

# OPIS

## PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

*Temat zadania:* **Remont nawierzchni DW 210 w km 28+000 ÷ 30+250**

*Lokalizacja:* **odc. Rumsko – Główny**

**Długość odcinka przewidzianego do remontu ok. 2,25 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 – 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 2021 r., poz. 54 ze zm.).

### 1.3. Przedmiot i zakres opracowania.

Przedmiotem opracowania jest opis przedmiotu zamówienia dla wykonanie remontu nawierzchni drogi wojewódzkiej nr 213 na odc. od km 28+000 do km 30+250 (Rumsko – Główny).

## 2. CZĘŚĆ TECHNICZNA.

### 2.1. Stan istniejący.

Droga wojewódzka nr 213 na odc. od km 28+000 do km 30+250 ma śr. szerokość 5,40 m ( $5,60 \div 5,20$  m) i przebiega w początkowym odcinku poza obszarem zabudowanym natomiast od początku m. Klęcinko w obszarze zabudowanym (dołączony POR). Nawierzchnia na tym odcinku była na przestrzeni kilku ostatnich lat wielokrotnie poddawana zabiegom regeneracyjnym w różnych technologiach np. cienki dywanik na zimno (slurry seal), 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 **stwarzają bezpośrednie zagrożenie w ruchu drogowym**.

### 2.2. Stan projektowany.

#### 2.2.1. Plan sytuacyjny.

W ramach remontu na ciągu głównym należy wykonać na istniejącej jezdni warstwę wyrównawczą z AC16W KR3-4 w ilości  $175 \text{ kg/m}^2$  (średnio ok. 7 cm), a następnie wzmocnić taką konstrukcję poprzez wklejenie siatki do zbrojenia warstw nawierzchni asfaltowych na całej szerokości jezdni. Między poszczególnymi warstwami należy wykonać oczyszczenie i skropienie warstw emulsją asfaltową. Na gorze wykonanej konstrukcji należy wykonać warstwę ścieralną z AC11S KR3-4 o gr. 4 cm.

Istniejące skrzyżowanie z drogą niepubliczną w km 29+152L i skrzyżowanie z drogą gminną nr 103020 w km 29+144P w obszarze m. Klęcinko oraz zjazd publiczny w m. Klęcinko (w km 30+009L) należy wykonać w technologii bitumicznej analogicznie jak ciąg główny (bez wzmocnienia siatką) – łącznie ok.  $148,00 \text{ m}^2$ .

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 15 cm (strona lewa – 2085,00 m, strona prawa – 2210,00 m).

Układając warstwy bitumiczne na ciągu głównym należy poszerzyć się na długości istniejących zjazdów na szerokość 0,50 m – łącznie ok. 86,00 m<sup>2</sup>. Pozostałą powierzchnię istniejące zjazdów gruntowych należy utwardzić z mieszanki KŁSM 0/31,5 do nowego poziomu niwelety jezdni – średnio o grubości 15 cm.

**Strona LEWA [ $\Sigma$  Lewa=416,00 m<sup>2</sup>]:** w km 28+273L (P=45,75 m<sup>2</sup>); w km 28+944L (P=87,50 m<sup>2</sup>); w km 29+304L (P=28,25 m<sup>2</sup>); w km 29+354L (P=27,50 m<sup>2</sup>); w km 29+412L (P=26,00 m<sup>2</sup>); w km 29+606L (P=15,00 m<sup>2</sup>); w km 29+650L (P=41,00 m<sup>2</sup>); w km 29+737L (P=35,50 m<sup>2</sup>); w km 29+805L (P=11,50 m<sup>2</sup>); w km 29+838L (P=25,00 m<sup>2</sup>); w km 29+870L (P=19,50 m<sup>2</sup>); w km 29+913L (P=27,50 m<sup>2</sup>); w km 29+959L (P=26,00 m<sup>2</sup>).

**Strona PRAWA [ $\Sigma$  Prawa=148,00 m<sup>2</sup>]:** w km 28+252P (P=31,50 m<sup>2</sup>); w km 28+833P (P=28,00 m<sup>2</sup>); w km 29+506P (P=35,00 m<sup>2</sup>); w km 29+769P (P=13,50 m<sup>2</sup>); w km 29+793P (P=24,00 m<sup>2</sup>); w km 29+842P (P=16,00 m<sup>2</sup>).

Mieszanka KŁSM 0/31,5 musi spełniać wymagania zawarte w SST D-06.03.01, pkt 2.2 – **Należy stosować kruszywo ze skały magmowej, z recyklingu lub połączenie tych kruszyw.**

Istniejący zjazd z kostki betonowej w km 28+871L w m. Klęcinko należy przełożyć (podnieść) do poziomu nowej niwelety jezdni z ponownym wykorzystaniem rozebranych elementów (kostka, krawężniki) – ok. 50,00 m<sup>2</sup> kostki betonowej. W przypadku uszkodzenia krawężników należy zastosować nowe materiały.

Należy zachować geometrię istniejących zjazdów.

W m. Klęcinko w km 29+720L (przez przystankiem autobusowym) należy wykarczować lub wyfrezować istniejącą karpinę po drzewie przydrożnym o średnicy 80÷100 cm na głębokość minimum 10 cm poniżej poziomu terenu.

Na całej długości remontowanego odcinka należy odtworzyć oznakowanie poziome grubowarstwowe (linie krawędziowe jezdni) wg dołączonego fragmentu Projektu stałej organizacji ruchu dla drogi wojewódzkiej nr 213. Powyższa dokumentacja będzie udostępniona Wykonawcy w postępowaniu przetargowym (wersja elektroniczna) oraz w chwili przekazania placu budowy (pasa drogowego) w wersji papierowej.

### 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 0 do 6 cm (wcinki początek / koniec oraz wcinki skrzyżowania z drogami gminnymi);
- 2) Oczyszczenie warstw konstrukcyjnych i skropienie emulsją asfaltową (istniejąca nawierzchnia);
- 3) Warstwa wyrównawcza **AC16W** (KR3-4) w ilości **średnio 175 kg/m<sup>2</sup>** (ok. 7 cm);
- 4) Oczyszczenie warstw konstrukcyjnych i skropienie emulsją asfaltową (pod wzmocnienie siatką);
- 5) Wzmocnienie jezdni na całej szerokości jezdni siatką do zbrojenia warstw nawierzchni asfaltowych;
- 6) Warstwa ściernalna **AC11S** (KR3-4) o **gr. 4 cm**;
- 7) uzupełnienie poboczy gruntowych mieszanką z KŁSM 0/31,5 o szer. 1,00 m i **średniej gr. 15 cm**;

- 8) Utwardzenie istniejących zjazdów gruntowych mieszanką z KŁSM 0/31,5 o **średniej gr. 15 cm**;
- 9) Przełożenie istniejącego zjazd w kostki betonowej;
- 10) Karczowanie / frezowanie karpiny po drzewie przydrożnym;
- 11) Odtworzenie oznakowania poziomego grubowarstwowego chemoutwardzalne (wg POR).

#### **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.