

PROJEKT WYKONAWCZY

Inwestor : **Nadleśnictwo Cisna**
Cisna 87A, 38-607 Cisna

Nazwa Projektu: **Przebudowa drogi leśnej nr 45 Habkowce nr inw. 242/865 w km 0+978÷1+722**

Adres Projektu: woj. podkarpackie, powiat leski, gm. Cisna, obręb Cisna działki nr ewid. 366, 370, 371,373

Biuro Inżynierii Drogowej
38-500 Sanok, ul. Sienkiewicza 1 p.308 tel/fax. (013) 46 38 541

FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO/UPRAWNIENIA	PODPIS
PROJEKTANT	mgr inż. Bartłomiej Słuszkiewicz upr. PDK/0062/PWOD/16	

Spis zawartości :

Dokumenty ogólne:

Orientacja skala 1:10 000

Część opisowa

Opis techniczny ogólny.....

Rozwiązania konstrukcyjno-materiałowe podstawowych elementów konstrukcyjnych i sposób ich wykonania.....

Przedmiar robót.....

Część rysunkowa

Plan sytuacyjny – skala 1:5 000

Przekrój typowy -, skala 1:100, skala 1:50, skala 1:25, skala 1:20.....

Sanok, wrzesień 2021

Dokumenty ogólne

Część opisowa

Część opisowa

1.Opis techniczny ogólny

1.1 Przedmiot, podstawa, zakres i cel opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt przebudowy drogi leśnej w leśnictwie Habkowce o długości około 744 mb

Podstawą opracowania są:

- wizja lokalna i pomiary w terenie,
- Dz. U. nr 43 z dnia 14.05.1999r - „Warunki techniczne jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie”,
- Drogi Leśne: poradnik techniczny – GDLP, Warszawa-Bedoń 2006,
- Literatura techniczna

Zakres opracowania obejmuje rysunki konstrukcyjne i opis wykonania przebudowy.

Celem budowy jest stworzenie odpowiednich warunków dostępu do kompleksów leśnych.

1.2 Lokalizacja i usytuowanie

Przedmiotowa droga znajduje się na terenie leśnictwa Habkowce. Początek projektowanego odcinka to km 0+978, a koniec to km 1+722

1.3 Dane techniczne:

warunki gruntowe proste,

kategoria geotechniczna I,

grupa nośności podłoża G1

klasa drogi D,

kategoria ruchu KR1,

prędkość projektowa 30km/h,

szerokość jezdni 3.50m

szerokość obustronnych poboczy 2x0.75m,

długość 744mb

1.4 Stan istniejący i projektowany

W obecnym stanie droga leśna w km 0+978 – km 1+722 ma nawierzchnię utwardzoną.

Planowana przebudowa drogi polegać będzie na uformowaniu torowiska w normatywny sposób, rowów przydrożnych we wskazanych lokalizacjach, wykonaniu mijanek w wskazanych lokalizacjach, oczyszczeniu przepustów pod drogą i zjazdami, wykonanie nawierzchni zjazdów z kruszywa i płyt betonowych i wzmocnieniu istniejącej nawierzchni poprzez wbudowanie warstw konstrukcyjnych drogi z kruszyw – droga będzie miała nawierzchnię tłuczniową, a na wybranych odcinkach nawierzchnię z płyt betonowych.

Ze względu na przebudowę drogi niezbędne będzie uprzednie wykarczowanie terenu.

2. Rozwiązania konstrukcyjno-materiałowe podstawowych elementów konstrukcyjnych i sposób ich wykonania

2.1 Przekrój poprzeczny i podłużny

Nawierzchnia jezdni w przekroju poprzecznym będzie miała spadek 3% w kierunku naturalnego spadku terenu, pobocza drogi będą miały spadek 6%,

Spadki podłużne drogi zostaną dostosowane do naturalnych nachyleń terenu.

2.2 Elementy odwodnienia

Przewiduję się oczyszczenie rowów w wskazanych lokalizacjach w celu zapewnienia ciągłości odwodnienia.

Na projektowanym odcinku trasy przewiduje się wykonanie przepustów pod zjazdami celu zapewnienia ciągłości odwodnienia z rur HDPE $\varnothing 60\text{cm}$

Planowane przepusty powinny być ułożone na ławie fundamentowej żwirowo-piaskowej gr. 50cm, z obsypką i z zasypką co najmniej 30cm ponad rurę – również z pospółki. Wloty i wyloty należy wybrukować .

Istniejące wloty i wyloty przepustów pod drogą należy umocnić brukiem przy wybranych przepustach należy wykonać umocnienie skarp wlotów i wylotów koszarami stalowymi z narzutem kamiennym.

2.3 Konstrukcja nawierzchni

Przyjęto następujące konstrukcje w km 0+978 - 1+722:

Jezdni:

km 0+978 - 1+722:

- 2x powierzchniowe utwardzenie (jezdni),
- 10cm kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie,
- 20cm podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie,
- 15cm warstwa wyrównawcza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie,

-istniejąca nawierzchnia

Mijanek:

- 2x powierzchniowe utwardzenie (jezdni),
- 10cm kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie,
- 20cm podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie,
- 25cm mieszanka żwirowo-piaskowa

Przejazd z płyt drogowych:

- płyta betonowa 3.0x1.0x0.15m
- 15cm podbudowa z kruszywa łamanego stab. mech.

Droga z płyt betonowych:

- płyty żelbetowe pełne 3.0x1.0x0.15m,
- 15cm podbudowa z kruszywa łamanego stab. mech

Poboczy:

- 10cm kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie,
- 20cm podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie,

Zjazdy:

Z płyt betonowych:

- płyty żelbetowe pełne 3.0x1.0x0.15m,
- 15cm podbudowa z kruszywa łamanego stab. mech
- 20cm mieszanka żwirowo-piaskowa

Z kruszywa:

- 15cm kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie,
- 15 cm podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie,

2.4 Elementy bezpieczeństwa

Przewiduje się wykonanie barier energochłonnych stalowych w wskazanych lokalizacjach

Część rysunkowa