

# MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA ROBÓT NIE WYMAGAJACYCH POZWOLENIA NA BUDOWĘ

PRZEBUDOWA drogi powiatowej nr 1363Z Steklno - Widuchowa  
w m. Czarnówko  
dz. ewid. nr: 8/1, 8/2, 16/5, 9/2 obręb Czarnówko, gm. Widuchowa

Inwestor: Powiat Gryfiński  
ul. Sprzymierzonych 4  
74-100 Gryfino

Data wykonania, wrzesień 2025 r.

# OPIS TECHNICZNY

## 1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Mapa do celów opiniodawczych w skali 1:500,
- Wizja w terenie,
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. 2022 poz. 1518).
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 roku Prawo Budowlane (Dz. U. 2023 poz. 682),
- Obowiązujące normy i specyfikacje techniczne.

## 1. ZAKRES I CEL OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest przebudowa drogi powiatowej nr 1363Z Steklna - Widuchowa w m. Czarnówko na dz. ewid. nr: 8/1, 8/2, 16/5, 9/2 obręb Czarnówko, gm. Widuchowa. Planowane przedsięwzięcie ma na celu poprawę parametrów technicznych drogi, poprzez zwiększenie bezpieczeństwa dla wszystkich uczestników ruchu.

W ramach tego przedsięwzięcia planuje się:

- Wykonanie koryta drogi pod konstrukcji nawierzchni na poszerzeniach oraz mijankach;
- Wykonanie dolnych warstw konstrukcyjnych jezdni i mijanek/zatok;
- Wykonanie warstwy wiążącej z mieszanki mineralno-bitumicznej AC16W o gr. 5 cm;
- Wykonanie górnej warstwy z betonu asfaltowego AC11S gr. 4 cm.

## 2. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Początek opracowania drogi nr 1363Z znajduje się od skrzyżowania na początku miejscowości od strony Steklna od końca zabudowań miejscowości. Odcinek do przebudowy wynosi 480,00 m w miejscowości Czarnówko.

Nawierzchnia jezdni w stanie istniejącym jest utwardzona kamieniem polnym. Obecnie jezdni na przedmiotowym odcinku ma nieregularną szerokość. Kondycja nawierzchni jest zmienna na różnych odcinkach. Wody opadowe odprowadzane są powierzchniowo w granicy pasa drogowego.

## 3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Planowane przedsięwzięcie jest inwestycją o charakterze liniowym (komunikacyjnym) o długości 480,00 m. Klasa drogi po przebudowie L. W wyniku zamierzenia budowlanego planuje się wymianę istniejącej nawierzchni na projektowanych odcinkach drogi powiatowej. Geometria pozioma oraz pionowa drogi dostosowana została do istniejącego przebiegu drogi. W ramach opracowania zaplanowano przebudowę jezdni poprzez nadanie jej szerokości pasa ruchu 4,00 m. Oś jezdni, pod względem geometrycznym opracowano w oparciu o stan istniejący. Na projektowanym odcinku należy przygotować istniejącą nawierzchnię do ułożenia górnych warstw jezdni.

Na całym projektowanym odcinku drogi zaprojektowano nawierzchnię w przekroju jednostronnego spadku, o nachyleniu 2-3%. Dopuszcza się zmianę nachylenia poprzecznego drogi w celu optymalizacji użycia warstw podbudowy. Zastosowanie zmian należy uzgodnić z Inspektorem Nadzoru i uzyskać jego akceptację.

Przebudowa drogi nie wpływa na zmianę organizacji ruchu.

Konstrukcja poszerzenia jezdni oraz w miejscach wykonywania pełnej konstrukcji:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S, KR3-4, gr. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W, KR3-4, gr. 5 cm,
- podbudowa z mieszanki kruszyw łamanych (C90/3) niezwiązanych #0/31,5mm stabilizowanych mechanicznie gr. 20 cm,
- warstwa podbudowy pomocniczej z gruntu stabilizowanego cementem C3/4 gr. 15 cm,

Po wyprofilowaniu i zagęszczeniu podłoża gruntowego należy sprawdzić jego nośność z wykorzystaniem badania płytą ciężką VSS. W przypadku uzyskania wyników powyżej 50 MPa należy przyjąć konstrukcje zgodne z powyższymi zapisami. W przypadku uzyskania wyników w wartości niższej niż 50 MPa przyjętą konstrukcję nawierzchni należy skonsultować z Projektantem, Inspektorem Nadzoru oraz Inwestorem.

#### 4. ODWODNIENIE

Odwodnienie projektowanych elementów odbywa się za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych w przyległy teren oraz za pomocą przepustu rurowego do przydrożnego rowu przeznaczanego do odtworzenia.

#### 5. TERENY ZIELONE

Założono profilowanie istniejących skarp oraz rowów wzdłuż drogi powiatowej nr 1363Z. Wszelkie podroasty oraz krzewy znajdujące się w obrębie pasa drogowego i kolidujące z projektowanym zagospodarowaniem pasa drogowego należy wykarczować, a teren oczyścić, wyprofilować i zahumusować.

#### 6. WARUNKI GRUNTOWO-WODNE

Na podstawie warunków gruntowo-wodnych występujących w obrębie przedmiotowej inwestycji przyjęto grupę nośności podłoża jako G4. W gruncie do głębokości 2,0 m występują piaski gliniaste oraz piaski pylaste. Zwierciadło wody gruntowej nie zostało nawiercone do głębokości 2,0 m p.p.t.

#### 7. ZABEZPIECZENIE ISTNIEJĄCEGO UZBROJENIA

Przed rozpoczęciem robót budowlanych Wykonawca ma obowiązek uzgodnić z Właścicielami sieci sposób zabezpieczenia, a także ustanowić nadzór właścicielski na czas prowadzonych robót budowlanych.

#### 8. INFORMACJE W ZAKRESIE OCHRONY KONSERWATORSKIEJ

Przedmiotowa inwestycja położona jest poza obszarami objętymi ochroną konserwatorską stanowisk archeologicznych.

#### 9. INNE

- Inwestycja nie będzie źródłem hałasu, powodować emisji drgań, a także nie będzie wytwarzać żadnego rodzaju promieniowania, a nawierzchnię jezdni i zjazdów należy wykonać z materiałów posiadających atesty dopuszczające do stosowania w budownictwie.

- Teren zagospodarowania nie jest objęty nadzorem Konserwatora Zabytków i nie leży w granicach terenu górniczego oraz nie podlega jego oddziaływaniu.
- Rozpoczęcie i prowadzenie robot winno odbywać się zgodnie z obowiązującymi przepisami, warunkami i uzgodnieniami, obowiązującymi normami i zasadami wiedzy technicznej. Kierujący robotami winien ściśle przestrzegać wydanych uzgodnień i zawartych w nich obostrzeń.
- Ewentualne uzasadnione zmiany wprowadzone do projektu, wynikłe w trakcie wykonawstwa powinny być uzgodnione z Inwestorem i Projektantem oraz naniesione do projektu tak, aby mogły stanowić materiał inwentaryzacyjny. Po zakończeniu robot należy sporządzić geodezyjny pomiar powykonawczy zrealizowanego obiektu,
- Na podstawie art. 39 ust. 6ba ustawy o drogach publicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 645), oświadczamy, że w istniejących granicach pasa drogowego brak jest miejsca na zlokalizowanie kanału technologicznego zgodnie z przepisami techniczno-budowlanymi.