

OPIS

PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Temat zadania: **Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 212 na odcinkach km 24+520 - 25+045, 27+665 - 27+828, 28+175 - 28+730 o łącznej długości 1,243 km**

Lokalizacja: **Droga wojewódzka nr 212 w miejscowości Kleszczyniec i Nożyno**

Inwestor: **Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku
ul. Mostowa 11A
80-778 Gdańsk**

SPIS TREŚCI

1. CZĘŚĆ OGÓLNA

- 1.1. Inwestor
- 1.2. Podstawa opracowania
- 1.3. Przedmiot i zakres opracowania

2. CZĘŚĆ TECHNICZNA

- 2.1. Stan istniejący
- 2.2. Stan projektowany
 - 2.2.1. Plan sytuacyjny
 - 2.2.2. Przekrój poprzeczny i podłużny
 - 2.2.3. Zakres robót i zaprojektowane konstrukcje nawierzchni
 - 2.2.4. Ochrona środowiska i prace zabezpieczające
 - 2.2.5. Urządzenia towarzyszące

1. CZĘŚĆ OGÓLNA.

1.1. Inwestor.

Inwestorem zadania jest:

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku

ul. Mostowa 11A

80-778 Gdańsk

1.2. Podstawa opracowania.

Podstawę niniejszego opracowania stanowią:

- 1) Wizja lokalna i pomiary własne w terenie,
- 2) Dane z programu EwidMaster – posiadana przez ZDW w Gdańsku ewidencja i fotorejestracja sieci drogowej,
- 3) Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 645 z późn. zm.),
- 4) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518).

1.3. Przedmiot i zakres opracowania.

Przedmiotem opracowania jest opis przedmiotu zamówienia dla wykonania modernizacji drogi wojewódzkiej nr 212 na odcinkach km 24+520 - 25+045, 27+665 - 27+828, 28+175 - 28+730 o łącznej długości 1,243 km w m. Kleszczyniec i Nożyno.

2. CZĘŚĆ TECHNICZNA.

2.1. Stan istniejący.

Odcinek drogi wojewódzkiej nr 212 w km 24+520 - 25+045 znajduje się w miejscowości Kleszczyniec i przebiega przez obszar zabudowany. Odcinki drogi w km 27+665 - 27+828, 28+175 - 28+730 znajdują się w miejscowości Nożyno i przebiegają w przeważającej długości przez obszar zabudowany. Jezdnia drogi wojewódzkiej na odcinkach przeznaczonych do modernizacji posiada nawierzchnię bitumiczną i ma średnią szerokość 6,4 m (6,1 ÷ 7,2 m). Nawierzchnia drogi na przestrzeni kilku ostatnich lat wielokrotnie poddawana zabiegom regeneracyjnym w różnych technologiach, np. powierzchniowe utwardzenie emulsją asfaltową i grysami, remonty cząstkowe mieszankami mineralno – asfaltowymi na gorąco (beton asfaltowy, asfalt lany) i na zimno oraz remonty emulsją asfaltową i grysami z remontera typu „patcher”.

Pomimo wykonanych remontów wielkopowierzchniowych i cząstkowych, we wskazanej lokalizacji nawierzchnia po ostatnich okresach zimowych posiada liczne spękania, wyboje, ubytki i wykruszenia, które ze względu na swoje zagęszczenie, lokalizację i rozmiary w przyszłości mogą stwarzać bezpośrednie zagrożenie w ruchu drogowym.

Wzdłuż drogi usytuowane są pobocza gruntowe, chodniki, zatoka autobusowa, skrzyżowania, zjazdy o nawierzchni bitumicznej, z kostki betonowej oraz gruntowej. Stan techniczny zjazdów, chodników i zatoki autobusowej określono jako wymagający remontu z wymianą elementów betonowych na nowe (krawężniki, obrzeża, nawierzchnia z kostki betonowej). Wody opadowe odprowadzane są z jezdni powierzchniowo za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na pobocza i do rowów odwadniających.

2.2. Stan projektowany.

2.2.1. Plan sytuacyjny.

W ramach modernizacji po uprzednim sfrezowaniu nawierzchni jezdni na gr. 4 cm na wcinkach, przewiduje się oczyszczenie i skropienie warstw konstrukcyjnych nawierzchni, wykonanie warstwy wiążąco-wyrównawczej z betonu asfaltowego AC 16W 35/50 KR3-4 o średniej grubości po zagęszczeniu 6 cm (śr. 150 kg/m²) oraz warstwy ścieralnej z mastyksu grysowego SMA 11S PMB 45/80-55 KR 3-4 o grubości po zagęszczeniu 4 cm.

Pobocza gruntowe należy uzupełnić z mieszanki niezwiązanej z KŁSM 0/31,5 mm (C90/3) o szer. 1,00 m z każdej strony do nowego poziomu niwelety jezdni – średnio o grubości 10 cm. Zamawiający dopuszcza użycie materiału pochodzącego z frezowania nawierzchni. Na odcinkach, gdzie jest to niezbędne, należy wykonać ścinę poboczy.

Mieszanka z KŁSM 0/31,5 musi spełniać wymagania zawarte w SST D-06.03.01.

Do zakresu robót zaliczono także remont istniejących skrzyżowań i zjazdów bitumicznych. Zjazdy z kostki betonowej w dobrym stanie technicznym (lokalizacja wskazana w kosztorysie) wymagają regulacji wysokościowej i dostosowania do nowej niwelety jezdni. Pozostałe zjazdy z kostki betonowej, chodniki oraz zatoka autobusowa wymagają wymiany nawierzchni, krawężników i obrzeży na nowe. Nawierzchnię chodników należy wykonać z kostki betonowej koloru szarego, natomiast nawierzchnię zjazdów i zatoki autobusowej z kostki betonowej koloru grafitowego. Na krawędzi jezdni przy zjazdach i zatoce autobusowej należy zastosować krawężniki najazdowe.

Na całej długości modernizowanego odcinka należy odtworzyć oznakowanie poziome grubowarstwowe wg Projektu stałej organizacji ruchu na drodze wojewódzkiej nr 212, w zakresie remontowanego odcinka drogi - uzgodnionego przez Marszałka Województwa Pomorskiego pismem DIF-DR.8022.204.2018 z dnia 29.03.2018 r.

Powyższa dokumentacja będzie udostępniona Wykonawcy przez RDW w Bytowie w chwili przekazania placu budowy (pasa drogowego).

2.2.2. Przekrój podłużny i poprzeczny.

Przekrój poprzeczny należy zachować jak w stanie istniejącym, zbliżonym do przekroju daszkowego o wartości spadków w zakresie od 1% do 3%, natomiast w obszarze łuków poziomych istniejące spadki jednostronnie w oparciu o własne pomiary kontrolne.

Pochylenie podłużne należy zachować jak w stanie istniejącym.

Pochylenie poprzeczne pobocza należy wykonać ze spadkiem w zakresie od 6% do 8% w kierunku granicy pasa drogowego.

2.2.3. Zakres robót i zaprojektowana konstrukcja nawierzchni.

Podstawowy zakres robót zawiera w szczególności:

Odcinek 1: Kleszczyniec km 24+520 - 25+045

- 1) Frezowanie istniejącej nawierzchni jezdni – wcinki na włączeniu w istniejącą nawierzchnię i na skrzyżowaniach wykonać na głębokość 4 cm;
- 2) Oczyszczenie warstw konstrukcyjnych i skropienie emulsją asfaltową;
- 3) W-wa wiążąco-wyrównawcza AC 16W 35/50 na istniejącej jezdni (KR3-4) w ilości **średnio 150 kg/m²** (6 cm);
- 4) Oczyszczenie warstw konstrukcyjnych i skropienie emulsją asfaltową;

- 5) W-wa ścieralna z mastyksu grysowego **SMA 11S PMB 45/80-55** (KR 3-4) o **gr. 4 cm**;
- 6) Ścinka i uzupełnienie poboczy gruntowych **mieszkanką niezwiązaną z kruszywa łamanego 0/31,5 mm (C90/3) o szer. 1,00 m i średniej gr. 10 cm**;
- 7) Odtworzenie oznakowania poziomego grubowarstwowego chemoutwardzalnego;
- 8) Konserwacja rowu przez oczyszczenie z namułu o średniej grubości 30 cm wraz z wyprofilowaniem skarp;
- 9) Wykonanie nawierzchni na skrzyżowaniach w technologii bitumicznej analogicznie jak ciąg główny;
- 10) Remont chodników (w tym chodnik przylegający do zatoki autobusowej i pod wiatą przystankową) i zjazdów z wymianą ich nawierzchni na nową z kostki betonowej o grubości 8 cm na podsypce cementowo-piaskowej gr. 3 cm i uzupełnieniem podbudowy do nowej niwelety z KŁSM o śr. grubości 10 cm, wraz z wymianą krawężników i obrzeży;
- 11) Remont zatoki autobusowej z wymianą nawierzchni na nową z kostki betonowej o grubości 8 cm na podsypce cementowo-piaskowej gr. 3 cm i podbudowie betonowej C16/20 gr. 22cm oraz gruntu stabilizowanego cementem gr. 12 cm, wraz z wymianą krawężników.

Odcinek 2: Nożyno km 27+665 - 27+828

- 1) Frezowanie istniejącej nawierzchni jezdni – wcinki na włączeniu w istniejącą nawierzchnię i na zjazdach bitumicznych wykonać na głębokość 4 cm;
- 2) Oczyszczenie warstw konstrukcyjnych i skropienie emulsją asfaltową;
- 3) W-wa wiążąco-wyrównawcza **AC 16W 35/50** na istniejącej jezdni (KR3-4) w ilości **średnio 150 kg/m²** (6 cm);
- 4) Oczyszczenie warstw konstrukcyjnych i skropienie emulsją asfaltową;
- 5) W-wa ścieralna z mastyksu grysowego **SMA 11S PMB 45/80-55** (KR 3-4) o **gr. 4 cm**;
- 6) Uzupełnienie poboczy gruntowych **mieszkanką niezwiązaną z kruszywa łamanego 0/31,5 mm (C90/3) o szer. 1,00 m i średniej gr. 10 cm**;
- 7) Odtworzenie oznakowania poziomego grubowarstwowego chemoutwardzalnego;
- 8) Remont zjazdów bitumicznych;
- 9) Remont chodników i zjazdów z wymianą ich nawierzchni na nową z kostki betonowej o grubości 8 cm na podsypce cementowo-piaskowej gr. 3 cm i uzupełnieniem podbudowy do nowej niwelety z KŁSM o śr. grubości 10 cm, wraz z wymianą krawężników i obrzeży;
- 10) Regulacja wysokościowa zjazdu z kostki betonowej w km 27+675L.

Odcinek 3: Nożyno km 28+175 - 28+730

- 1) Frezowanie istniejącej nawierzchni jezdni – wcinki na włączeniu w istniejącą nawierzchnię wykonać na głębokość 4 cm;
- 2) Oczyszczenie warstw konstrukcyjnych i skropienie emulsją asfaltową;
- 3) W-wa wiążąco-wyrównawcza **AC 16W 35/50** na istniejącej jezdni (KR3-4) w ilości **średnio 150 kg/m²** (6 cm);
- 4) Oczyszczenie warstw konstrukcyjnych i skropienie emulsją asfaltową;
- 5) W-wa ścieralna z mastyksu grysowego **SMA 11S PMB 45/80-55** (KR 3-4) o **gr. 4 cm**;
- 6) Ścinka i uzupełnienie poboczy gruntowych **mieszkanką niezwiązaną z kruszywa łamanego 0/31,5 mm (C90/3) o szer. 1,00 m i średniej gr. 10 cm**;
- 7) Odtworzenie oznakowania poziomego grubowarstwowego chemoutwardzalnego;

- 8) Remont chodników i zjazdów z wymianą ich nawierzchni na nową z kostki betonowej o grubości 8 cm na podsypce cementowo-piaskowej gr. 3 cm i uzupełnieniem podbudowy do nowej niwelety z KŁSM o śr. grubości 10 cm, wraz z wymianą krawężników i obrzeży;
- 9) Regulacja wysokościowa zjazdów z kostki betonowej w km 28+210L, 28+257L, 28+441L, 28+340P (do nowej niwelety chodnika / jezdni).

Szczegółowy zakres prac wskazany został w kosztorysie ofertowym.

2.2.4. Ochrona środowiska i prace zabezpieczające.

W celu zminimalizowania wpływu prowadzonych prac na środowisko należy maksymalnie ograniczyć czas użytkowania sprzętu ciężkiego w celu zminimalizowania hałasu.

Materiały pochodzące z rozbiórki nawierzchni należy dokładnie usunąć z terenu budowy i obszarów do niej przyległych. Nie wolno dopuszczać do gromadzenia materiałów budowlanych na przyległych terenach zielonych.

2.2.5. Urządzenia towarzyszące.

W przypadku natrafienia (w czasie wykonywanych robót budowlanych) na jakiegokolwiek instalacje należy je traktować jako czynne. Roboty budowlane w sąsiedztwie urządzeń podziemnych należy prowadzić ręcznie. Wykonawca przed rozpoczęciem robót własnym staraniem i na własny koszt winien zapoznać się z przebiegiem infrastruktury obcej w obrębie prowadzonych robót oraz dokonywać ręcznie przekopów kontrolnych w celu weryfikacji jej przebiegu. Wszelkie uszkodzenia infrastruktury wykonawca naprawia/pokrywa koszty we własnym zakresie.