

Pracownia Projektowa Lutow Mateusz

19-300 Elk, ul. Juliana Tuwima 1 lok. 10
e-mail: biuro@mlprojekt.eu, tel. +48 518 599 503

PROJEKT BUDOWLANY

PROJEKT ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANY

Inwestor: Zarząd Powiatu Elckiego
ul. Marsz. J. Piłsudskiego 4
19-300 Elk

**Nazwa zamierzenia
budowlanego:** Rozbudowa i przebudowa drogi powiatowej nr 1884N Sędko –
Borzymy – etap III w ramach poprawy dostępności i spójności
komunikacyjnej subregionu EGO – przebudowa drogi powiatowej
na odcinku Sędko – Pisanica – Borzymy granica województwa

Adres: powiat elk, gmina Kalinowo

**Kategoria obiektu
budowlanego:** IV, XXV, XXVI

**Identyfikatory działek
ewidencyjnych:** obręb 0001 Borzymy, gmina Kalinowo, powiat elk
280503_2.0001.60, 280503_2.0001.61, 280503_2.0001.93/1,
280503_2.0001.94/1, 280503_2.0001.95/1, 280503_2.0001.96,
280503_2.0001.107, 280503_2.0001.110/3, 280503_2.0001.112,
280503_2.0001.113, 280503_2.0001.115/2, 280503_2.0001.119/1,
280503_2.0001.119/3, 280503_2.0001.123/1, 280503_2.0001.140,
280503_2.0001.144/1, 280503_2.0001.157/1, 280503_2.0001.161,
280503_2.0001.216/1, 280503_2.0001.217/16, 280503_2.0001.218,
280503_2.0001.230
obręb 0031 Romanowo, gmina Kalinowo, powiat elk
280503_2.0031.26, 280503_2.0031.34, 280503_2.0031.140,
280503_2.0031.142

**Projektant
branża drogowa:** mgr inż. Wojciech Grzybowski
nr upr. PDL/0065/POOD/05

**Projektant
branża drogowa:** mgr inż. Marcin Łukasiewicz
nr upr. LOD/1092/POOD/09

**Projektant
branża elektryczna:** mgr inż. Aleksandra Karczmarczyk-Bazylczyk
nr upr. PDL/0102/PWBE/25

**Projektant
branża sanitarna:** mgr inż. Karol Brodowski
nr upr. WAM/0076/POOS/04

**Projektant
branża teletechniczna:** Jerzy Niedzielko
nr upr. DTT-TU/02325/02/U

Elk, lipiec 2025 r.

SPIS TREŚCI PROJEKTU ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANEGO

I. DOKUMENTY DOŁĄCZONE DO PROJEKTU

- | | |
|------------------------------|---|
| 1. Oświadczenia projektantów | 3 |
|------------------------------|---|

II. CZĘŚĆ OPISOWA

- | | |
|--|----|
| 1. Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego | 4 |
| 2. Zamierzony sposób użytkowania | 4 |
| 3. Charakterystyczne parametry obiektu | 4 |
| 4. Opinia geotechniczna oraz informacja o sposobie posadowienia obiektu budowlanego | 9 |
| 5. Opis zapewnienia niezbędnych warunków do korzystania z obiektu przez osoby niepełnosprawne | 9 |
| 6. Parametry techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko | 9 |
| 7. Dane dotyczące warunków ochrony przeciwpożarowej | 10 |

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | |
|---|----|
| 1. Rys. nr 1 – Mapka orientacyjna – skala 1:50000 | 11 |
| 2. Rys. nr 2 – Profil podłużny – skala 1:100/1000 | 12 |
| 3. Rys. nr 3 – Przekroje normalne – skala 1:50 | 16 |

OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA

Ja niżej podpisany Wojciech Grzybowski oświadczam, że projekt architektoniczno-budowlany został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.

Ełk, lipiec 2025 r.

Podpis

OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA

Ja niżej podpisany Marcin Łukasiewicz oświadczam, że projekt architektoniczno-budowlany został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.

Ełk, lipiec 2025 r.

Podpis

OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA

Ja niżej podpisana Aleksandra Karczmarczyk-Bazylczyk oświadczam, że projekt architektoniczno-budowlany został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.

Ełk, lipiec 2025 r.

Podpis

OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA

Ja niżej podpisany Karol Brodowski oświadczam, że projekt architektoniczno-budowlany został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.

Ełk, lipiec 2025 r.

Podpis

OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA

Ja niżej podpisany Jerzy Niedzielko oświadczam, że projekt architektoniczno-budowlany został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami i zasadami wiedzy technicznej.

Ełk, lipiec 2025 r.

Podpis

1. Rodzaj i kategoria obiektu budowlanego

Kategoria IV – elementy dróg publicznych i kolejowych dróg szynowych, jak: skrzyżowania i węzły, wjazdy, zjazdy, przejazdy, perony, rampy

Kategoria XXV – drogi i kolejowe drogi szynowe

Kategoria XXVI – sieci, jak: elektroenergetyczne, telekomunikacyjne, gazowe, ciepłownicze, wodociągowe, kanalizacyjne oraz rurociągi przesyłowe

2. Zamierzony sposób użytkowania

Przedmiotem zamierzenia budowlanego jest rozbudowa i przebudowa drogi powiatowej nr 1884N na odcinku Romanowo – Borzymy wraz z przebudową i budową niezbędnej infrastruktury technicznej.

Zakres zamierzenia budowlanego obejmuje:

- przebudowę jezdni drogi,
- przebudowę skrzyżowań z drogami bocznymi,
- budowę i przebudowę zjazdów,
- budowę drogi dla pieszych,
- budowę drogi dla rowerów,
- budowę zatok autobusowych,
- budowę i przebudowę odwodnienia jezdni drogi,
- budowę odcinka kanału technologicznego,
- zabezpieczenie istniejącego uzbrojenia terenu,
- wykonanie oznakowania pionowego, poziomego i urządzeń brd.

Celem zamierzenia jest zwiększenie parametrów technicznych nawierzchni jezdni drogi oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu pojazdów, pieszych, która zrealizowana zostanie poprzez wykonanie: nowej nawierzchni jezdni dróg, zjazdów oraz wprowadzenie stałej organizacji ruchu obejmującej oznakowanie pionowe, poziome i urządzenia brd.

Sposób użytkowania zgodny z wymaganiami jak dla dróg publicznych.

3. Charakterystyczne parametry obiektu

3.1. Charakterystyczne parametry obiektu

- klasa drogi – Z,
- kategoria ruchu: KR3,
- maksymalne dopuszczalne obciążenie osi pojedynczej – 115kN,
- prędkość projektowa: 50 km/h,
- podstawowa szerokość jezdni drogi – 6,0 m,
- podstawowa szerokość pobocza – 1,0 – 1,5 m,
- podstawowa szerokość drogi dla pieszych – 1,80 m,
- podstawowa szerokość drogi dla rowerów – 2,00 m,
- spadek poprzeczny jezdni drogi – 2%,
- spadek poprzeczny poboczy – 6%,
- spadek poprzeczny drogi dla pieszych – 2%.

Zestawienie powierzchni:

- jezdnie dróg: 31.960 m²,
- drogi dla pieszych: 3.300 m²,
- drogi dla rowerów: 4.340 m²,
- zjazdy: 1.200 m²,
- zatoki autobusowe: 180 m²,
- pobocza: 10.550 m²,
- obsianie trawą: 30.750 m².

3.2. Rozwiązania sytuacyjne

Początek opracowania przyjęto w km rob. 12+300,00 za skrzyżowaniem z drogą gminną w msc. Romanowo, koniec w km rob. 17+572,66 na granicy województwa. Zaprojektowano jezdnię drogi głównej o nawierzchni bitumicznej o podstawowej szerokości 6,00 m wraz z niezbędnymi poszerzeniami. Pobocza o podstawowej szerokości 1,0 m. W miejscach lokalizacji barier ochronnych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu szerokość pobocza 1,50 m. Zaprojektowano przebudowę istniejących skrzyżowań z drogami bocznymi oraz przebudowę i budowę zjazdów. Wzdłuż drogi zaprojektowano drogę dla rowerów o podstawowej szerokości 2,0 m oraz odcinki dróg dla pieszych o podstawowej szerokości 1,80 m. W ciągu drogi zlokalizowano zatoki autobusowe, przejścia dla pieszych oraz doświetlenie przejść dla pieszych.

Zinventaryzowane załamania trasy w planie zostały złagodzone poprzez wpisanie kołowych łuków poziomych. Przyjęto łuki poziome o promieniach odpowiadających obowiązującym warunkom technicznym.

Szczegóły przyjętych rozwiązań przedstawiono na Rys. nr 2 w części rysunkowej projektu zagospodarowania terenu.

3.3. Rozwiązania wysokościowe

W ramach rozbudowy drogi powiatowej zaprojektowano zmianę niwelety istniejącej nawierzchni jezdni drogi w stopniu niezbędnym do wyrównania istniejącej nawierzchni jezdni i wykonania warstwy ścieralnej. Płynność niwelety jezdni drogi została uzyskana przez nadanie jej odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych w stopniu niezbędnym do prawidłowego odwodnienia jezdni drogi. Projektowane załamania niwelety zostały wyokrąglone kołowymi łukami pionowymi o promieniach odpowiadających obowiązującym warunkom technicznym.

Szczegóły przyjętych rozwiązań przedstawiono na Rys. nr 1 w części graficznej projektu architektoniczno-budowlanego.

3.4. Konstrukcja nawierzchni

jezdni drogi (na istniejącej nawierzchni) bitumiczna KR3:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 KR3 gr. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 KR3 śr. 5 cm,
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC 22 P 35/50 KR3 o zmiennej grubości,
- istniejąca nawierzchnia bitumiczna.

jezdni drogi (na poszerzeniach) bitumiczna KR3:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 KR3 gr. 4 cm,

- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 KR3 gr. 5 cm,
- warstwa podbudowy z betonu asfaltowego AC 22 P 35/50 KR3 gr. 7 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 C50/30 gr. 22 cm,
- warstwa ulepszanego podłoża z kruszywa gr. 32 cm.

jezdnia drogi (na istniejącej nawierzchni bitumicznej) KR3:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 KR3 gr. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 KR3 gr. 5 cm,
- warstwa podbudowy z betonu asfaltowego AC 22 P 35/50 KR3 gr. 7 cm,
- warstwa wyrównawcza z kruszywa łamanego 0/31,5 C50/30 o zmiennej grubości,
- istniejąca nawierzchnia bitumiczna.

jezdnia drogi bitumiczna KR3 wzmocnienie na gruntach słabonośnych:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 KR3 gr. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 KR3 gr. 5 cm,
- warstwa podbudowy z betonu asfaltowego AC 22 P 35/50 KR3 gr. 7 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 C50/30 gr. 22 cm,
- georuszt trójosiowy typ 2,
- warstwa z kruszywa łamanego 0/31,5 C50/30 gr. 25 cm,
- georuszt trójosiowy typ 2,
- podłoże gruntowe.

droga dla rowerów:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 8 S 50/70 KR1 gr. 3 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 11 W 50/70 KR1 gr. 3 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 C50/30 gr. 15 cm,
- podbudowa pomocnicza z kruszywa stabilizowanego cementem $R_m=1,5$ MPa gr. 15 cm.

jezdnia drogi dla pieszych z kostki betonowej:

- kostka brukowa betonowa gr. 6 cm szara,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 5 cm,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki kruszywa łamanego 0/31,5 C50/30 gr. 15 cm.

jezdnia drogi dla pieszych i rowerów z betonu asfaltowego:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 KR1 gr. 5 cm,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki kruszywa łamanego 0/31,5 C50/30 gr. 15 cm.

jezdnia zjazdów z kostki betonowej:

- kostka brukowa betonowa gr. 8 cm – kolor czerwony,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 5 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 C50/30 gr. 22 cm.

zjazdy o nawierzchni z betonu asfaltowego:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70 KR1 gr. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70 KR1 gr. 5 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 C50/30 gr. 22 cm.

zatoki autobusowe:

- betonowa kostka brukowa gr. 8 cm – szara,
- podsypka cementowo – piaskowa 1:4 gr. 5 cm,
- podbudowa z betonu cementowego C16/20 gr. 22 cm,
- warstwa odcinająca z kruszywa gr. 30 cm.

pobocze gruntowe:

- mieszanka optymalna 0/10 gr. 16 cm.

zielen drogowa:

- ziemia urodzajna gr. 5 cm.

Obramowanie drogi dla pieszych:

- obrzeże betonowe o wym. 6x20 cm na ławie z podsypki cementowo-piaskowej 1:4.

Obramowanie zjazdów:

- krawężnik betonowy o wym. 15x22 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15.

Obramowanie jezdni:

- krawężnik betonowy o wym. 15x30 cm i 15x22 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15.

Szczegóły przyjętych rozwiązań przedstawiono na Rys. nr 3 w części graficznej projektu architektoniczno-budowlanego.

3.5. Odwodnienie

Celem poprawy istniejącego stanu odwodnienia, które odbywa się poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych do istniejących urządzeń odwadniających (rowy przydrożne, przepusty pod koroną drogi i na teren przyległy) zaprojektowano:

- przebudowę istniejących rowów przydrożnych,
- przebudowę przepustu P-15 w km rob. 12+358,00. Projektowany przepust o średnicy 180/1020 cm z rur stalowych o długości 15,14 m. Skarpy wlotu i wylotu przepustu oraz dno rowu obrukowane kamieniem brukowym,
- przebudowę przepustu P-16 w km rob. 12+698,00. Projektowany przepust o średnicy 60 cm z rur PEHD o długości 14,35 m. Skarpy wlotu i wylotu przepustu oraz dno rowu obrukowane kamieniem brukowym.
- przebudowę przepustu P-17 w km rob. 13+143,80. Projektowany przepust o wymiarach 80 cm z rur PEHD o długości 16,04 m. Skarpy wlotu i wylotu przepustu oraz dno rowu obrukowane kamieniem brukowym.
- przebudowę przepustu P-18 w km rob. 13+521,10. Projektowany przepust o średnicy 80 cm z rur PEHD o długości 15,81 m. Skarpy wlotu i wylotu przepustu oraz dno rowu obrukowane kamieniem brukowym.
- przebudowę przepustu P-19 w km rob. 13+681,70. . Projektowany przepust o średnicy 80 cm z rur PEHD o długości 13,81 m. Skarpy wlotu i wylotu przepustu oraz dno rowu obrukowane kamieniem brukowym.

- przebudowę przepustu P-20 w km rob.15+970,00. Projektowany przepust o wymiarach 100 cm z rur PEHD o długości 16,83 m. Skarpy wlotu i wylotu przepustu oraz dno rowu obrukowane kamieniem brukowym.

Wody opadowe i roztopowe odprowadzane powierzchniowo z jezdni drogi zostaną zagospodarowane w granicach pasa drogowego.

Pod konstrukcją zjazdów w linii dna rowu przydrożnego zaprojektowano przepusty z rur PEHD o średnicy 40 cm. Wloty i wyloty przepustów należy zabezpieczyć poprzez obrukowanie skarp kamieniem brukowym.

Szczegóły przyjętych rozwiązań przedstawiono na Rys. nr 2 w części graficznej projektu zagospodarowania terenu.

3.6. Kanał technologiczny

Przy rozbudowie drogi odstąpiono odcinkowo od obowiązku wykonania kanału technologicznego, w nawiązaniu do art. 39. ust. 6ba pkt 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1693 z późn zm.).

Na pozostałym odcinku drogi uwzględniono potrzebę zaprojektowania kanału technologicznego zgodnie z wymaganiami rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 26 maja 2023 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne i ich usytuowanie. Na projekcie zagospodarowania terenu przedstawiono projektowaną lokalizację kanału technologicznego i studni kablowych.

Kanał technologiczny zaprojektowano jako ciąg złożony z modułu jednej rury osłonowej dwuściennej HDPE o średnicy zewnętrznej 110 mm, trzech rur światłowodowych HDPE 40/3,7 i jednej prefabrykowanej wiązki mikrorur HDPE 7x12*1,0.

3.7. Skrzyżowania

Na odcinku drogi powiatowej nr 1884N objętej niniejszym opracowaniem zaprojektowano przebudowę skrzyżowań z drogami bocznymi.

Szczegóły przyjętych rozwiązań przedstawiono na Rys. nr 2 w części graficznej projektu zagospodarowania terenu.

3.8. Istniejące uzbrojenie techniczne

Na obszarze objętym zamierzeniem budowlanym występuje następujące uzbrojenie techniczne:

- sieć wodociągowa,
- sieć kanalizacji sanitarnej,
- sieć teletechniczna – doziemna i naziemna,
- sieć elektroenergetyczna – doziemna i naziemna.

W ramach robót planuje się przebudowę odcinków linii kablowej nN wraz ze słupami. Pozostałe istniejące uzbrojenie zlokalizowane na obszarze objętym zamierzeniem budowlanym nie koliduje z projektowanym zagospodarowaniem terenu.

3.11. Zielen

Rozbudowa drogi nie wymaga usunięcia drzew. Drzewa znajdujące się w pobliżu prowadzonych robót, nie przeznaczone do usunięcia, należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami poprzez owinięcie pni drzew matami słomianymi i obłożenie deskami.

3.12. Docelowa organizacja ruchu

Na odcinku drogi powiatowej wprowadzona zostanie stała organizacja ruchu zgodnie z odrębnym opracowaniem.

Oznakowanie poziome

Zaprojektowano oznakowanie poziome grubowarstwowe chemoutwardzalne odblaskowe.

Oznakowanie pionowe

Zaprojektowano następujące oznakowanie pionowe:

- znaki wielkość średnie, stalowe, ocynkowane,
- tarcze znaków pokryte folią odblaskową typu 2,
- słupki znaków stalowe ocynkowane śr. 60 mm.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego

Na odcinku drogi objętej niniejszym opracowaniem zastosowano następujące urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- bariery ochronne U-14a N2 W5 A,
- ogrodzenia segmentowe U-12a.

4. Opinia geotechniczna

Budowę geologiczną rozpoznano wykonanymi otworami geotechnicznymi. Z analizy wyników badań przeprowadzonych w ramach opinii geotechnicznej wynika, że na badanym terenie występują proste i lokalnie złożone warunki gruntowe. Grupę nośności podłoża związaną z warunkami wodnymi przyjęto jako G2. Strefa przemarzania gruntu dla badanego terenu $h_z=1,4$ m ppt.

5. Opis zapewnienia niezbędnych warunków do korzystania z obiektu przez osoby niepełnosprawne

Rozbudowa drogi zapewni niezbędne warunki do korzystania z obiektu przez osoby niepełnosprawne i nie ogranicza dostępności osobom niepełnosprawnym. Niezbędne warunki zostały zrealizowane poprzez spełnienie poniższych wymagań:

- pochylenie podłużne drogi, drogi dla pieszych, drogi dla pieszych i rowerów nie przekracza 6%,
- podpory znaków drogowych, usytuowano tak, aby nie utrudniały użytkowania obiektu przez osoby niepełnosprawne,
- użytkowanie obiektu nie utrudnia usytuowanie drzew w pasie drogowym.

6. Parametry techniczne obiektu budowlanego charakteryzujące wpływ obiektu budowlanego na środowisko i jego wykorzystywanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie pod względem:

- a) zapotrzebowanie i jakość wody oraz ilość, jakość i sposób odprowadzania ścieków oraz wód opadowych

Projektowane rozwiązania nie mają ujemnego wpływu na środowisko i jego wykorzystanie oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie. Obiekty liniowe nie wymagają zaopatrzenia w wodę. Odwodnienie projektowanej drogi zrealizowane będzie poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych i roztopowych do istniejących rowów przydrożnych.

- b) emisja zanieczyszczeń gazowych w tym zapachów, pyłowych i płynnych, z podaniem ich rodzaju, ilości i zasięgu rozprzestrzeniania się

Projektowany obiekt liniowy nie będzie generować zanieczyszczeń gazowych, pyłowych i płynnych. Powstałe zanieczyszczenia mogą wynikać jedynie z ruchu pojazdów mechanicznych.

c) rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów

W wyniku eksploatacji projektowanego obiektu liniowego nie będą powstawały odpady. Nieznaczne ilości odpadów zostaną wytworzone w trakcie prowadzenia robót, ale te zostaną usunięte przez wykonawcę przed oddaniem drogi do użytkowania. Wytworzone w czasie robót odpady należące do grupy 17: „odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej” będą zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami.

d) właściwości akustyczne oraz emisje drgań a także promieniowanie w szczególności jonizującego, pola elektromagnetycznego i innych zakłóceń

Projektowane drogi nie będą wytwarzać drgań, promieniowania, w szczególności jonizującego, ani pola elektromagnetycznego. Ewentualne drgania mogące występować podczas eksploatacji na skutek normalnego ruchu drogowego nie będą przekraczać norm dopuszczalnych i nie będą uciążliwe dla otoczenia.

e) wpływ obiektu budowlanego na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne

Projektowane zamierzenie nie będzie wywierało ujemnego oddziaływania na tereny przyległe. Realizacja zamierzenia wymaga usuwania drzew. Wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą do istniejących rowów przydrożnych.

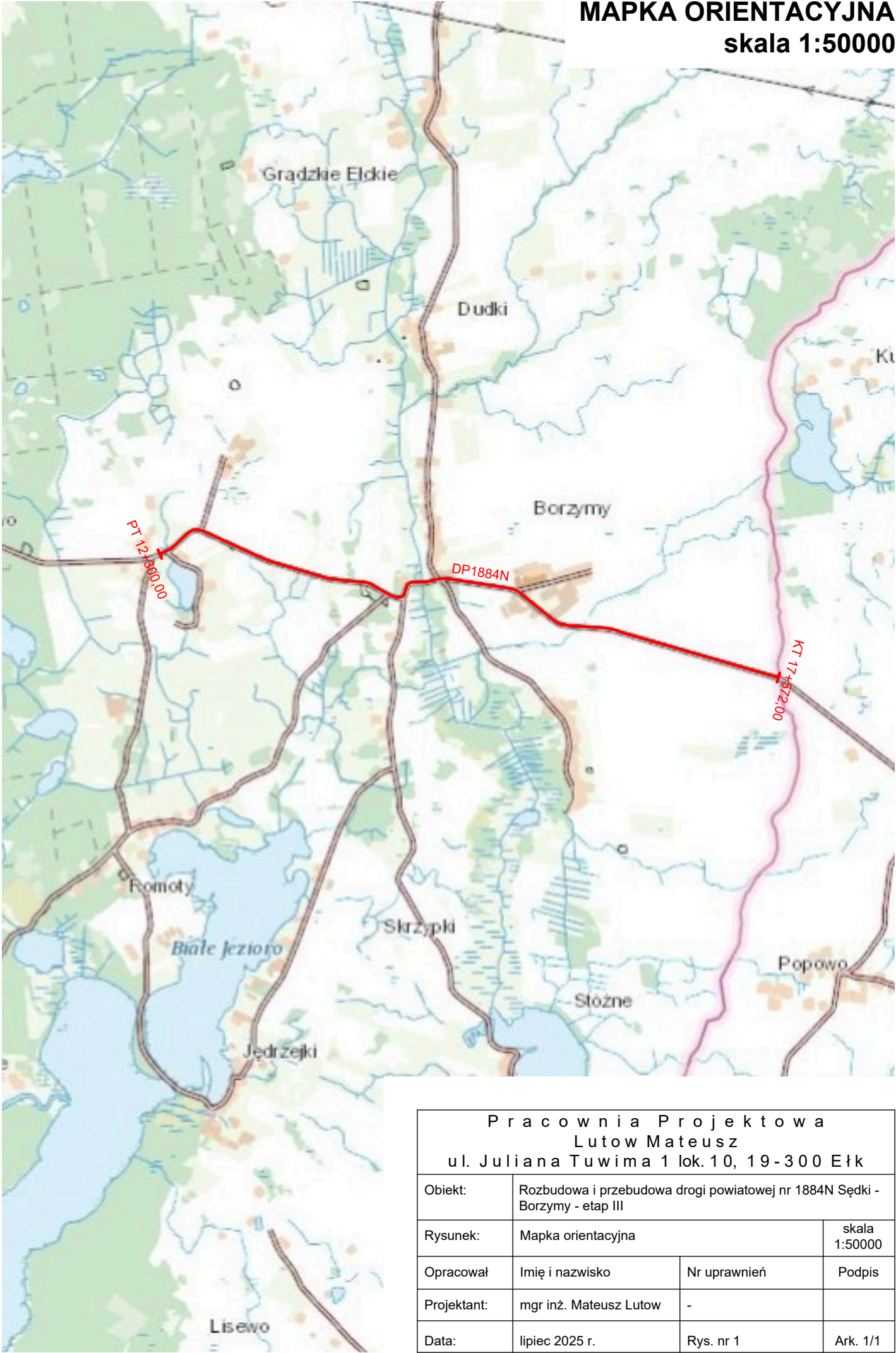
7. Dane dotyczące warunków ochrony przeciwpożarowej

Rozbudowa drogi zapewni niezbędne warunki do korzystania służbom ratowniczym.

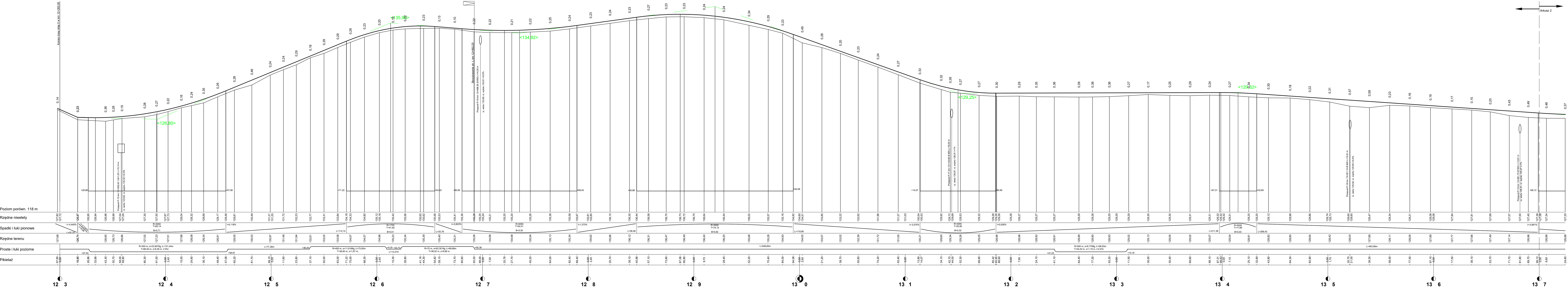
Ełk, lipiec 2025 r.

Sporządził

MAPKA ORIENTACYJNA
skala 1:50000



Pracownia Projektowa Lutow Mateusz ul. Juliana Tuwima 1 lok. 10, 19-300 Elk			
Obiekt:	Rozbudowa i przebudowa drogi powiatowej nr 1884N Sędki - Borzyny - etap III		
Rysunek:	Mapka orientacyjna		skala 1:50000
Opracował	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Podpis
Projektant:	mgr inż. Mateusz Lutow	-	
Data:	lipiec 2025 r.	Rys. nr 1	Ark. 1/1



PROFIL PODŁUŻNY
skala 1:100/1000
Arkusz 1

Pracownia Projektowa
Lutów Mateusz
ul. Juliana Tuwima 1 lok. 10, 19-300 Elk

Przebudowa oraz rozbudowa drogi powiatowej nr 1884N na odcinku Sędko - Borzymy- etap III

Profil podłużny

skala 1:100/1000

Projektant: Imię i nazwisko

Nr uprawnień

Podpis

b. drogowa: mgr inż. Wojciech Grzybowski

PDU/0065/POOD/05

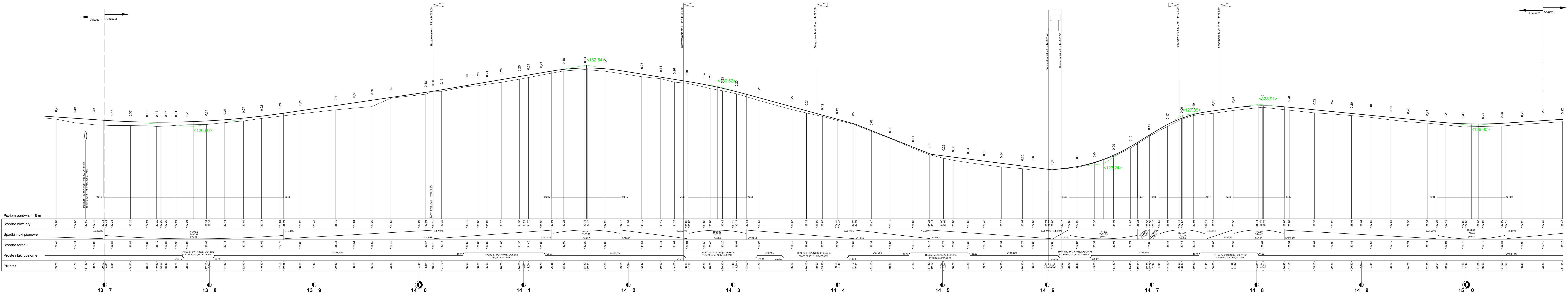
Współpraca: mgr inż. Mateusz Lutów

-

Data: wrzesień 2025 r.

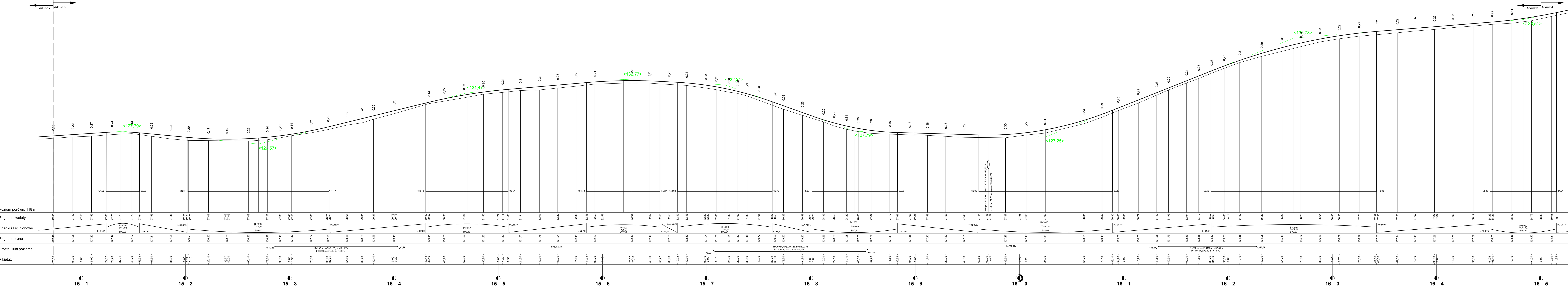
Rys. nr 1

Ark. 1/4



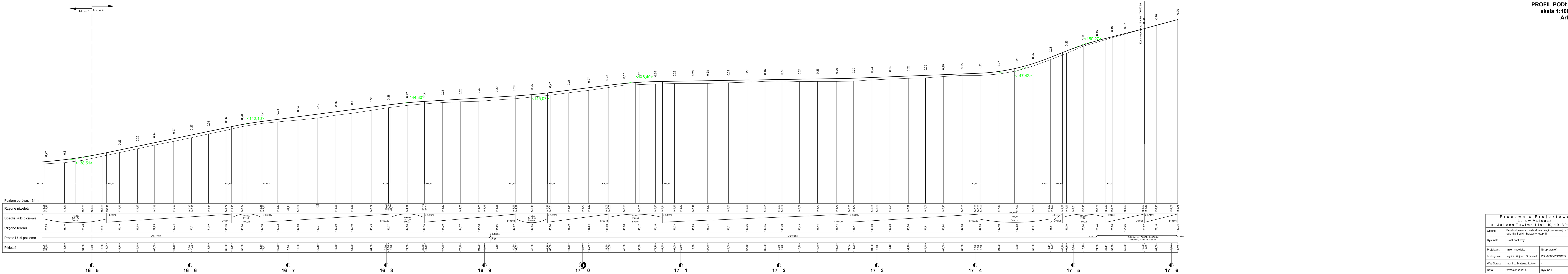
PROFIL PODŁUŻNY
skala 1:100/1000
Arkusz 2

Pracownia Projektowa Lutów Mateusz ul. Juliana Tuwima 1 lok. 10, 19-300 Elk			
Obiekt:	Przebudowa oraz rozbudowa drogi powiatowej nr 1884N na odcinku Sędki - Borzymy - etap III		
Rysunek:	Profil podłużny	skala 1:100/1000	
Projektant:	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Podpis
b. drogowa:	mgr inż. Wojciech Grzybowski	PDU/0065/POOD/05	
Współpraca:	mgr inż. Mateusz Lutów	-	
Data:	wrzesień 2025 r.	Rys. nr 1	Ark. 2/4



PROFIL PODŁUŻNY
skala 1:100/1000
Arkusz 3

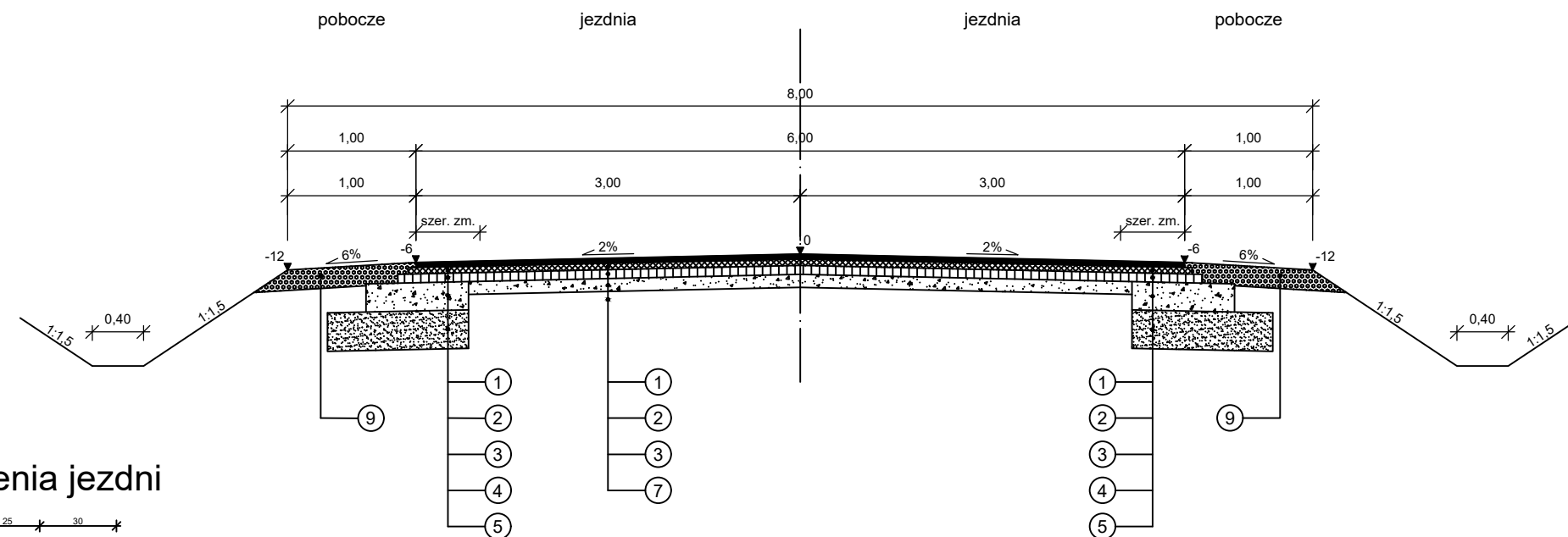
Pracownia Projektowa Lutow Mateusz 1 lok. 10, 19-300 Elk		
Objekt:	Przebudowa oraz rozbudowa drogi powiatowej nr 1884N na odcinku Sędki - Borzymy- etap III	
Rysunek:	Profil podłużny	skala 1:100/1000
Projektant:	Imię i nazwisko	Nr uprawnień
b. drogowa:	mgr inż. Wojciech Grzybowski	PDU/0065/POOD/05
Współpraca:	mgr inż. Mateusz Lutow	-
Data:	wrzesień 2025 r.	Rys. nr 1 Ark. 3/4



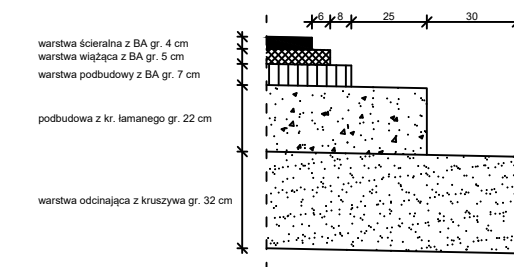
PROFIL PODŁUŻNY
skala 1:100/1000
Arkusz 4

Pracownia Projektowa Lutow Mateusz			
ul. Juliana Tuwima 1 lok. 10, 19-300 Elk			
Obiekt:	Przebudowa oraz rozbudowa drogi powiatowej nr 1884N na odcinku Sędki - Borzymi- etap III		
Rysunek:	Profil podłużny		skala 1:100/1000
Projektant:	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Podpis
b. drogowa:	mgr inż. Wojciech Grzybowski	PDU/0065/POOD/05	
Współpraca:	mgr inż. Mateusz Lutow	-	
Data:	wrzesień 2025 r.	Rys. nr 1	Ark. 4/4

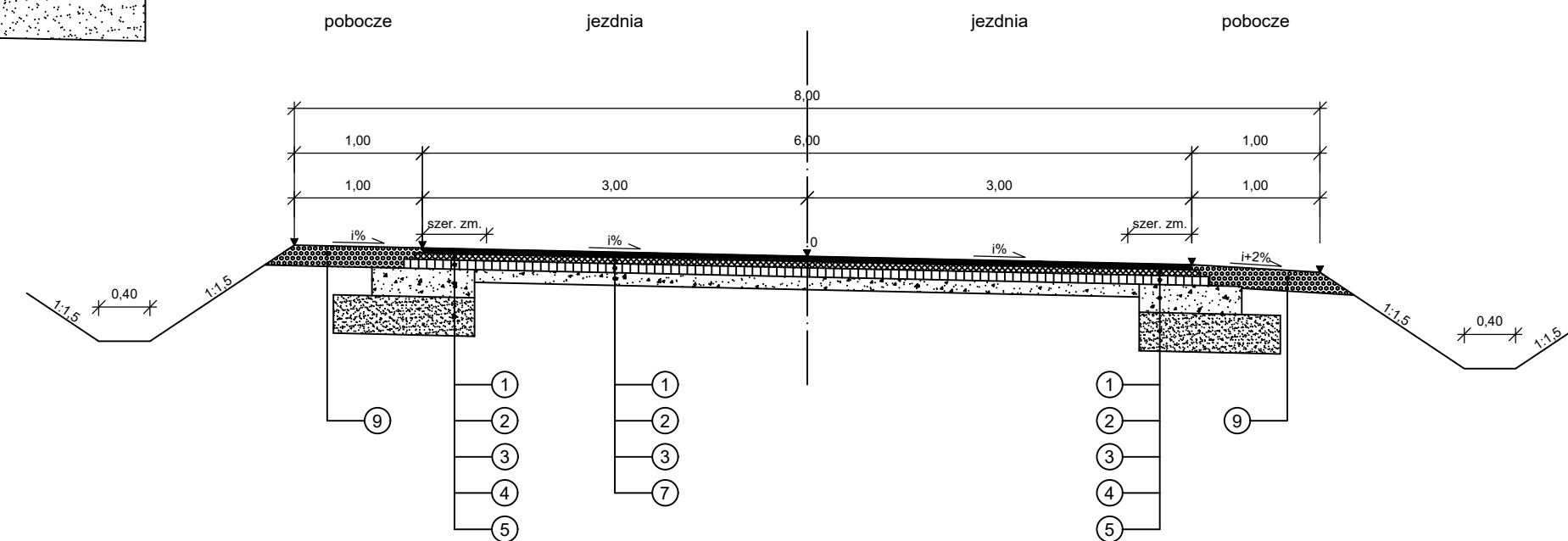
przekrój normalny na odcinku prostym
km 12+370 - 17+572



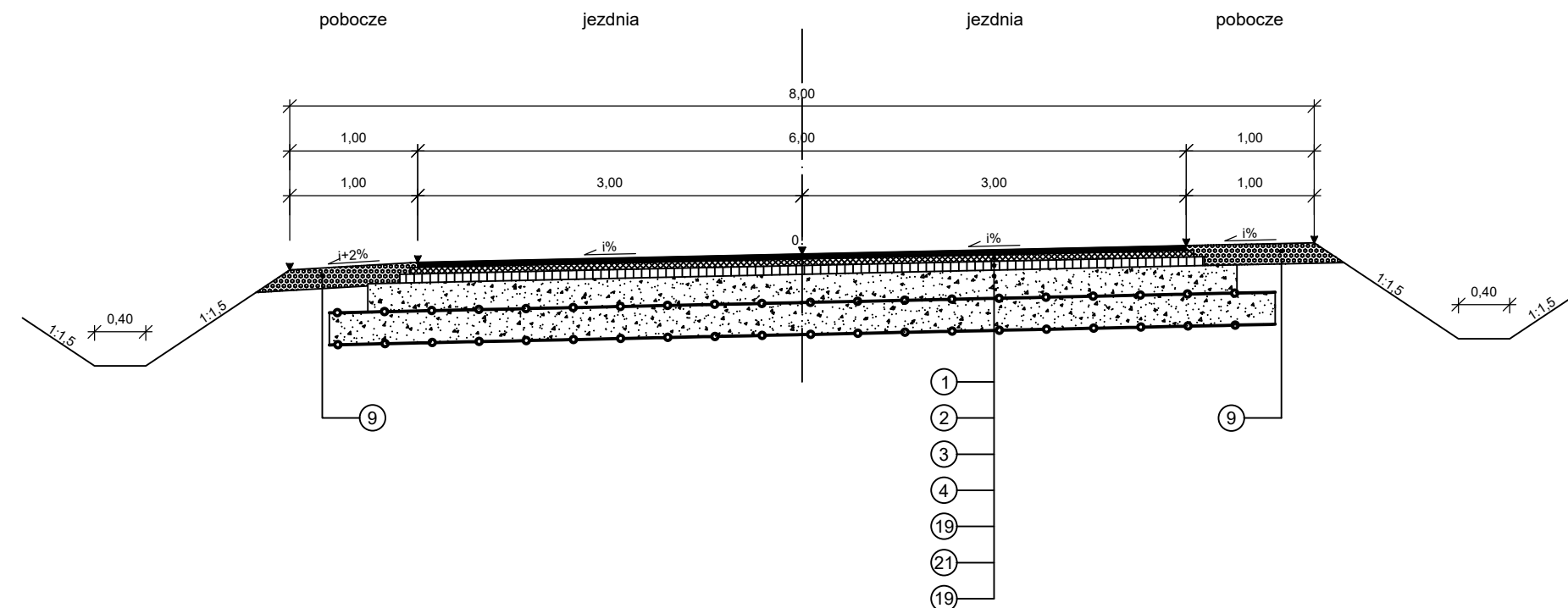
Szczegóły poszerzenia jezdni



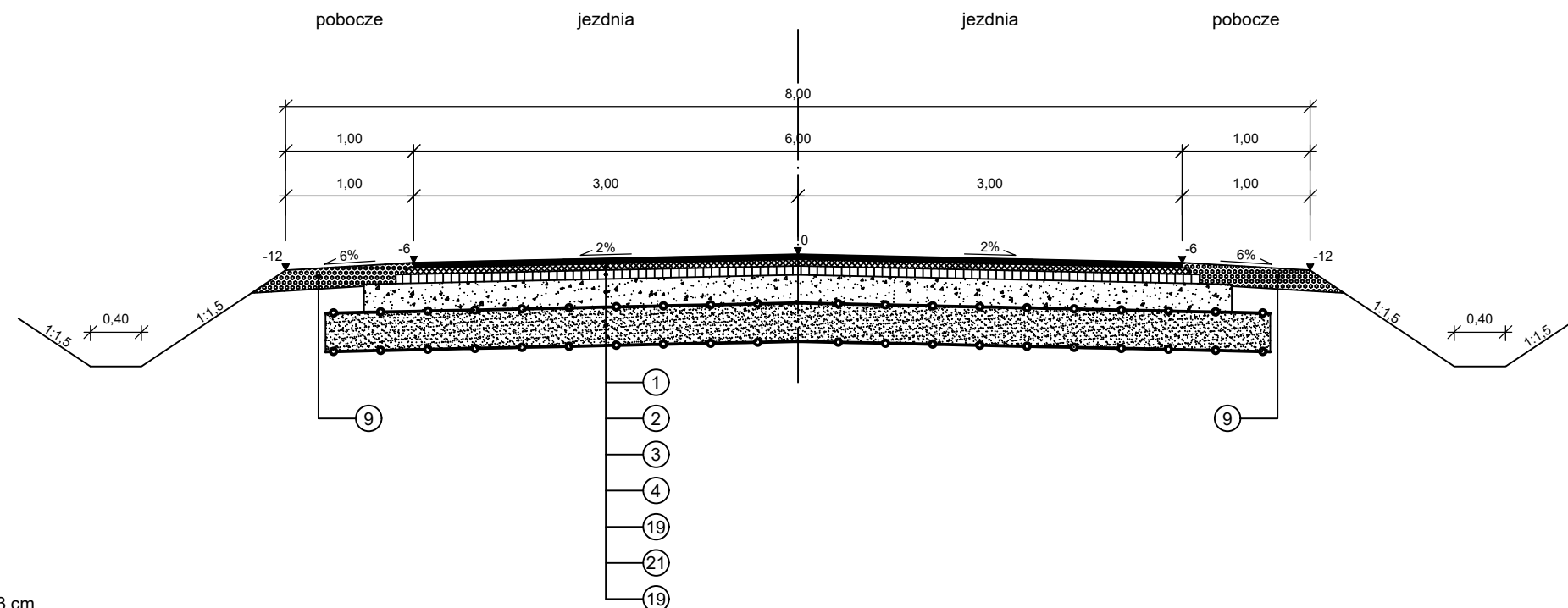
przekrój normalny na łuku poziomym
km 12+370 - 17+572



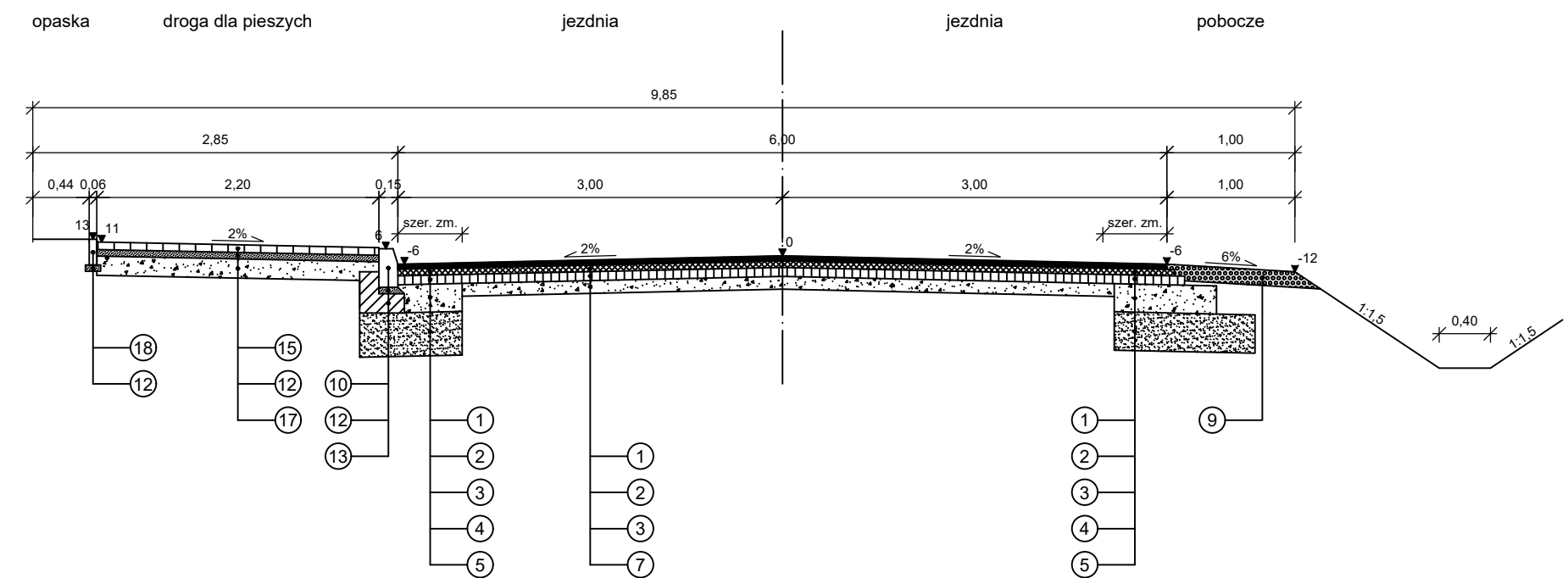
odcinek wzmocnienia nawierzchni
w km 12+300 - 12+370



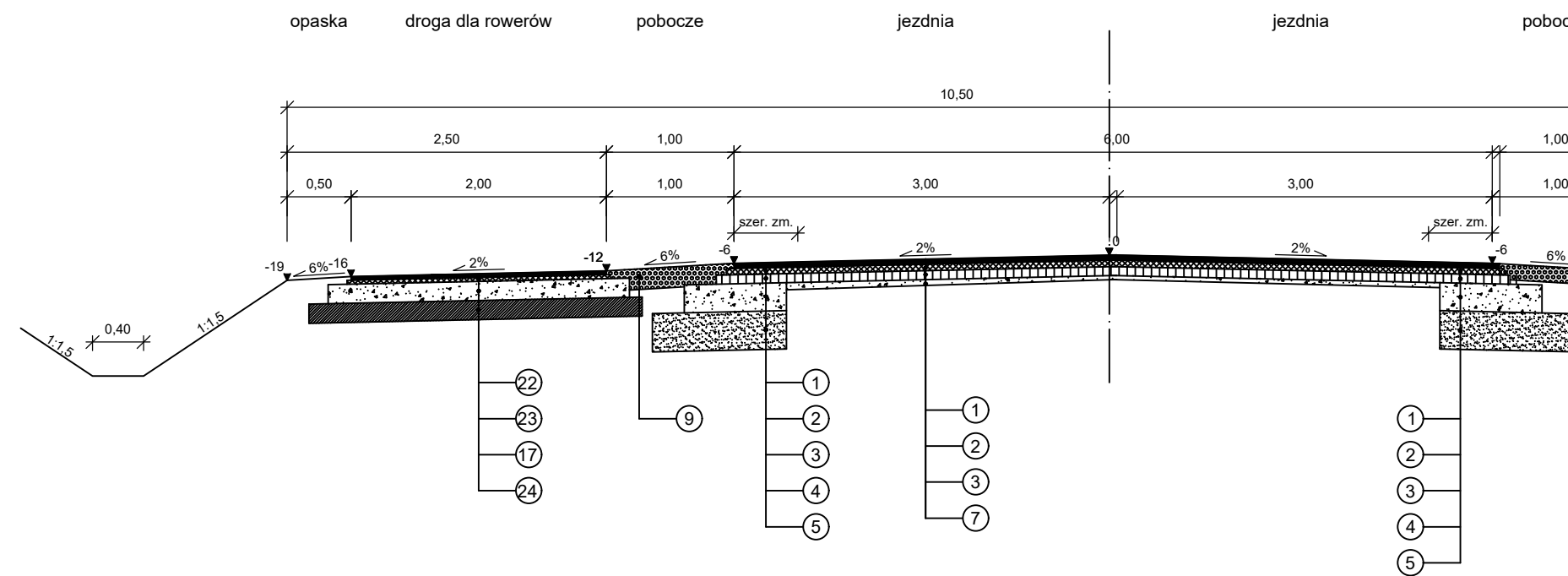
odcinek wzmocnienia nawierzchni
w km 12+690 - 12+800, 13+490 - 13+550,
13+660+13+700



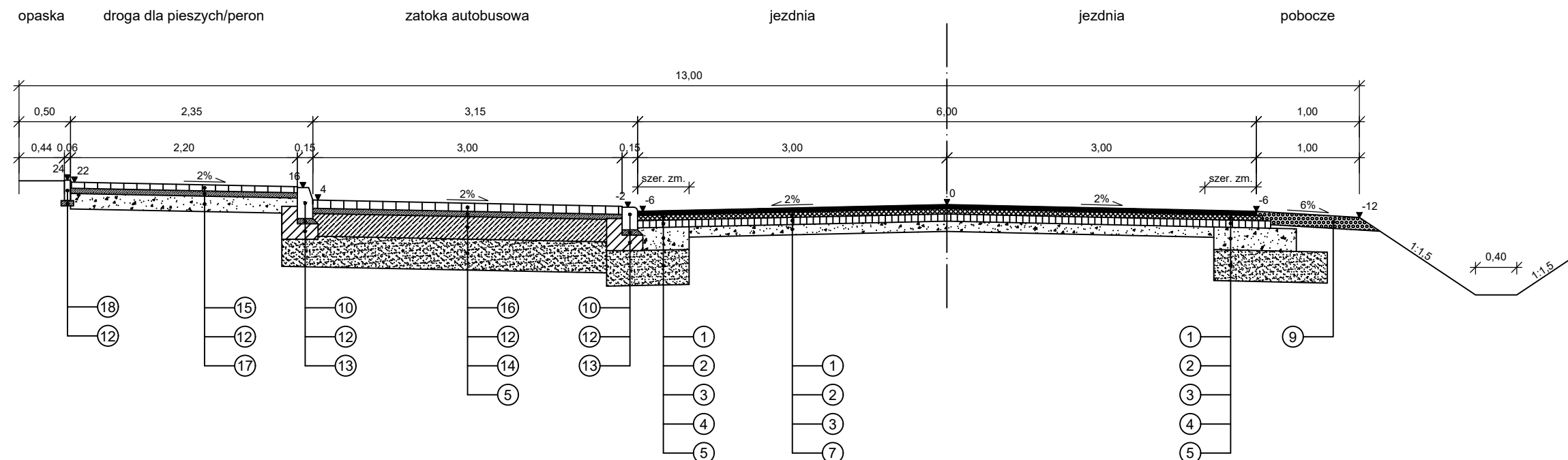
przekrój półuliczny
km 15+000



przekrój trasowy z drogą dla rowerów



przekrój półuliczny - zatoka autobusowa



LEGENDA

- | | |
|---|---|
| 1 - warstwa ścierna z betonu asfaltowego KR3 gr. 4 cm | 7 - warstwa wyrównawcza z kruszywa o zm. grubości |
| 2 - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego KR3 gr. 5 cm | 8 - istniejąca jezdnia bitumiczna |
| 3 - warstwa podbudowy z betonu asfaltowego KR3 gr. 7 cm | 9 - pobocze z mieszanki optymalnej gr. 12 cm |
| 4 - podbudowa z kruszywa łamanego słab. mech. gr. 22 cm | 10 - krawężnik betonowy o wym. 15x30 cm |
| 5 - warstwa ulepszonego podłoża z kruszywa gr. 32 cm | 11 - krawężnik betonowy o wym. 15x22 cm |
| 6 - warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego o zm. grubości | 12 - podsypka cementowo-piaskowa 1:4 gr. 5 cm |

Uwaga - Szerokość pasa ruchu i pochylenie poprzeczne zgodnie z planem sytuacyjnym

- | | |
|--|---|
| 13 - lawa betonowa z betonu C12/15 | 19 - georust trójosiowy typu 2 |
| 14 - podbudowa z betonu cementowego C16/20 gr. 22 cm | 20 - siatka zbrojeniowa z włókien szklanych |
| 15 - kostka brukowa betonowa gr. 6 cm szara | 21 - warstwa z kruszywa C50/30 gr. 25 cm |
| 16 - kostka brukowa betonowa gr. 8 cm szara | 22 - warstwa ścierna z betonu asfaltowego KR1 gr. 3 cm |
| 17 - podbudowa z kruszywa łamanego gr. 15 cm | 23 - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego KR1 gr. 3 cm |
| 18 - obrzeże betonowe o wym. 6x20 cm | 24 - podbudowa pomocnicza z kruszywa st. cementem gr. 15 cm |

<p style="text-align: center;">Pracownia Projektowa Lutów Mateusz ul. Juliana Tuwima 1 lok. 10, 19-300 Ełk</p>			
Objekt:	Rozbudowa i przebudowa drogi powiatowej nr 1884N na odcinku Sędk i - Borzmy - etap III		
Rysunek:	Przekroje normalne		skala 1:50
Opracował:	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Podpis
Projektant:	mgr inż. Wojciech Grzybowski	PDL/0065/POOD/05	
Współpraca:	mgr inż. Mateusz Lutów	-	
Data:	lipiec 2025 r.	Rys. nr 3	Ark. 1/1