

OPIS

PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Temat zadania: **Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 209 na odcinku km 29+210 - 30+780
Miszewo - Suchorze, dł. 1,570 km**

Lokalizacja: **Droga wojewódzka nr 209 na odcinku km 29+210 - 30+780**

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 209 na odcinku km 29+210 - 30+780 Miszewo - Suchorze, dł. 1,570 km.

2. CZĘŚĆ TECHNICZNA.

2.1. Stan istniejący.

Przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 209 w km 29+210 – 30+780 rozpoczyna się na końcu miejscowości Miszewo i kończy na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 21 w miejscowości Suchorze. Na przeważającej długości przebiega w obszarze nie zabudowanym, a końcowy odcinek o długości ok. 0,4 km znajduje się w obszarze zabudowanym. Jezdnia o nawierzchni bitumicznej ma średnią szerokość 5,56 m ($5,20 \div 6,00$ m). Nawierzchnia na tym odcinku była 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.

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.

Na całej długości należy uzupełnić pobocza gruntowe 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 zjazdów bitumicznych o łącznej powierzchni 195,5 m². Na dwóch bitumicznych zjazdach do stacji paliw istniejące krawężniki w obszarze robót należy wymienić na nowe (na krawędzi jezdni należy zastosować krawężnik najazdowy). W związku z ułożeniem nakładki konieczna będzie regulacja wysokościowa przylegających zjazdów z kostki betonowej wraz z krawężnikami.

Na całej długości modernizowanego odcinka należy odtworzyć oznakowanie poziome grubowarstwowe (linie osiowe i krawędziowe) wg Projektu stałej organizacji ruchu na drodze wojewódzkiej nr 209, w zakresie remontowanego odcinka drogi - uzgodnionego przez Marszałka Województwa Pomorskiego pismem DIF-DR.8022.202.2018 z dnia 29.03.2018 r.

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

Z uwagi na lokalizację modernizowanego odcinka drogi wojewódzkiej nr 209 w obszarze skrzyżowania z drogą krajową nr 21 oraz stacji paliw, Wykonawca robót zobowiązany będzie do opracowania i zatwierdzenia projektu organizacji ruchu na czas prowadzenia robót. Prace należy prowadzić w taki sposób, aby był zapewniony ciągły dostęp do stacji paliw.

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:

- 1) Frezowanie istniejącej nawierzchni jezdni – wcinki na włączeniu w istniejącą nawierzchnię, na skrzyżowaniach oraz zjazdach 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 ścierna z mastyksu grysowego **SMA 11S PMB 45/80-55** (KR 3-4) o **gr. 4 cm**;
- 6) Ściną i uzupełnienie poboczy gruntowych **mieszanką 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 (linie osiowe i krawędziowe);
- 8) Konserwacja rowu przez oczyszczenie z namułu o średniej grubości 30 cm wraz z wyprofilowaniem skarp;
- 9) Remont zjazdów bitumicznych i regulacja wysokościowa zjazdów z kostki betonowej.

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.