



Co-funded by
the European Union



ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH w GDAŃSKU
REJON DRÓG WOJEWÓDZKICH w GDAŃSKU

ul. Gdańska 29, 83 -034 Trąbki Wielkie

Tel. 58 303 66 00, Fax. 58 683 72 51, Regon: 191687276

Rachunek bankowy: Bank PKO BP Nr 92 1020 1811 0000 0002 0312 5226

www.zdw.gdansk.pl email: gdansk@zdwgdansk.pl



OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

<i>Temat opracowania:</i>	„Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 501 na odcinku od km 33+875 do km 35+765 oraz od km 35+845 do km 37+295”
<i>Miejscowość:</i>	Mikoszewo - Jantar
<i>Zlecniodawca:</i>	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku RDW w Gdańsku
<i>Data wykonania:</i>	marzec 2023

Zatwierdził:
Kierownik
Rejonu Dróg Wojewódzkich w Gdańsku

Anna Czajkowska

PODSTAWA OPRACOWANIA

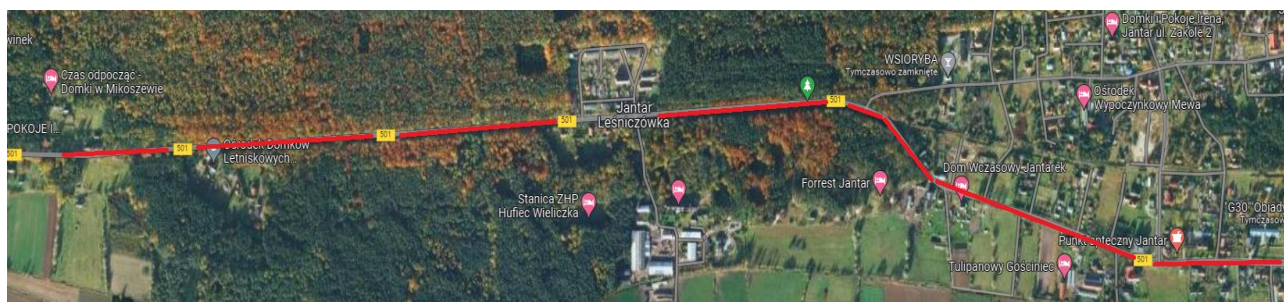
Podstawę niniejszego opracowania stanowią:

- 1) wizja lokalna i pomiary własne w terenie,
- 2) ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (j.t. Dz. U. z 2016 r., poz. 1440 ze zm.),
- 3) rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (j.t. Dz. U. z 2015 r., poz. 329).

OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA ROBÓT

1. Lokalizacja

Odcinek drogi wojewódzkiej nr 501 w km od 33+875 do 35+765 oraz 35+845 do 37+295 o dł. 3,34 km, zlokalizowany w Gminie Stegna, Powiecie Nowodworskim, Województwie Pomorskim.



2. Stan istniejący

Droga wojewódzka nr 501 w na odcinku 33+875 ÷ 35+765 oraz 35+845 ÷ 37+295 od m. Mikoszewo do m. Jantar posiada nawierzchnię bitumiczną o przekroju drogowym i szerokości jezdni 5,9 ÷ 7,0 m. Przy obu krawężniach znajdują się pobocza gruntowe, zawyżone względem jezdni o zmiennej szerokości około 1,0 m. Odcinek, na którym należy wykonać nakładkę bitumiczną znajduje się w ciągu drogi woj. nr 501, zaczyna się w m. Mikoszewo (kontynuacja nakładki wykonanej w 2020 r.) kończy w miejscowości Jantar w terenie zabudowanym (za skrzyżowaniem z ul. Morską). Odcinek mierzy 3340 m. Na nawierzchni występują nierówności, spękania zmęczeniowe, lokalne pęknięcia podłużne oraz ubytki nawierzchni uzupełniane betonem asfaltowym, remontami częściowymi w technologii emulsji i grysu oraz mieszankami mineralno-bitumicznymi na zimno. Z powodu deformacji nawierzchni po opadach atmosferycznych tworzą się zastoiska wody, stwarzające niebezpieczeństwo w ruchu drogowym.









2.1 Stan projektowany

W ramach modernizacji po uprzednim sfrezowaniu korekcyjnym nawierzchni na gr. $2 \div 5$ cm oraz wykonaniu wcinek na skrzyżowaniach przewiduje się oczyszczenie i skropienie warstw konstrukcyjnych nawierzchni, ułożenie siatki przeciwspekaniowej oraz wykonanie warstwy wiążącej z betonu asfaltowego AC 16W PMB 25/55-60 KR3-4 gr. 5 cm oraz warstwy ścieralnej z mastyksu grysowego SMA 11S PMB 45/80-55 KR 3-4 gr. 4 cm. W miejscach wskazanych przez Zamawiającego należy wykonać wzmocnienie konstrukcji w przedstawionej technologii. Należy również wykonać nawierzchnię zjazdów przylegających do modernizowanego odcinka wg. zamieszczonego wykazu i dodatkowe roboty wykazane w zakresie robót i kosztorysie.

Na całej długości należy uzupełnić pobocza gruntowe z mieszanki KŁSM 0/31,5 mm o szer. 0,75 m z każdej strony do nowego poziomu niwelety jezdni – średnio o grubości 12 cm.

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

Na całej długości modernizowanego odcinka należy odtworzyć oznakowanie poziome grubowarstwowe (oś jezdni, przejścia dla pieszych, linie zatrzymania) wg projektu stałej organizacji ruchu.

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

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.

Konstrukcja nawierzchni jezdni:

- *warstwa ścieralna* – z mastyksu grysowego SMA 11S PMB 45/80-55 grubości 4 cm
- *warstwa wiążąco-wyrównawcza* – z betonu asfaltowego AC 16W PMB 25/55-60 grubości 5 cm
- *siatka przeciwspekaniowa* wstępnie przesączona asfaltem z włókien szklanych o wytrzymałości 120x120 kNm
- *frezowanie korekcyjne* nawierzchni na głębokość 2-5 cm
- *istniejąca konstrukcja jezdni*

Konstrukcja nawierzchni jezdni w miejscach wzmocnień:

- *warstwa ścieralna* – z mastyksu grysowego SMA 11S PMB 45/80-55 grubości 4 cm
- *warstwa wiążąco-wyrównawcza* – z betonu asfaltowego AC 16W PMB 25/55-60 grubości 5 cm
- *siatka przeciwspekaniowa* wstępnie przesączona asfaltem z włókien szklanych o wytrzymałości 120x120 kNm
- *podbudowa zasadnicza* – z betonu asfaltowego AC 22P 35/50 grubości 6 – 8 cm
- *podbudowa pomocnicza* - z kruszywa łamanego 0/31,5 mm (C90/3) stabilizowanego mechanicznie grubości 20 cm
- *ulepszone podłoże* – z mieszanki związanej cementem klasy C3/4 grubości 20 cm
- *grunt rodzimy*

Konstrukcja zjazdów (nawierzchnia bitumiczna) z podbudową:

- *warstwa ścieralna* – z mastyksu grysowego SMA 11S PMB 45/80-55 grubości 4 cm
- *warstwa wiążąca* – z betonu asfaltowego AC 16W PMB 25/55-60 grubości 5 cm
- *warstwa podbudowy zasadniczej* – z kruszywa łamanego 0/31,5 mm (C90/3) stabilizowanego mechanicznie grubości 15 cm
- *grunt rodzimy*

Konstrukcja zjazdów (nawierzchnia bitumiczna):

- *warstwa ścieralna* – z mastyksu grysowego SMA 11S PMB 45/80-55 grubości 5 cm
- *istniejąca konstrukcja zjazdu*

Konstrukcja zatoki autobusowej:

- *warstwa ścieralna* – z mastyksu grysowego SMA 11S PMB 45/80-55 grubości 4 cm
- *warstwa wiążąca* – z betonu asfaltowego AC 16W PMB 25/55-60 grubości 5 cm
- *warstwa podbudowy zasadniczej* – z betonu asfaltowego AC22P 35/50 grubości 7 cm
- *warstwa podbudowy pomocniczej* – z kruszywa łamanego 0/31,5 mm (C90/3) stabilizowanego mechanicznie grubości 20 cm

- *ulepszone podłoże* – z mieszanki związanej cementem klasy C3/4 grubości 20 cm

- *grunt rodzimy*

Konstrukcja nawierzchni peronów:

- *warstwa ścieralna* – kostka betonowa 20x10 cm szara grubości 6 cm

- *podsyпка* – cementowo-piaskowa 1:4 grubości 3 cm

- *warstwa podbudowy zasadniczej* – z kruszywa łamanego 0/31,5 mm (C90/3) stabilizowanego mechanicznie grubości 15 cm

- *grunt rodzimy*

2.3 Zakres robót:

- frezowanie korekcyjne nawierzchni bitumicznej na głębokość 2-5 cm (jezdni, wcinki, zatoki autobusowe oraz lokalne nierówności), pozyskany destruktywny stanowi własność Zamawiającego - materiał przewieźć w miejsce wskazane przez Zamawiającego na odległość do 30 km,
- wykonanie wzmocnienia nawierzchni w miejscach wskazanych przez Zamawiającego,
- dostosowanie zatok autobusowych do nowej niwelety jezdni po przez rozbiórkę istniejącej nawierzchni oraz ułożenie nowej,
- oczyszczenie oraz skropienie pod warstwę wiążącą - wyrównawczą emulsją asfaltową (w ilości 0,6 kg/m²),
- ułożenie siatki do zbrojenia warstw nawierzchni asfaltowych z włókien szklanych wstępnie przesączonych asfaltem 120x120 kNm,
- wykonanie warstwy wiążącej - wyrównawczej z mieszanki AC 16W PMB 25/55-60 KR 3-4 o grubości warstwy 5 cm,
- oczyszczenie oraz skropienie pod warstwę ścieralną emulsją asfaltową (w ilości 0,5 kg/m²),
- wykonanie warstwy ścieralnej grubości 4 cm z mieszanki SMA 11S PMB 45/80-55 KR 3-4 o grubości 4 cm,
- wykonanie oznakowania poziomego grubowarstwowego linii segregacyjnej i drobnych elementów na odcinku prowadzonych robót bitumicznych,
- zdjęcie humusu z poboczy na modernizowanym odcinku z wywozem na odkład,
- wykonanie poboczy ze spadkiem 6-8% z kruszywa łamanego 0/31,5 mm (C90/3) stabilizowanego mechanicznie łącznie gr. 12 cm szerokości 0,75 m obustronnie,
- dostosowanie zjazdów i skrzyżowań do nowej niwelety nawierzchni jezdni (z warstwy ścieralnej grubości 5 cm z mieszanki SMA 11S PMB 45/80-55 – KR 3-4),
- regulacja wysokościowa dwóch wpustów kanalizacji deszczowej,
- wymiana istniejących krawężników betonowych na nowe,
- humusowanie terenów zielonych wraz z obsianiem mieszanką traw,
- wymiana nawierzchni peronów przy przystankach autobusowych (rozebranie istniejącej nawierzchni, wykonanie koryta i podbudowy z KŁSM 0/31,5mm C90/3 oraz ułożenie nowej nawierzchni z kostki betonowej na podsypce cementowo - piaskowej + wymiana krawężników, obrzeży),
- ustawienie słupków prowadzących U-1a na modernizowanym odcinku drogi.

2.4 Wykaz zjazdów do wykonania

Kilometraż	Strona	Rodzaj nawierzchni	Powierzchnia (m2)
34+090	P	masa	18,5
34+100	L	masa	18,5
34+190	P	masa	18,5
34+290	L	masa	18,5
34+770	P	masa	16
34+770	L	masa+podbudowa	18,5
34+910	P	masa	17
34+980	L	masa	23
35+020	L	masa	18,5
35+050	P	masa	18,5
35+150	P	masa	21,5
35+150	L	kostka do przełożenia+nowy krawężnik 20m	22
35+385	P	masa + podbudowa	21
35+550	P	masa	21
35+850	L	masa+podbudowa	43
35+875	P	masa	18,5
35+895	L	masa	18,5
35+950	P	kostka do przełożenia+nowy krawężnik 22m	28,5
36+000	P	masa	20,5
36+010	L	masa	15
36+060	P	masa + podbudowa	24,5
36+090	P	masa	24
36+110	L	masa	18,5
36+120	P	masa + podbudowa	12
36+200	P	masa + podbudowa	22
36+220	L	masa+podbudowa	13,5
36+230	L	masa+podbudowa	13,5
36+285	L	masa	10,5
36+310	P	masa	18,5
36+350	L	masa	9,5
36+360	L	kostka do przełożenia+nowy krawężnik 10m	10
36+365	P	kostka do przełożenia+nowy krawężnik 10,5m	10,5
36+395	P	masa + podbudowa	18,5
36+440	L	masa + podbudowa	18,5
36+445	P	masa + podbudowa	13,5
36+450	L	masa + podbudowa	18,5
36+660	L	masa + podbudowa	10,5
36+665	L	kostka do przełożenia+nowy krawężnik 4m	10,5

36+665	P	masa	14
36+510	L	kostka do przełożenia+nowy krawężnik 6m	8,5
36+510	P	kostka do przełożenia+nowy krawężnik 7m	10,5
36+630	L	masa+podbudowa	24,5
36+635	L	masa	24,5
36+650	P	masa	18,5
36+690	P	kostka do przełożenia+nowy krawężnik 8m	11,5
36+720	L	masa	22
36+730	P	kostka do przełożenia+nowy krawężnik 6m	6
36+790	P	masa+podbudowa	17,5
36+805	L	masa+podbudowa	20
36+819	P	masa+podbudowa	17,5
36+830	L	masa+podbudowa	17,5
36+840	P	masa+podbudowa	17,5
36+875	P	kostka do przełożenia	10
36+890	P	masa	21
36+940	L	masa+podbudowa	30
36+965	P	masa	17,5
36+985	P	masa+podbudowa	17,5
36+995	P	kostka do przełożenia+nowy krawężnik 9m	8
37+015	P	kostka do przełożenia	14
37+015	L	masa+podbudowa	25
37+060	P	masa+podbudowa	21
37+060	L	masa+podbudowa	17,5
37+085	P	masa+podbudowa	17,5
37+200	L	masa	21

Powstały podczas frezowania powierzchni remontowych **destrukta asfaltowy** jest własnością Zamawiającego. Zamawiający wskaże miejsce składowania materiału. Wykonawca ma obowiązek odwieźć materiał do 30 km od miejsca wykonywania remontu w miejsce wskazane przez Zamawiającego.

3. Oznakowanie

Wykonawca własnym staraniem i na własny koszt wdroży tymczasową organizację ruchu w oparciu o zatwierdzony projekt dostarczony przez Zamawiającego lub o zatwierdzony projekt wykonany przez Wykonawcę oraz pokryje wszelkie koszty związane z utrzymaniem ewentualnych objazdów w czasie prowadzenia robót budowlanych, na zasadach i w zakresie wynikającym z uzgodnień z właściwymi zarządcami dróg.

Z uwagi na prowadzenie prac w miejscowościach turystycznych oraz w czasie sezonu letniego prace należy prowadzić od poniedziałku do piątku z przywróceniem pełnej przejezdności.

4. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

4.1. 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.

4.2. 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.

4.3. Dofinansowanie

Zadanie realizowane w ramach Projektu Transgraniczne Trakty współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej w ramach Europejskiego Instrumentu Sąsiedztwa.

Sporządził:

Przemysław Młyński