany do stanu istniejącego. Na końcu do istniejącej drogi leśnej poza zakresem projektowanym, a na początku do istniejącej drogi gminnej (ul. Grzybowa).

Przebudowa drogi to poprawa parametrów geometrycznych drogi w dostosowaniu dla pojazdów służących gospodarce leśnej, których parametry są znaczne. Przebudowa to także remont nawierzchni drogi, której stan techniczny na tym odcinku jest zły.

W skład opracowania wchodzi przebudowa i wzmocnienie konstrukcji istniejącej drogi wraz z poprawą odwodnienia, a w szczególności:

- przebudowa istniejącej konstrukcji drogi wraz z niewielką korektą przebiegu oraz korektą istniejących łuków poziomych i pionowych
- przebudowa odwodnienia drogi polegająca na remoncie istniejących rowów
- remont rowów poprzecznych stanowiących odbiorniki dla rowów przydrożnych lub zasilających rowy przydrożne
- remont rowów zabudowanych wzdłuż dróg bocznych stanowiących odbiorniki dla rowów przydrożnych lub zasilających rowy przydrożne
- remont przepustu rurowego na początku opracowania polegający na oczyszczeniu

części przelotowej oraz przebudową istniejących uszkodzonych ścianek czołowych. Planowana inwestycja zwiększy bezpieczeństwo i płynność ruchu, co wpłynie na szybkość ewentualnych działań przeciwpożarowych i umożliwi również wykorzystanie ciężkiego sprzętu samochodowego do wykonywania prac związanych z transportem drewna przy obsłudze gospodarki leśnej.

6. PARAMETRY TECHNICZNE:

6.1 Parametry drogi leśnej wewnątrzzakładowej nr 0801

- klasa drogi -D
- przekrój drogi – drogowy D 1/2
- prędkość projektowa 30km/h
- długość odcinka drogi - 447,00mb
- nawierzchnia drogi –z mieszanki kruszywa łamanego o uziarnieniu 0/31,5mm
- szerokość jezdni na prostych odcinkach drogi i załomach -3,0mb
- spadek podłużny zmienny 0,5—0,9%
- szerokość poboczy dwustronnych - 0,75mb
- pochylenie poprzeczne drogi na prostej i załomach -- jednostronne 3%.
- pochylenie poprzeczne poboczy jednostronne na zewnątrz 5% od dołu i 3% od góry korony drogi.
- pochylenie podłużne zgodnie ze stanem istniejącym

7. WARUNKI GRUNTOWE:

W celu rozpoznania warunków wodno-gruntowych, podłoża i konstrukcji istniejącej drogi leśnej wykonano otwory badawcze. Na długości drogi wykonano ręcznie dwa szybiki badawcze o głębokości 1,0mb każdy. Warunki wodno-gruntowe, rodzaj i miąższość gruntu posłużyły w pracach do zaprojektowania konstrukcji wzmocnienia drogi.

Na podstawie wykonanego rozpoznania podłoża gruntowego oraz zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawienia obiektów budowlanych (Dz. U. poz. 463) występują:

- proste warunki gruntowe**
- pierwsza kategoria geotechniczna**

8. ROBOTY PRZYGOTOWAWCZE

Przed przystąpieniem do zasadniczych robót należy podłoże oczyścić z wszelkich zanieczyszczeń organicznych. Należy zdjąć uplastycznioną warstwę darniny i ziemi urodzajnej jak również ściółkę leśną na całej grubości ich zalegania. Oczyszczenie z części organicznych należy wykonać na całej powierzchni drogi i poboczy raz w miejscu wykopów i formowania nasypów. Istniejące korzenie i pnie drzew należy wykarczować. Wykarczowanie pni drzew po uzgodnieniu z Inwestorem leży w gestii Wykonawcy robot drogowych wraz z obowiązkiem wywiezienia poza teren budowy lub spalania ich na miejscu budowy. W przypadku wywiezienia pni poza teren budowy Wykonawca przedstawi miejsce składowania i poniesie wszelkie koszty związane ze składowaniem i ewentualną utylizacją.

Wykonawca Robót dokona wytyczenia osi przebudowywanej drogi leśnej zarówno sytuacyjnie jak i wysokościowe, a punkty główne trasy wypalikuje w terenie.

9. ROZWIĄZANIA SYTUACYJNE:

Projekt na przebudowę odcinka drogi leśnej wewnątrzzakładowej nr 0801 nie nawiązano do aktualnego kilometraża lecz wykonano w układzie lokalnym.

Koniec projektowanego odcinka drogi ma miejsce na granicy działki leśnej i zostanie nawiązany do drogi gminnej (ul. Grzybowa) stanowiącej przedłużenie drogi leśnej.

Natomiast początek przebudowywanego odcinka ma miejsce na wysokości skrzyżowania z drogą leśną i zostanie nawiązany do drogi leśnej poza zakresem projektowanym.

W planie sytuacyjnym na całej długości przebieg projektowanego odcinka drogi zostanie w niewielkim stopniu skorygowany. Na drodze zostaną skorygowane załomy drogi tak aby ruch odbywał się w sposób płynny oraz spadki podłużne w dostosowaniu do normatywów. W trakcie przebudowy drogi zostanie przebudowane trzy skrzyżowania z istniejącymi drogami leśnymi. Przebudowa skrzyżowań to w szczególności zwiększenie promieni łuków w dostosowaniu do pojazdów poruszających się po drodze. Parametry geometryczne drogi nawiązano do parametrów drogi klasy D przy przyjęciu prędkości projektowej 30km/h. Na całej długości przebudowywanej drogi przekrój typowy jest stały. W przekroju poprzecznym drogi leśnej wewnątrzzakładowej nr 0801 występuje jezdnia o szerokości 3,0mb, która obustronnie obramowana jest poboczami gruntowymi o szerokości 0,75mb każde. Na odcinkach prostych i na załomach przekrój typowy jest stały, a spadek jezdni i poboczy jest jednostronny nawiązany do istniejących rowów i istniejącego terenu. Na całej długości przebudowywanego odcinka drogi tj. na odcinku prostym i załomach występuje stała przechyłka jednostronna w kierunku rowu, która wynosi 3%. Natomiast spadek poprzeczny poboczy jest jednostronny wynosi 3% od góry i 5% od dołu korony drogi.

W trakcie przebudowy drogi zostaną poddane remontowi rowy przydrożne, rowy poprzeczne oraz rowy zabudowane wzdłuż dróg bocznych. Remont to udroźnienie rów poprzez oczyszczenie dna z namułu i wyprofilowaniu dna i skarp. Spadek podłużny rowów przydrożnych zostaną nawiązane do niwelety projektowanej drogi oraz do rowów poprzecznych stanowiących odbiorniki dla rowów przydrożnych. Skarpy rowów przydrożnych zostaną nawiązane do projektowanego pobocza zabudowanego wzdłuż drogi oraz do istniejącego terenu z drugiej strony. Także rowy poprzeczne i rowy zabudowane wzdłuż dróg bocznych zostaną wyremontowane, a remont to oczyszczenie rów z namułu wraz z profilowaniem dna i skarp

Odwodnienie drogi i przyległego terenu będzie realizowane przy udziale istniejących rowów poddanych regeneracji.

Istniejący przepust na końcu opracowania w km 0+013,0 zostanie przebudowany, a przebudowa to wykonanie nowych ścianek czołowych po uprzednim rozebraniu istniejących, uszkodzonych.

Dodatkowo część przelotowa przepustu zostanie udrożniona na całej długości wraz z udroźnieniem istniejącego rowu stanowiący odpływ z przepustu.

10. ROZWIĄZANIA WYSOKOŚCIOWE:

Przebieg projektowanego odcinka drogi pod względem wysokościowym zostanie lekko skorygowany. Zmianie ulegną zarówno spadki podłużne jak i załomy które zostaną dostosowane do normatywów projektowych. Na całym odcinku projektowanej drogi występują małe roboty ziemne, które związane są jedynie ze zdjęciem uplastycznionej warstwy nawierzchniowej na drodze oraz roboty ziemne związane z regeneracją rowów przydrożnych, rowów poprzecznych oraz rowów zabudowanych wzdłuż dróg bocznych.

Niweleta projektowanej drogi leśnej w przybliżeniu będzie pokrywać się z niweletą drogi w stanie istniejącym, a zmiany to wykształcenie spadków podłużnych na dłuższych odcinkach drogi.

11. PRZEKROJE TYPOWE:

Na długości projektowanego odcinka drogi nr 0801 występuje jeden, stały odcinek jednorodny drogi zarówno pod względem konstrukcji jak i geometrii. Przed rozpoczęciem zasadniczych robót należy usunąć z drogi uplastycznioną warstwę nawierzchniową na całej

grubości zalegania. Warstwa wierzchnia powinna być usunięta o takiej grubości aby osiągnąć strop gruntów nośnych, które będą stanowić podłoże pod projektowaną nawierzchnie drogi.

Konstrukcja drogi zostanie wzmocniona poprzez wykonanie ulepszonego podłoża z gruntu rodzimego stabilizowanego spoiwem hydraulicznym(cementem) CEM 32,5 C_{1,5/2,0}. Ulepszone podłoże w formie stabilizacji powinno być wykonane na całej szerokości drogi i obustronnych poboczy. Natomiast nawierzchnia drogi leśnej wewnątrzakładowej została zaprojektowana z mieszanki kruszywa niezwiązanego C_{90/5} o uziarnieniu 0/31,5mm gr. 10cm. Nawierzchnia zostanie wykonana na drodze i nie będzie obejmować poboczy. Po wykonaniu stabilizacji ulepszonego podłoża i uformowaniu drogi zgodnie z planem sytuacyjnymi profilem podłużnym koryto pod nawierzchnię drogi należy stabilizować mechanicznie i profilować do docelowych spadków poprzecznym i podłużnym. Podłoże pod nawierzchnię drogi musi być nośne wyrażone modułem wtórnym o wartości min 100,0 MPa.

W trakcie robót ziemnych zostaną wyremontowane rowy przydrożne oraz rowy poprzeczne i rowy zabudowane wzdłuż dróg bocznych.

Rowy przydrożne zostaną opróżnione w kilku miejscach do rowów poprzecznych, rowów zabudowanych wzdłuż dróg bocznych oraz do rowu na końcu opracowania za pośrednictwem istniejącego przepustu, który zostanie poddany przebudowie.

Roboty ziemne muszą być poprzedzone zdjęciem z powierzchni darniny i ziemi urodzajnej na całej grubości zalegania. Nadmiar gruntu należy wykorzystać do wzmocnienia istniejących skarp wzdłuż drogi, a grunt należy przemieścić w miejsce wbudowania, rozplantować i zageścić.

Konstrukcja drogi leśnej wewnątrzakładowej nr 0801 musi być nośna wyrażona modułem wtórnym o wartości min 140,0 MPa. Odbiór nawierzchni drogi gruntowej będzie polegał na przejeździe pasem jezdnym pojazdów min trzy osiowych, których ciężar wraz z ładunkiem i naciski wynoszą min 10 ton na oś. Nawierzchnie uważa się za nośną jeżeli po przejeździe pojazdu o powyższych parametrach brak widocznych kolein jak również zsuwów i pęknięć od strony nasypu.

12 KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI:

12.1 Konstrukcja na drodze i na skrzyżowaniach z drogami bocznymi

- 10cm nawierzchnia z mieszanki kruszywa niezwiązanego C_{90/5} o uziarnieniu 0/31,5mm
- 30cm ulepszone podłoże z gruntu rodzimego stabilizowanego cementem CEM 32,5 C_{1,5/2,0}

12.2 Konstrukcja na poboczach drogi

- 30cm ulepszone podłoże z gruntu rodzimego stabilizowanego cementem CEM 32,5 C_{1,5/2,0}

13. ODWODNIENIE:

Odwodnienie projektowanego odcinka drogi jest powierzchniowe i realizowane przy udziale projektowanych spadków poprzecznych i podłużnych. Woda opadowa i roztopowa z drogi i poboczy zostanie odprowadzona do istniejących rowów przydrożnych i dalej do istniejących rowów poprzecznych i rowów zabudowanych wzdłuż dróg bocznych lub rowy zostaną odprowadzone w przyległy teren.

13.1 Regeneracja istniejących rowów

Rów należy wykonać jako trapezowy i nawiązać do niwelety projektowanej drogi i istniejącego terenu. Zaprojektowano rowy o szerokości dna 0,3mb i głębokości min 0,3mb. Pochylenie skarpy rowu od strony drogi powinno wynosić 1:1,7, a z drugiej strony pochylenie skarpy rowu będzie pokrywać się z nachyleniem skarpy drogowej i będzie nawiązane do przyległego terenu.

Dno rowu zostanie oczyszczone z namułu i dodatkowo dno i skarpy zostaną wyprofilowane do docelowego nachylenia skarp.

13.2 Przebudowa przepustu

Istniejący przepust znajdujący się na końcu opracowania należy przebudować. Przebudowa to wykonanie nowych ścianek czołowych po uprzednim rozebraniu istniejących ścianek uszkodzonych. Istniejące korpusy ścianek czołowych należy rozebrać w całości, a istniejące fundamenty pozostaną bez zmian. Projektowane ścianki czołowe zostaną wykonane od strony dolnej i górnej wody na istniejącym przepuście, który stanowi zarurowanie istniejącego rowu na szerokości drogi. Korpus ścianki czołowej zaprojektowano jako żelbetowy z betonu C16/20 zbrojonego stalą klasy AIII. Powiązanie projektowanych ścianek czołowych z istniejącymi fundamentami będzie realizowane przy udziale czterech kotew ze stali żebrowanej śr. 16mm montowanych po dwie sztuki z każdej strony rury przepustu. Kotwy stalowe muszą wejść w istniejący fundament i w projektowany korpus ścianki czołowej na głębokość min 40cm. Korpus ścianki czołowej gr. 20cm będzie betonowany bez gzymsu, a góra ścianki powinna być zawyżona 20cm ponad niweletę drogi. Zbrojenie ścianki czołowej powinno być wykonane z jednej siatki stali żebrowanej wykonanej z prętów śr. 12mm montowanych w rozstawie 15*15/cm/.

Dodatkowo część przelotowa przepustu zostanie udrożniona na całej długości wraz z udrożnieniem istniejącego rowu stanowiący odpływ z przepustu.

14. INFORMACJA O WPISIE PRZEDMIOTOWEGO TERENU DO REJESTRU ZABYTKÓW:

Teren objęty opracowaniem nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

15. INFORMACJA O WPLYWIE EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ:

Zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego w rozpatrywanym terenie brak jest eksploatacji górniczej. Wobec tego eksploatacja górnicza nie ma wpływu na zamierzoną inwestycję.

16. ZIELEŃ:

Prace budowlane kolidują z istniejącymi drzewami. Ponieważ drzewa znajdują się na terenach leśnych własności Skarbu Państwa, Państwowe Gospodarstwo Leśne, Lasy Państwowe, Nadleśnictwo Bielsko zostaną wycięte bez decyzji administracyjnych w ramach prowadzonej gospodarki leśnej.

17. KLAUZULA WYKONAWCZA

Roboty należy wykonywać zgodnie z niniejszym opracowaniem, normami technicznymi i wiedzą techniczną, oraz przestrzegać zasad BHP, zwłaszcza przy robotach ziemnych z uwagi na strome zbocza. Wszelkie ewentualne odstępstwa od niniejszego projektu wywołane nieprzewidzianymi, a uzasadnionymi okolicznościami, należy uzgodnić z projektantem lub inspektorem nadzoru inwestorskiego.