

# OPIS

## PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

<i>Temat zadania:</i>	<b>Modernizacja drogi DW 206 na odcinku km 54+000 – 55+700 , dł. 1,700 km</b>
<i>Lokalizacja:</i>	<b>Droga wojewódzka nr 206 na odcinku km 54+000 – 55+700 , dł. 1,700 km Kawcze - Łodzierz</b> <b>Długość odcinka przewidzianego do remontu ok. 1,700 km</b>
<i>Inwestor:</i>	<b>Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku</b> <b>ul. Mostowa 11A</b> <b>80-778 Gdańsk</b>

## **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 206 będącego kontynuacją remontu z lat poprzednich o kolejny odcinek na odc. Kawcze - Łodzierz tj. od km **54+00 – 55+700; , dl. 1,700 km**

## 2. CZĘŚĆ TECHNICZNA.

### 2.1. Stan istniejący.

Droga wojewódzka nr 206 na odcinku od km **54+00 – 55+700 , dl. 1,700 km** ma śr. szerokość 6,15 m (6,00 ÷ 6,30 m) i przebiega poza obszarem zabudowanym. 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 remontu po uprzednim sfrezowaniu nawierzchni na gr. 1-3 cm na całej szerokości oraz 4 cm na wcinkach przewiduje się oczyszczenie i skropienie warstw konstrukcyjnych nawierzchni oraz wykonanie warstwy wyrównawczej AC16W KR3-4 w ilości średnio 125 kg/m<sup>2</sup> (5 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 206 w zakresie remontowanego odcinka drogi - uzgodnionego przez Marszałka Województwa Pomorskiego pismem **DIF-DR.8022.204.2018** z dnia 29.03.2018 r.

Powyższa dokumentację 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 3 cm na całej szerokości miejsc zdeformowanych; 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 wyrównawcza **AC16W** na istniejącej jezdni (KR3-4) w ilości **średnio 125 kg/m<sup>2</sup>** (5 cm)
- 4) Oczyszczenie warstw konstrukcyjnych i skropienie emulsją asfaltową;
- 5) W-wa ścieralna **SMA 11 PMB 45/80-55 KR 3-4** o **gr. 4 cm**;
- 6) Uzupełnienie poboczy gruntowych mieszanką z **KŁSM 0/31,5 o szer. 1,00 m i średniej gr. 10 cm**;
- 7) Odtworzenie oznakowania poziomego grubowarstwowego chemoutwardzalne (linie osiowe i krawędziowe).
- 8) Konserwacja rowu przez oczyszczenie z namułu o średniej grubości 30 cm i wyprofilowaniem skarp
- 9) regulacja barier ochronnych N2W5

### 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.