

Jednostka projektowa:

JR- Justyna Rybak

Wielka Wieś 8a

27-215 Wąchock

tel: 880-149-474; 880-815-418

Uproszczony projekt budowlany

Awaryjna naprawa drogi leśnej nr 1105/220 – „Zuzelanka” w leśnictwach Węglów
i Parszów

Inwestor:



Nadleśnictwo Skarżysko
ul. Wiejska 1
26-110 Skarżysko Kamienna

dz. ewidencyjne

obręb Parszów

261105_5.0005.96/202	261105_5.0005.97/202	261105_5.0005.98/202	261105_5.0005.1012
261105_5.0005.96/201	261105_5.0005.97/201	261105_5.0005.98/201	261105_5.0005.99/202
261105_5.0005.99/201			

Obręb Wąchock

261105_5.0004.100/202	261105_5.0004.101/201	261105_5.0004.102/201	261105_5.0004.130/202
261105_5.0004.100/201	261105_5.0004.101/202	261105_5.0004.102/202	261105_5.0004.103/200
261105_5.0004.131/200	261105_5.0004.132/200	261105_5.0004.133/200	261105_5.0004.134/200
261105_5.0004.104/200	261105_5.0004.105/200	261105_5.0004.106/200	261105_5.0004.107/201
261105_5.0004.135/200	261105_5.0004.2199/2		

obręb

0004 Parszów; 0005 Rataje

Jed. ewid.

261105_5 Wąchock obszar wiejski

Autorzy opracowania: specjalność drogowa	
Imię i nazwisko	Uprawnienia
Projektant :	
mgr inż. Andrzej Rybak	SWK/0094/PWBD/15
Sprawdzający:	

Rataje, lipiec 2024r

Opis techniczny

1. Podstawa opracowania.

Umowa z Nadleśnictwem Skarżysko

Mapa leśna Banku Danych o Lasach

Wizji i pomiary w terenie

Poradnika technicznego „Drogi Leśne” Warszawa-Bedoń 2006r

2. Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest wykonanie dokumentacji projektowej na prace związane z awaryjną naprawą drogi leśnej nr 1105/220- „Zuzelanka” przebiegającej przez oddziały leśne

leśnictwa Węglów

96	97	98
----	----	----

leśnictwa Parszów

99	130	100	103	104
131	101	132	105	106
102	133	134	107	135

3. Opis stanu istniejącego

Droga leśna o nawierzchni gruntowej ulepszonej kruszywem łamanym. Na znacznych odcinkach występują rozmycia przez wodę nawierzchni jezdni miejscami sięgające do warstwy podbudowy

Uszkodzenie powoduje niszczenie nawierzchni, osłabia nośność konstrukcji i przyczynia się do znacznej degradacji uszkodzonych odcinków drogi co w konsekwencji może prowadzić do zniszczenia konstrukcji drogi i jej nieprzejezdności

4. Cel opracowania

Celem opracowania jest przygotowanie dokumentacji do przeprowadzenia prac awaryjnej naprawy drogi leśnej nr 1105/220 – ‘Zuzelanka’ położonej w oddziałach leśnych leśnictwa Parszów i Węglów, który przyczyni się do przywrócenia jej parametrów technicznych, przejezdności pojazdów oraz nadania właściwych przekrojów poprzecznych umożliwiających odpływ wody. Naprawa przyczyni się także do powstrzymania dalszej degradacji drogi.

5. Parametry techniczne drogi:

- Droga leśna wewnętrzna
- kategoria obciążenia KR1
- szerokość drogi 3,5m
- spadek poprzeczny nieokreślony
- pobocza gruntowe 50-75cm

6. Opis stanu projektowanego

Pomiar długości drogi rozpoczęto na krawędzi nawierzchni brukowcowej drogi powiatowej relacji Wąchock- Sierakowice

Przebieg drogi wraz z orientacyjnym zaznaczeniem miejsc naprawy przedstawiono na załączonym planie sytuacyjnym

6.1 Naprawa nawierzchni drogi na całej jej szerokości poprzez wykonanie nakładki z kruszywa na rozmytych odcinkach

Prace naprawy nawierzchni drogi należy wykonać według poniżej przedstawionych technologii wykonania

Technologia naprawy

Naprawę należy wykonać na całej szerokości drogi tj. szerokości 3,5m zgodnie z załączoną sytuacją. Grubość nakładki do wykonania przedstawiono dla poszczególnych odcinków w zestawieniu robót

Należy zachować zaprojektowaną szerokość drogi.

- Oczyszczenie drogi z luźnego błota, ziemi i warstw nienośnych, odprowadzenie stagnującej wody
- Wyrównanie dużych nierówności (zasypanie dużych dołów) kruszywem z drogi
- Wyprofilowanie podłoża
- Oskardowanie mechaniczne nawierzchni na naprawianych odcinkach za pomocą zrywarek lub zrywarkami równiarek do głębokości 5cm
- wbudowanie warstwy kruszywa frakcji 0-31,5mm wraz z jego zagęszczeniem grubość warstwy po zagęszczeniu (**wg zestawienia robót**)
- wyprofilowanie powierzchni. Należy warstwie nadać przekrój daszkowy tak aby zapewniony był naturalny odpływ wody na teren 3% z tolerancją +3% , -1% (2%-6%)
- zagęszczenie mechaniczne przy zwilżeniu kruszywa wodą

Zakres robót do wykonania

Naprawa drogi						
km						
od	do	długość	szerokość	pow	gr. warstwy	objętość
3+116	3+248	132	3.5	462	0.07	32.34
RAZEM		132	m	462		32,34

Umieszczenie miejsc do naprawy należy traktować orientacyjnie, a dokładne usytuowanie miejsca należy ustalić w terenie w porozumieniu z inwestorem.

6.2 Naprawa wymytej krawędzi jezdni

Opis uszkodzeń

Widoczne wypłukania nawierzchni na wewnętrznych krawędziach łuków poziomych

Technologia naprawy

Naprawę należy wykonać na szerokości 0,5m zgodnie z załączoną sytuacją.

- Oczyszczenie drogi z luźnego błota, ziemi i warstw nienośnych, odprowadzenie stagnującej wody
- Oskardowanie mechaniczne nawierzchni na naprawianych odcinkach za pomocą zrywarek lub zrywarkami równiarek do głębokości 5cm
- wbudowanie warstwy kruszywa frakcji 0-31,5mm wraz z jego zagęszczeniem grubość warstwy po zagęszczeniu **0,07cm**
- zagęszczenie mechaniczne przy zwilżeniu kruszywa wodą

Zakres robót do wykonania

Naprawa koleiny na łukach zaznaczonych na sytuacji						
strona	km		długość	szerokość	pow	
	od	do				
lewa	wew. strona łuku		65	0.5	32.5	m ²
	RAZEM		65	m	32,5	m²

7. Wymagania dla materiałów

Do wykonania prac naprawczych należy użyć kruszyw dolomitowych lub dolomitowo wapiennych.

Nie dopuszcza się wbudowania kruszyw wapiennych

Krzywa uziarnienia kruszywa 0-31,5mm powinna mieścić się pomiędzy krzywymi granicznymi dobrego uziarnienia (krzywe 1-2) jak dla podbudowy jednowarstwowej.

8. Warunki techniczne odbioru robót.

Naprawę drogi uznaje się za wykonany prawidłowo gdy:

- Kruszywo po wykonaniu naprawy powinno tworzyć równą nawierzchnię zaklinowaną bez luźnych kamieni i bez skupisk rozsegregowanego kruszywa.
- Nierówności w przekroju poprzecznym nie powinny przekraczać 4cm
- Nierówności podłużne nie powinny przekraczać 4cm
- Spadek poprzeczny powinien umożliwiać spływ wody, i być większe od 2% przy czym na krawędzi jezdni nie powinno być nierówności zatrzymujących spływ wody
- nawierzchnia poboczy powinna być dopasowana krawędzią do nawierzchni drogi, nie wystawać ponad nią i posiadać spadek poprzeczy minimum 2%, jednak powinien być od większy od spadku poprzecznego nawierzchni jezdni.
- Nawierzchnia naprawiana powinna być tak szczelna i zwięzła, aby po przejechaniu pojazdu ciężkiego (o masie całkowitej większej od 20t) nie było śladu.
- Profil podłużny rowów odpływowych powinien być skierowany ze spadkiem od drogi w kierunku lasu i umożliwiać odprowadzenie wody.

Opracował:

mgr inż. Andrzej Rybak