

# OPIS

## PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

- Temat zadania:* **Modernizacja drogi wojewódzkiej nr 212 na odcinku km 21+735 – 23+800  
Czarna Dąbrówka - Kleszczyniec, dł. 2,065 km**
- Lokalizacja:* **Droga wojewódzka nr 212 na odcinku km 21+735 – 23+800**
- Inwestor:* **Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku  
ul. Mostowa 11A  
80-778 Gdańsk**
- Data wykonania:* **marzec 2024 r.**

## **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) Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 320),
- 3) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518).

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

Przedmiotem opracowania jest opis przedmiotu zamówienia dla wykonania modernizacji drogi wojewódzkiej nr 212 w km 21+735 - 23+800 na odcinku Czarna Dąbrówka – Kleszczyniec o długości 2,065 km.

## **2. CZĘŚĆ TECHNICZNA.**

### **2.1. Stan istniejący.**

Przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej nr 212 w km 21+735 - 23+800 rozpoczyna się na wylocie z miejscowości Czarna Dąbrówka i kończy na wlocie do miejscowości Kleszczyniec. Droga zlokalizowana jest poza obszarem zabudowanym i przebiega przez tereny użytkowane rolniczo oraz tereny leśne. Jezdnia o nawierzchni bitumicznej ma średnią szerokość 6,3 m ( $6,0 \div 6,9$  m). Nawierzchnia na tym odcinku była na przestrzeni kilku ostatnich lat wielokrotnie poddawana zabiegom regeneracyjnym w różnych technologiach, np. remonty cząstkowe mieszankami mineralno – asfaltowymi na gorąco i na zimno oraz remonty emulsją asfaltową i grysami z remontera typu „patcher”.

Pomimo wykonanych remontów wielkopowierzchniowych i cząstkowych, na wskazanym odcinku drogi nawierzchnia po ostatnich okresach zimowych posiada liczne spękania, koleiny, 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 korekcyjnym frezowaniu nawierzchni jezdni na głębokość od 0 do 5 cm oraz lokalnym wykonaniu wzmocnienia konstrukcji nawierzchni poprzez jej wymianę (w miejscach wskazanych przez Zamawiającego), przewiduje się oczyszczenie i skropienie warstw konstrukcyjnych nawierzchni, ułożenie siatki przeciwspekaniowej (na odcinku wskazanym przez Zamawiającego), wykonanie warstwy wiążąco-wyrównawczej z betonu asfaltowego AC 16W 35/50 KR3-4 o średniej grubości po zagęszczeniu 6 cm (śr. 150 kg/m<sup>2</sup>) oraz warstwy ścieralnej z mastyksu grysowego SMA 11S PMB 45/80-55 KR 3-4 o grubości po zagęszczeniu 4 cm.

Na całej długości należy wykonać ścięcie poboczy w celu przygotowania podłoża do uzupełnienia kruszywem. Pobocza gruntowe należy uzupełnić obustronnie na średnią grubość 10 cm i szerokość 1,00 m

do nowego poziomu niwelety jezdni. Do uzupełnienia poboczy należy zastosować mieszankę niezwiązaną z KŁSM 0/31,5 mm (C90/3). Mieszanka z KŁSM 0/31,5 musi spełniać wymagania zawarte w SST D-06.03.01. Zamawiający dopuszcza użycie materiału pochodzącego z frezowania nawierzchni.

Do zakresu robót zaliczono także remont czterech istniejących zjazdów bitumicznych o łącznej powierzchni 168,75 m<sup>2</sup> oraz regulację wysokościową istniejącego zjazdu z kostki betonowej o powierzchni 32,25 m<sup>2</sup>.

Zadanie obejmuje również konserwację rowów przydrożnych polegającą na ich odmuleniu i wyprofilowaniu skarp. Przewidziano również udrożnienie i ręczne oczyszczenie przepustu zlokalizowanego pod drogą w km 21+950.

Na całej długości modernizowanego odcinka należy odtworzyć oznakowanie poziome grubowarstwowe (linie osiowe i krawędziowe) wg Projektu stałej organizacji ruchu na drodze wojewódzkiej nr 212, 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:

- Frezowanie korekcyjne istniejącej nawierzchni jezdni na głębokość 0-5 cm (pozyskany materiał do wbudowania na miejscu, nadmiar należy zutylizować);
- Oczyszczenie warstw konstrukcyjnych i skropienie emulsją asfaltową;
- Ułożenie siatki przeciwspekaniowej wstępnie przesączonej asfaltem z włókien szklanych o wytrzymałości 120x120 kNm na odcinku wskazanym przez Zamawiającego (jeżeli Inspektor Nadzoru uzna, że nierówności są zbyt duże to siatkę przeciwspekaniową należy ułożyć pod warstwę ścieralną);
- W-wa wiążąco-wyrównawcza **AC 16W 35/50 (KR3-4)** w ilości **średnio 150 kg/m<sup>2</sup> (6 cm)**;
- Oczyszczenie warstw konstrukcyjnych i skropienie emulsją asfaltową;
- W-wa ścieralna z mastyksu grysowego **SMA 11S PMB 45/80-55 (KR 3-4)** o **gr. 4 cm**;
- Ścinka i uzupełnienie poboczy gruntowych **mieszanką niezwiązaną z kruszywa łamanego 0/31,5 mm (C90/3)** o szer. **1,00 m** i **średniej gr. 10 cm**;
- Odtworzenie oznakowania poziomego grubowarstwowego chemoutwardzalnego (linie osiowe i krawędziowe);
- Konserwacja rowu przez oczyszczenie z namułu o średniej grubości 30 cm wraz z wyprofilowaniem skarp oraz ręczne oczyszczenie przepustu w km 21+950;
- Remont zjazdów bitumicznych i regulacja wysokościowa zjazdu z kostki betonowej.

Konstrukcja jezdni w miejscach wzmocnień (odcinki wskazane przez Zamawiającego):

- Rozbiórka nawierzchni bitumicznej oraz podbudowy na głębokość ok. 41 cm wraz z wykonaniem koryta pod konstrukcję podbudowy;
- Podbudowa pomocnicza z mieszanki związanej cementem klasy C3/4 o gr. 15 cm;
- Podbudowa z mieszanki kruszywa łamanego 0/31,5 mm (C90/3) stabilizowanego mechanicznie o gr. 20 cm;
- Podbudowa z mieszanki mineralno-bitumicznej AC22P 35/50 o gr. 6 cm;
- W-wa wiążąco-wyrównawcza AC 16W 35/50 (KR3-4) w ilości średnio 150 kg/m<sup>2</sup> (6 cm);
- W-wa ściernalna z mastyksu grysowego SMA 11S PMB 45/80-55 (KR 3-4) o gr. 4 cm.

Konstrukcja jezdni w miejscu wzmocnienia nad przepustem w km 21+950 (odcinek o dł. 50 m):

- Frezowanie nawierzchni jezdni bitumicznej na głębokość 0÷26 cm;
- Podbudowa pomocnicza z mieszanki związanej cementem klasy C3/4 o gr. 15 cm wraz z przygotowaniem koryta;
- Podbudowa z mieszanki kruszywa łamanego 0/31,5 mm (C90/3) stabilizowanego mechanicznie o gr. 20 cm;
- Podbudowa z mieszanki mineralno-bitumicznej AC22P 35/50 o gr. 6 cm;
- Uzupełnienie korpusu drogi gruntem pozyskanym ze ścinki poboczy;
- W-wa wiążąco-wyrównawcza AC 16W 35/50 (KR3-4) w ilości średnio 150 kg/m<sup>2</sup> (6 cm);
- W-wa ściernalna z mastyksu grysowego SMA 11S PMB 45/80-55 (KR 3-4) o gr. 4 cm.

#### **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.