

- Wykonanie krawężników: strona prawa - odc. 580 km 0+870 do km 1+499 - dł. 629m

Przewiduje się wykonanie krawężnika ze ściekiem i pobocza wzdłuż krawężników; należy zastosować krawężnik 20 cm x 30cm na ławie betonowej z oporem oraz pobocze ziemne szerokości min 0,75m ulepszone destruktem z frezowania nawierzchni o grubości warstwy min. 15 cm po zagęszczeniu. Na odcinkach budowanego krawężnika należy zapewnić odwodnienie.

- Na odcinkach, na których nie przewiduje się wykonania krawężnika należy wzmocnić istniejące pobocza, poprzez przedłużenie warstw podbudowy o min. 0,50 m w głąb poboczy. Ponadto wierzchnią warstwę poboczy należy wykonać z destruktu pochodzącego z frezowania nawierzchni bitumicznych lub z kruszywa łamanego o grubości warstwy min. 15cm po zagęszczeniu i szerokości 0,75m – 1,00m,

Warstwy nawierzchni należy wykonać:

- Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego,
- Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego,
- Podbudowa (jeżeli z obliczeń będzie wynikała konieczność jej wykonania).

W specyfikacjach technicznych dotyczących wykonania warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego należy zawrzeć wymóg stosowania do złącz technologicznych taśm bitumiczno – kauczukowych. Ponadto w w/w specyfikacjach technicznych należy zawrzeć wymóg, aby odbierana warstwa ścieralna była jednorodna, bez miejscowych napraw nawierzchni (łat) dokonywanych po wykonaniu warstwy ścieralnej.

1.4.3. Obiekty inżynierskie

- a) Remont przepustów pod drogą wojewódzką nr 964: odc. 580 km 0+015, odc. 580 km 0+453; odc. 580 km 0+747. Na odcinkach regulacji krawędzi jezdni należy przedłużyć istniejące przepusty. W razie konieczności remont, innych istniejących przepustów, w zależności od przyjętych rozwiązań projektowych, zapewnienia sprawnego odwodnienia jezdni oraz od przeprowadzonej oceny stanu technicznego istniejących przepustów w trakcie prac projektowych,
- b) Zaproponowane rozwiązania remontów muszą zapewniać utrzymanie ciągłości ruchu.

1.4.4. Skrzyżowania

- a) Przebudowa skrzyżowania DW 964 z DP 1337K na odc. 570 km 3+120. Należy rozważyć możliwość zastosowanie skrzyżowania skanalizowanego. Skrzyżowanie wraz z przebudową dróg bocznych w niezbędnym zakresie, należy zaprojektować, zgodnie z obowiązującymi przepisami, w szczególności Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.z1999r. nr 43 poz. 430) [2], z uwzględnieniem klasy technicznej krzyżujących się dróg oraz natężenia ruchu, w trakcie opracowania wykonawczych rysunków roboczych przewiduje się wykonanie 2 wariantów przebudowy. Realizowany wariant będzie uprzednio zaakceptowany przez Zamawiającego,
- b) Wykonanie remontu i korekty skrzyżowań DW 964 z drogami bocznymi. Należy wprowadzić rozwiązania uwzględniające poprawę bezpieczeństwa ruchu i zapewnienie sprawnego odprowadzenia wód opadowych. W zakresie robót mieści się wykonanie korekty kąta przecięcia dróg, korekty łuków wyokrąglających, poprawa niwelety wlotów oraz dowiązanie wysokościowe dróg bocznych do niwelety drogi wojewódzkiej nr 964.

1.4.5. Zjazdy indywidualne i publiczne

- a) Remont zjazdów będzie polegał na wykonaniu potrzebnych warstw nawierzchni celem dowiązania wysokościowego zjazdów do nowej niwelety drogi wojewódzkiej nr 964. Remont zjazdów musi być wykonany w zakresie umożliwiającym odwodnienie wjazdów oraz sprawny przepływ wód opadowych w rowach. W przypadkach konieczności wykonania przepustów pod zjazdami należy zastosować przepusty min. Ø 500mm. W miejscach tego wymagających należy wykonać przebudowę lub budowę ścianek czołowych,
- b) Remont zjazdów należy wykonać na długości niezbędnej do nawiązania się wysokościowego do dalszej części istniejącego zjazdu. Szerokość zjazdu należy dostosować do obowiązujących przepisów,
- c) Nawierzchnię na zjazdach:
 - Na istniejących zjazdach indywidualnych i publicznych o nawierzchni twardej, należy wykonać nawierzchnię twardą (beton asfaltowy, beton cementowy, betonowa kostka brukowa-grubość 8cm),