

OPIS TECHNICZNY

do projektu uproszczonego na remont dojazdu pożarowego Nr 19 w Nadleśnictwie Skierniewice, Oddziały: 101-89; od km 0+000 do km 2+360 długości 2360 m.

1.Podstawa opracowania.

Dokumentację wykonano na podstawie umowy zawartej z Nadleśnictwem Skierniewice, Projektu remontu drogi leśnej wewnątrzzakładowej p. poż. Nr 19 „Łasieczniki” z lutego 2006r i szczegółowej inwentaryzacji w terenie.

2.Opis trasy i stanu istniejącego.

Projektowany do remontu odcinek drogi lasu między oddziałami 101-89. Długość odcinka wynosi 2360 m. Szerokość pasa drogowego 8,0 - 11,0 m. Szerokość korony 4,5 - 5,0 m. Szerokość jezdni 3,50 m. Rowy trójkątne o dnach wyokrąglonych zamulone i porośnięte darnią grubości 20cm. Na 70% długości rowy są zakrzaczone. Pobocza porośnięte darnią. Na środku jezdni na długości 2360 m garb o szerokości 0,5 m. Podbudowa grubości 18 cm z mieszanki chalcetonitu 0-63mm na długości 0+000 do 2+360z ubytkami głębokości do 5 cm na około 10% powierzchni a na odcinku 2+360 - KT bez znacznych uszkodzeń. Spadki poprzeczne jezdni i poboczy zachowane. Zjazdy i mijanki w stanie dobrym, porośnięte darnią.

3.Zakres opracowania.

Zakres opracowania dostosowano do wymogów prawa Zamówień publicznych. Opracowanie wykonano zgodnie z Poradnikiem Technicznym – Drogi Leśne – Dyrekcji Generalnej Lasów Państwowych z 2006 r. Droge zakwalifikowano jako drogę leśną wewnątrzzakładową główną przyjmując dla niej okres trwałości nawierzchni 5 – 10 lat.

Z uwagi na przeciwpożarowy charakter drogi projektuje się jej przebudowę z dostosowaniem do parametrów wymienionych w pkt 2 § 7 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 22 marca 2006 w sprawie szczególnych zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów (Dz.U. nr 58 poz.405).

4.Podstawowe założenia do określenia zakresu prac.

Dla projektowanego odcinka drogi przyjęto następujące parametry techniczne:

- prędkość projektowa - 30 km/h
- szerokość pasa drogowego około - 8,0 - 11,0 m

- szerokość korony - 4,5 - 5,0 m
- szerokość jezdni - 3,5 m
- spadek poprzeczny obustronny jezdni 3 – 4 %
- długość mijanki - 23,0 m
- szerokość jezdni na mijance - 2,5 m
- spadek poprzeczny jezdni na mijance 3 %
- promień wyokrąglające zjazdów - 11,0 m
- promień wyokrąglające skrzyżowań - 11,0 m
- odstęp między koronami drzew zachowany do wysokości 4 m
- odległość między mijankami nie większa niż 300 m

Szczegółowe rozwiązania techniczne przedstawiono w części rysunkowej.

5.Geometria drogi.

Oś projektowanego do remontu odcinka drogi poprowadzono po istniejącym pasie drogowym.

6.Niweleta drogi.

Niweletę drogi dostosowano do konfiguracji istniejącej podnosząc ją o około 9 cm na długości 2360 m.

7.Roboty ziemne.

Roboty ziemne będą polegały na mechanicznym lub ręcznym ścięciu darniny z poboczy i środka jezdni, nadaniu im odpowiedniego spadku i zagęszczeniu. Pozyskany materiał należy załadować i odwieźć na odległość 1 km na miejsca wskazane przez leśniczego i rozplantować.

8.Odwodnienie.

Odwodnienie drogi zostanie zapewnione poprzez spadki podłużne i poprzeczne korony drogi. Woda spływająca z korpusu drogowego będzie odprowadzana do rowów trójkątnych o dnach zaokrąglonych o głębokości nie mniejszej od 20 cm licząc od spodu podbudowy i spadkach skarp: wewnętrznej i zewnętrznej 1:1,5 - 1:1 odtworzonych po obu stronach drogi przez zdjęcie namułu i darniny grubości ok. 20 cm.

Woda z rowów odprowadzana będzie na teren leśny. W istniejących załamaniach niwelety drogi bez odpływów projektuje się odtworzenie 5 zbiorników odparowujących przez usunięcie z nich namułu i nadaniem skarpom pochylenia 1:1 do 1:2. Pozyskany urobek przerzucić na otaczający teren i rozplantować.

9. Konstrukcja napraw remontowych.

Występujące ubytki w powierzchni podbudowy należy wyrównać przez rozścielenie kruszywa łamanego o granulacji 4 - 31,5 mm w ilości ok. 38 kg na metr kwadratowy. Następnie jezdnię na całej szerokości i długości PT - 2+360 powinna być wzruszona zębami równiarki na głębokość co najmniej 7cm, doprowadzona do spadku 4% i zagęszczona. Tak powstałą podbudowę na długości 2360m trzeba wzmocnić warstwą 7 cm z mieszanki klinca uzyskanego z przekruszenia skał dolomitowych lub wapienia dewońskiego na frakcje 0 -31,5 mm i zamknąć 2 cm warstwą grysów 2-8 mm lub 0-8 mm. Powierzchnie mijanek i zjazdów po zdjęciu darniny i zanieczyszczeń uzupełnić w powyższy sposób. Powstałe obniżenia poboczy uzupełnić pospółką przyjmując, że średnia grubość rozłożenia będzie wynosić ok 10 cm. Na odcinku 2+360 do KT istniejącą powierzchnię jezdni uzupełnić mieszanką grysów 0- 8 mm rozłożoną średnią grubością 2cm i zagęszczoną. Przekroje konstrukcyjne drogi po remoncie stanowią załączniki do projektu.

10. Zjazdy, skrzyżowania, mijanki.

Projektuje się pozostawienie wszystkich tych obiektów z pogrubieniem jezdni o 9 cm. Pozostałe parametry powinny być zachowane zgodnie z projektem remontu z 2006r.

11. Rowy, rowy odprowadzające, zbiorniki odprowadzające.

Istniejącym rowom odprowadzającym i zbiornikom odprowadzającym należy przywrócić poprzedni kształt zgodnie z załączonym rysunkiem.

12. Wylesienia i karczowania

Z powierzchni pasa drogowego należy usunąć krzewy i podrostry.

13. Urządzenia obce.

Według materiałów dostępnych w biurze Nadleśnictwa Skierniewice w pasie drogowym nie występują urządzenia utrudniające wykonawstwo robót.