

**ZGŁOSZENIE ROBÓT BUDOWLANYCH**NAZWA PRZEDSIĘWZIĘCIA: **MODERNIZACJA DROGI WEWNĘTRZNEJ W KRASTUDACH**OBIEKT: **DROGA GMINNA**

ADRES: -

DZIAŁKA NR: **92 - OBRĘB KRASTUDY**BRANŻA: **PROJEKT DROGOWY**INWESTOR: **GMINA MIKOŁAJKI POMORSKIE**ADRES INWESTORA: **UL. DZIERZGOŃSKA 2, 82-433 MIKOŁAJKI POMORSKIE**KAT. OBIEKTU BUD.: **IV, XXV, XXVII**

Niżej podpisani projektanci oświadczają, że projekt niniejszy został sporządzony  
zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.

(art. 20 ust. 4 Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t. j. Dz. U. z 2003 r. Nr 207, poz. 2016z późn. zm.)

**Dokumentację opracował:**

Jednostka projektowa	Usługi Kosztorysowe i Projektowe „DOMINO” mgr inż. Piotr Szpejewski	
----------------------	--	--

**Projektował:**

Branża	Imię i Nazwisko	Nr uprawnień/ specjalność	Podpis
Drogowa	mgr inż. Jerzy Jurec	268/GD/74	

**ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA**

1. Strona tytułowa
2. Uprawnienia projektanta/ów
3. Cześć prawno – formalna
4. Projekt zagospodarowania terenu
  - 4.1 Część opisowa
  - 4.2 Część rysunkowa
5. Projekt architektoniczna – budowlany
  - 5.1 Część opisowa
  - 5.2 Część rysunkowa

Projekt zawiera stron .....

DZIERZGOŃ, MAJ 2021

# SPIS ZAWARTOŚCI

## UKŁAD DROGOWY

„Modernizacja drogi wewnętrznej - dz. 92 obręb Krastudy „

### Spis zawartości do projektu zagospodarowania terenu

- 1. DANE OGÓLNE**
  - 1.1 Podstawa opracowania
  - 1.2 Przedmiot i zakres inwestycji
  - 1.3 Materiały wyjściowe
- 2. STAN ISTNIEJĄCY**
  - 2.1 Charakterystyka ogólna
  - 2.2 Istniejący układ drogowy
  - 2.3 Odwodnienie
  - 2.4 Podłoże gruntowe
  - 2.5 Urządzenia obce
  - 2.6 Obiekty Inżynierskie
  - 2.7 Uwarunkowania przyrodnicze i kulturowe
- 3. ELEMENTY PROJEKTOWANE**
  - 3.1 Parametry projektowane
  - 3.2 Jezdnia
  - 3.3 Konstrukcja nawierzchni
  - 3.4 Zjazdy
  - 3.5 Pobocza
  - 3.6 Ozakowanie
  - 3.7 Odwodnienie terenu
  - 3.8 Przebudowa innej infrastruktury
- 4. Ochrona środowiska**
  - 4.1 Warunki wykorzystania terenu w czasie realizacji
  - 4.2 Zadrzewienie
  - 4.3 Roboty ziemne
  - 4.4 Uporządkowanie terenu
- 5. Informacja o obszarze oddziaływania inwestycji**
- 6. Charakterystyka ekologiczna**
- 7. Wpływ oddziaływania górniczego**

## **Opis techniczny do projektu zagospodarowania terenu**

### **1. DANE OGÓLNE**

#### **1.1. Podstawa opracowania**

Podstawę opracowania stanowi umowa zawarta pomiędzy Urzędem Gminy Mikołajki Pomorskie, a firmą Usługi Projektowe i Kosztorysowe DOMINO. Na opracowanie dokumentacji technicznej pt.: „Utwardzenie istniejącej drogi w miejscowości Krastudy”

#### **1.2. Przedmiot i zakres inwestycji**

Przedmiotem inwestycji jest projekt zakładający modernizację drogi gminnej na działce 92 obręb Krastudy.

W ramach inwestycji przewiduje się:

- Modernizację nawierzchni z płyt yomb ,
- Poprawa parametrów geometrycznych drogi poprzez korektę łuków pionowych, poziomych oraz skrzyżowań
- Poprawa geometrii istniejących zjazdów oraz budowa nowych,
- Remont odwodnienia drogi oraz profilowanie skarp
- Zagospodarowanie zieleni,

#### **1.3. Materiały wyjściowe**

- Umowa z inwestorem
- Podkład geodezyjny sytuacyjno-wysokościowy w skali 1:500,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. RP Nr 43 z dn.14maja 1999r.),
- Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych (GDDP–W-wa 1997r.),
- Katalog wzmocnień i remontów nawierzchni podatnych i półsztywnych (GDDP–W-wa 2001r.),
- Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych, cz. I i II (GDDP – W-wa),
- Inwentaryzacja obiektu budowlanego w terenie,

## **2. STAN ISTNIEJĄCY**

### **2.1 Charakterystyka ogólna**

Planowany odcinek do remontu znajduje się na terenie Gminy Mikołajki Pomorskie , powiat sztumski , w województwie pomorskim . Planowana modernizacja obejmuje odcinek drogi gminnej o całkowitej długość odcinka około 786 mb.

#### **Dane charakterystyczne:**

Klasa techniczna:	brak
Obciążenie istniejące:	50/kN/oś
Kategoria ruchu	nie sklasyfikowana
Szerokość jezdni:	zmienna ~2,75 do 5,0 m (poszerzenia)
Pobocza:	gruntowe 0,5 m

Droga znajduje się na terenie administracyjno nie zabudowanym. Na zakończeniu renomowanego odcinka występuje zabudowa jednorodzinna w niewielkim stopniu. W sąsiedztwie istniejącego pasa drogowego występują grunty orne (przeważają tereny rolnicze i nieużytki. Ruch samochodowy, rolniczy oraz pieszy odbywa się po istniejącej nawierzchni.

#### **Dane dotyczące ochrony zabytków:**

Przedmiotowa działka nie jest objęta żadną formą ochrony zabytków oraz nie leży w strefie ochrony archeologicznej.

#### **Dane określające wpływ eksploatacji górniczej na działkę:**

NIE DOTYCZY.

## **2.2 Istniejący układ drogowy**

Modernizowana część trasy drogi przebiega osiowo po istniejącym śladzie jezdni o nawierzchni z tłucznia, której szerokość wynosi od 2,90 m do 3,70 m.

Jezdnia na całej długości utwardzona (częściowo wzmocniona poprzez coroczne remonty), na analizowanym odcinku jest uszkodzona w zróżnicowanym, najczęściej znacznym stopniu. Powstały liczne dziury, nierówności, spowodowane między innymi przez wyeksploatowanie istniejącej nawierzchni i brak odpowiednich spadów poprzecznych i podłużnych.

## **2.3 Odwodnienie**

Woda opadowa jest odprowadzana z jezdni do rowów drogowych i istniejącej sieci drenażowej obsługującej użytki rolne.

## **2.4 Podłoże**

Na badanym obszarze, występują grunty grupy zaliczane do I kategorii geotechnicznej o stopniu nie skomplikowanym. Podstawę do projektowania drogi stanowi istniejąca jezdnia utwardzona.

## **2.5 Urządzenia obce**

- Na modernizowanym terenie zgodnie z mapą zasadniczą nie występują urządzenia obce

UWAGA :

Należy zachować ostrożność podczas prowadzonych prac ponieważ nie wyklucza się nie zainwentaryzowanego uzbrojenia podziemnego !!!!

## **2.6 Obiekty inżynierskie**

Na przedmiotowym terenie w zakresie opracowania nie znajdują się obiekty inżynierskie:

## 2.7 Uwarunkowania przyrodnicze oraz kulturowe

Planowany odcinek podany do remontu o długości około 786 mb nie jest położony w strefie szczególnego uwarunkowania przyrodniczego. Obszary sąsiadujące z pasem drogowym służą głównie do produkcji rolnej, oraz uprawy roślin.

## 3. ELEMENTY PROJEKTOWANE

Podstawowym celem projektowanego remontu drogi jest poprawienie bezpieczeństwa ruchu kołowego, pieszego wraz z prawidłowym odwodnieniem oraz doprowadzeni drogi do stanu użytkowości o każdej porze roku. Co wpłynie pozytywnie na warunki środowiskowe, zmniejszające emisje spalin, zapylenia i hałasu oraz poprawienia komfortu mieszkańców zamieszkujących końcowy fragment remontowanego odcinka.

W ramach przedsięwzięcia planuje się:

- Wyremontowanie istniejącej nawierzchni poprzez zastosowanie płyt yomb
- poprawa parametrów geometrycznych drogi poprzez korektę łuków pionowych, zwiększenie równości poprzecznej oraz podłużnej, poprawa geometrii istniejących zjazdów oraz budowa nowych,
- poparte odwodnienia, wykonanie skarp oraz przeciw skarp

### 3.1 Parametry projektowe

Podstawowe parametry do projektowania:

OGÓLNE PARAMETRY TECHNICZNE	
Parametr techniczny	Wielkość
Klasa techniczna drogi	D (dojazdowa)
Kategoria ruchu	KR1
Prędkość projektowa	$V_p = 30$ km/h
Szerokość pasa ruchu	1,5 m
Szerokość jezdni	3 m
Szerokość pobocza	0,5 m
Obciążenie docelowe konstrukcji nawierzchni	100 kN/oś

### **3.2 Jezdnia**

Trasa drogi w planie została zaprojektowana w taki sposób aby dostosować ją do istniejącej trasy oraz granic pasa drogowego. Projektowany odcinek zakłada niweletę dostosowaną do terenu wzbogaconą o warstwy konstrukcyjne ( zgodnie z przekrojami normalnymi ). Na całym odcinku zaprojektowano jezdnie o nawierzchnie płyt betonowych wielootworowych o stałej szerokości 3 m i przekroju daszkowym o spadku poprzecznym 2 % oraz wykonaniu przewiązek w miejscu skrzyżowań oraz zjazdów.

### **3.3 Konstrukcja nawierzchni**

- wykonać zgodnie z przekrojami normalnymi

### **3.4 Zjazdy**

Remont zjazdów polega na wykonaniu przewiązki lub poszerzenia nawierzchni z płyt yomb do wymiarów podanych na planie zagospodarowania terenu.

### **3.5 Pobocza**

Na całym remontowanym odcinku drogi zaprojektowano pobocza obustronne z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o grubości 15 cm i szerokości 50 cm oraz w osi jezdni pomiędzy płytami o szerokości 1 mb . Nawierzchnie poboczy wykonać z spadkiem 62% w kierunku rowu lub terenu naturalnego w granicach działek pasa drogowego.

### **3.6 Oznakowanie**

Projekt nie zawiera zmiany sposobu organizacji docelowej organizacji ruchu

### **3.7 Odwodnienie terenu**

Projekt przebudowy drogi nie zmienia układu spływu wód deszczowych. Wielkość zlewni pozostaje bez zmian, wszystkie wody opadowe zostają odprowadzone powierzchniowo do istniejących rowów drogowych.

### **3.8 Przebudowa innej infrastruktury**

Projekt nie zakłada przebudowy innych sieci podziemnych. W przypadku odkrycia nie zainwentaryzowanych kabli/ przewodów o fakcie natychmiast powiadomić gestora sieci i ustalić z nim zakres zabezpieczenia kabla

#### **4.0 Ochrona środowiska**

##### **4.1 Warunki wykorzystania terenu w czasie realizacji**

- w czasie realizacji należy prowadzić oszczędne korzystanie z terenu naturalnego,
- opady i ścieki powstałe podczas realizacji należy usuwać zgodnie z założonymi w projekcie technicznym i wytycznymi
- sposób prowadzenia i technologie należy dobrać w taki sposób aby ograniczyć wpływ pracy maszyn i ludzi na środowisko
- sposób wykonywania prac nie może pogarszać stanu pierwotnego terenu , drogi dojazdowe , zjazdy tereny zielone itd.
- do robót ziemnych stosować sprzęt sprawny atestowany , o sprawnym stanie technicznym
- plac budowy utrzymywać w stałym , porządku
- prowadzić segregację śmieci i oddawać wyspecjalizowanym jednostką
- prace w obrębie cieków wodnych prowadzi z należytą starannością , nie dopuścić do wycieków substancji do gruntów lub cieków wodnych

##### **4.2 Zadrzewienie**

Brak jest występowania zadrzewienia na remontowanym odcinku

##### **4.3 Roboty ziemne**

W miejscu dużej niwelacji terenu (wykopy i nasypy) należy zagospodarować skarpy ze skosem 1:1,5. Na odcinkach, gdzie brakuje dostatecznej szerokości pasa drogowego skarpy rowów należy wykonać o nachylenie 1:1, a rowy jako trójkątne. Na terenie inwestycji znajdującą się warstwie humusu zalegająca głównie na skarpach oraz poboczach jezdni , należy zebrać w celach budowlanych, a po zakończeniu prac rozścielić w pasie drogowym i odtworzyć naturalne środowisko poprzez obsianie nasionami trawy.

##### **4.4 Uporządkowanie terenu**

Po zakończeniu prac wszystkie tereny zielone i związane z wysypami gruntu , należy doprowadzić do stanu pierwotnego.



### **5.0 Informacja o obszarze oddziaływania inwestycji**

Obszar oddziaływania robót mieści się w całości na działce 92.

Projektowana trasa drogowa nie spowoduje złych warunków oddziaływania na sąsiednie działki. Brak będzie wpływu ograniczającego sąsiednie działki w sposobie ich użytkowania. Materiały zastosowane do wykonania robót zostały zaprojektowane w taki sposób aby nie stwarzały zagrożeń dla okolicznych mieszkańców.

### **6.0 Charakterystyka ekologiczna**

Projektowane zamierzenie budowlane nie ze względu na swoje przeznaczenie i pełniona funkcje nie będzie ujemnie wpływało na tereny sąsiednie , nie będzie zagrażało innemu mieniu jak i również nie będzie wpływało szkodliwie na środowisko.

### **7.0 Wpływ eksploatacji górniczej**

Niniejszy teren nie jest objęty wpływem eksploatacji górniczej

Opracował

# SPIS ZAWARTOŚCI

## UKŁAD DROGOWY

*„Modernizacja nawierzchni na dz. 92 obręb Krastudy„*

### Spis zawartości do projektu architektoniczno-budowlanego

#### 1.0 Dane ogólne

1.1 Podstawa opracowania

1.2 Materiały pomocnicze

#### 2.0 Stan projektowany

2.1 Parametry projektowane

2.2 Jezdnia

2.3 Konstrukcja nawierzchni

2.4 Zjazdy

2.5 Pobocza

2.6 Odwodnienie tereny

2.7 Chodniki

2.8 Poszerzenia

2.9 Galanteria betonowa

2.10 Ruch pieszy i niepełnosprawni

2.11 Roboty ziemne i skarpy

2.12 Rozbiórki

2.13 Profil podłużny

2.14 Opinia geotechniczna

#### 3.0 Przebudowa innej infrastruktury

#### 4.0 Zieleń

#### 5.0 Organizacja ruchu

#### 6.0 Uwagi końcowe

---

## **1.0 Dane ogólne**

### **1.1 Podstawa opracowania**

- Umowa z investorem
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994r. Prawo Budowlane (Dz.U. 2018 poz. 1202)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016 poz. 124)
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. 2013 poz. 1129)
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2012, poz. 462)
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych (Dz. U. 2012 ( poz. 463)
- Ustawa z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (Dz.U. 2017 poz. 2222)

### **1.2 Materiały pomocnicze**

- Wytyczne inwestora
- Normy i normatywy
- Mapa zasadnicza 1:500
- Pomiary uzupełniające

## **2.0 Stan projektowany**

Podstawowym celem projektowanego modernizacji drogi jest poprawienie bezpieczeństwa ruchu kołowego, pieszego wraz z prawidłowym odwodnieniem , urządzeniami bezpieczeństwa ruchu. Co wpłynie pozytywnie na warunki środowiskowe , zmniejszające emisje spalin, zapylenia i hałasu oraz poprawi komfort jazdy dla mieszkańców zlokalizowanych .

W ramach przedsięwzięcia planuje się:

- wzmocnienie nawierzchni do 100 kN/oś poprzez zastosowanie płyt prefabrykowanych wielootworowych
  - poprawa parametrów geometrycznych drogi poprawa geometrii istniejących zjazdów oraz budowa nowych,
  - modernizacja odwodnienia drogi,
  - zagospodarowanie zieleni,
  - poprawa równości nawierzchni
-

## 2.1 Parametry projektowe

Podstawowe parametry do projektowania:

OGÓLNE PARAMETRY TECHNICZNE	
Parametr techniczny	Wielkość
Długość modernizowanego odcinka	786,0 m
Klasa techniczna drogi	D (Dojazdowa )
Kategoria ruchu	KR1
Prędkość projektowa	$V_p = 30$ km/h
Prędkość miarodajna	Nie dotyczy
Szerokość pasa ruchu	1,5 m
Szerokość jezdni	3 m
Szerokość poboczy	0,5 m
Spadek na poboczach	$i = 2$ %
Obciążenie docelowe konstrukcji nawierzchni	100 kN/oś
Przekrój jezdni	daszkowy $i = 2$ %
Szerokość zjazdów	Zgodnie z PZT
Promienie łuków zjazdów	Brak
Przekrój poprzeczny	Daszkowy

## 2.2 Jezdnia

Zaprojektowano jezdnie o szerokości 2,75 zgodnie Nawierzchnia jezdni zaprojektowana została z warstwy płyt prefabrykowanych wielootworowych typ yomb gr 12 cm układanych na podsypce piaskowej. Wzmocnionej podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 mm oraz wyrównanie warstwa odcinająca z piasku. Projektowana trasa jezdni stanowi pierwowzór osi istniejącej drogi remontowanej.

---

### **2.3 Konstrukcja nawierzchni**

Ruch na istniejącej jezdni stanowią głównie maszyny rolnicze i w mniejszym przypadku samochody osobowe

Konstrukcja nawierzchni została przyjęta jak dla obciążenia ruchem KR 1 , szczegółowy zestawienie konstrukcji stanowią rysunki które są integralną częścią dokumentacji

Projektowana konstrukcja jezdni ( przekrój normalny ) :

- płyty yomb	gr. 12 cm
- warstwa z piasku	gr. 3 cm
- podbudowa zasadnicza a z KŁSM 0/31,5 mm	gr. 15 cm
- warstwa odcinająca / mrozochrona	gr. 10 cm
	= 58 cm

Zastosowanie : 0+ 000 – 0+520,98,

Uwaga : rozpatrywać razem z przekrojem normalnym

Podczas wykonanie robót konstrukcyjnych pamiętać o prawidłowym zagęszczeniu warstw konstrukcyjnych oraz do stosowania odsadzek poszczególnych warstw konstrukcyjnych. !!

### **2.4 Zjazdy**

Zjazdy zostały zaplanowane do remontu zgodnie z planem zagospodarowania terenu poprzez poszerzenia nawierzchni płyt yomb oraz zastosowanie przewiązek , konstrukcja z tych miejscach jest zgodna z przekrojem normalnym dołączonym do opracowani technicznego.

### **2.5 Pobocza**

Na całym projektowanym odcinku drogi zaprojektowano pobocza obustronne z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o grubości 15 cm i szerokości 50 cm wykonane na podłożu z kłsm wykonanym jako podbudowa zasadnicza spełniająca role odsadzki zgodnie z przekrojem normalnym . W każdym przypadkach podłoże powinno zostać przygotowane w sposób zapewniający wykonanie projektowej grubości kłsm na poboczu oraz uzyskanie odpowiedniego wskaźnika zagęszczenia  $I_s = 1$  dla podbudowy zasadniczej oraz wierzchniej warstwy pobocza. Nawierzchnie poboczy wykonać z spadkiem 2 % w kierunku rowu lub terenu naturalnego w granicach działek pasa drogowego.

## **2.6 Odwodnienie terenu**

Odwodnienie terenu będzie odbywało się poprzez istniejący system rowów, oraz wykonanie nowych spadków poprzecznych oraz podłużnych.

## **2.7 Chodniki**

Na remontowanym odcinku nie projektuje się żadnych chodników

## **2.8 Poszerzenia**

Na przedmiotowym odcinku nie projektowano poszerzeń

## **2.9 Galanteria betonowa**

Płyty prefabrykowane typ Yomb o wymiarach 100 x 75 x 12, 5 cm, żelbetonowe , wykonane z betonu C 25/30 , zbrojone prętami fi 8 , wykonane metoda ślizgowa , wibroprasowane.

Przed przystąpieniem do robot należy podłożyć Inżynierowi deklaracje właściwości materiału

## **2.10 Ruch pieszy i niepełnosprawni**

Z uwagi na niewielki stopień zamieszkania , ruch pieszych prawie nie występuje.

## **2.11 Roboty ziemne i skarpy**

Wykonać od spojenie gruntów organicznych tj. Humus i dokonać ich zmagazynowania aby wykorzystać ponownie rodzaj tej ziemi na o humusowanie skarp w robotach wykończeniowych.

Roboty ziemne należy wykonać zgodnie z profilem podłużnym dostosowanym do terenu. Do wykonania nasypów stosować materiały nie zanieczyszczone częściami organicznymi oraz zgodnie z polski normami. Podczas robót ziemnych zachowywać wykopy w taki sposób aby nie doszło do ich nawodnienia. Skarpy zaprojektowano z nachylenie 1: 1,5 lub w przypadkach wąskiego pasa drogowego 1 : 1 w przypadku nie normatywnego nachylenia korpusu drogowego należy wykonać umocnienia

## **2.12 Rozbiórki**

Niniejsza dokumentacja nie zakłada prowadzenia większych i skomplikowanych prace rozbiórkowych .rozbiórki sprowadzają się tylko i wyłącznie do rozebrania istniejącej płyt na jezdni

## **2.13 Profil podłużny**

Niweletę oparto na istniejącym terenie , terenem jest zróżnicowany wysokościowo , remontowany odcinek wykonać po istniejących rzednych z minimalnym dokonaniem korekt w miejscach zapadlisk oraz zadołowań.

---

## **2.14 Opinia geotechniczna**

Na badanym obszarze, występują grunty grupy zaliczane do I kategorii geotechnicznej o stopniu nie skomplikowanym. Podstawę do projektowania drogi stanowi istniejąca jezdnia gruntowa. Jezdnia ta poprzez wiele zabiegów remontowych została wzmocniona pospółkami , kruszywami naturalnymi.

## **3.0 Przebudowa innej infrastruktury**

Projekt nie zakłada przebudowy innych sieci podziemnych. W przypadku odkrycie nie zainwentaryzowanych kabli/ przewodów o fakcie natychmiast powiadomić gestora sieci i ustalić z nim zakres zabezpieczenia.

Nie wyklucza się istnienia w terenie innych nie wykazanych na mapie urządzeń podziemnych, które nie były zgłoszone do inwentaryzacji. W przypadku napotkania na etapie robót budowlanych na niezainwentaryzowane urządzenia podziemne takie jak np. sieci lub drenaże należy je przebudować zgodnie z warunkami zarządcy.

Prace wykonywać w oparciu z uzgodnieniami z gestorami sieci.

## **4.0 Zieleń**

Wykonać odnowienie istniejącej zieleni na skarpach oraz przeciw skarpach.

## **5.0 Organizacja ruchu**

Projekt nie zakłada zmiany istniejącej organizacji ruchu ,

## **6.0 Uwagi końcowe**

Wszystkie materiały stosowane do wykonywania robót, sprzęt, transport, wykonanie robót, kontrola jakości robót, sposób obmiaru, odbiór oraz podstawa płatności za wykonane roboty w zakresie objętym niniejszym projektem powinny być zgodne z wymaganiami zawartymi w s szczegółowych specyfikacjach technicznych załączonych do projektu budowlanego oraz obowiązującymi normami i przepisami technicznymi.

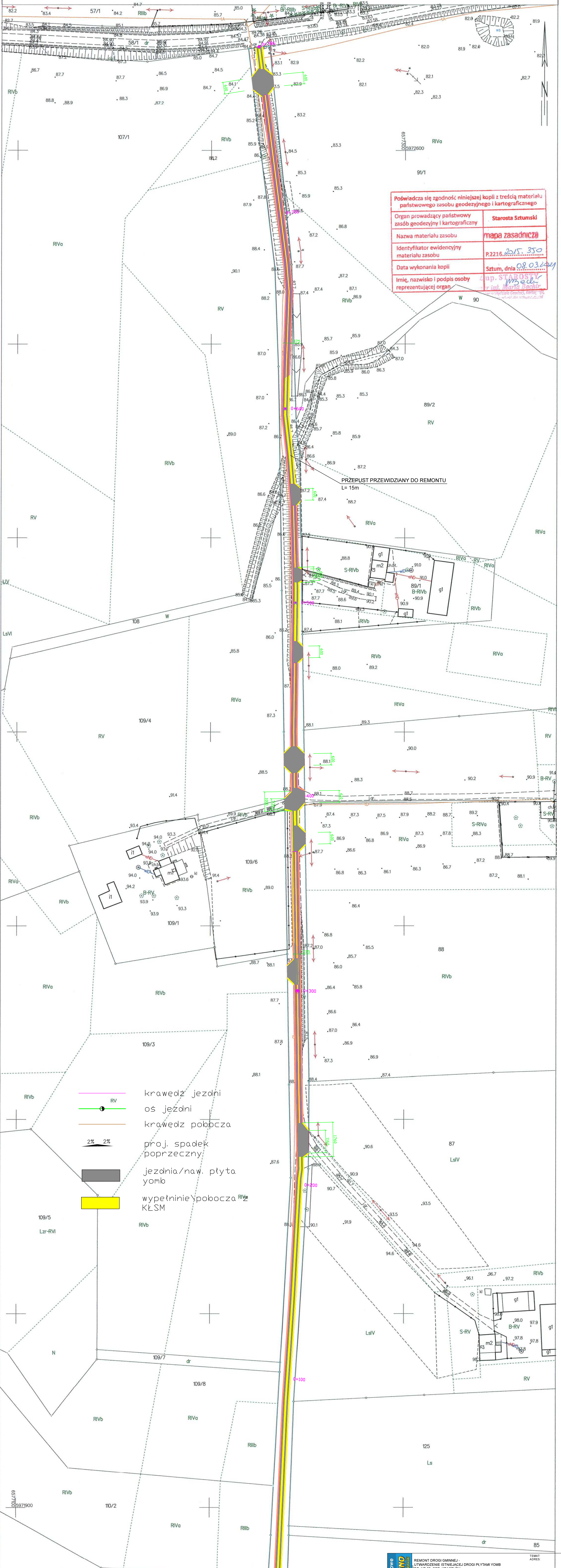
Opracował :



MAPA ZASADNICZA  
 SKALA 1:1000

Układ odniesienia: PL-ETRF89, układ wsp. płaskich: PL-2000 strefa 6 (18°), układ wys.: PL-EVRF2007-NH  
 obr. Krastudy 0002: dz. 92

Nie wyklucza się istnienia w terenie obiektów  
 nie wykazanych na niniejszej mapie, w tym obiektów  
 ziemnych, które nie były zgłoszone do inwentary-  
 zacji lub o których brak jest informacji w inwentary-  
 zacjach branżowych.



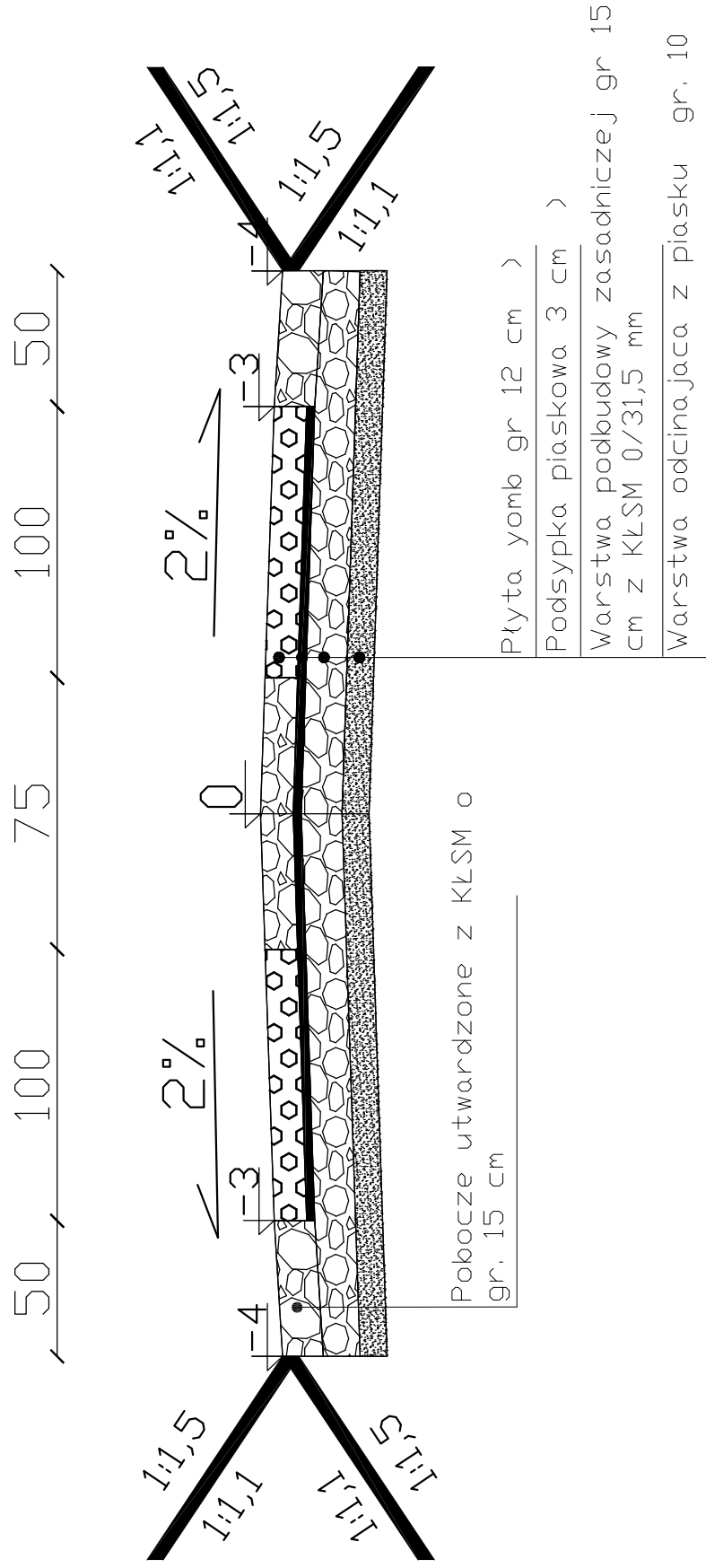
Poświadcza się zgodność niniejszej kopii z treścią materiału państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego	
Organ prowadzący państwowy zasób geodezyjny i kartograficzny	Starosta Sztumski
Nazwa materiału zasobu	mapa zasadnicza
Identyfikator ewidencyjny materiału zasobu	P.2216.2015.350
Data wykonania kopii	Sztum, dnia 08.03.2021
Imię, nazwisko i podpis osoby reprezentującej organ	Starosta Sztumski r. inż. Maria Bachir www.WydziałGeodezjiPomorski.pl ul. Mickiewicza 39B, 83-200 Sztum

- krawędź jezdni
- oś jezdni
- krawędź pobocza
- proj. spadek poprzeczny
- jezdnia/naw. płyta yomb
- wypełnienie pobocza R1/2 KLMSM

Usługi Koszykowskie i Projektowe <b>DOMINO</b> Projektowanie	REMONT DRÓGI GMINNEJ - UTWORZENIE ISTNIEJĄCEJ DRÓGI PŁYTAMI YOMB DZ. NR 82, OBR. KRASTUDY 82-433 MIKOŁAJKI POMORSKIE		TEMAT ADRES
	GMINA MIKOŁAJKI POMORSKIE UL. DZIERŻOŃSKA 2, 82-433 MIKOŁAJKI POMORSKIE		ETAP PROJ. BUD.
	MGR INŻ. JERZY JURCZAK	UPR. NR 288/GD/74 SPEC. INŻ. - KONSTRUKCYJNA	INWESTOR PROJEKTOWAŁ
	MGR INŻ. PIOTR SZPEŁEWSKI	PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU - ARKUSZ 1	OPRACOWAŁ TYTUŁ RYSUNKU
DATA 05-2021	ARCH.-KONSTR.	BRANŻA 1:1000	SKALA D-1



# PRZEKRÓJ NORMALNY



TEMAT: ADRES:		REMONT DRÓGI GMINNEJ UTWARDZENIE ISTNIEJĄCEJ DRÓGI PŁYTAMI YOMB	
ETAP:		DZ. NR 82 OBR. KRAJSTUDY 82-433 MIKOŁAJKI POMORSKIE	
PROJ. BUD. INWESTOR:		GMINA MIKOŁAJKI POMORSKIE UL. DZIERŻOŃSKA 2, 82-433 MIKOŁAJKI POMORSKIE	
PROJEKTOWAŁ:		MGR INŻ. JERZY JUREC UPR. NR 268/GD/74 SPEC. INŻ. - KONSTRUKCYJNA	
OPRACOWAŁ:		MGR INŻ. PIOTR SZEJEWSKI	
PRZEKRÓJ NORMALNY			
DATA		TYTUŁ RYSUNKU	
05-2021	BRANŻA	SKALA	NR RYS.
	ARCH.-KONSTR.	1:100	D-3