



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

Temat opracowania: „Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 502 na odcinku od km 7+900 do km 9+520 administrowanej przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku”

Miejscowość: Tujsk – granica gminy Nowy Dwór Gdański

Zlecniodawca: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku RDW w Gdańsku

Data wykonania: styczeń 2024

Zatwierdził:
Kierownik
Rejonu Dróg Wojewódzkich w Gdańsku

Anna Czajkowska

PODSTAWA OPRACOWANIA

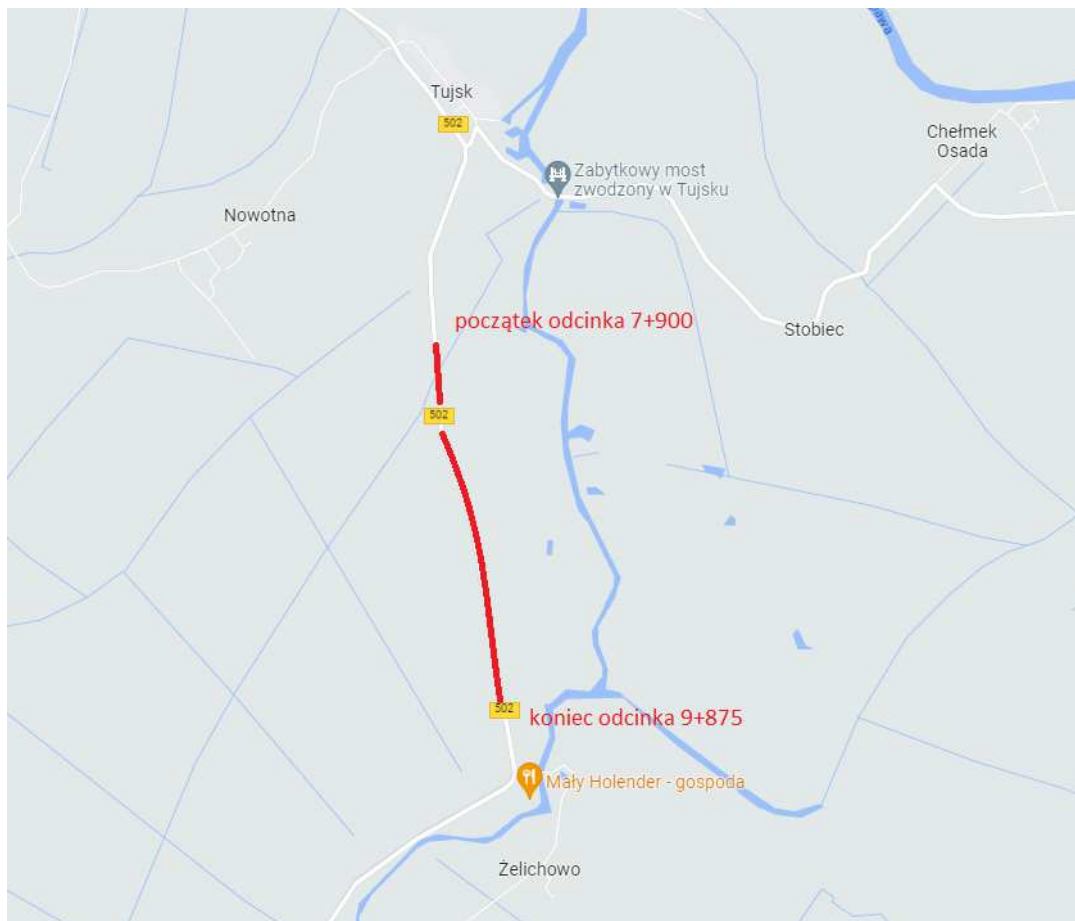
Podstawę niniejszego opracowania stanowią:

- 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 502 w km od 7+900 do 9+520 o dł. około 1,62 km, zlokalizowany w Gminie Stegna, Powiecie Nowodworskim, Województwie Pomorskim.



2. Stan istniejący

Droga wojewódzka nr 502 w na odcinku od 7+900 do 9+520 od m. Tujsk do m. Żelichowo posiada nawierzchnię bitumiczną o przekroju drogowym i szerokości jezdni $6,3 \div 6,5$ 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 502, zaczyna się w km 7+900 (kontynuacja nakładki wykonanej w 2023 r.), kończy przed miejscowością Żelichowo. Odcinek mierzy 1620 m. Na nawierzchni występują nierówności, spękania zmęczeniowe, lokalne pęknięcia podłużne oraz ubytki nawierzchni uzupełniane betonem

asfaltowym, remontami cząstkowymi w technologii emulsji i grysu oraz mieszankami mineralno-bitumicznymi na zimno.



3.1. Stan projektowany

W ramach modernizacji po uprzednim sfrezowaniu korekcyjnym nawierzchni na gr. 2 ÷ 5 cm należy wykonać wzmocnienie konstrukcji nawierzchni w miejscach wskazanych przez Zamawiającego. Po wykonaniu wzmocnień przewiduje się oczyszczenie i skropienie warstw konstrukcyjnych

nawierzchni, ułożenie siatki przeciwspekaniowej oraz wykonanie warstwy wiążącej z mieszanki AC16 W PMB 25/55-60 KR3- 4 gr. 5 cm oraz warstwy ścieralnej z SMA 11 S PMB 45/80-55 KR 3-4 gr. 4 cm. 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 z mieszanki: pozyskanego destruktu asfaltowego (60%) z mieszanką niezwiązaną kruszywa łamanego 0/31,5 mm (C90/3) (40%) o szer. 1,00 m z każdej strony do nowego poziomu niwelety jezdni – średnio o grubości 12 cm.

Na całej długości modernizowanego odcinka należy odtworzyć oznakowanie poziome grubowarstwowe (oś jezdni) wg projektu stałej organizacji ruchu.

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

3.2. 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):

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

3.3 Zakres robót:

- frezowanie korekcyjne nawierzchni bitumicznej na głębokość 2-5 cm, pozyskany destruktu stanowi własność Zamawiającego - materiał przewieźć w miejsce wskazane przez Zamawiającego na odległość do 30 km,

- wykonanie wzmocnienia nawierzchni w miejscach wskazanych przez Zamawiającego,
- oczyszczenie oraz skropienie pod warstwę wiążąco - 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 wiążąco - 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,
- wykonanie oznakowania poziomego grubowarstwowego linii segregacyjnej elementów na odcinku prowadzonych robót bitumicznych,
- zdjęcie humusu z poboczy na modernizowanym odcinku z wywozem na odkład,
- wykonanie poboczy ze spadkiem 6-8% z mieszanki: pozyskanego destruktu asfaltowego (60%) z mieszanką niezwiązaną kruszywa łamanego 0/31,5 mm (C90/3) (40%) gr. 12 cm na szerokości 1,00 m obustronnie,
- wykonanie zjazdów (z warstwy ścieralnej grubości 5 cm z mieszanki SMA 11S PMB 45/80-55 – KR 3-4),
- regulacja wysokościowa wpustu kanalizacji deszczowej.

3.4 Wykaz zjazdów do wykonania

Kilometraż	Strona	Rodzaj nawierzchni	Powierzchnia (m2)
7+950	L	zjazd z masy	22
7+970	P	zjazd z kruszywa	17
8+030	L	zjazd z kruszywa	17
8+270	L	zjazd z masy	16
8+510	L	zjazd z masy	13,5
8+580	L	zjazd z masy	13,5
8+595	L	zjazd z kruszywa	16
8+825	L	zjazd z masy	19,5
8+895	L	zjazd z kruszywa	15
8+975	L	zjazd z masy	17
9+070	P	zjazd z masy	16
9+245	L	zjazd z masy	19,5
9+390	L	zjazd z kruszywa	16

3.5 Lokalizacja wzmocnień konstrukcji nawierzchni

Kilometraż	Strona	Długość [mb]	Powierzchnia (m2)
8+480-8+530	P	50	80
8+540-8+560	L	20	32
8+560-8+640	L	80	128
8+620-8+700	P	80	128
8+750-8+820	P	70	112
8+760-8+790	L	30	48
8+820-8+830	L	10	16
8+970-8+985	L	15	24

8+945-8+985	P	40	64
9+060-9+075	P	15	24
9+110-9+130	P	20	32
9+160-9+180	P	20	32
9+110-9+215	L	105	168
9+280-9+450	L	170	272
9+485-9+151	L	30	48
9+550-9+640	L	90	144
9+700-9+750	P	50	80
9+700-9+775	L	75	120

4. 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.

5. Realizacja robót

5.1. Roboty budowlane należy realizować w dni robocze w okresie od poniedziałku od godz. 6:00 do piątku do godz. 15:00. W przypadku dnia ustawowo wolnego od pracy wypadającego w okresie pomiędzy poniedziałkiem a piątkiem, roboty budowlane należy zakończyć o godz. 15:00 dnia poprzedzającego dzień wolny.

5.2. Roboty budowlane nie będą realizowane w następujących dniach roboczych: 02.05.2024 r., 31.05.2024 r. oraz 16.08.2024 r.

5.3. W trakcie realizacji zadania w przypadku powstania dużych zatorów na drogach wojewódzkich nr 501 i 502 spowodowanych zwiększonym ruchem m.in. napływem turystów, Wykonawca jest zobowiązany do ręcznego kierowania ruchem, zmierzając do zapewnienia płynności ruchu oraz zapewnienia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

6. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

6.1. 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.

6.2. 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.

Sporządził:

Przemysław Młyński