

OPIS TECHNICZNY

REMONT DROGI LEŚNEJ BITUMICZNEJ W LEŚNICTWIE ZWIERZYNIEC NA POTRZEBY NADLEŚNICTWA JAMY – ETAP III

1. Dane ogólne

1.1. Podstawa opracowania

- Mapy zasadnicza,
- wytyczne z Nadleśnictwa Jamy
- mapa zasadnicza
- poradnik techniczny „Drogi Leśne” opracowany przez DGLP
- opracowanie „Analiza parametrów technicznych dróg leśnych w aspekcie wywozu drewna samochodami wysoko-tonażowymi” G. Trzcíński
- Rozporządzenie Min. Środ. z dnia 22 marca 2006 r. w sprawie szczegółowych zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów (Dz.U. 2006 nr 58 poz. 405),
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 lipca 2009 r. w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę oraz dróg pożarowych (Dz.U. 2009 nr 124 poz. 1030)
- wizję w terenie,
- pomiarów sytuacyjnych wykonanych przez jednostkę projektującą,
- inne obowiązujące przepisy i normy techniczne

1.2. Cel opracowania

Celem opracowania jest wykonanie projektu technicznego remontu drogi leśnej bitumicznej w Leśnictwie Zwierzyniec na potrzeby Nadleśnictwa Jamy - Etap III

Do podstawowych celów inwestycji należą:

- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pojazdów,

- polepszenie warunków ruchowych na drodze,

2.0. Opis stanu istniejącego

Zadanie inwestycyjne zlokalizowane jest w województwie kujawsko-pomorskim, powiecie grudziądzkim na terenie gminy Rogóźno.

Droga leśna obecnie jest o nawierzchni bitumicznej i szerokości 3 - 3,5m.

Po obu stronach drogi zlokalizowane są pobocza gruntowe oraz rowy odprowadzające.

Istniejąca nawierzchnia bitumiczna jest skorodowana i zniszczona. wymaga ułożenia nowej warstwy bitumicznej.

2.1. Warunki gruntowo wodne

Na obszarze objętym inwestycją stwierdza się proste warunki geotechniczne, które zalicza się do pierwszej kategorii geotechnicznej. W trakcie prac konieczne jest kontrolowanie warunków gruntowych w nawiązaniu do warunków przyjętych do projektowania.

W trakcie wykonywania robót ziemnych należy zwracać szczególną uwagę na prace w korzystnych warunkach atmosferycznych, by nie doprowadzić gruntów do uplastycznienia.

2.2. Obszar oddziaływania inwestycji

Obszar oddziaływania inwestycji został ustalony na podstawie ustawy Prawo Budowlane Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – Dz. U. Nr 43 z 14 maja 1999 r., poz. 430., zamyka się w działkach będących we władaniu Nadleśnictwa Jamy i nie wpływa na działki sąsiednie.

3.0. Stan projektowany

3.1. Podstawowe parametry projektowe

Na projektowanym odcinku na prostej droga będzie posiadała przekrój daszkowy z zastosowaniem spadków poprzecznych dostosowanych do istniejących spadków poprzecznych w kierunku poboczy. Na łukach wg normatywu.

Po remoncie parametry techniczne drogi będą wynosić:

- Klasa drogi - droga leśna (wewnętrzna) $V_p = 30 \text{ km/h}$
- Obciążenie ruchem – KR1 (spełnia wymagania nośności G1, o module sprężystości (wtórnym) nie mniejszym niż 100MPa i nacisku na oś min. 8t.).

Przekroje normalne

- szerokość jezdni bitumicznej – 3,00-3,50m
- szerokość pobocza utwardzonego kruszywem – po 1,00m
- łączna szerokość nawierzchni utwardzonej - minimum 5,00m
- spadek poprzeczny jezdni i – dostosować do istniejących spadków poprzecznych

3.2. Zakres przebudowy

3.2.1. Roboty rozbiórkowe

Istniejącą nawierzchnię jezdni przewiduje się pozostawić bez zmian i stanowić będzie ona podbudowę nowej drogi. Przewiduje się ewentualne sfrezowanie istn. kolein drogowych.

3.2.2. Rozwiązania sytuacyjne

Trasa w planie przebiegać będzie zgodnie z planem sytuacyjnym oraz elementami trasy w planie wpisując oś projektowaną w taki sposób, by remont nawierzchni jezdni nie powodował konieczności podziału działek.

Założono wykonanie frezowania odcinkowego istniejącej nawierzchni bitumicznej (w miejscach kolein), a następnie ułożenie dwóch warstw nawierzchni bitumicznej.

Przewidziano remont zjazdów, poprzez wykonanie nawierzchni z kruszywa naturalnego.

Zjazdy wyokrąglono za pomocą łuków normatywnych.

Po obu stronach remontowanej jezdni zaprojektowano wykonanie poboczy utwardzonych kruszywem o grubości 10cm na warstwie odcinającej z piasku gr. 10cm

Szczegółową geometrię trasy w planie przedstawiono na planie sytuacyjnym.

3.2.3. Skrzyżowania

W ramach inwestycji przewidziano skrzyżowania z drogami leśnymi, a także przewidziano ich remont.

Szczegółową lokalizację oraz przebudowę skrzyżowań przedstawiono na planie sytuacyjnym.

3.2.4. Projektowana niweleta

Niweleta projektowanych dróg nawiązuje projektowaną niweletą do terenu istniejącego. Na zjazdach oraz wlotach podporządkowanych dróg bocznych, niweleta została zaprojektowana w dowiązaniu do istniejącej nawierzchni (terenu).

3.2.5. Przekrój poprzeczny

Dla przedmiotowego odcinka drogi zastosowano odpowiedni spadek daszkowy na odcinku prostym, natomiast na łukach zgodnie z normatywem. Dla jezdni zaprojektowano spadek 2% (poglądowo na przekrojach konstrukcyjnych), na poboczach natomiast spadek od 4% w zależności od lokalizacji.

3.3. Przekrój konstrukcyjny

Zaprojektowano następujące konstrukcje nawierzchni:

3.3.1. JEZDNIE

- warstwa ścieralna z asfaltobetonu AC8S gr.4cm
- warstwa wiążąco-wyrównawcza z asfaltobetonu AC16W gr. śr. 6cm
- frezowanie odcinkowe istn. nawierzchni bitumicznej

3.3.2. POBOCZA/ZJAZDY

- nawierzchnia poboczy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 gr. 10cm
- warstwa odcinająca z piasku

3.4 Odwodnienie

Odprowadzenie wody opadowej powierzchniowo na przyległe tereny do istniejących oczyszczonych rowów.

4. ROBOTY ZIEMNE

Technologię wykonania robót ziemnych zaprojektowano następująco:

1. Wykonać przekopy próbne celem sprawdzenia zgodności tras uzbrojenia podziemnego.
2. Wykonać koryto pod nawierzchnię poboczy w następujący sposób:
 - w pobliżu istniejącego i projektowanego uzbrojenia wykopy zrobić ręcznie
 - na pozostałym terenie roboty ziemne mogą być wykonane ładowarką
1. Nadmiar gruntu przetransportować na teren wysypiska.
2. Podłoże gruntowe zagęszczać zagęszczarkami mechanicznymi warstwami do normowego wskaźnika zagęszczenia .
3. Po zakończeniu robót ziemnych wyprofilować skarpy i korony nasypów oraz skarpy i dna wykopów.

5. WNIOSKI I UWAGI KOŃCOWE

1. Teren objęty opracowaniem nie znajduje się w granicach strefy ochrony konserwatorskiej
2. Teren objęty opracowaniem nie znajduje się w granicach terenu górniczego
3. Należy bezwzględnie przestrzegać warunków uzgodnień, których kopie załączono do części opisowej .
4. Wszystkie roboty wykonywać zgodnie z obowiązującymi normami.
5. Przy natrafieniu w czasie robót ziemnych na niezidentyfikowane przedmioty należy

niezwłocznie powiadomić służby archeologiczne .

6. Sprawdzać w czasie robót ziemnych zgodność uzbrojenia z trasą określona na mapie do celów projektowych.
7. Rozpoczęcie robót zgłosić wszystkim użytkownikom uzbrojenia podziemnego.
8. Wszelkie wątpliwości zgłaszać do projektanta celem wyjaśnienia.
9. Wszystkie materiały i wyroby użyte do budowy przedmiotowego obiektu muszą być dopuszczone do obrotu i powszechnego lub jednostkowego stosowania w budownictwie zgodnie z art. 10 ust. Prawo Budowlane.

Opracowała:
Agnieszka Łuniewska-Jarzyna