

ZGŁOSZENIE ROBÓT BUDOWLANYCHNAZWA PRZEDSIĘWZIĘCIA: **MODERNIZACJA DROGI W KRASTUDACH, DZ. NR 40**OBIEKT: **DROGA GMINNA**

ADRES: -

DZIAŁKA NR: **40 - 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 nawierzchni na dz. 40 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 do granicy gminy Stary Targ”

1.2. Przedmiot i zakres inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest projekt zakładający modernizację drogi gminnej na działce 40 obręb Krastudy.

W ramach inwestycji przewiduje się:

- Modernizacja nawierzchni z płyt yomb,
- Poprawa parametrów geometrycznych drogi poprzez korektę łuków pionowych, poziomych oraz skrzyżowań
- Poprawa geometrii istniejących zjazdów oraz budowa nowych,
- Modernizacja 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 modernizacji znajduje się na terenie Gminy Mikołajki Pomorskie , powiat sztumski , w województwie pomorskim . Planowana modernizacja obejmuje odcinek drogi gminnej o całkowitej długość odcinka około 902 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 odcinku 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 modernizacji o długości około 902 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 projektowanej modernizacji 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 modernizowanego odcinka.

W ramach przedsięwzięcia planuje się:

- Modernizacja 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 modernizowanym 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 modernizowanym 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 40.

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. 40 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 inwestorem
- 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 projektowanej 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 projektowanego odcinka	902,0 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 modernizowanej.

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 modernizacji 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 poboczny 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 modernizowanym 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 , modernizowany 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

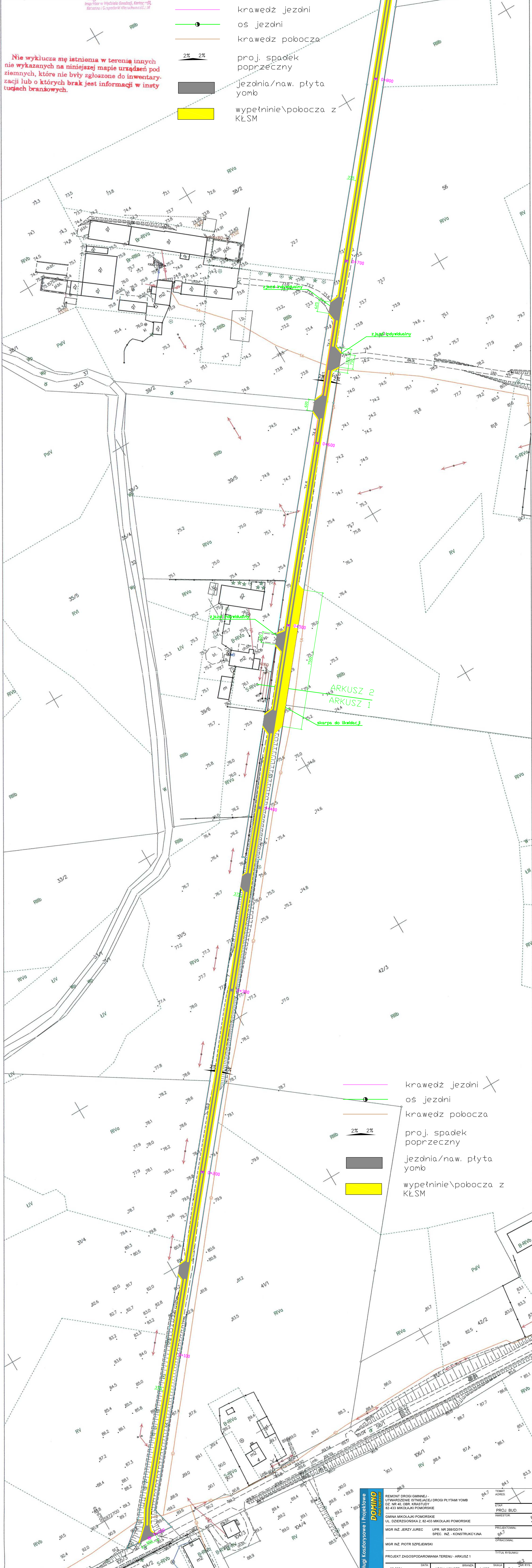
Wszystkie materiały stosowane do wykonywania robót, sprzęt, transport, wykonanie robót, kontrola jakości robót, sposób obmiaru, odbiór oraz podstawa płatności za wykonane roboty w zakresie objętym niniejszym projektem powinny być zgodne z wymaganiami zawartymi w s szczegółowych specyfikacjach technicznych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

Opracował :

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	Z up. STAROSTY Marek Szlachetka

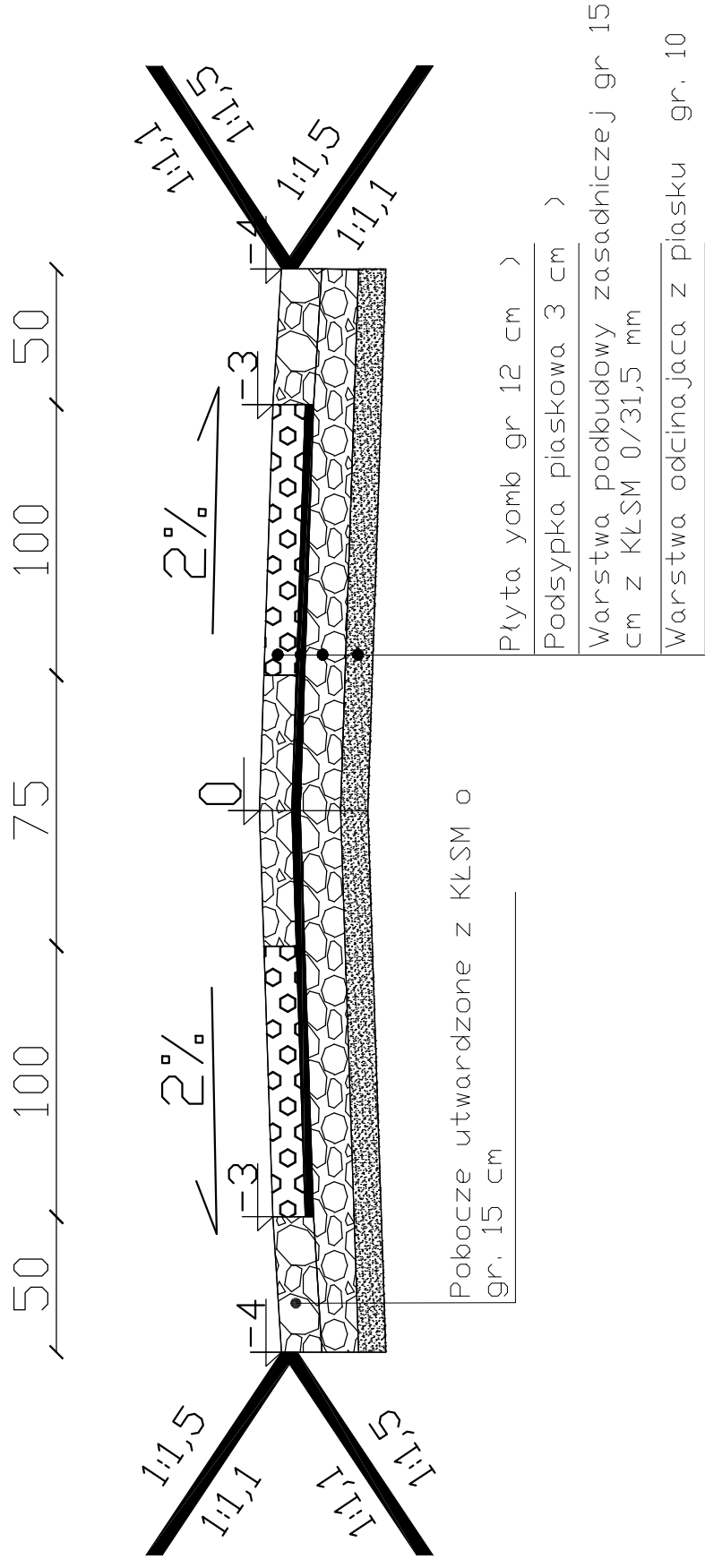
Nie wyklucza się istnienia w terenie innych nie wykazanych na niniejszej mapie urządzeń podziemnych, które nie były zgłoszone do inwentaryzacji lub o których brak jest informacji w instytucjach branżowych.



Sztum dn. 08.03.2021
Sprawdził(a) wydruk: Maria Bachir

DOMINO Usługi Kształtowanie i Projektowanie	REMONT DRUGI GMINNEJ - UTWARDZENIE ISTNIEJĄCEJ DRUGI PŁYTAMI YOMB DZ. NR 40 OBR. KRASTUDY 82-433 MIKOŁAJKI POMORSKIE		TEMAT ADRES				
	GMINA MIKOŁAJKI POMORSKIE UL. DZIERŻOŃSKA 2, 82-433 MIKOŁAJKI POMORSKIE		ETAP PROJ. BUD.				
	MGR INZ. JERZY JURCZAK MGR INZ. PIOTR SZPEJEWSKI	UPR. NR 288/GD/74 SPEC. INZ. - KONSTRUKCYJNA	PROJEKTOWAŁ DZIAŁAŁ				
	PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU - ARKUSZ 1		TYTUŁ RYSUNKU NR RYS.				
05-2021	DATA	ARCH. KONSTR.	BRANŻA	1:1000	SKALA	D-1	NR RYS.

PRZEKRÓJ NORMALNY



TEMA:	REMONT DROGI GMINNEJ -
ADRES:	UTWARDZENIE ISTNIEJĄCEJ DROGI PŁYTAMI YOMB
EMP:	DZ. NR 40. OBR. KRĄSTUDY
PROJ. BUD.	82-433 MIKOŁAJKI POMORSKIE
INWESTOR:	GMINA MIKOŁAJKI POMORSKIE
PROJEKTOWAŁ:	UL. DZIERŻYŃSKA 2, 82-433 MIKOŁAJKI POMORSKIE
OPRACOWAŁ:	MGR INŻ. JERZY JUREC UPR. NR 289/GD/74
TYTUŁ RYSUNKU:	SPEC. INŻ. - KONSTRUKCYJNA
DATA:	05-2021
BRANZA:	ARCH.-KONSTR.
SKALA:	1:100
NR RYS.	D-3