

Egz.

NAZWA OBIEKTU: AL. JANA PAWŁA II W BIAŁYMSTOKU
na odcinku od ul. Elewatorskiej do zjazdu do MAKRO

STADIUM: Projekt wykonawczy

DZIAŁKI: Jednostka ewidencyjna: **Białystok**

Obręb: 4

Działki: **1; 3; 87/3**

BRANŻA: DROGI

ADRES: Al. Jana Pawła II
Białystok

INWESTOR: Miasto Białystok
ul. Słonimska 1
15-950 Białystok

PROJEKTANT: mgr inż. Robert Chocian
PDL/0028/POOD/11

Białystok, kwiecień 2014

Spis zawartości opracowania

I. Część opisowa

1. Strona tytułowa.
2. Opis techniczny.

II. Część rysunkowa

- Rys. nr 1 – Plan sytuacyjny; skala 1:500.
- Rys. nr 2 – Przekroje normalne; skala 1: 50.
- Rys. nr 3 – Szczegóły konstrukcyjne 1:20

OPIS TECHNICZNY

do projektu przebudowy al. Jana Pawła II w Białymstoku

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- zlecenie Inwestora,
- mapa zasadnicza w skali 1:500,
- obowiązujące przepisy, normy i wytyczne,
- dokumentacja przebudowy ulicy udostępniona przez Inwestora,
- uzgodnienia z Inwestorem,
- wizje lokalne w terenie.

2. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt przebudowy al. Jana Pawła II w Białymstoku w zakresie nawierzchni jezdni z utwardzonym poboczem, wyspy dzielącej, chodnika i zjazdu.

Przebudowę przewidziano na odcinku dł. ok. 350 m od ul. Elewatorskiej do zjazdu do MAKRO.

3. STAN ISTNIEJĄCY

Al. Jana Pawła II na przedmiotowym odcinku posiada jezdnię o przekroju 2x2 z utwardzonymi i gruntowymi poboczami. W rejonie skrzyżowania z przejazdem kolejowym linii Białystok – Bartoszyce jezdnia jest zawężona do przekroju 1x2. Szerokość jezdni wynosi 6,0 ÷ 7,0 m. Szerokość pasa drogowego wynosi 62,0 m.

W rejonie projektowanych robót drogowych znajduje się następujące uzbrojenie:

- kablowa linia oświetlenia drogowego.

Dodatkowo w rejonie projektowanej przebudowy występują sieci uzgodnione na ZUDP 856/2012 i 199/2013 – jest to niezrealizowany projekt przebudowy al. Jana Pawła II.

4. PROJEKTOWANE ROZWIĄZANIA

Dokumentacja przewiduje poszerzenie istniejącej jezdni do przekroju 2x2 na przedmiotowym odcinku.

4.1 Rozwiązanie sytuacyjne

Poszerzenie jezdni zostanie wykonane po stronie południowej z wykorzystaniem istniejącej jezdni. Poszerzona jezdnia będzie miała dwa pasy ruchu szer. 3,5 m z utwardzonym poboczem szerokości 2,0 ÷ 2,5 m. Na początkowym odcinku część istniejącej wyspy dzielącej zostanie rozebrana i dostosowana do poszerzonej jezdni.

Przed zjazdem do MAKRO w miejscu istniejącego przystanku BKM zostanie wykonany odcinek chodnika szer. 2,5 m jako peron autobusowy.

Nawierzchnia istniejącego zjazdu (za przejazdem kolejowym) zostanie częściowo przebudowana w celu dostosowania do poszerzonej jezdni.

4.2 Rozwiązanie wysokościowe

Projektowane poszerzenie i uzupełnienie jezdni z poboczami zostanie dostosowane do rzędnych istniejącej nawierzchni. Spadki podłużne należy zachować zgodnie z istniejącymi.

4.3 Przekroje normalne

Poszerzona jezdnia (w kierunku Białegostoku) będzie miała szerokość 7,0 m plus utwardzone pobocze szer. 2,0 i 2,5 m. Pochylenie poprzeczne jezdni należy dostosować do istniejącej nawierzchni, pochylenie poboczy 2% w kierunku skarpy. W obrębie przejazdu kolejowego cała szerokość jezdni będzie posiadała spadek 0,4% zgodnie z profilem toru. Chodnik należy wykonać z pochyleniem 1% w kierunku skarpy. Skarpy należy ukształtować z pochyleniem 1:1,5 lub łagodniejszym.

4.4 Odwodnienie

Wody opadowe z jezdni i poboczy zostaną odprowadzone powierzchniowo na skarpy i przylegający teren zgodnie ze stanem istniejącym.

Istniejące dwa ścieki pochodnikowe z elementów prefabrykowanych przy przystanku autobusowym zostaną odtworzone.

4.5 Konstrukcja nawierzchni

Poszerzenie jezdni i pobocze KR4:

- warstwa ścieralna BA SMA 11 gr. 5 cm
- warstwa wiążąca BA AC 16 W gr. 8 cm
- podbudowa BA AC 16 P gr. 10 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stab. mech. gr. 20 cm
- warstwa odsączająca z piasku średniego gr. 15 cm

Wyspa:

- Kostka kamienna 8-11 cm
- Podsypka piaskowa gr. 5 cm
- Podbudowa z kruszywa nat. gr. 10 cm

Nawierzchnię wyspy ułożyć z wykorzystaniem kostki z rozbiórki.

Chodnik:

- Kostka betonowa gr. 6 cm
- Podsypka piaskowa gr. 5 cm
- Podbudowa z kruszywa nat. gr. 10 cm

Zjazd:

- warstwa ścieralna BA SMA 11 gr. 3 cm
- warstwa wiążąca BA AC 16 W gr. 4 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stab. mech. gr. 15 cm
- warstwa odsączająca z piasku średniego gr. 15 cm

Połączenie istniejącej i projektowanej nawierzchni należy wykonać poprzez sfrezowanie istniejącej nawierzchni na szer. 0,5 m i gł 13 cm oraz zastosowanie siatki z włókien węglowych szer. 1,0 m ułożonej pod warstwą wiążącą.

4.6 Krawężniki i obrzeża

Nawierzchnię wyspy dzielącej oraz chodnik należy obramować krawężnikiem betonowym 20x30 cm ustawionym na ławie betonowej. Do ograniczenia chodnika od strony zieleńca zastosować obrzeże betonowe 6x20 cm.

4.7 Zestawienie projektowanych powierzchni

- jezdnia	-1302 m ²
- pobocze	- 562,5 m ²
- chodnik	- 100 m ²
- wyspa	- 83 m ²
- zieleńce	- 664 m ²

5. Zieleń

Realizacja inwestycji wymaga wycinki jednego drzewa.

Na skarpach zostaną założone zieleńce.

6. Oznakowanie

Po wykonaniu nawierzchni należy wykonać oznakowanie poziome i pionowe zgodnie projektem stałej organizacji ruchu.

7. ROZBIÓRKI

Projekt przewiduje rozbiórkę elementów drogowych takich jak krawężnik, obrzeże, ścieki skarpowe oraz część nawierzchni jezdni chodnika i wyspy dzielącej. Do demontażu przewidziano również jeden słup oświetlenia drogowego wraz z kablem.

Istniejące bariery drogowe na przejeździe kolejowym, po stronie poszerzenia, należy zdemontować i zamontować za poszerzonym poboczem. Zniszczone elementy wymienić.

Niewykorzystane materiały z rozbiórki takie jak krawężniki, obrzeża, kostka Wykonawca przekazuje Inwestorowi. Pozostałe materiały należy poddać utylizacji lub wywieźć na wysypisko.

Demontaż odcinka linii oświetlenia drogowego wg odrębnego opracowania.

Istniejący słupek z rozkładem jazdy autobusów oraz ławkę należy przestawić w nowe miejsce.

8. URZĄDZENIA KOLEJOWE

Poszerzenie jezdni wymaga przestawienia urządzeń kolejowych:

- dwa napędy rogatek z wymianą drągów dostosowanych do poszerzonej jezdni,
- sygnalizator drogowy typu SD-1M,
- jeden słup oświetleniowy.

Kable zasilające urządzenia kolejowe należy przełożyć dostosowując do nowej lokalizacji urządzeń.

Sposób przestawienia urządzeń i rodzaj zastosowanych materiałów należy uzgodnić ze służbami PKP.

9. WYTYCZNE REALIZACJI

Zaleca się zachowanie następującej kolejności robót przy realizacji projektowanej inwestycji:

- przygotowanie terenu,
- rozbiórka elementów drogowych,
- wykonanie podbudowy
- ułożenie warstw nawierzchni,
- wykonanie oznakowania poziomego,
- prace porządkowe.

10. ISTNIEJĄCE UZBROJENIE TERENU

Przebudowa nawierzchni nie wymaga przebudowy istniejącej infrastruktury.

W pobliżu czynnych sieci energetycznych prace należy prowadzić ręcznie i pod nadzorem służb gestorów tych sieci.

Przebudowa infrastruktury w obrębie przejazdu kolejowego tj. naw. przejazdu, likwidacja jednego toru, rogatek, oświetlenia, sygnalizacji ostrzegawczej w pasie kolejowym jest przedmiotem odrębnego opracowania.

11. UWAGI DOTYCZĄCE REALIZACJI INWESTYCJI

Geometria ulicy została opracowana w oparciu o mapę zasadniczą.

Teren budowy powinien być zabezpieczony i zagospodarowany zgodnie organizacją ruchu na czas budowy oraz obowiązującymi przepisami budowlanymi i BHP.

Wykonywanie robót w bezpośrednim sąsiedztwie czynnych sieci uzbrojenia terenu powinno być poprzedzone określeniem przez kierownika budowy bezpiecznej odległości, w jakiej mogą być one wykonywane od istniejącej sieci. Bezpieczna odległość wykonywania robót ustala kierownik budowy w porozumieniu z właściwą jednostką, w której zarządzie lub użytkowaniu znajdują się te sieci. Miejsce robót należy oznakować napisami ostrzegawczymi i ogrodzić. Roboty ziemne w pobliżu sieci należy prowadzić ręcznie pod nadzorem odpowiednich służb.

Punkty osnowy geodezyjnej należy chronić przed zniszczeniem.

Wszystkie materiały użyte w czasie realizacji inwestycji oraz sposób ich wbudowania i odbioru powinny odpowiadać wymaganiom podanym w Szczegółowych Specyfikacjach Technicznych.

Odbiory robót oraz odbiór końcowy winny być dokonywane przy udziale Inspektora Nadzoru ze strony Inwestora oraz przedstawicieli gestorów poszczególnych sieci.

Przed przystąpieniem do wykonania robót należy sprawdzić w Departamencie Geodezji oraz u poszczególnych gestorów sieci czy, po przekazaniu niniejszej dokumentacji, na terenie objętym inwestycją nie zostały zaprojektowane i/lub wykonane inne sieci.

Opracował:

mgr inż. R.Chocian
PDL/0028/POOD/11