

OPIS

PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Temat zadania: **Modernizacja drogi DW 211 na odcinku 20+557 – 21+500 , dl. 0,943 km**

Lokalizacja: **Droga wojewódzka nr 211, od km 20+557 – 21+500 , (Czarna Dąbrówka - Rokity).**
Długość odcinka przewidzianego do remontu ok. 0,943 km

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 program EwidMaster – posiadana przez ZDW w Gdańsku ewidencja i fotorejestracja sieci drogowej,
- 3) Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (j.t. Dz. U. z 2017 r., poz. 2222 ze zm.),
- 4) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016 poz. 124).

1.3. Przedmiot i zakres opracowania.

Przedmiotem opracowania jest opis przedmiotu zamówienia dla wykonania modernizacji drogi wojewódzkiej nr 211 będącego kontynuacją remontu z lat poprzednich o kolejny odcinek na odc. Czarna Dąbrówka - Rokity tj. od km **20+557 – 21+500 , dl. 0,943 km**

2. CZĘŚĆ TECHNICZNA.

2.1. Stan istniejący.

Droga wojewódzka nr 211 na odcinku od km **20+557 – 21+500 , dl. 0,943 km** ma śr. szerokość 6,3 m (6,2 ÷ 7,8 m) i przebiega w km 21+200 – 21+500 poza obszarem zabudowanym. Nawierzchnia na tym odcinku była na przestrzeni kilku ostatnich lat wielokrotnie poddawana zabiegom regeneracyjnym w różnych technologiach np. powierzchniowe utwalenie 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 remontu po uprzednim sfrezowaniu nawierzchni na gr. 1-3 cm na szerokości 4m na trasie oraz gr.4 cm na wcinkach, przewiduje się oczyszczenie i skropienie warstw konstrukcyjnych nawierzchni oraz wykonanie warstwy wyrównawczej AC16W KR3-4 w ilości średnio 150 kg/m² (6 cm) i warstwy ścieralnej z SMA 11 PMB 45/80-55 KR 3-4gr. 4 cm.

Na całej długości należy uzupełnić pobocza gruntowe z mieszanki KŁSM 0/31,5 o szer. 1,00 m z każdej strony do nowego poziomu niwelety jezdni – średnio o grubości 10 cm.

Mieszanka KŁSM 0/31,5 musi spełniać wymaganiom zawartym w SST D-06.03.01,

Na całej długości remontowanego odcinka należy odtworzyć oznakowanie poziome grubowarstwowe (oś i linie krawędziowe jezdni) wg Projektu zmiany organizacji ruchu dla drogi wojewódzkiej nr 211 w zakresie remontowanego odcinka drogi - uzgodnionego przez Marszałka Województwa Pomorskiego pismem **DIF-DR.8022.204.2018** z dnia 29.03.2018 r.

Powyższa dokumentacją będzie udostępniona Wykonawcy przez RDW w Bytów 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. Należy zwrócić szczególną uwagę na wykonanie spadków na obiekcie mostowym – po wykonaniu warstwy ścieralnej nie dopuszczalne jest występowanie zastoisk wody na jezdni/moście.

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) Frezowania istniejącej nawierzchni jezdni – od 1 do 2 cm na całej szerokości; wcinki na włączeniu w istniejąca nawierzchnie, na skrzyżowaniach oraz zjazdach wykonać na głębokość 4 cm
- 2) Oczyszczenie warstw konstrukcyjnych i skropienie emulsja asfaltową;
- 3) W-wa wyrównawcza **AC16W** na istniejącej jezdni (KR3-4) w ilości **średnio 150 kg/m²** (6 cm)
- 4) Oczyszczenie warstw konstrukcyjnych i skropienie emulsja asfaltową;
- ~~5) Ułożenie siatki do nawierzchni bitumicznych na całej szerokości~~
- 6) W-wa ścieralna **SMA 11 PMB 45/80-55 KR 3-4** o **gr. 4 cm**;
- 7) Uzupełnienie poboczy gruntowych mieszanką z **KŁSM 0/31,5** o szer. **1,00 m** i **średniej gr. 10 cm**;
- 8) Odtworzenie oznakowania poziomego grubowarstwowego chemoutwardzalne (linie osiowe i krawędziowe).

Uwaga: I. W ramach niniejszego zadania zamawiający przewiduje wymianę nawierzchni na obiekcie mostowym (nieczynna linia kolejowa) - długość odcinka – zgodna z długością kap – 33mb ~ 239 m² powierzchni. Zamawiający wymaga by wykonawca wykonał frezowanie nawierzchni mostu od początku do końca kap na głębokość 4cm. A następnie ułożył warstwę ścieralną **SMA 11 PMB 45/80-55 KR 3-4** o **gr. 4 cm zgodnie z SST**. Odtworzenie szczeliny dylatacyjnej będzie polegało na wyprofilowaniu szczeliny poprzez nacięcie na głębokość 20 mm w wykonanej warstwie ścieralnej. Szczelinę należy wypełnić masą zalewową. Masa zalewowa powinna odpowiadać następującym wymaganiom technicznym:

Parametry według DIN EN 14 188	Metoda badań	Jednostka	Wartość wymagana/ graniczna	Wartość uzyskana
Temperatura przerobu	SNV 671913	°C	Podać wartość	170°C
Punkt mięknięcia	EN 1427	°C	≥ 85	103 ± 8
Gęstość w 25 °C	EN 13 880-1	g/cm ³	Podać wartość	1,11 ± 0,05
Penetracja stożkiem w 25 °C	EN 13 880-2	0,1mm	40 - 130	-46 - 66
Penetracja kulką i zdolność elastycznego powrotu	EN 13 880-3	%	≥ 60	60- 70
Odporność na podwyższoną temperaturę, penetracja stożkiem	EN 13 880-4	0,1 mm	40 - 130	54
Odporność na podwyższoną temper., zdolność elastycznego powrotu	EN 13 880-4	%	≥ 60	-63 - 77
Długość spływania, początkowa	EN 13 880-5	mm	≤ 2	< 1
Długość spływania po podgrzaniu	EN 13 880-5	mm	≤ 2	< 1
Odporność na działanie asfaltu	EN 13 880-9	-	spełnia	spełnia
Przyczepność i rozciągliwość po składowaniu w wodzie - naprężenie maksymalne - naprężenie końcowe po zakończeniu badania	EN 13 880-13	- N/mm ²	spełnia 1,00 0,15	spełnia 0,75 0,25

Dalsze właściwości				
Opad kulki - -25°C, 5 m	DIN 1996-18 SNV 671917	-	3 v 4 brak uszkodzenia	4v4 brak uszkodzenia

Szczegóły prac należy wykonać w uzgodnieniu i pod nadzorem inspektora nadzoru.

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 w własnym zakresie.