

- projekty indywidualne i adaptacje
- branża architektoniczna i sanitarna
- kierowanie i nadzorowanie budowy

„DECADA” PRACOWNIA PROJEKTOWA  
MYSZKA JĘDRZEJ  
83-400 Kościerzyna, ul. Wodna 14  
tel.: 609 511 959; biuro: 58 687 11 59  
NIP: 842-155-90-39; REGON: 220475460

## DOKUMENTACJA ZGŁOSZENIA ROBÓT BUDOWLANYCH

NAZWA OBIEKTU BUDOWLANEGO	PRZEBUDOWA DROGI GMINNEJ W GRABOWIE.
ADRES OBIEKTU BUDOWLANEGO	WOJEWÓDZTWO POMORSKIE, POWIAT BYTOWSKI, GMINA PARCHOWO, MIEJSCOWOŚĆ GRABOWO KOD POCZTOWY: 77-124
IDENTYFIKATORY DZIAŁEK EWIDENCYJNYCH	220107_2.0005.12/1 220107_2.0005.12/2 220107_2.0005.300/3
INWESTOR	GMINA PARCHOWO UL. KRÓTKA 2 77-124 PARCHOWO

OPRACOWANIE:	DATA:	PODPIS:
INŻ. JĘDRZEJ MYSZKA	LUTY 2024 ROK	

# SPIS TREŚCI

1. Podstawa opracowania.	str. 3
2. Przedmiot opracowania.	str. 3
3. Opis stanu istniejącego.	str. 3
4. Planowane roboty budowlane.	str. 3
5. Układ sytuacyjny oraz rozwiązania wysokościowe.	str. 3
6. Zestawienie danych charakterystycznych.	str. 4
7. Informacje i dane o charakterze i cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów budowlanych i ich otoczenia.	str. 4
8. Informacje o obszarze oddziaływania obiektu.	str. 4
9. Zastosowane technologie.	str. 4

### **1. Podstawa opracowania.**

- Mapa zasadnicza do celów informacyjnych w skali 1:500.
- Zlecenie, program zamawiającego i uzgodnienia materiałowe z inwestorem.
- Obowiązujące przepisy oraz normy projektowe.
- Wizja lokalna na terenie planowanej inwestycji.

### **2. Przedmiot opracowania.**

Przedmiotem opracowania jest przebudowa istniejącej drogi we wsi Grabowo. Przewidziano przebudowę dwóch odcinków drogi o klasie „D”-dojazdowa:

- odcinek I – 298,00 m
- odcinek II – 202,00 m

Inwestycja obejmuje działki o numerach ewidencyjnych 12/1, 12/2 oraz 300/3 we wsi Grabowo, obręb Grabowo, gmina Parchowo.

### **3. Opis stanu istniejącego.**

Teren objęty inwestycją obejmuje działki drogowe (droga publiczna), na których zlokalizowano istniejącą drogę gruntową z krótkimi odcinkami umocnionymi płytami [REDAKTOWANE]. Istniejąca warstwa ścieralna wykazuje znaczne zużycie techniczne. Na powierzchni widać liczne dziury i ubytki warstwy ścieralnej na całej szerokości drogi. Ponadto, na odcinkach objętych opracowaniem, zlokalizowano wykruszenia przy krawędziach jezdni. W bezpośrednim otoczeniu inwestycji znajdują się tereny rolne klasy V oraz VI z polami uprawnymi.

### **4. Planowane roboty budowlane.**

Zaplanowano przebudowę dwóch odcinków drogi, uwzględniając trudne warunki wynikające z ukształtowania istniejących dróg, z szerokości działki objętej inwestycją oraz z elementów zagospodarowania terenu, takich jak skarpowania:

- Odcinek I: przebudowa jezdni o długości 298,00 m i szerokości 3,50 m z poboczeniami po obu stronach o szerokości 0,50 m każde. Droga dojazdowa dwukierunkowa jednojezdniowa, o jednym pasie ruchu.
- Odcinek II: przebudowa jezdni o długości 202,00 m i szerokości 3,50 m z poboczeniami po obu stronach o szerokości 0,50 m każde. Droga dojazdowa dwukierunkowa jednojezdniowa, o jednym pasie ruchu.

Przebudowa dróg o łącznej długości 500,00 m polegać będzie na ułożeniu nowej warstwy podbudowy oraz warstwy ścieralnej.

Z uwagi na planowaną przebudowę w miejscu gdzie:

- zlokalizowana jest istniejąca sieć kablowa,
- roboty dotyczą drogi o długości poniżej 1000 m,
- ciąg kanału technologicznego zostałby przerwany, ponieważ po żadnej ze stron tej drogi nie byłby prowadzony dalej,
- w ciągu 3 lat nie jest planowana budowa lub kolejna przebudowa tej drogi, która umożliwiłaby dalszą budowę kanału technologicznego

nie zaplanowano budowy kanału technologicznego.

Roboty ziemne w obrębie istniejącej linii kablowej energetycznej należy wykonywać ręcznie, a samą linię docelowo zabezpieczyć rurą osłonową [REDAKTOWANE].

### **5. Układ sytuacyjny oraz rozwiązania wysokościowe.**

Zaprojektowany układ sytuacyjny powstał w oparciu o zlecenie Inwestora oraz istniejący stan sytuacyjny w analizowanym rejonie. Szerokość jezdni na jej długości zostanie zmieniona, a wody opadowe zostaną zagospodarowane powierzchniowo na terenie działek objętych opracowaniem zgodnie ze stanem istniejącym.

Głównym założeniem prowadzenia wysokościowego trasy jest ustalenie spadków podłużnych i poprzecznych drogi które pozwolą i umożliwią sprawne odwodnienie projektowanej nawierzchni, a także dowiązanie się do stanu istniejącego. Szczegółowe rozwiązanie pokazano na rysunkach przekrojów poprzecznych.

Z uwagi na możliwe przewody infrastruktury podziemnej pod projektowaną inwestycją, należy zachować szczególną ostrożność przy wykonywaniu prac ziemnych. Nie wyklucza się istnienia innej infrastruktury podziemnej niezinwentaryzowanej.

Wielkość wykopów i nasypów, które prowadzą do zmian naturalnego ukształtowania będzie ograniczona do niezbędnego minimum – nie planuje się zmian wysokościowych niwelety istniejącej jezdni w ramach przebudowy.

#### 6. Zestawienie danych charakterystycznych.

długość odcinka I	298,00	m
pole powierzchni jezdni odcinka I	1063,64	m <sup>2</sup>
pole powierzchni poboczy odcinka I	298,00	m <sup>2</sup>
długość odcinka II	202,00	m
pole powierzchni jezdni odcinka II	707,00	m <sup>2</sup>
pole powierzchni poboczy odcinka II	202,00	m <sup>2</sup>

#### 7. Informacje i dane o charakterze i cechach istniejących i przewidywanych zagrożeń dla środowiska oraz higieny i zdrowia użytkowników projektowanych obiektów budowlanych i ich otoczenia.

Zaprojektowane przedsięwzięcie nie wprowadza negatywnych zmian w istniejącym środowisku, higienie i zdrowiu użytkowników obiektów i ich otoczenia. Po zrealizowaniu inwestycji przewiduje się właściwe uporządkowanie terenu w bezpośrednim sąsiedztwie. Po ich wykonaniu nastąpi poprawa bezpieczeństwa i komfortu ruchu pojazdów. Ziemia roślinna z podłoża winna być usunięta i przekazana gminie do celów rekultywacji.

Planowane roboty nie pokrywają się z obszarami specjalnymi ochrony ptaków oraz siedlisk, o których mowa w ustawie o ochronie przyrody. Planowany zakres robót nie zmienia w sposób istotny obecnych warunków eksploatacji istniejącej infrastruktury.

Z uwagi na zastosowaną technologię – nawierzchni jezdni z płyt wielootworowych z wypełnieniem otworów piaskiem oraz poboczy z tłuczni kamiennego na podbudowie piaskowej wody opadowe ulegną rozszczerzeniu w obrębie nawierzchni i poboczy przebudowywanej drogi. Tym samym nie przewiduje się odprowadzenia wód opadowych do rowów przydrożnych.

#### 8. Informacje o obszarze oddziaływania obiektu.

Obszar oddziaływania obiektu mieści się w całości na działkach, na których został zaprojektowany. Oddziaływanie projektowanej jezdni ogranicza się do najbliższego otoczenia trasy inwestycji liniowej.

#### 9. Zastosowane technologie.

Przyjęto następujące warstwy przebudowywanej nawierzchni:

warstwa ścieralna	<b>PŁYTY DROGOWE BETONOWE</b>	gr. 12,00 cm
podbudowa	<b>PODSYPKA PIASKOWA</b>	gr. 10,00 cm
zagęszczony grunt rodzimy		

Przyjęto następujące warstwy poboczy:

warstwa ścieralna	<b>TŁUCZEŃ 22mm</b>	gr. 10,00 cm
zagęszczony grunt rodzimy		