

## **OPIS TECHNICZNY**

do projektu przebudowy nawierzchni ul. Janowieckiej w Mieścisku.

### 1. Podstawa opracowania

- Umowa nr 04/2009 z Inwestorem – Gminą Mieścisko.
- Pomiary sytuacyjno – wysokościowe, wizja lokalna w terenie, obserwacja i analiza ruchu na drodze.
- Rozpoznanie konstrukcji nawierzchni.
- Uzgodnienia z przedstawicielami Inwestora - Gminy Mieścisko
- Rozporządzenie ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie.
- Obowiązujące normy i normatywy techniczne

### 2. Dane ogólne

Przedmiotem opracowania niniejszej dokumentacji jest przebudowa nawierzchni jezdni i chodników na ul. Janowieckiej w Mieścisku w województwie wielkopolskim o długości łącznej 478 m.

Przebudowa obejmuje prace nawierzchniowe mające na celu przywrócenie odpowiedniego profilu nawierzchni jezdni i chodników.

### 3. Stan istniejący

Istniejąca nawierzchnia jezdni jest zniszczona, występują liczne zarysowania i pęknięcia oraz ubytki utrudniające jazdę. Chodniki mają wiele ubytków, nierówności i popękanych płytek betonowych.

Odwodnienie dróg pozostaje bez zmian w stosunku do stanu istniejącego. Woda opadowa spływa do istniejącego systemu odwodnienia.

Z uwagi na ograniczony charakter przebudowy (głębokość robót nie przekracza 20 cm) nie występują kolizje z istniejącą infrastrukturą techniczną.

### 4. Opis projektu

Projektowana przebudowa nawierzchni jezdni zakłada przywrócenie właściwych spadków podłużnych i poprzecznych zapewniających sprawne odprowadzenie wód opadowych do istn. wpustów kanalizacji deszczowej. W tym celu należy najpierw sfrezować

nawierzchnię bitumiczną tak aby można było położyć warstwę wyrównawczą z masy mineralno-bitumicznej o zakładanej grubości min. 3 cm i warstwę ścieralną o grubości 4 cm.

Przed rozpoczęciem robót bitumicznych należy podbudowę bardzo dokładnie oczyścić i skropić lepiszczem asfaltowym w ilości 0,5 kg/m<sup>2</sup>. Warstwa wyrównawcza z masy mineralno-bitumicznej o uziarnieniu kruszywa 0-8 mm ma nadać jezdni właściwy profil podłużny o minimalnym pochyleniu 0,3%. W przekroju poprzecznym przyjęto spadek daszkowy o wartości 2%. Przed ułożeniem warstwy ścieralnej nawierzchnię należy ponownie oczyścić i skropić lepiszczem asfaltowym w ilości 0,5 kg/m<sup>2</sup>. Założone spadki nawierzchni, ustalone na podstawie istniejących spadków poprzecznych oraz szczegóły związane z uzupełnieniem podbudowy przez wyrównanie grysem lub tłucznem przedstawiono na rysunku „Przekroje normalne”. Szerokość jezdni wynosi 6,00 m. Ścieki przykrawężnikowe położone obustronnie mają szerokość 0,20 m. Jezdnię ograniczają krawężniki betonowe o przekroju 15x30 cm na podsypce cementowo-piaskowej grub. 5 cm i wspólnej ze ściekiem ławie z oporem z betonu B-15.

Nawierzchnie chodnika należy rozebrać, oczyścić koryto i nadać profil poprzeczny ze spadkiem w stronę jezdni w granicach 1 - 3%. Chodniki o szerokości 2,0 m projektuje się z betonowej kostki brukowej o grubości 6 cm na podsypce piaskowej o grubości 5 cm. Szerokość chodnika ograniczona jest z jednej strony krawężnikiem a z drugiej podmurówką ogrodzeń. Jedynie odcinek końcowy chodnika z prawej strony wymaga obrzeża betonowego 6x20 cm na podsypce piaskowej grubości 5 cm.

Nawierzchnię zjazdów przewidziano z betonowej kostki brukowej grub. 8 cm na podsypce cementowo-piaskowej 3 cm i podbudowie z betonu B-10 grub. 15 cm. Krawężnik na zjazdach należy obniżyć do 5 cm.

Odcinek ul. Janowieckiej w Mieścisku będący przedmiotem niniejszego opracowania w wyniku przebudowy nawierzchni nie zmieni swojego przebiegu, nie projektuje się poszerzeń, przesunięć ani żadnych elementów które spowodowałyby zmianę przebiegu istniejącej osi drogi. Przebieg trasy drogowej pokazano na rysunku „Plan sytuacyjny”, a szczegóły konstrukcyjne na rysunkach: „Przekroje normalne”.

## 5. Wpływ budowy drogi na środowisko.

Przebudowa nawierzchni ul. Janowieckiej w Mieścisku z uwagi na lokalny charakter inwestycji, nie wpłynie na wielkość ruchu samochodowego. Realizacja inwestycji nie przerywa zwartych kompleksów leśnych i cieków wodnych, nie ingeruje w cenne przyrodniczo ekosystemy, a więc nie zachodzi konieczność ochrony cennych wartości

przyrodniczych, zasobów naturalnych a także zabytków. Realizacja i eksploatacja inwestycji nie wpłynie na pogorszenie stanu środowiska. Prace związane z budową drogi przyczynią się do uporządkowania i zdecydowanej poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu.

Potencjalne skażenie środowiska w otoczeniu projektowanej inwestycji (wibracje, zanieczyszczenie powietrza i gleb będące skutkiem ruchu samochodów) bez zmian w stosunku do stanu istniejącego.