

PROJEKT TECHNICZNY

Nazwa zamierzenia budowlanego:	Modernizacja dróg w miejscowościach Michałkowo i Garbno - przebudowa drogi w msc. Garbno
Adres obiektu budowlanego:	Woj. Warmińsko - Mazurskie, Powiat Kętrzyński, Gmina Barciany
Kategoria obiektu budowlanego:	XXV
Inwestor:	Gmina Barciany ul. Szkolna 3; 11-410 Barciany
Identyfikator działek ewidencyjnych:	280802_2.0013.204

Zespół autorski	Imię i nazwisko	Specjalność i nr uprawnień budowlanych	Zakres opracowania	Data opracowania	Podpis
Projektant	mgr inż. Karol Łomecki	specjalność inżynierska drogowa WAM/0034/PWBD/21	Inżynieria drogowa	czerwiec 2024 r.	

## 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 .....	8
3. Dokumentacja geologiczno – inżynierska.....	8
4. Rozwiązania budowlane i techniczno – instalacyjne .....	8
5. Projektowane sieci uzbrojenia terenu .....	8
6. Część rysunkowa.....	9

## Oświadczenie projektanta

Bartoszyce, dn. 7 czerwca 2024 r.

### OŚWIADCZENIE

Zgodnie z art. 34 ust. 3d pkt 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 725) oświadczam, że projekt techniczny dla zadania pn.:

**Modernizacja dróg w miejscowościach Michałkowo i Garbno – przebudowa drogi w msc.  
Garbno**

realizowany na działkach ewidencyjnych:

obręb 13-Garbno dz. nr 204 gmina Barciany

został wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.



## Zaświadczenia izby budowlanej



### Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

**WAM-EHX-LJ7-1UF \***

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 2024-06-01 do 2024-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym  
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2024-04-26 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 wystarcza 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.piib.org.pl](http://www.piib.org.pl) lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów  
Budownictwa.

## Projekt techniczny

### **1. Rozwiązania konstrukcyjne obiektu budowlanego**

Zakresem opracowania objęto wykonanie przebudowy drogi gminnej wewnętrznej od DP 1701N Garbno – Skandawa położonej w msc. Garbno na obszarze Powiatu Kętrzyńskiego o łącznej długości ok. 674,00 m

Drogi zaprojektowano o nawierzchni z betonu asfaltowego.

Przyjęto następujące dane wyjściowe do sporządzenia projektu budowlanego:

- 1) Klasa drogi – D (dojazdowa);
- 2) Droga jednojezdniowa w terenie niezabudowanym;
- 3) Przekrój jezdni – 1x2;
- 4) Przekrój drogi – szlakowy;
- 6) Kategoria obciążenia ruchem – KR1;
- 8) Kategoria terenu – płaski;
- 9) Przekrój poprzeczny jezdni – dwuspadowy;
- 10) Szerokość jezdni – zmienny dostosowany do istniejącej szerokości jezdni;
- 11) Szerokość poboczy – 0,75 m;

Przebudowa drogi polegającej na wymianie nawierzchni jezdni drogi gminnej wewnętrznej od DP 1701N Garbno – Skandawa położonej w msc. Garbno objęta zamierzeniem realizowana jest w celu poprawy komunikacji.

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.

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.

Wymiarowanie pokazano na rysunkach konstrukcyjnych.

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

Projektowana droga będzie posiadała przekrój szlakowy. Jezdnia będzie posiadała szerokość zmienną dostosowaną do istniejącej szerokości jezdni. Do celów opracowania niniejszej dokumentacji przyjęto średnią szerokość wynoszącą 4,00 m. Spadek poprzeczny dostosowany do istniejącego tj. jednostronny lub obustronny 2,0 %. Jezdnia nie będzie ograniczona krawężnikiem. 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.

Zaprojektowano następujące konstrukcje elementów drogi:

***Konstrukcja nawierzchni jezdni***

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W – gr. 5 cm
- warstwa podbudowy z mieszanki 0/31,5 niezwiązanej z kruszywem C<sub>50/30</sub> – w celu wyrównania średnia grubości do 20 cm

***Konstrukcja nawierzchni zjazdów***

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W – gr. 5 cm
- warstwa podbudowy z mieszanki 0/31,5 niezwiązanej z kruszywem C<sub>50/30</sub> – w celu wyrównania średnia grubości do 20 cm

Profil podłużny drogi w zakresie terenu nie ulegnie zmianie w stosunku do istniejącego. W jego kształcie dokonane zostaną niewielkie korekty dopasowujące spadki podłużne i łuki pionowe do prawidłowego odwodnienia drogi.

Realizacja inwestycji nie przewiduje prowadzenia robót ziemnych do wykonania koryta pod konstrukcję jezdni jedynie pod nawierzchnię 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.

## **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 na odcinku ulicy objętym inwestycją.

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:**

***mgr inż. Karol Łomecki***



Oświadczenie autora opracowania

**Oświadczam, że zastosowane rozwiązania w zakresie niniejszego opracowania nie ingerują swoją technologią wykonania w istniejące sieci zlokalizowane w pasie drogowym, tym samym nie zachodzi konieczność ich uzgadniania z gestorami sieci.**

.....

**6. Część rysunkowa**

Rys. nr D-1 – Plan orientacyjny

Rys. nr D-2 – Plan sytuacyjny

Rys. nr D-3 – Przekrój normalny