

O P I S T E C H N I C Z N Y

Przebudowa pasa drogowego drogi gminnej na dz. nr 24/11, obręb Niedalino, gm. Świeszyno	
ADRES INWESTYCJI:	dz. nr 24/11 obr. Niedalino, gm. Świeszyno, woj. zachodniopomorskie.
INWESTOR:	Gmina Świeszyno, Świeszyno 71, 76-024 Świeszyno

1. OKREŚLENIE PRZEDMIOTU ZAMIERZENIA INWESTYCYJNEGO

Przedmiotem opracowania jest opis techniczny inwestycji polegającej na przebudowie pasa drogowego drogi gminnej na dz. nr 24/11, obręb Niedalino, gm. Świeszyno, na odcinku od istniejącego połączenia z drogą wojewódzką nr 167 do rejonu posesji nr 8B. Planowana przebudowa ma na celu poprawę stanu technicznego drogi, warunków przejazdu i bezpieczeństwa ruchu oraz zapewnienie trwałej obsługi komunikacyjnej nieruchomości przyległych. Zakres projektowanej przebudowy wynika z założeń Inwestora, istniejącego zagospodarowania terenu, warunków terenowych oraz przyjętej technologii wykonania nawierzchni z prefabrykowanych betonowych płyt IOMB.

2. OKREŚLENIE ISTNIEJĄCEGO STANU NAWIERZCHNI

Przedmiotowa droga stanowi element lokalnego układu komunikacyjnego i zapewnia dojazd od drogi wojewódzkiej nr 167 do istniejącej zabudowy mieszkaniowej oraz przyległych nieruchomości. Istniejąca droga posiada nawierzchnię gruntowo-kruszywową o nieuregulowanym przekroju i bez jednoznacznie wykształconych krawędzi jezdni. Na nawierzchni występują nierówności, lokalne ubytki i deformacje, a pobocza są nieutwardzone i miejscami nierówne. Droga nie posiada wydzielonego chodnika. Istniejące zjazdy do nieruchomości są tylko częściowo urządzone pod względem drogowym. Trasa drogi jest wpisana w istniejącą konfigurację terenu. Na podstawie przekazanego profilu rzędne terenu wzdłuż osi drogi obniżają się od około 51,40 m n.p.m. w rejonie DW 167 do około 48,45 m n.p.m. na końcu projektowanego odcinka. Odwodnienie odbywa się powierzchniowo na pobocza i przyległy teren nieutwardzony. Przed rozpoczęciem robót należy potwierdzić rzeczywisty przebieg istniejącego uzbrojenia terenu, a roboty w sąsiedztwie sieci prowadzić z zachowaniem szczególnej ostrożności.

3. PROJEKTOWANY ZAKRES ZAMIERZENIA INWESTYCYJNEGO

Celem opracowania jest przebudowa pasa drogowego drogi gminnej na dz. nr 24/11, obręb Niedalino, gm. Świeszyno. W ramach przebudowy przewidziano następujący zakres robót:

- roboty pomiarowe i geodezyjne oraz wykonanie inwentaryzacji powykonawczej
- wykonanie koryta pod projektowaną konstrukcję nawierzchni oraz wywóz nadmiaru gruntu
- profilowanie i zagęszczenie podłoża pod projektowane warstwy konstrukcyjne
- wykonanie podbudowy z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 mm C90/3, stabilizowanej mechanicznie, grubości 25 cm
- wykonanie nawierzchni z betonowych płyt wielootworowych typu IOMB o wymiarach 100 x 75 cm i grubości 12 cm na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 grubości 5 cm
- wykonanie nawierzchni jezdni w układzie pełnym z trzech pasów płyt IOMB na odcinku od km 0+000 do km 0+075, na odcinku długości 6,00 m w rejonie zjazdu Z5 w km 0+106 oraz na ostatnich 5,00 m projektowanej drogi
- wykonanie na pozostałej długości przekroju podstawowego z dwóch pasów płyt IOMB po 1,00 m i pasa środkowego szerokości 1,00 m z mieszanki niezwiązanej C90/3 0/31,5 mm, wykonanej do poziomu górnej powierzchni płyt
- wypełnienie otworów płyt IOMB piaskiem/pospółką
- wykonanie obustronnych utwardzonych poboczy o szerokości 0,50 m
- wykonanie pięciu zjazdów z jednego rzędu płyt IOMB ułożonych wzdłuż drogi, zakończonych opornikiem drogowym
- dostosowanie wysokości zjazdów i połączeń z istniejącym zagospodarowaniem nieruchomości
- powierzchniowe odwodnienie nawierzchni poprzez odpowiednie ukształtowanie spadków poprzecznych i podłużnych

- zabezpieczenie istniejącej infrastruktury technicznej w zakresie wynikającym z rzeczywistego przebiegu sieci i warunków ich gestorów
- uporządkowanie terenu przyległego po zakończeniu robót

Początek projektowanego odcinka przyjęto w km 0+000 przy istniejącym połączeniu z drogą wojewódzką nr 167. Koniec odcinka przyjęto w rejonie posesji nr 8B, w km około 0+126. Łączna długość przebudowywanego odcinka wynosi około 126,00 m. Projektowany przebieg drogi w planie należy dostosować do istniejącego śladu przejazdu i granic działki nr 24/11. Połączenie z DW 167 należy wykonać płynnie, bez uskoku i bez pogorszenia warunków odwodnienia drogi wojewódzkiej.

Przyjęto następujące podstawowe parametry projektowanej drogi:

- długość przebudowywanego odcinka - około 126,00 m
- szerokość nawierzchni jezdni - 3,00 m; pobocza obustronne - po 0,50 m
- przekrój podstawowy - dwa pasy płyt IOMB po 1,00 m i pas środkowy z kruszywa szerokości 1,00 m
- układ pełny - trzy pasy płyt IOMB po 1,00 m; charakter ruchu - lokalny, obsługujący przyległe nieruchomości

Pochylenie poprzeczne nawierzchni należy wykonać ze zmiennym kierunkiem: od km 0+000 do km 0+040 jako jednostronne lewostronne, od km 0+040 do km 0+075 jako daszkowe oraz od km 0+075 do końca odcinka jako jednostronne prawostronne. Wartość pochylenia poprzecznego przyjmuje się 2%. Zmiany pochylenia należy wykonać płynnie, z dostosowaniem do niwelety drogi, istniejących zjazdów i warunków terenowych. Pobocza należy ukształtować ze spadkiem na zewnątrz, umożliwiającym powierzchniowy odpływ wód.

Na odcinku od km 0+000 do km 0+075 projektuje się nawierzchnię w układzie pełnym z trzech pasów płyt IOMB po 1,00 m. Ponadto układ pełny przewiduje się na długości 6,00 m w rejonie zjazdu Z5 w km 0+106, ze względu na ograniczoną szerokość działki drogowej i konieczność zapewnienia prawidłowego połączenia zjazdu z jezdnią, oraz na ostatnich 5,00 m projektowanego odcinka. Łączna długość odcinków w układzie pełnym wynosi 86,00 m. Na pozostałej długości 40,00 m stosuje się przekrój podstawowy z dwoma pasami płyt IOMB i pasem środkowym z kruszywa.

Projektuje się pięć zjazdów: Z1 w km 0+034 po stronie lewej o szerokości 6,00 m, Z2 w km 0+043 po stronie prawej o szerokości 6,00 m, Z3 w km 0+048 po stronie lewej o szerokości 6,00 m, Z4 w km 0+069 po stronie lewej o szerokości 12,00 m oraz Z5 w km 0+106 po stronie lewej o szerokości 6,00 m. Stronę zjazdu określono patrząc w kierunku rosnącego kilometrażu.

Zjazdy należy wykonać z jednego rzędu płyt IOMB ułożonych wzdłuż drogi, tj. dłuższym bokiem płyty 1,00 m równolegle do osi drogi. Otwory płyt należy wypełnić piaskiem/pospółką. Zewnętrzną krawędź każdego zjazdu należy zakończyć poprzecznym opornikiem drogowym, z dostosowaniem rzędnych do istniejącego terenu. Łączna szerokość zakończeń zjazdów wynosi 36,00 m, co odpowiada 36,00 mb opornika drogowego.

W rejonie zjazdu Z5 nawierzchnię jezdni należy wykonać w układzie pełnym z trzech pasów płyt IOMB na długości 6,00 m. Rozwiązanie wynika z ograniczonej szerokości działki drogowej oraz potrzeby zapewnienia prawidłowego i bezpiecznego połączenia zjazdu z jezdnią.

Konstrukcja nawierzchni drogi - przekrój podstawowy:

- 12 cm - betonowe płyty wielootworowe typu IOMB 100 x 75 cm, układane w dwóch pasach po 1,00 m
 - 5 cm - podsypka cementowo-piaskowa 1:4 pod płytami
 - 25 cm - podbudowa z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 mm C90/3, stabilizowanej mechanicznie
 - 17 cm - pas środkowy z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 mm C90/3, stabilizowanej mechanicznie, wykonany ponad podbudową do poziomu górnej powierzchni płyt
- Otworki płyt IOMB należy wypełnić piaskiem/pospółką.

Konstrukcja nawierzchni w układzie pełnym oraz konstrukcja zjazdów:

- 12 cm - betonowe płyty wielootworowe typu IOMB 100 x 75 cm;
- 5 cm - podsypka cementowo-piaskowa 1:4;
- 25 cm - podbudowa z mieszanki niezwiązanej 0/31,5 mm C90/3, stabilizowanej mechanicznie

Konstrukcja utwardzenia poboczy:

- 15 cm - mieszanka niezwiązana 0/31,5 mm C90/3, stabilizowana mechanicznie;
- 10 cm - warstwa odsączająca z piasku

Odwodnienie projektowanej nawierzchni przewiduje się jako powierzchniowe. Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane poprzez pochylenia podłużne i poprzeczne nawierzchni na projektowane pobocza i teren nieutwardzony w granicach pasa drogowego. Ukształtowanie nawierzchni i poboczy należy wykonać w sposób zapobiegający powstawaniu lokalnych zastoisk oraz kierowaniu wód na nieruchomości sąsiednie i na jezdnię DW 167.

Przed rozpoczęciem robót należy geodezyjnie wytyczyć przebieg drogi i potwierdzić położenie istniejących urządzeń infrastruktury technicznej. W przypadku ujawnienia sieci niezainwentaryzowanych lub rozbieżności pomiędzy dokumentacją a stanem istniejącym sposób dalszego prowadzenia robót należy uzgodnić z Inwestorem i właściwym gestorem sieci.

4. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI

Przedmiotem opracowania jest obiekt liniowy, którego charakterystycznymi parametrami są długość oraz powierzchnie projektowanych nawierzchni. Łączna długość drogi objętej przebudową wynosi około 126,00 m, a zasadnicza szerokość nawierzchni jezdni wynosi 3,00 m.

Powierzchnie nawierzchni jezdni:

- układ pełny z trzech pasów płyt IOMB, łącznie 86,00 m: $86,00 \times 3,00 = 258,00 \text{ m}^2$
- przekrój podstawowy, 40,00 m: dwa pasy płyt IOMB - $40,00 \times 2,00 = 80,00 \text{ m}^2$
- pas środkowy z kruszywa w przekroju podstawowym: $40,00 \times 1,00 = 40,00 \text{ m}^2$

Powierzchnie projektowanych zjazdów z jednego rzędu płyt IOMB:

- Z1 w km 0+034 L, szer. 6,00 m: 6 szt. płyt = $4,50 \text{ m}^2$
- Z2 w km 0+043 P, szer. 6,00 m: 6 szt. płyt = $4,50 \text{ m}^2$
- Z3 w km 0+048 L, szer. 6,00 m: 6 szt. płyt = $4,50 \text{ m}^2$
- Z4 w km 0+069 L, szer. 12,00 m: 12 szt. płyt = $9,00 \text{ m}^2$
- Z5 w km 0+106 L, szer. 6,00 m: 6 szt. płyt = $4,50 \text{ m}^2$; razem zjazdy Z1-Z5: 36 szt. płyt = $27,00 \text{ m}^2$

Łączna powierzchnia płyt IOMB w jezdni i na zjazdach wynosi około 365,00 m², w tym 338,00 m² w jezdni oraz 27,00 m² na zjazdach. Powierzchnia pasa środkowego z kruszywa wynosi około 40,00 m².

Pozostałe powierzchnie i elementy:

- pobocza obustronne o szerokości 0,50 m - powierzchnia brutto około 126,00 m²; po odjęciu odcinków zajętych przez zjazdy około 108,00 m²
- oporniki drogowe na zakończeniach zjazdów Z1-Z5 - łącznie 36,00 mb
- łączna powierzchnia zasadniczej nawierzchni jezdni: 126,00 x 3,00 = 378,00 m²

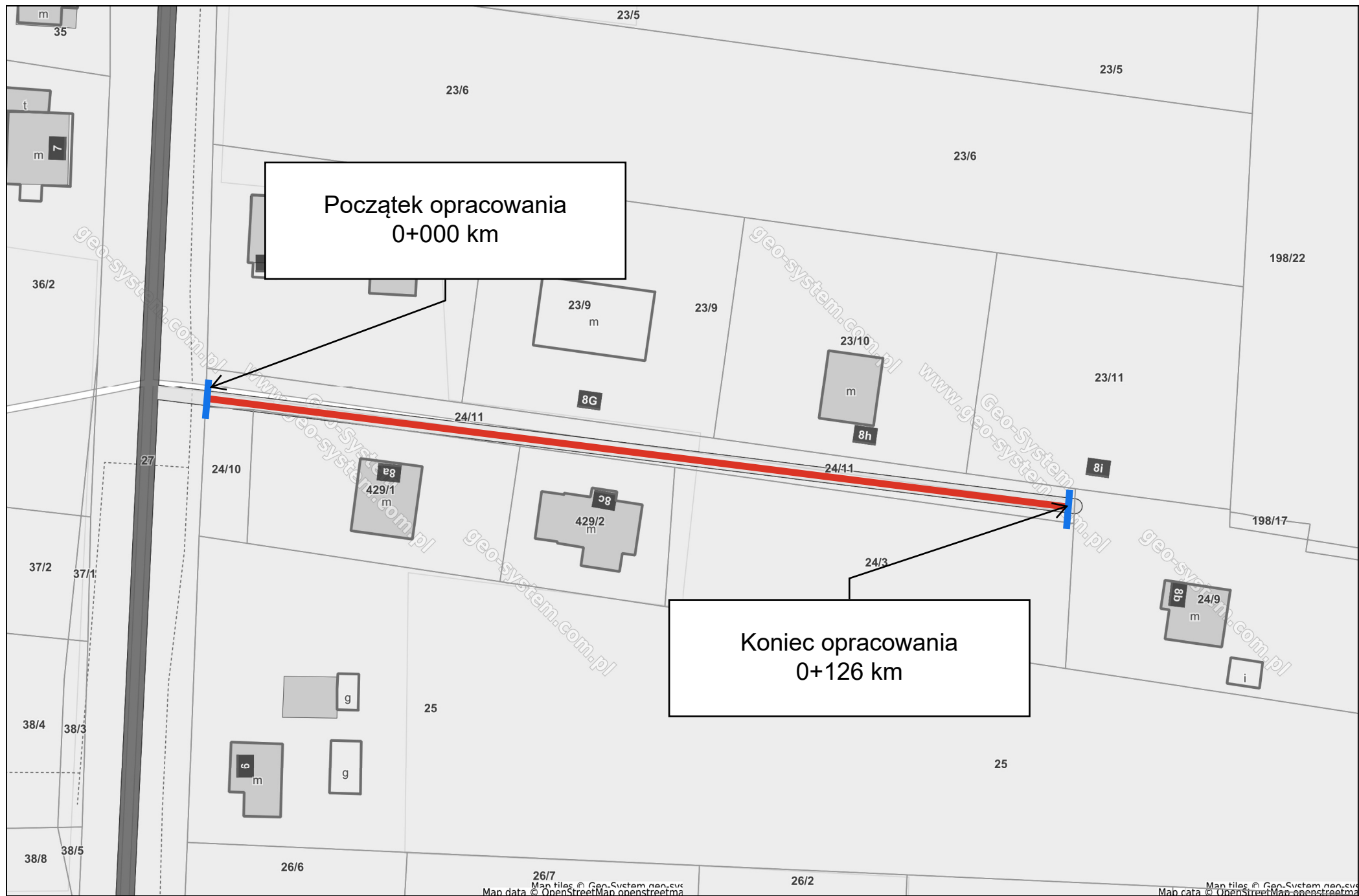
Podane powierzchnie należy traktować jako wartości projektowe wynikające z przyjętego układu geometrycznego. Ostateczne ilości do przedmiaru robót należy przyjąć zgodnie z projektem zagospodarowania terenu i obmiarem projektowym.

5. KANAŁ TECHNOLOGICZNY

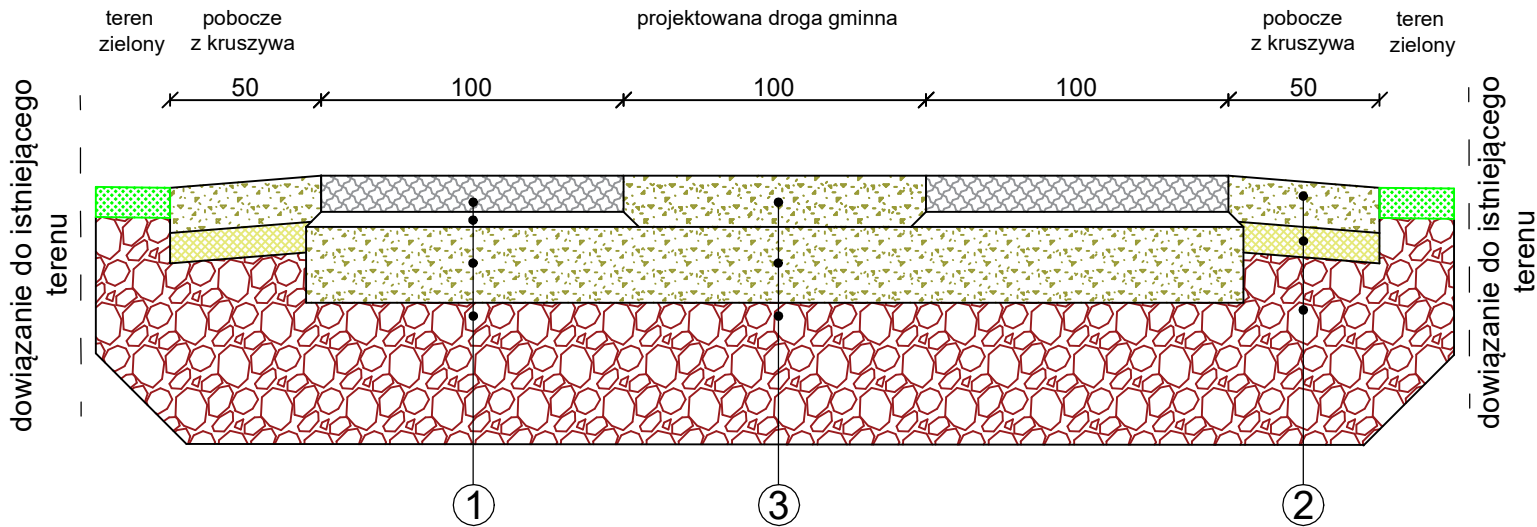
W ramach niniejszego opracowania nie przewiduje się budowy kanału technologicznego. Przed dokonaniem zgłoszenia robót należy potwierdzić spełnienie przesłanek umożliwiających odstąpienie od obowiązku jego budowy zgodnie z art. 39 ust. 6-6c ustawy o drogach publicznych, odpowiednio do statusu przedmiotowej drogi oraz aktualnych planów inwestycyjnych zarządcy drogi.

Opracował:

 **PODPIS ZAUFANY**
WOJCIECH MARCIN
ŻERNIK
17.09.2026 07:27:17 GMT+0200
Dokument podpisany elektronicznie
podpisem zaufanym

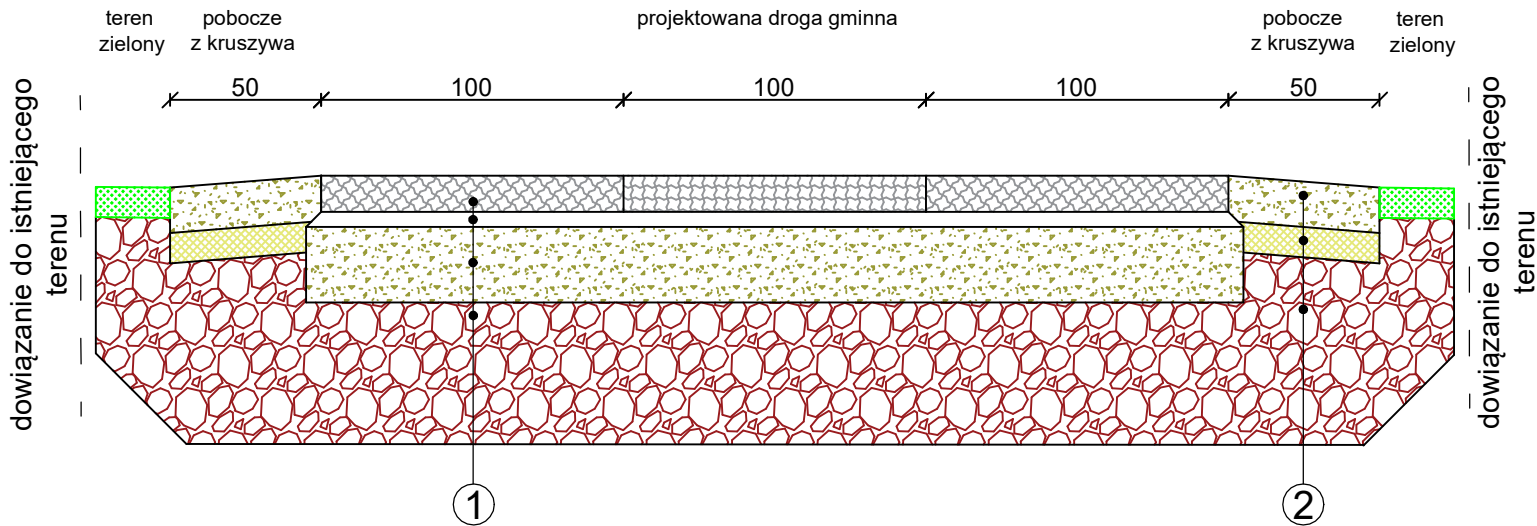


PRZĘKRÓJ KONSTRUKCYJNY - CHARAKTERYSTYCZNY
konstrukcja nawierzchni drogi gminnej
SKALA 1:25



- 1
- 12 cm – płyty YOMB 100×75 cm,
 - 5 cm – podsypka cementowo-piaskowa 1:4 pod płytami,
 - 25 cm – podbudowa z mieszanki niezwiązanej C90/3 stabilizowanej mechanicznie 0/31,5 mm
 - grunt rodzimy
- 2
- 15 cm – warstwa z mieszanki niezwiązanej C90/3 stabilizowanej mechanicznie 0/31,5 mm
 - 10 cm – warstwa odsączająca z piasku
 - grunt rodzimy
- 3
- 17 cm – pas środkowy z mieszanki niezwiązanej C90/3 stabilizowanej mechanicznie 0/31,5 mm, do poziomu płyt
 - 25 cm – podbudowa z mieszanki niezwiązanej C90/3 stabilizowanej mechanicznie 0/31,5 mm
 - grunt rodzimy

PRZĘKRÓJ KONSTRUKCYJNY - CHARAKTERYSTYCZNY
konstrukcja nawierzchni drogi gminnej w miejscach zjazdów
SKALA 1:25



Inwestycja:			
Przebudowa pasa drogowego drogi gminnej na dz. nr 24/11, obręb Niedalino, gm. Świeszyno			
Lokalizacja:			
dz. nr 182/13 obr. Świeszyno, gmina Świeszyno			
Inwestor:			
Gmina Świeszyno, 76-024 Świeszyno 71			
funkcja / branża	imię i nazwisko	specjalność, nr uprawnień	podpis
Opracował: br. drogowa	..		
Branża:		Etap	
DROGOWA		PT	
Rysunek:			
PRZĘKRÓJ KONSTRUKCYJNY			
data	skala	nr ark.	NR RYS.
04.2026	1:25	1/1	1