

OPIS

PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

<i>Temat zadania:</i>	Modernizacja drogi DW 209 na odcinku km 26 +170 – 27+600 , dl. 1,430 km
<i>Lokalizacja:</i>	Droga wojewódzka nr 209 na odcinku km 26+170 – 27+600 , dl. 1,430 km Gumieniec – Miszewo Długość odcinka przewidzianego do remontu ok. 1,430 km
<i>Inwestor:</i>	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 209 od km **26+170 – 27+600; , długości 1,430 km**

2. CZĘŚĆ TECHNICZNA.

2.1. Stan istniejący.

Droga wojewódzka nr 209 przebiega w obszarze nie zabudowanym na odcinku Gumieniec – Miszewo w km **26+170 – 27+600** i ma śr. szerokość 5,76 m ($5,50 \div 5,90$ m). 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 częściowe 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 częściowych, 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 modernizacji po uprzednim sfrezowaniu nawierzchni na gr. 1-3 cm we wskazanym miejscu o powierzchni około 200m² oraz 4 cm na wcinkach przewiduje się oczyszczenie i skropienie warstw konstrukcyjnych nawierzchni oraz wykonanie warstwy wyrównawczej AC8S w ilości średnio 75 kg/m² (3 cm) na odcinku 26+170 – 26+870 i na całości odcinka warstwy wiążącej mieszanki AC16W KR3-4 (średnio 125 kg/m² – 5 cm) oraz 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,

Do zakresu robót zaliczono także regulację wysokościową zjazdów z płyt drogowych i płyt Yomb o łącznej powierzchni 60 m².

Na całej długości modernizowanego odcinka należy odtworzyć oznakowanie poziome grubowarstwowe (oś i linie krawędziowe jezdni) wg Projektu zmiany organizacji ruchu dla drogi wojewódzkiej nr 209 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 Bytowie 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.

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 w wybranych miejscach; wcinki na włączeniu w istniejącą nawierzchnię, na skrzyżowaniach oraz zjazdach wykonać na głębokość 4 cm
- 2) Oczyszczenie warstw konstrukcyjnych i skropienie emulsją asfaltową;
- 3) Wykonanie warstwy wyrównawczej z mieszanki mineralno – asfaltowej AC8S 50/70 KR3-4 , w ilości średnio 75 kg/m² (3 cm) na odcinku 26+170 – 26+870
- 4) Oczyszczenie warstw konstrukcyjnych i skropienie emulsją asfaltową;
- 5) W-wa wiążąca **AC16W** na istniejącej jezdni (KR3-4) w ilości **średnio 125 kg/m²** (5 cm)
- 6) Oczyszczenie warstw konstrukcyjnych i skropienie emulsją asfaltową;
- 7) W-wa ścierna **SMA 11 PMB 45/80-55 KR 3-4 o gr. 4 cm**;
- 8) Ścinka i uzupełnienie poboczy gruntowych mieszanką z **KŁSM 0/31,5 o szer. 1,00 m i średniej gr. 10 cm**;
- 9) Odtworzenie oznakowania poziomego grubowarstwowego chemoutwardzalne (linie osiowe i krawędziowe).
- 10) Konserwacja rowu przez oczyszczenie z namułu o średniej grubości 30 cm i wyprofilowaniem skarp
- 11) Regulacja wysokościowa zjazdów.

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.