

# OPIS

## PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

*Temat zadania:* **Remont nawierzchni, chodników oraz infrastruktury podziemnej w miejscowości Rekowo, DW 212**

*Lokalizacja:* **Droga wojewódzka nr 212 na odcinku km 56+743 - 56+945**

*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 programu EwidMaster – posiadana przez ZDW w Gdańsku ewidencja i fotorejestracja sieci drogowej,
- 3) Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 320),
- 4) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518).
- 5) Mapa sytuacyjno-wysokościowa

### **1.3. Przedmiot i zakres opracowania.**

Przedmiotem opracowania jest opis przedmiotu zamówienia dla wykonania remontu nawierzchni, chodników oraz infrastruktury podziemnej przy drodze wojewódzkiej nr 212 w miejscowości Rekowo o długości około 200 m.

## **2. CZĘŚĆ TECHNICZNA.**

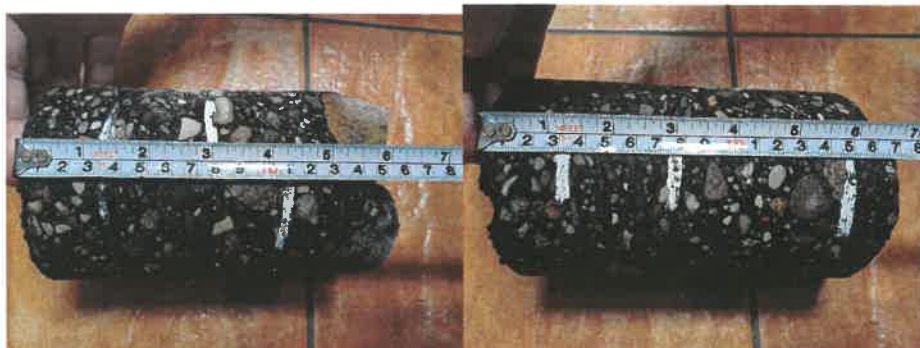
### **2.1. Stan istniejący.**

Przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 212 w km 56+743 - 56+945 znajduje się w obszarze zabudowanym miejscowości Rekowo.

Odcinek drogi posiada w przeważającej części przekrój uliczny, obustronne chodniki, ze strony lewej zatokę autobusową natomiast po stronie prawej peron przystankowy. Odwonienie drogi odbywa się w sposób mieszany powierzchniowo oraz za pomocą kanalizacji deszczowej wraz z wpustami ulicznymi do pobliskiego rowu drogowego.

Stan nawierzchni, chodników, zatoki autobusowej a także odwodnienia należy uznać za bardzo zły. Nawierzchnia posiada liczne ubytki i wykruszenia, chodniki oraz zatoka autobusowa są nierówne z ubytkami, a kanalizacja deszczowa jest nieszczelna.

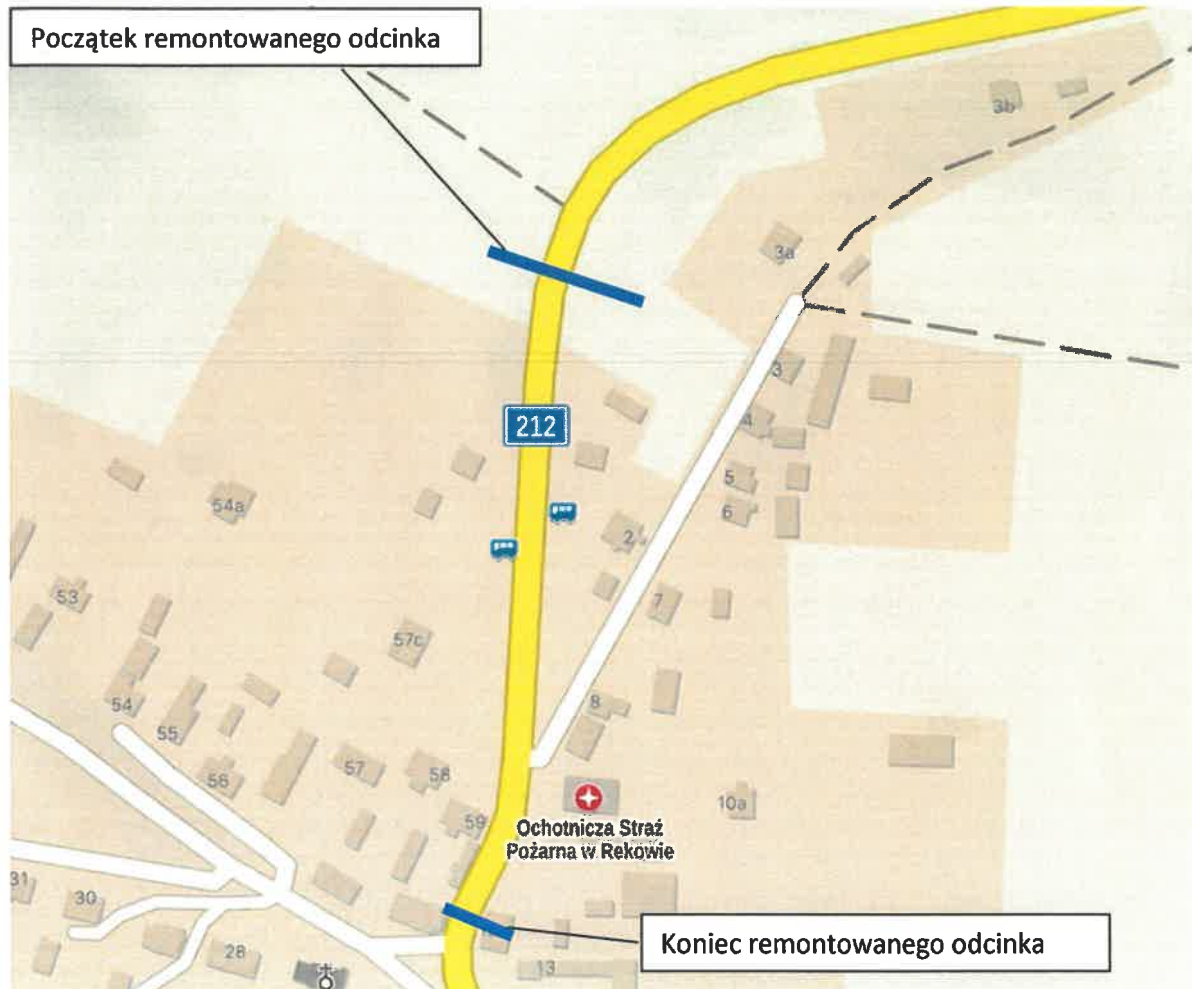
W nawierzchni wykonano odwierty kontrolne w celu ustalenia grubości konstrukcji.



## 2.2. Stan projektowany.

### 2.2.1. Plan sytuacyjny.

W ramach remontu planuje się wymianę warstwy wiążącej oraz ścieralnej, wymianę konstrukcji chodników oraz wjazdów, zatoki autobusowej, wymianę kolektora deszczowego, studni i wpustów deszczowych oraz regulację wysokościową 3 szt. studni teletechnicznych (kablowych), studni wodomierzowej oraz zaworów, studni kanalizacji deszczowej, malowanie poziome, ścinkę oraz uzupełnienie poboczy, drobne prace w zakresie zieleni.



### 2.2.2. Przekrój podłużny i poprzeczny.

Spadek podłużny oraz poprzeczny jezdni należy dostosować do istniejącej infrastruktury, natomiast spadki poprzeczne chodników należy wykonać 1% - 3% w kierunku do jezdni.

Odwodnienie chodnika oraz jezdni powierzchniowo do istniejącej kanalizacji deszczowej oraz rowów.

### 2.2.3. Zakres robót. Projektowane rozwiązanie.

#### A – jezdnia główna

W ramach zadania projektuje się:

- wymianę warstwy wiążącej oraz ścieralnej poprzez wykonanie frezowania na głębokości 5-10cm wraz z wywozem i utylizacją, dopuszcza się wbudowanie części materiału na zadaniu

- wykonanie warstwy wiążącej z AC 16W PMB 25/55-60 KR3-4 o grubości 6cm
- wykonanie warstwy ścieralnej z SMA 8S PMB 45/80-55 KR 3-4 o grubości 4cm
- wzmocnienie nawierzchni poprzez zastosowanie siatki do zbrojenia warstw nawierzchni asfaltowych z włókien szklanych wstępnie przesączona asfaltem 120x120 kNm, zaleca się wbudowanie siatki pod warstwę wiążącą, w przypadku braku takiej możliwości inspektor może zdecydować inaczej tj. pod warstwę ścieralną

Przed przystąpieniem do frezowania należy wykonać odwierty sprawdzające grubości istniejącej konstrukcji jezdni, aby potwierdzić możliwość frezowania na gł. 10cm.

#### **B – chodniki i zjazdy**

- projektuje się całkowitą wymianę konstrukcji nawierzchni chodników oraz zjazdów poprzez ich rozebranie, wywóz wraz z utylizacją
- wykonanie koryta wraz z plantowaniem oraz zgęszczeniem
- wykonanie podbudowy z kruszywa stabilizowanego cementem C1,5/2 o grubości 20cm (zjazdy), 15cm (chodnik)
- wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 (C90/3) o grubości warstwy po zagęszczeniu 15cm
- wykonanie nawierzchni zjazdów (czerwony) oraz chodnika (szary) z kostki betonowej gr. 8cm na podsypce cementowo-piaskowej gr. 3cm

#### **C – zatoka autobusowa**

- projektuje się całkowitą wymianę konstrukcji nawierzchni zatoki poprzez jej rozebranie, wywóz wraz z utylizacją
- wykonanie koryta wraz z plantowaniem oraz zgęszczeniem
- wykonanie podbudowy pomocniczej z kruszywa stabilizowanego cementem C3/4 o grubości warstwy 12cm
- wykonanie podbudowy zasadniczej zatoki z betonu cementowego C16/20 o grubości warstwy 22cm
- wykonanie nawierzchni zatoki (grafitowy) z kostki betonowej gr. 8cm na podsypce cementowo-piaskowej gr. 3cm

Przewiduje się także wymianę obrzeży 8x30 oraz krawężników 15x30 (na zjazdach krawężnik najazdowy 15x22cm) na ławie betonowej z oporem

#### **D – odwodnienie**

- projektuje się całkowitą wymianę istniejącej kanalizacji deszczowej wraz z wywozem i utylizacją poprzez jej demontaż i montaż nowych elementów
- Montaż studni rewizyjnej DN1200 o gł. 2m wykonać z betonu C35/45 zgodnie z PNEN 1917:2004 z elementów żelbetowych z monolitycznym dnem oraz elementów łączonych z zastosowaniem

uszczelki zintegrowanej, uwzględniając wypełnienie zaprawą zewnętrznych i wewnętrznych szczelin technologicznych powstałych przy złożeniu jej elementów. Włazy studni zastosować jako żeliwne DN600 wentylowane z zamkiem ryglowanym wg PN EN124:2000, kl. D400 – dla studni zlokalizowanych w jezdni, klasy C250 – dla studni zlokalizowanych w chodnikach i poboczach. Studnie wg KPED 02.07. Stopnie żłazowe ułożone mijankowo o rozstawie 30 cm. Stopnie żłazowe w otulinie tworzywowej w kolorze żółtym, ułożone mijankowo, montowane fabrycznie. Regulację włączów wykonywać za pomocą żelbetowego pierścienia wyrównującego. Zasyпка studni: piaskiem, warstwami gr. 0,2–0,3 m zagęszczając do 98% ZMP.

- Montaż kanału deszczowego głównie wykonać jako sieć grawitacyjną, szczelną, z rur PEHD o średnicach: Ø300PEHD SN8. Rury niekarbowane PEHD strukturalne dwuścienne z gładkimi ściankami zewnętrzną czarną gwarantującą pełną odporność na promieniowanie UV i wewnętrzną jasną ułatwiającą inspekcję, zgodne z normą PN-EN 13476-2 typ A2. Łączenie odbywa się metodą łączenia kielichowego, dwukielichowego z uszczelką dwuwargową w wewnętrznej części kielicha bądź za pomocą spawania ekstruzyjnego.
- Montaż wpustów ulicznych o średnicy studzienki DN500 betonowe z osadnikiem głębokości  $h=0,8\text{m}$ , z betonu C35/45 wg KPED 02.13. Wpusty uliczne typowe z monolitycznym dnem, z częścią osadową 0,8m z koszami na nieczystości o głębokości 0,6m, z kratami ulicznymi kl. D400 z zawiasem bez rygli. Studzienki wpustowe włączać do sieci przykanalikami DN160 PEHD SDR26. Zasyпка studzienki wpustowej: piaskiem, warstwami gr. 0,2–0,3 m zagęszczając do 98% ZMP.
- Wymiana wylotu kanalizacji deszczowej do rowu wykonać jako typowy prefabrykowany.
- W miejscu wymiany studni wpadowej z kratą na skrzyżowaniu DW 212 z drogą gminną koło straży pożarnej należy wykonać studnię połączoną z podwójnym wpustem ulicznym.

#### **E – pozostałe roboty**

- Regulacja wysokościowa studni teletechnicznych oraz skrzynek wodociągowych, włączów kanalizacji deszczowej ( w przypadku konieczności wymiany na nowy, armaturę dostarczy gestor sieci)
- Roboty wykończeniowe w zakresie zieleni, humusowania wraz z obsianiem uszkodzonych części trawników
- Regulacja wysokościowa nawierzchni z kostki betonowej w rejonie wjazdu do straży pożarnej.
- Malowanie poziome cienkowarstwowe.

#### **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 we własnym zakresie.

Sporządził:

Stawomir Zanianiel  
RDW Bytów