

1. OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANEGO

Obiekt budowlany: **ROZBUDOWA NAWIERZCHNI JEZDNI I CHODNIKÓW ULICY BRACKIEJ ORAZ BUDOWA ODCINKA ULICY OLSZTYŃSKIEJ W OSTROWIE WIELKOPOLSKIM**

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz.U. nr 202, poz. 2072 ze zmianami)

- 1.1 Przedmiot inwestycji
- 1.2 Istniejący stan zagospodarowania terenu
- 1.3 Projektowane zagospodarowanie terenu
 - 1.3.1. Założenia projektowe
 - 1.3.2. Rozwiązania projektowe
 - 1.3.3. Profile podłużne
- 1.4. Odwodnienie
- 1.5. Organizacja ruchu
- 1.6. Uzgodnienia branżowe

1.1. Przedmiot inwestycji

Przedmiot inwestycji stanowi rozbudowa jezdni i chodników ulicy Brackiej i budowa odcinka ulicy Olsztyńskiej w Ostrowie Wielkopolskim.

Zakres inwestycji obejmuje:

- rozbudowę jezdni bitumicznej i chodników na odcinku ul. Brackiej o dług. 125,41 m
- budowę jezdni bitumicznej na odcinku ul. Olsztyńskiej od skrzyżowania z Al. Słowackiego do projektowanego odcinka ul. Brackiej, o dług. 114,00 m
- budowę chodników oraz ścieżek rowerowych z kostki brukowej betonowej,
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego dostosowanego do organizacji ruchu zatwierdzonej przez organ zarządzający ruchem na drogach,

1.2. Istniejący stan zagospodarowania terenu

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest we wschodniej części Ostrowa Wielkopolskiego, w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej nr 25 - ul. Kaliskiej.

Teren inwestycji obejmuje rozbudowę ul. Brackiej oraz budowę odcinka ul. Olsztyńskiej w Ostrowie Wielkopolskim.

Obecnie tereny projektowanych odcinków wyżej wymienionych ulic stanowią tereny zielone położone na działkach będących własnością skarbu państwa oraz prywatnych właścicieli.

W związku z powyższym konieczne będzie pozyskanie części terenu pod pasy drogowe tych ulic, poprzez dokonanie podziałów gruntów należących do innych właścicieli.

W pasach drogowych zlokalizowane są sieci uzbrojenia podziemnego : kanalizacja deszczowa, wodociąg, sieci teletechniczne i energetyczne.

W projektowanych pasach drogowych występują drzewa i krzewy wymagające częściowo wycinki.

1. 3. Projektowane zagospodarowanie terenu

Na rysunku nr 1 - projekt zagospodarowania terenu pokazano rozwiązania geometryczne w planie oraz granice pasa drogowego, w obrębie którego zostaną zlokalizowane projektowane urządzenia drogowe i infrastruktura towarzysząca, wymienione w punkcie 1.

1.3.1. Założenia projektowe

- kategoria ulic – drogi gminne
- klasa techn. - L 1/2
- kategoria ruchu KR-2
- prędkość projektowa - 30 km/h
- szerokość jezdni - 5,0 - 6,0 m

1.3.2. Rozwiązania projektowe

Na rysunku nr 1 - projekt zagospodarowania terenu pokazano rozwiązania geometryczne w planie oraz zakres budowy ulic.

Przebieg projektowanych odcinków ulic w planie jest uwarunkowany istniejącym terenem, bliskością przebudowywanej DK 25 - ul. Kaliskiej oraz geometrią skrzyżowania DK 25 z ulicami : A. Słowackiego i Nowa Krępa.

Na projektowanych odcinkach ulic zaprojektowano łuki o promieniach :

ul. Bracka

WB1 km 0+037,90 – R = 38,00 m

ul. Olsztyńska

W01 km 0+015,73 – R = 22,00 m

W02 km 0+059,78 – R = 24,50 m

W03 km 0+079,26 – R = 14,00 m

Na planie zagospodarowania terenu rys. nr 1 przedstawiono zakres budowy i dane rozwiązań geometrycznych w planie.

Zaprojektowano przekroje poprzeczne typu ulicznego o nawierzchniach bitumicznych. Pochylenie poprzeczne jezdni 2% w kierunku krawężnika, w obrębie wlotów i wyłotów na skrzyżowaniach zastosowano pochylenie poprzeczne jezdni jednostronne 1 –2,5%.

Wartości spadków poprzecznych pokazano na planie zagospodarowania terenu rys. nr 1 oraz na przekrojach normalnych – rys. 3a i 3b.

W przekroju poprzecznym ulicy Olsztyńskiej występują ciągi pieszo-rowerowe zlokalizowane przy krawężnikach lub oddzielone od jezdni pasem zieleni.

Szerokość ciągów pieszo-rowerowych 2,5 m.

Pochylenie poprzeczne 2% w kierunku jezdni.

1.3.3. Profile podłużne

Przebieg projektowanych niwelet wyznaczono przy uwzględnieniu istniejących warunków oraz obowiązujących zasad projektowania, dostosowując projektowane wysokości do poziomów istniejących jezdni bitumicznych Al. Słowackiego i istniejącego odcinka ul. Brackiej, z uwzględnieniem ich wzmocnienia.

Elementy niwelet osi ulic przedstawiono na rys. nr 2 a i 2b.

1.4. Odwodnienie

Odprowadzenie wody deszczowej z powierzchni jezdni i chodnika zapewniono poprzez zaprojektowanie normatywnych spadków poprzecznych i podłużnych nawierzchni, które pokazano na planie zagospodarowania terenu oraz przekrojach poprzecznych i szczegółach konstrukcyjnych.

Odływ wód deszczowych nastąpi do projektowanych wpustów ulicznych kanalizacji deszczowej umieszczonych w nawierzchni jezdni. Podłączenie wpustów do kanalizacji deszczowej opracowano w projekcie budowlanym kanalizacji deszczowej, który stanowi odrębne opracowanie.

1.5. Organizacja ruchu

W ramach budowy ulicy zaprojektowano nowe oznakowanie pionowe i poziome. Projekt stałej organizacji ruchu i oznakowania, zatwierdzony przez organ zarządzający ruchem, stanowi oddzielne opracowanie załączone do projektu wykonawczego.

1.6. Uzgodnienia branżowe

W pasie drogowym występują urządzenia obce.

Uzgodnienia poszczególnych zarządców sieci oraz warunki usunięcia kolizji załączono do projektu budowlanego. Kolizje z istniejącymi sieciami gazowymi należy usunąć według projektu technicznego stanowiącego odrębne opracowanie.