

## OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

### "MODERNIZACJA UL. DRZEWNEJ W BABICACH"

#### Opis prac modernizacyjnych.

##### **Konstrukcja nawierzchni i podbudowy.**

Na całej długości i szerokości modernizowanego odcinka istniejąca podbudowa pozostaje bez zmian.

Nawierzchnia istniejąca, bitumiczna pozostaje bez zmian w przeważającej części. Należy jedynie wykonać miejscowe frezowanie i wyrównanie w celu uzyskania właściwych spadków poprzecznych na całej długości. Spadek poprzeczny jezdni dwustronny o wielkości 2,0% w kierunku krawędzi jezdni.

Po wykonaniu frezowania i wyrównania, na całej powierzchni modernizowanej drogi należy wykonać skropienie międzywarstwowe kationową emulsją asfaltową w ilości 0,5kg/m<sup>2</sup>. Na tak przygotowaną podbudowę projektuje się ułożenie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC11S, grubości 5 cm.

##### **Zjazdy do posesji i na drogi boczne.**

W związku z wyniesieniem projektowanej niwelety jezdni w stosunku do istniejącego jej poziomu, zachodzi konieczność regulacji wysokościowej zjazdów do posesji i na drogi boczne. Ponadto, istniejące zjazdy gruntowe zaprojektowano wykonać z destruktu asfaltowego.

Sumarycznie, pod względem rodzaju nawierzchni, wielkość projektowanych zjazdów wynosi:

- zjazdy z kostki brukowej betonowej: 89,94 m<sup>2</sup>;
- zjazdy z kostki granitowej: 6,84 m<sup>2</sup>;
- zjazdy z płyt ażurowych: 9,69 m<sup>2</sup>;
- zjazdy o nawierzchni bitumicznej: 58,38 m<sup>2</sup>;
- zjazdy z destruktu asfaltowego: 89,11 m<sup>2</sup>.

##### Zjazdy z kostki brukowej betonowej, granitowej oraz płyt ażurowych:

Projektuje się wykonanie rozbiórki istniejącej nawierzchni zjazdu wraz z krawężnikami najazdowymi oraz obrzeżami (jeżeli występują) z oczyszczeniem i zeskładowaniem materiału na pobocze. Następnie wykonanie podsypki cementowo-piaskowej 1:4 o grubości min. 3 cm. (dostosowanej do wysokości krawędzi jezdni w tym miejscu), oraz ułożenie nawierzchni z odzyskanego materiału, z wymianą uszkodzonych elementów na nowe.

##### Zjazdy o nawierzchni bitumicznej:

Należy wykonać skropienie międzywarstwowe kationową emulsją asfaltową w ilości 0,5kg/m<sup>2</sup> na całej powierzchni zjazdu, a następnie wykonać jego wyrównanie wysokościowe do nowej wysokości krawędzi jezdni, z betonu asfaltowego AC11S grubości do 5 cm po zagęszczeniu.

Zjazdy z destruktu asfaltowego:

- podbudowy z kruszywa łamanego (tłuczeń kamienny) 0-31,5mm. grubości 20 cm.;
- warstwa z destruktu asfaltowego grubości 7 cm.

**Odwodnienie.**

W stanie istniejącym odwodnienie jezdni odbywa się powierzchniowo, na gruntowe pobocze. Nie projektuje się zmiany systemu odwodnienia, w dalszym ciągu odbywać się będzie powierzchniowo.

Zaprojektowano spadek poprzeczny jezdni dwustronny o wielkości 2,0%.

**Pobocza drogi.**

W wyniku projektowanych robót ulegnie zmianie wysokości istniejącej krawędzi jezdni, w związku z czym projektuje się wykonanie obustronnych poboczy gruntowych szerokości 50 cm, a następnie ich obsianie trawą.

**Urządzenia obce.**

W pasie drogowym drogi gminnej zlokalizowano następujące urządzenia obce:

- sieć energetyczna kablowa;
- sieć wodociągowa;
- sieć teletechniczna kablowa.

UWAGA: Nie wyklucza się istnienia w terenie niewykazanego na mapach uzbrojenia, które nie było zgłoszone do inwentaryzacji lub o którym brak informacji w instrukcjach branżowych.

W przypadku natrafienia na uzbrojenie podziemne Inwestor winien je zabezpieczyć, dokonać wpisu do dziennika budowy oraz powyższy fakt zgłosić odpowiedniej instytucji branżowej.

**Oznakowanie pionowe i poziome.**

Na skrzyżowaniu drogi gminnej ul. Drzewna z drogą wojewódzką nr 919 zinwentaryzowano istniejące oznakowanie pionowe w postaci znaku B-20 „STOP”, wraz z uzupełniającym oznakowaniem poziomym w postaci linii P-12 (l=4,0 m.) oraz P-4 (l=5,0 m.). Oznakowanie pionowe pozostaje bez zmian, natomiast po wykonaniu warstwy ścieralnej należy wykonać odtworzenie oznakowania poziomego.

W KM 0+303,00 inwentaryzowano istniejący listwowy próg zwalniający długości 3,0m. wraz z oznakowaniem pionowym umieszczonym w odległości 20,0 m. po obu jego stronach. Na jednym słupku umieszczono znaki: A-11, T-1 „20m.” oraz B-33 „20 km/h”. Stan techniczny tablic jest dobry, jednakże próg zwalniający został oznakowany nieprawidłowo, znakiem ostrzegawczym A-11. Tablicę A-11 należy zdjąć i przekazać zarządcy drogi, a na jej miejsce umieścić prawidłową tablicę A-11a. Należy zastosować tablicę wielkości „M” (750mm) wykonaną z blachy ocynkowanej ogniowo grubości 1,25 mm, krawędzie podwójnie zaginane na całym obwodzie, wyklejane licem z folii 1 typu. Tarcza znaku dodatkowo wzmocniona dwoma profilami stalowymi.

Przed rozpoczęciem robót nawierzchniowych próg zwalniający należy zdemontować, wszystkie jego elementy zabezpieczyć, a następnie po wykonaniu warstwy ścieralnej zamontować w tej samej lokalizacji.