

Inwestycja:

Remont al. Marszałka Józefa Piłsudskiego w Płocku w ciągu drogi krajowej nr 60

Stadium: **Zgłoszenie robót budowlanych**

Egzemplarz: **z 2**

Inwestor: **Prezydent Miasta Płocka
PL. Stary Rynek 1 , 09-400 Płock**

Zamawiający: **Miejski Zarząd Dróg
ul. Bielska 9/11, 09-400 Płock**

Adres inwestycji: **ul. Piłsudskiego, miasto Płock, woj. mazowieckie**

Obręb i numery działek obejmujące obszar inwestycji:

214/3, 220/3, 223, 226, 224/2, 225, 264/1, 265, 268, 270, 273, 271/1, 528/1, 528/2, 528/4, 528/5, 271/2 w obrębie ewidencyjnym 0009-Wyszogrodzka

I. Spis zawartości

I.	Spis zawartości.....	2
II.	Część opisowa	3
1	Przeznaczenie i program użytkowy obiektu, charakterystyczne parametry techniczne.	4
1.1	Podstawa opracowania.....	4
1.2	Przedmiot inwestycji	4
2	Zagospodarowanie terenu	4
2.1	Lokalizacja przedsięwzięcia	4
2.2	Istniejący stan zagospodarowania terenu	4
2.3	Projektowane zagospodarowanie terenu	5
3	Układ konstrukcyjny obiektu budowlanego – konstrukcje nawierzchni	5
4	Informacje dodatkowe.....	7
III.	Część rysunkowa.....	8
	Rys. 1. Plan orientacyjny.....	9
	Rys. 2.1 Plan sytuacyjny	10
	Rys. 2.2 Plan sytuacyjny	11

II. Część opisowa

Inwestycja:

Remont al. Marszałka Józefa Piłsudskiego w Płocku w ciągu drogi krajowej na 60

Zgłoszenie robót budowlanych

Opis techniczny

1 Przeznaczenie i program użytkowy obiektu, charakterystyczne parametry techniczne.

1.1 Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest zlecenie Inwestora na przygotowanie dokumentacji do zgłoszenia robót budowlanych – remontu alei Marszałka Józefa Piłsudskiego w ciągu DK60. Podczas prac wykorzystano dotychczas wykonane własne pomiary i inwentaryzacje oraz mapę sytuacyjno-wysokościową w skali 1:500 Zamawiającego.

1.2 Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest remont alei Marszałka Józefa Piłsudskiego w ciągu DK60 odc. pomiędzy ul. Otolińską a ul. Jesienną. na działkach ewidencyjnych nr 214/3, 220/3, 223, 226, 224/2, 225, 264/1, 265, 268, 270, 273, 271/1, 528/1, 528/2, 528/4, 528/5, 271/2 w obrębie ewidencyjnym 0009-Wyszogrodzka.

Przeznaczeniem omawianego remontu jest:

- poprawa właściwości użytkowych nawierzchni jezdni i chodników
- poprawa bezpieczeństwa i komfortu ruchu drogowego –kołowego i pieszego
- uporządkowanie zagospodarowania terenu.

2 Zagospodarowanie terenu

2.1 Lokalizacja przedsięwzięcia

Planowane do remontu odcinki alei Marszałka Józefa Piłsudskiego w ciągu DK60 zlokalizowane są pomiędzy ul. Otolińską a ul. Jesienną w Płocku

2.2 Istniejący stan zagospodarowania terenu

Aleja J. Piłsudskiego na planowanych do remontu odcinkach ma 2 jezdnie szerokości 10,00-13,25m z opaskami 0,5m. Nawierzchnia jezdni i zatok autobusowych jest spękana i skoleinowana, krawężniki, obrzeża i płyty chodnikowe na opaskach uległy znacznemu zniszczeniu.

Chodniki z płyt betonowych po południowej stronie szerokości 2,0-4,5m są nierówne, spękanymi z częściowymi ubytkami nawierzchni.

Chodnik po Północnej stronie jest w stanie dobrym technicznie.

Remont nie przewiduje wyburzeń obiektów kubaturowych, nie koliduje z drzewami, krzewami, ani sieciami podziemnego uzbrojenia terenu.

2.3 Projektowane zagospodarowanie terenu po remoncie

Parametry geometryczne jezdni, opasek i chodników nie zmieniają się po wykonanym remoncie

Przedsięwzięcie, jakim jest remont alei Marszałka Józefa Piłsudskiego obejmuje:

- wykonanie frezowania nawierzchni jezdni
- wykonanie remontu podłoża (po frezowaniu)-remont cząstkowy -lokalnie,
- uszczelnienie spękań poprzecznych podłoża,
- ułożenie siatki w miejscu spękań poprzecznych –lokalnie,
- wykonanie remontu płyty przejściowej na dojazdach do wiaduktu drogowego,
- ułożenie izolacji na wiaduktach drogowych,
- ułożenie warstwy wiążącej z asfaltu lanego na wiaduktach,
- ułożenie warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego gr. 4cm
- ułożenie warstwy ścieralnej gr 4cm z SMA
- wykonanie nawierzchni betonowej na zatokach autobusowych
- wymianę krawężników 20x30 i obrzeży 8x30 wraz z ławami
- wykonanie remontu zniszczonych nawierzchni chodników i opasek,
- odtworzenie zielenicy
- regulację wpustów ulicznych, pokryw studni kanalizacyjnych i sieciowych w chodnikach.

3 Układ konstrukcyjny obiektu budowlanego – konstrukcje nawierzchni

Ustalono następującą technologię remontu nawierzchni jezdni :

- frezowanie istniejącej nawierzchni – 7cm,
- lokalny remont cząstkowy podłoża z AC 16W PMB 25/55-60 KR 5-7 – 5cm,
- lokalne uszczelnienie spękań podłoża masą zalewową
- lokalne ułożenie siatki z geokompozytu o wytrzymał. na rozciąganie $\geq 100\text{kN/m}$
- ułożenie warstwy wyrównawczej AC 16W PMB 25/55-60 KR 5-7 – 4cm,
- ułożenie warstwy ścieralnej SMA 11 PMB 45/80-55 KR 5-7 – 4cm.

Ustalono następującą technologię remontu nawierzchni jezdni na wiadukcie:

- frezowanie istniejącej nawierzchni – 9cm,
- wymiana izolacji płyty betonowej
- ułożenie warstwy wyrównawczej z asfaltu lanego – 5cm,
- ułożenie warstwy ścieralnej SMA 11 PMB 45/80-55 KR 5-7 – 4cm.

Ustalono następującą technologię remontu nawierzchni zatok autobusowych:

- rozbiórka istniejącej konstrukcji – 65cm,
- warstwa wzmacniająca podłoże z kruszywa stabilizowanego cementem, $R_m=2,5$ MPa – 23cm,
- podbudowa zasadnicza gr. 20 cm z betonu cementowego C16/20-dylatowana – 20cm,
- geomembrana gładka z polietylenu 2x1mm, gęstość 0,942g/cm²
- warstwa ścieralna z betonu cementowego C30/37 XF4 – 22cm.

Ustalono następującą technologię remontu opasek:

- rozbiórka istniejącej konstrukcji – 30cm,
- podbudowa z kruszywa 0/31,5; $C_{90/3}$; $CBR \geq 60\%$
wg PN-EN 13242 i WT-4 2010 – 20cm,
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4
piasek drobny wg PN-EN 12620, cement CEM I 32,5 N wg PN-EN 197 – 3cm,
- Warstwa ścieralna -płyta betonowa 50x50 – 7cm.

Ustalono następującą technologię remontu chodnika:

- rozbiórka istniejących płyt betonowych z podbudową
- podbudowa z kruszywa 0/8 stabilizowane cementem C1,5/2
wg.WT-5-2010 – 15cm
- podbudowa zasadnicza z kruszywa 0/31,5; $C_{90/3}$; $CBR \geq 60\%$
wg PN-EN 13242 i WT-4 2010 – 15cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4
piasek drobny wg PN-EN 12620, cement CEM I 32,5 N wg PN-EN 197 – 3cm
- warstwa ścieralna –kostka betonowa typu Holland (kolor czerwony)
klasa 2B, 3D, 4I, wg PN-EN 1338 – 8cm

Na dojazdach do wiaduktu drogowego remont płyt przejściowych należy wykonać na długości 5m i grubości 35cm z betonu klasy C30/37.

Ponadto przy remoncie należy zastosować:

- krawężniki 20x30x100 ułożone na ławie 40x15cm z oporem 15x15cm z betonu C12/15,
- obrzeża 8x30 ułożone na ławie 20x10 cm z oporem 10x20cm z betonu C12/15,
- krawężnik peronowy z zaokrągleniem w stopce na ławie z betonu C12/15 o wymiarach 64x20 z oporem 15x20cm przy peronie zatoce autobusowej,
- żółte płyty z wypustkami 35x35x5 dla osób niepełnosprawnych

4 Informacje dodatkowe

Teren, na którym planowany jest remont nie jest zlokalizowany na obszarze chronionym prawnie mocą ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. W związku z powyższym nie wymaga pozwolenia konserwatorskiego.

OPRACOWAŁ:

III. Część rysunkowa