

# OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

<i>Temat zadania:</i>	<b>Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 210 w km 3+767 ÷ 6+125</b>
<i>Lokalizacja:</i>	<b>miejsowość Głobino – ul. Główna, odc. granica miasta Słupsk – Głobino Kolonia Długość odcinka przewidzianego do modernizacji ok. 2,358 km</b>
<i>Inwestor:</i>	<b>Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku ul. Mostowa 11A 80-778 Gdańsk</b>
<i>Data wykonania:</i>	<b>Sierpień 2023</b>

Zatwierdził:  
Kierownik  
Rejonu Dróg Wojewódzkich w Lęborku  
**Mariusz Krzesiński**

## **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 – posiadane przez ZDW w Gdańsku w postaci ewidencji i fotorejestracji sieci drogowej,
- 3) Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (j.t. Dz. U. z 2022 r., poz. 1693).

### 1.3. Przedmiot i zakres opracowania.

Przedmiotem opracowania jest opis przedmiotu zamówienia dla wykonanie modernizacji drogi wojewódzkiej nr 210 w m. Głobino – ul. Główna na odc. od km 3+767 do km 6+125 (odc. granica miasta Słupsk – Głobino „Kolonja”).

## 2. CZĘŚĆ TECHNICZNA.

### 2.1. Stan istniejący.

Droga wojewódzka nr 210 w m. Głobino – ul. Główna na odc. od km 3+767 (granica miasta Słupsk) do km 6+125 ma zmienną szerokość zależnie od odcinka 6,50 i 6,00 m i przebiega w większości w obszarze zabudowanym (od km 4+500). Nawierzchnia na tym odcinku była na przestrzeni kilku ostatnich lat wielokrotnie poddawana zabiegom regeneracyjnym w różnych technologiach np. remixing w-wy ścieralnej, remonty cząstkowe mieszankami mineralno – asfaltowymi na gorąco (beton asfaltowy, asfalt lany) oraz remonty masą „na zimno”.

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 **stwarzają bezpośrednie zagrożenie w ruchu drogowym**.

### 2.2. Stan projektowany.

#### 2.2.1. Plan sytuacyjny.

W ramach modernizacji w pierwszej kolejności przewiduje się wykonanie frezowania na zimno na całym odcinku na głębokość od 3 do 8 cm wraz ze wcinkami na skrzyżowaniach i zjazdach. Następnie po oczyszczeniu i skropieniu należy wykonać na ciągu głównym warstwę wyrównawczą z AC16W KR3-4 w ilości 125 kg/m<sup>2</sup> (średnio ok. 5 cm) – z asfaltu modyfikowanego PMB 25/55-60 wg PN-EN 14023.

Między poszczególnymi warstwami należy wykonać oczyszczenie i skropienie warstw emulsją asfaltową. Na górze wykonanej konstrukcji należy wykonać warstwę ścieralną z SMA 8S KR3-4 o gr. 3 cm na asfalcie modyfikowanym PMB 45/80-55 wg PN-EN 14023.

Na odcinkach o przekroju szlakuowym i półulicznym należy ściąć zawyżone pobocza gruntowe na głębokość średnio 10 cm i szerokości 1,25 m, a następnie uzupełnić je do wysokości nowej nawierzchni destruktem bitumicznym pozyskanym z frezowania (strona lewa – 1428,0 m, strona prawa – 939,0 m) – odc. od km 3+782 do km 4+573 strona lewa, od km 5+345 do km 5+800 strona lewa, od km 5+868 do km 6+125 oraz od km 3+782 do km 4+800 strona prawa (z pominięciem zjazdów i skrzyżowań z drogami wewnętrznymi).

Układając warstwy bitumiczne na ciągu głównym należy wykonać analogiczną konstrukcję jak na ciągu głównym na skrzyżowaniu z drogą gminną nr 119134G w km 5+23 strona lewa, drogą gminną – ul. Wierzbowa w km 5+290 strona prawa oraz drogą powiatową nr DP1177G do m. Warblewo w km 6+010 strona lewa, tj. wyrównanie z AC16W i w-wa ścieralna z SMA 8S.

Na istniejących zjazdach i skrzyżowaniach z drogami wewnętrznymi należy rozebrać istniejącą nawierzchnię wraz z wykonaniem koryta na głębokość 33 cm. Następnie należy wykonać warstwę podbudowę z destruktu bitumicznego o gr. 25 cm oraz warstwę z AC16W gr. 5 cm i warstwę gr. 3 cm z SMA 8S KR3-4, tj.:

strona LEWA [ $\Sigma$  Lewa=80,0 m<sup>2</sup>]: w km 4+275 str. L (P=50,0m<sup>2</sup>); w km 4+504 str. L (P=30,0m<sup>2</sup>);

strona PRAWA [ $\Sigma$  Prawa=245,0 m<sup>2</sup>]: w km 3+880 str. P (P=75,0m<sup>2</sup>); w km 3+957 str. P (P=60,0m<sup>2</sup>); w km 4+110 str. P (P=55,0m<sup>2</sup>); w km 4+450 str. P (P=55,0m<sup>2</sup>).

Należy zachować geometrię istniejących zjazdów.

Na całej długości modernizowanego odcinka należy odtworzyć oznakowanie poziome – grubowarstwowe chemoutwardzalne wg dołączonego fragmentu Projektu stałej organizacji ruchu dla drogi wojewódzkiej nr 210 o łącznej powierzchni 848,88 m<sup>2</sup>. Powyższa dokumentacja będzie udostępniona Wykonawcy w postępowaniu przetargowym (wersja elektroniczna) oraz w chwili przekazania placu budowy (pasa drogowego) w wersji papierowej. Dodatkowo należy wymienić słupki U-1a i U-1b (łącznie 52 szt.) zgodnie z POR.

Istniejące włazy wpustów ulicznych (8 szt.) należy wymienić na kraty z zawiasem i rygłem klasy D400 wraz odpowiednią regulacją wysokościową względem nowej nawierzchni.

### 2.2.2. Przekrój podłużny i poprzeczny.

Przekrój poprzeczny należy zachować jak w stanie istniejącym zbliżonym do przekroju daszkowego, natomiast w obszarze łuków poziomych istniejące spadki jednostronnie.

Pochylenie podłużne należy zachować jak w stanie istniejącym.

### 2.2.3. Zakres robót i zaprojektowana konstrukcja nawierzchni.

Podstawowy zakres robót:

- 1) Frezowania istniejącej nawierzchni jezdni – od 3 do 8 cm (wcinki, skrzyżowania oraz ciąg główny);
- 2) Oczyszczenie warstw konstrukcyjnych i skropienie emulsją asfaltową (cała nawierzchnia);
- 3) Warstwa wyrównawcza **AC16W** (KR3-4) w ilości **średnio 125 kg/m<sup>2</sup>** (ok. 5 cm) – **asfalt modyfikowany PMB 25/55-60** (ciąg główny, skrzyżowania);
- 4) Oczyszczenie warstw konstrukcyjnych i skropienie emulsją asfaltową (cała nawierzchnia);

- 5) Warstwa ściernalna **SMA 8S** (KR3-4) o **gr. 3 cm – asfalt modyfikowany PMB 45/80-55** (ciąg główny, skrzyżowania);
- 6) Ścinka zawyżonych poboczy – średnia grubość 10 cm;
- 7) Utwardzenie poboczy jezdni destruktem bitumicznym na szerokości 1,25 m i śr. grubości 10 cm;
- 8) Utwardzenie istniejących zjazdów i skrzyżowań z drogami wewnętrznymi – podbudowa z destruktu bitumicznego o gr 25 cm, w-wa z AC16W gr. 5 cm i w-wa z SMA 8S gr. 3 cm;
- 9) Wymiana i regulacja wysokościowa krat wpustów deszczowych – 8 szt.;
- 10) Wymiana słupków U-1a i U-1b (wg POR DIF-DR.8022.79.2023);
- 11) Odtworzenie oznakowania poziomego – grubowarstwowe chemoutwardzalne (wg POR DIF-DR.8022.79.2023).

Układ geometryczny drogi nie ulegnie zmianie.

Przedmiotowe roboty stanowią remont istniejącego odcinka drogi wojewódzkiej nr 212, w rozumieniu art. 3 ust. 8) ustawy z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jedn. Dz.U. z 2023 poz. 68 ze zm.), cyt.: „...*wykonywanie w istniejącym obiekcie budowlanym robót budowlanych polegających na odtworzeniu stanu pierwotnego, a nie stanowiących bieżącej konserwacji, przy czym dopuszcza się stosowanie wyrobów budowlanych innych niż użyto w stanie pierwotnym*”.

#### 2.2.4. Ochrona środowiska i prace zabezpieczające.

Rozwiązanie nie wprowadza negatywnych zmian w istniejącym środowisku naturalnym. Po zrealizowaniu inwestycji przewiduje się właściwe uporządkowanie terenu w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji. Po wykonaniu robót nastąpi poprawa bezpieczeństwa i komfortu ruchu drogowego. Celem zminimalizowania wpływu prowadzonych prac na środowisko zostanie maksymalnie ograniczony czas używania sprzętu ciężkiego, aby zredukować hałas. Materiały pochodzące z rozbiórki zostaną usunięte z terenu budowy i obszarów do niej przyległych. Nie dopuszcza się gromadzenia materiałów budowlanych na przylegających terenach zielonych. Usuwanie wszelkich odpadów oraz śmieci z terenu wykonywanych robót odbywać się będzie przy zachowaniu przepisów obowiązujących w zakresie utylizacji odpadów, w szczególności przepisów ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (tekst jedn. Dz.U. z 2022 poz. 699 ze zm.).

Planowany zakres robót nie zmieni w sposób istotny obecnych warunków eksploatacji infrastruktury, drogowej i innej.

Powyższy zakres nie robót nie wymaga Decyzji środowiskowej (na podstawie ustawy z dnia 24 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska – tekst jedn. Dz.U. z 2022 poz. 2556), jak również nie wymaga uzyskania pozwolenia na budowę (podstawa prawna ustawa z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo budowlane – tekst jedn. Dz.U. z 2021 poz. 2351).

#### 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.