

Spis zawartości dokumentacji.....	str.2
--	--------------

I. Część opisowa.....	str.3
------------------------------	--------------

Opis techniczny.....	str.4
1. Dane ogólne.....	str.4
1.1 Inwestor.....	str.4
1.2 Podstawa opracowania.....	str.4
1.3 Zakres i cel opracowania.....	str.4
2. Istniejący stan zagospodarowania.....	str.4
3. Opis rozwiązań projektowych.....	str.4
3.1 Naprawa nawierzchni drogi i poboczy	str.4
3.2.Odwodnienie.....	str. 4

II. Część rysunkowa.....	str.6
---------------------------------	--------------

1. Schemat wykonania utrzymania "Mokrego skrzyżowania" w leśnictwie NIEDŹWIEDŹ rys.	1
2. Schemat przekroju konstrukcyjnego naprawy dr.....	rys. 2

I. CZĘŚĆ OPISOWA

OPIS TECHNICZNY

1. DANE OGÓLNE

1.1 INWESTOR

Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Henryków, ul. Polna 5
57-210 Henryków,

1.2 PODSTAWA OPRACOWANIA

1. Zlecenie od Inwestora
2. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r. Nr 243,poz. 1623)
3. Wizja lokalna na terenie inwestycji.

1.3 ZAKRES I CEL OPRACOWANIA

Celem opracowania jest projekt wykonawczy dla wykonania poprawy stanu drogi leśnej.

2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA

Teren inwestycji znajduje się w Nadleśnictwie Henryków w leśnictwie Niedźwiedź w województwie dolnośląskim, Droga posiada nawierzchnię z kruszywa naturalnego i ziemną o szerokości ok. 3m z obustronnymi poboczami. Nawierzchnia drogi jest mocno zniszczona z licznymi wyłomami i dziurami. Na terenie inwestycji nie znajduje się istniejąca sieć uzbrojenia podziemnego.

3. OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH

3.1 NAPRAWA NAWIERZCHNI DROGI I POBOCZY

W ramach inwestycji planowane jest utrzymanie drogi na odcinku od ulicy asfaltowej do drogi śródpolnej na końcu lasu. Ze względu na zróżnicowane uszkodzenia odcinek podzielono na trzy części:

- część pierwsza mająca początek na krawędzi drogi asfaltowej i biegnąca przy ścianie lasu do szlabanu obejmuje naprawę nawierzchni w tzw. siódlach drogi. Są to miejsca w których niweleta tworzy zlewnie z jedynym możliwym odpływem poprzecznym wody deszczowej w stronę lasu. Tworzą się tam zastoiska wody powodujące utrudnienia przejazdu. W tym

miejscach przewidziano oczyszczenie nawierzchni z błota ściecia pobocza i wykonanie nowej warstwy podbudowy z kruszywa łamanego o frakcji 0/31,5mm.

- część druga mająca swój początek na szlabanie wjazdowym do lasu. Ta część to typowy odcinek drogi leśnej. Zakres robót to uzupełnienie dziur i kolein w nawierzchni kruszywem łamanym oraz ściecia poboczy wraz z odtworzeniem istniejących rowów. Ta część ma na swoim zakresie dwa szczególne miejsca. Pierwsze to siodło w km ok 0+180,00 na którym należy oprócz naprawy nawierzchni wykonać odtworzenie rowu oraz wykonanie drenażu francuskiego w poprzek jezdni dla odprowadzenia wody opadowej z rowu. Druga to istniejący plac składowy na którym podczas eksploatacji zdegradowała się nawierzchnia z kruszywa. W tym celu należy wykonać odtworzenie konstrukcji placu poprzez ułożenie geowłókniny separującej o wytrzymałości na rozciąganie w każdym kierunku do 200 kN/m, warstwy odsączającej oraz podbudowy z kruszywa łamanego o frakcji 0/31,5mm. Zakres do wykonania określony jest na planie sytuacyjnym wykonania utrzymania tzw. Mokrego skrzyżowania, przekroju konstrukcyjnego i przedmiaru. Po odtworzeniu rowów drogowych, wody opadowe należy przekierować drenażem francuskim poza plac składowy.

- część trzecia to utrzymanie drogi od mokrego skrzyżowania do końca lasu. NA tym odcinku nawierzchnia jest całkowicie zdegradowana i należy ją odtworzyć poprzez wykonania korytowania, geowłókniny separującej, warstwy odsączającej i warstwy podbudowy. Odcinek prawie 300m należy odwodnić poprzez wykonanie odmulenia rowu przydrożnego.

Dokładny zakres remontu nawierzchni określa przedmiar robót, jednakże ze względu na dalsze i zwiększone opady deszczu mogą ulec zwiększeniu. Dlatego też zalecane jest wykonanie wizji lokalnej w terenie w celu skonfrontowania wyliczeń autora opracowania projektowego ze stanem faktycznym.

3.2 ODWODNIENIE

Odwodnienie realizowane będzie poprzez system spadków poprzecznych i podłużnych pozwalających na odprowadzanie wody poza korpus drogowy. Dla poprawnego działania systemu odwodnienia należy wykonać ściecie poboczy i odmulenia rowów. Pozwoli to na odprowadzenie płynącej wody po jezdni i poza korpus drogowy oraz zmniejszenie jej degradacji. Dla sprawnej odwodnienia tzw. „mokrego skrzyżowania” należy wykonać drenaż francuski.

Szczegóły pokazane na rysunkach.

Opracował

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA