



Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 102 na odcinku Lędzin – Trzebiatów

W ostatnich latach droga wojewódzka nr 102 na odcinku Lędzin – Trzebiatów stała się przedmiotem intensywnych prac mających na celu jej rozbudowę i modernizację. Ten strategiczny odcinek pełni kluczową rolę w infrastrukturze drogowej regionu, a poprawa jakości i bezpieczeństwa ruchu na nim była jednym z priorytetów władz lokalnych.

Zamawiającym inwestycję jest Województwo Zachodniopomorskie, natomiast realizatorem umowy Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich

w Koszalinie. Wykonawcą realizacji została firma BUDIMEX S.A., projektem zarządza firma R.D.J – Projektowanie – Nadzór – Wykonawstwo Robert Andruszko. Wartość umowy

z wykonawcą robót budowlanych wynosi 73 464 330,02 zł (brutto). Zadanie przewidziane jest do współfinansowania przez Unię Europejską z Funduszy Europejskich dla Pomorza

Aleksandra Demko, kierownik projektu, Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich

Droga między istniejącym rondem w Lędzinie i budowanym rondem w Konarzewie zostanie poprowadzona po starym śladzie, ale poszerzona do 7 m. Na tym odcinku przewidziano też korektę geometrii niebezpiecznego łuku drogi. Ponadto na całej trasie zostaną przebudowane lub zbudowane nowe przepusty drogowe. Projekt przewi-

duje też rozbiórkę i budowę od podstaw dwóch obiektów mostowych na wysokości miejscowości Konarzewo. Ciekawostką jest odsłonięcie w czasie robót ziemnych pod grubą warstwą humusu fragmentu nieczynnego torowiska. Miejsce to zostanie oczyszczone, a torowisko zachowane i wbudowane w nową jezdnię.



Zachodniego na lata 2021-2027. Prace związane z inwestycją mają zakończyć się w marcu 2024 r.

Opis inwestycji

Rozbudowa objęła odcinek o długości około 13,4 km, tj. od km 52+197,20 (m. Łędzin) do km 65+606,46 (m. Trzebiatów). Część odcinka drogi wojewódzkiej jest prowadzona po śladzie istniejącej drogi:

- odcinek 1 – od km 52+197,20 (rondo w Łędzinie) do km 55+536,64 (rondo w Konarzewie),
- odcinek 2 – nowy przebieg drogi od km 55+536,64 (rondo w Konarzewie) do km 60+740,00 – obejście m. Konarzewo, Rogozina i Zapolice,
- odcinek 3 – od km 60+740,00 do km 65+606,46 (koniec odcinka w m. Trzebiatów).

Zakres robót

Zakres robót związanych z realizacją obejmuje m.in.: wykonanie robót rozbiórkowych, zdjęcie warstwy humusu, wykonanie wykopów, nasypów, profi-

lowania oraz umocnienia skarp i dna rowów. W ramach zadania wykonawca jest także zobowiązany do przebudowy istniejącej jezdni bitumicznej oraz budowy nowego odcinka drogi wojewódzkiej – obejście miejscowości Konarzewo, Rogozina i Zapolice. Projekt przewiduje także przebudowę istniejących, a budowę nowych elementów drogi, takich jak: chodniki, ciągi pieszo-rowerowe, zatoki autobusowe czy obiekty inżynierskie. W pierwszym kwartale 2023 r. wykonano roboty ziemne na odcinku ►



Michał Żuber, Dyrektor Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich

Biegąca wzdłuż Wybrzeża DW102, nazywana potocznie „*via turistica*”, prowadzi przez bardzo popularne turystyczne miejscowości – Międzyzdroje, Dziwnów, Pobierowo, Trzęsacz, Rewal w kierunku Kołobrzegu. W sezonie letnim staje się jedną z najbardziej obciążonych ruchem dróg w zachodniopomorskim. Podobnie jak inne szlaki turystyczne, droga jest modernizowana etapami i systematycznie doprowadzana do standardu drogi wojewódzkiej – zyskuje nową konstrukcję, jest poszerzana i wyposażana w elementy poprawiające bezpieczeństwo

ruchu, jak np. wyspy spowalniające ruch, azyle dla pieszych czy rozdziel ruchu. W 2018 r. zakończyliśmy przebudowę 15-kilometrowego odcinka Łukęcina – Łędzin i 3,9-kilometrowego odcinka Międzywodzie – Dziwnów. Teraz przebudowujemy kolejny, ponad 13-kilometrowy odcinek na tej trasie między miejscowościami Łędzin i Trzebiatów. Nowością będzie tu częściowo inny przebieg trasy, którą na odcinku 5 kilometrów wyprowadzamy poza trzy miejscowości: Konarzewo, Zapolice i Rogozina. Wybraliśmy takie rozwiązanie, by zmaksymalizować bezpieczeństwo na tej drodze.



► Lędzin – Konarzewo, między innymi wymieniano tu miejscami słabonośne grunty. Prowadzono też roboty brukarskie. Na nowym odcinku drogi wykonano dolne warstwy konstrukcji i rozpoczęto budowę przepustów. Prace te były kontynuowane w drugim kwartale, w którym rozpoczęło się również układanie pierwszych warstw bitumicznych. Droga posadowiona jest na trudnym terenie, aby

uzyskać odpowiednią nośność trasy, na odcinku Zapolice – Trzebiatów zostały wybudowane materace z kruszywa.

Korzyści wynikające z realizacji inwestycji

Oddanie do użytku inwestycji zapewni komfortowy i szybki przejazd jej użytkownikom. Realizacja stanowi odcinek popularnej nad-

morskiej trasy, która jest szczególnie użytkowana w okresie wakacyjnym. Zrealizowanie zadania wpłynie na przepustowość drogi oraz zwiększy bezpieczeństwo na trasie. □

Przygotowała redakcja
przy współpracy z Zachodniopomorskim
Zarządem Dróg Wojewódzkich
fot. Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich



Rafał Skowronek,
Tensor Polska Sp. z o.o.
Regionalny Inżynier

odbywa się zarówno ruch tranzytowy, jak i lokalny. W okresie letnim natężenie ruchu znacznie wzrasta ze względu na bliskie położenie miejscowości nadmorskich. Ponownie mieliśmy okazję zaproponować nasze rozwiązania w postaci georusztów wielokierunkowych w obszarach, gdzie były obecne grunty organiczne. Dodatkowo w tym przypadku

Technologie Tensor są od wielu lat stosowane w realizacjach inwestycji związanych z budową i rozbudową dróg wojewódzkich. Tak było również w przypadku rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 102 na odcinku Lędzin – Trzebiatów. Jest to bardzo ważna arteria w województwie zachodniopomorskim i stanowi główną oś komunikacyjną łączącą miejscowości: Lędzin, Konarzewo, Rogozina, Zapolice i Trzebiatów. Na tym odcinku

podłoże gruntowe charakteryzowało się niską nośnością $E_2 = 15 \text{ MPa}$. Poprzez zastosowanie warstwy stabilizowanej mechanicznie (MSL) z wykorzystaniem georusztów możliwe było osiągnięcie wymaganej nośności $E_2 \geq 100 \text{ MPa}$ bezpośrednio pod podbudową zasadniczą dolną. Zastosowanie ulepszenia słabego podłoża gruntowego w postaci *mechanically stabilised layer* (MSL) z użyciem mieszanki niezwiązanej, stabilizowanej georusztem wielokierunkowym, to nie tylko doprowadzenie do wymaganej nośności, ale również stworzenie platformy o jednorodnych właściwościach, osiągnięcie wyższego wskaźnika zagęszczenia warstw kruszywa oraz uzyskanie jednorodności i równomierności ewentualnych osiadań całej konstrukcji. Jedyne w swoim rodzaju zastosowanie georusztów w funkcji stabilizacji to znaczna poprawa trwałości dróg oraz możliwa optymalizacja konstrukcji (warstwy kruszywa mogły być zdecydowanie cieńsze). Bardzo się cieszymy, że rozwiązania firmy Tensor mają swój wkład w rozwój infrastruktury drogowej w województwie zachodniopomorskim.