

## ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

Oświadczenie projektanta .....	3
Uprawnienia budowlane .....	4
Zaświadczenia izby budowlanej .....	5
Projekt techniczny .....	6
1. Rozwiązania konstrukcyjne obiektu budowlanego .....	6
2. Geotechniczne warunki i sposób posadowienia obiektu budowlanego .....	10
3. Dokumentacja geologiczno – inżynierska .....	10
4. Rozwiązania budowlane i techniczno – instalacyjne .....	10
5. Projektowane sieci uzbrojenia terenu .....	10
6. Część rysunkowa .....	11

## Oświadczenie projektanta

Bartoszyce, dn. 30 stycznia 2023 r.

### OŚWIADCZENIE

Zgodnie z art. 34 ust. 3d pkt 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t. j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2351) oświadczam, że projekt zagospodarowania terenu dla zadania pn.:

**Przebudowa DP 1567N Szczurkowo - Wodukajmy - Sępapol – Glitajny na odcinku Boryty -  
Sępapol o długości 3,630 km**

realizowany na działkach ewidencyjnych:

obręb 1- Boryty dz. nr 38; obręb 30-Smolanka dz. nr 132; obręb 2- Długa dz. nr 247, 261, gm. Sępapol

został wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.

## Uprawnienia budowlane

**WARMIŃSKO-MAZURSKA**  
KREGOWA IZBA INZYNIERÓW BUDOWNICTWA  
OKRĘGOWA KOMESJA KWALIFIKACYJNA  
14-532 Olsztyn, Plac Konstytucji Polskiej 1

WAM OKK.U.23.21.136.20

Obszary dnia 31 marca 2021 r.

## DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa (Dz. U. z 2010 r. poz. 1117), art. 12 ust. 2 i ust. 3, art. 13 ust. 2 pkt 3, art. 14 ust. 1 pkt 3 lit. b i art. 15a ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2020 r. poz. 1333 ze zm.), art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 258 ze zm.), po uśrednieniu, że opłaceniu zostały warunki w zakresie administracyjnego zawołanego oraz po złożeniu opłatami na uśrednieniu budowlanej z wysiłku, koszty wyjazdu.

**PAN KAROL LOMECKI**  
magister inżynier budownictwa  
ur. dnia 11 maja 1979 r. w Bartoszewicach

streszanie

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

Nr ewid. WAM/ 0034 /PWBD/21

DO PROJEKTOWANIA I KIEROWANIA ROBOTAMI BUDOWLANymi  
BEZ OGRANICZEŃ  
W SPECJALNOŚCI INŻYNIERYJNEJ DROGOWEJ

# UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości zażądania strony, na podstawie art. 107 § 4 K.p.a. odpisywać się od uiszczenia decyzji. Zakres nadanych uprawnień budżetowych wskazano na odroczono decyzji.

Five members

[illegible]

2. Od danych niniejszej tabeli obliczamy dla Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Poldkaj lity krajowego Budownictwa w Warszawie, dla województwa Oświęcimskiej Komisji Kwalifikacyjnej Wawonsko - Mianowskiej (Oświęcimskiej Komisji Kwalifikacyjnej Oświęcimskiej) i Oświęcimskiej Komisji Kwalifikacyjnej Oświęcimskiej.

[illegible]

Stated orality

**Okręgowi Komisji Kwalifikacyjnej:**

L. mgr inż. Elżbieta Lasmanowicz

E. mgr Int. Włodzisław Rudzki

4, mgr inż. Mariusz Janowski

Pan Karol Łamecki upoważniony jest:

1. Na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 1 - 5, art. 13 ust. 3 i 4 ustawy Prawo budowlane, w szczególności inżynier[nej] drogowej bez ograniczeń do:

- projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno - budowlanych i technicznych oraz sprawowania nadzoru autorskiego,
- kierowania budową lub innymi robotami budowlanymi,
- kierowania wytworzeniem konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz nadzoru i kontroli technicznej wytworzenia tych elementów,
- wykonywania nadzoru inwestorskiego,
- sprawowania kontroli technicznej utrzymywania obiektów budowlanych.

**II.** Na podstawie art. 15a ust. 1 ustawy Prawo budowlane uprawniające budowlane do projektowania w odpowiedniej specjalności uprawniają do sporządzenia projektu zaopiniowania dźwigi lub terenu, w zakresie tej specjalności.

11. Na podstawie art. 15a ust. 9 ustawy Prawo budowlane upewnienienia niniejsze uprawnienia do projektowania obiektu budowlanego i kierowania robotami budowlanymi zwiÄzanymi z obiektem, takim jak:

- 1) droga w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów;
- 2) droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust.

Stated orzekajacy

**Okręgowy Komisji Kwalifikacyjnej:**

Laurina, Elżbieta Laurinowicz

2. *angustifolia* V.

3. mer inż. Mariusz Juchowicz

### Chemical analysis:

L. Pan, Karel Lomnický

11-200 Barneszyce, ul. Kościuski 12

## 2. Określenie Roda Izby

no

74

## Zaświadczenia izby budowlanej



### Zaświadczenie o numerze weryfikacyjnym: WAM-3GY-GKV-3EE \*

Pan Karol Łomecki o numerze ewidencyjnym WAM/BD/0099/21  
adres zamieszkania ul. Kościuszki 12, 11-200 Bartoszyce  
jest członkiem Warmińsko-Mazurskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada  
wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.  
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2022-06-01 do 2023-05-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym  
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2022-05-11 roku przez:

Jarosław Kukliński, Przewodniczący Rady Warmińsko-Mazurskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Zgodnie z art. 78<sup>1</sup> K.c.

§ 1. Do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarczy złożenie oświadczenia woli w postaci elektronicznej i opatrzenie go kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

§ 2. Oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej.

\* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa [www.pilb.org.pl](http://www.pilb.org.pl) lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.



## Projekt techniczny

### 1. Rozwiązania konstrukcyjne obiektu budowlanego

Zakresem opracowania objęto przebudowę drogi powiatowej nr 1567N Szczurkowo-Wodukajmy - Sępól - Glitajny od skrzyżowania z drogą gminną nr 121055N ul. Długa w Sępólnie do końca msc. Boryty na obszarze Powiatu Bartoszyckiego o łącznej długości 3,630 km.

Drogi zaprojektowano o nawierzchnię z mieszanki mineralno- asfaltowej.

Przyjęto następujące dane wyjściowe do sporządzenia projektu budowlanego:

- 1) Klasa drogi – Z (zbiorcza);
- 2) Droga jednojezdniowa w poza terenem zabudowanym i w terenie zabudowanym;
- 3) Przekrój jezdni – 1x2;
- 4) Przekrój drogi – drogowy, półuliczny i uliczny;
- 5) Obciążenie nawierzchni – 115 kN/oś;
- 6) Kategoria obciążenia ruchem – KR3;
- 7) Prędkość projektowa  $V_p=40$  km/h;
- 8) Kategoria terenu – płaski;
- 9) Przekrój poprzeczny jezdni – dwu- i jednospadowy;
- 10) Szerokość jezdni – 5,50 m;
- 11) Szerokość chodnika – 2,00 m;
- 12) Szerokość pasa ruchu – 2,75 m;
- 13) Warunki gruntowe – grunt o kategorii podłoża G3;
- 14) Warunki wodne – dobre;
- 15) Kategoria geotechniczna – pierwsza.

Projektowana droga powiatowa nr 1567N Szczurkowo - Wodukajmy- Sępól – Glitajny na odcinku Boryty- Sępól objęta zamierzeniem realizowana jest w celu dostosowanie szerokości spełniającej wymagania dla drogi klasy Z realizowana jest w celu poprawy komunikacji i dojazdu do posesji.

Roboty zaprojektowano zgodnie z wymogami funkcjonalnymi uwzględniającymi granice istniejącego pasa drogowego drogi, jak i poszanowanie, występujących w obszarze oddziaływania obiektów, uzasadnionych interesów osób trzecich realizowane poprzez zapewnienie dostępu do drogi możliwie największej ilości mieszkańców i użytkowników.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (t. j. Dz. U. z 2022 r., poz. 1518), dla drogi klasy Z w trudnych warunkach przyjęto prędkość do projektowania  $V_p=40$  km/h. Z uwagi na warunki terenowe i szerokość pasa drogowego uwzględniając wymogi ww. rozporządzenia, przyjęto szerokość drogi w trudnych warunkach równą 5,50 m i szerokość pasa ruchu 2,75 m.

Przy projektowaniu geometrii poziomej i pionowej drogi brano pod uwagę charakter terenu, istniejącej zabudowy, konieczność prawidłowego odwodnienia oraz zalecenia inwestora i uzgodnienia.

Niniejszy projekt przedstawia rozwiązania sytuacyjno – wysokościowe, przekroje poprzeczne w zakresie niezbędnym do załatwienia spraw formalno – prawnych związanych z wykonaniem wymienionych robót.

Geometryczne rozwiązanie dostosowano maksymalnie do wymogów wynikających z:

- uwarunkowań lokalnych i terenowych,
- możliwości terenowych.

Na odcinku objętym projektem występuje infrastruktura techniczna, którą należy zabezpieczyć zgodnie z warunkami uzgodnień branżowych dokonanych u właściwych dysponentów tych sieci.

Wymiarowanie pokazano na rysunkach konstrukcyjnych.

Rozwiązania wysokościowe przedstawiono na planie sytuacyjnym projektu zagospodarowania terenu i przekrojach poprzecznych.

Projektowana droga będzie posiadała przekrój drogowy, a tylko w miejscu występowania chodników półuliczny i uliczny. Na całym odcinku jezdni będzie posiadała szerokość 5,50 m i spadek poprzeczny obustronny 2,0 % w kierunku pobocza (lub chodnika (peronu) jeżeli występuje). Jezdnia będzie ograniczona krawężnikiem betonowym wystającym i najazdowym, ustawionym na ławie betonowej tylko w miejscu występowania chodników i peronu. Chodniki zaprojektowano o szerokości 2,00 m ze spadkiem poprzecznym 2,0% w kierunku jezdni. Pobocza zaprojektowano o szerokości 0,75 m ze spadkiem poprzecznym 6,0% w kierunku skarpy nasypu. Skarpy nasypu o nachyleniu 1:1,5.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych, oraz Katalogiem typowych konstrukcji nawierzchni podatnych, załącznik do zarządzenia nr 31 GDDKiA z dnia 16.06.2014

zaprojektowano przekrój normalny dostosowany do charakteru zagospodarowania terenu, oraz wymogów inwestora.

Z posiadanych przez ZDP danych dotyczących ruchu pojazdów wynika, że drogą poruszają się głównie samochody osobowe, występuje też ruch samochodów ciężarowych oraz pojazdów rolniczych. Można założyć, że przewidywany ruch samochodów ciężarowych (rolniczych) w okresie 20 lat oraz w całym cyklu życia drogi, przeliczony na równoważne osie 100kN da obciążenie pozwalające na zakwalifikowanie ruchu do kat KR3.

Zaprojektowano następujące konstrukcje elementów drogi:

#### ***Konstrukcja nawierzchni jezdni***

- warstwa ścieralna z SMA 8 na asfalcie PMB 45/80-65 – gr. 6 cm
- warstwa wiążąca z AC 16W – gr. 6 cm
- podbudowa zasadnicza z mieszanki 0/31,5 niezwiązanej z kruszywem C50/30 gr. 22cm
- warstwa mrozoochronna z mieszanki niezwiązanej o CBR  $\geq 35\%$  - gr. 40 cm
- warstwa odcinająca – geowłóknina separacyjna

Łączna grubość konstrukcji Hp = 74 cm

#### ***Konstrukcja nawierzchni zjazdów***

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 8S – gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W – gr. 6 cm
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywem C90/3 fr. 0/31,5 – gr. 20 cm
- warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego cementem Rm = 5 MPa – gr. 20 cm

Łączna grubość konstrukcji Hp = 50 cm

#### ***Konstrukcja nawierzchni chodników (peronu)***

- kostka brukowa betonowa typu Holland (szara) – gr. 8 cm
- podsypka cementowo – piaskowa 1:4 – gr. 4 cm
- podbudowa z mieszanki 0/31,5 niezwiązanej z kruszywem C<sub>50/30</sub> stab. mech.- gr. 15 cm
- warstwa odsączająca z kruszywa naturalnego o wsp. filtracji  $k > 8$  m/d – gr. 10 cm

Łączna grubość konstrukcji Hp = 37 cm

### **Sprawdzenie konstrukcji jezdni**

Nośność podłoża – G3,

Grubość przemarzania  $h_z = 1,20$  m,

Rzeczywista grubość warstw konstrukcyjnych nawierzchni przy uwzględnieniu grubości przemarzania dla KR3 dla podłoża G3 wynosi  $0,60h_z$

$$0,60 \times 1,20 \text{ m} = 0,72 \text{ m}$$

Grubość konstrukcji nawierzchni ze względu na wysadzinę:

**Warunek mrozoochronności:**

$$h \geq 0,6 \times h_z$$

$h$  – grubość konstrukcji drogi (0,74 m),

$h_z = 1,20$  m (przemarzanie gruntu)

**74 cm > 72 cm → warunek spełniony**

Profil podłużny drogi w zakresie terenu ulegnie zmianie w stosunku do istniejącego. W jego kształcie dokonane zostaną poprawki dopasowujące spadki podłużne i łuki pionowe do wartości normatywnych, oraz do prawidłowego odwodnienia drogi.

Roboty ziemne sprowadzają się do wykonania koryta pod konstrukcję jezdni i chodników. Odnosnie wymogów do rodzaju gruntu i stopnia zagęszczenia, roboty realizować w oparciu o wymogi określone w PN-S-02205:1998 Drogi samochodowe – Roboty ziemne oraz SST D 04.01.01 - Koryto wraz z profilowaniem i zagęszczeniem podłoża. Dla prawidłowego wykonania kolejnych warstw konstrukcji nawierzchni drogowej wymagane jest osiągnięcie minimalnego zagęszczenia podłoża gruntowego  $I_s=1,00$ . W trakcie wykonywania koryta Wykonawca ma obowiązek bieżącej kontroli i oceny gruntu, w celu potwierdzenia ich przydatności zgodnie z w/w normą. Obowiązkiem wykonawcy jest zabezpieczenie koryta przed nadmiernym zawilgoceniem podłoża w trakcie realizacji robót. Podczas robót w pobliżu sieci uzbrojenia podziemnego Wykonawca powinien zachować szczególną ostrożność. W miejscach trudno dostępnych roboty należy wykonywać ręcznie.

Roboty ziemne przewiduje się wykonać sposobem mechanicznym z zagęszczeniem płytami wibracyjnymi. W rejonie istniejącej infrastruktury technicznej roboty ziemne należy wykonywać ręcznie. Roboty ziemne obejmują wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni jezdni i zjazdów. Podczas robót w pobliżu sieci uzbrojenia podziemnego Wykonawca powinien zachować szczególną ostrożność. W miejscach trudno dostępnych roboty należy wykonywać ręcznie.



Wszystkie naruszone nawierzchnie doprowadzić do stanu sprzed rozpoczęcia robót.

## **2. Geotechniczne warunki i sposób posadowienia obiektu budowlanego**

Projektowana droga jako obiekt została zaklasyfikowana do pierwszej kategorii geotechnicznej. Badania podłoża gruntowego wykazały na występowanie gruntów zaliczonych do kategorii podłoża G3, przyjęto kategorię ruchu – KR3.

## **3. Dokumentacja geologiczno – inżynierska**

Nie dotyczy.

## **4. Rozwiązania budowlane i techniczno – instalacyjne**

Włazy i zawory na istniejących studniach uzbrojenia terenu , pozostających bez przebudowy należy poddać regulacji dostosowując do projektowanego układu wysokościowego drogi. Regulację należy wykonać na wszystkich studniach i zaworach znajdujących się w przebudowywanym odcinku drogi.

Z uwagi na nieskomplikowane warunki terenowe występujące wzdłuż trasy obiektu budowlanego, brak miejsc charakterystycznych lub o szczególnym znaczeniu dla funkcjonowania obiektu albo istotne ze względów bezpieczeństwa, nie wprowadzano dodatkowych rozwiązań budowlanych.

## **5. Projektowane sieci uzbrojenia terenu**

Nie dotyczy .

**Opracował:**

## **6. Część rysunkowa**

Rys. nr D-1 – Przekrój A-A

Rys. nr D-2 Szczegóły konstrukcyjne