

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

PROJEKT TECHNICZNY

Inwestor:

Nadleśnictwo Rymanów
ul. Dworska 38, 38-480 Rymanów

Nazwa Projektu:

Przebudowa drogi leśnej "Roztoki" nr inw. 220/1634
w Leśnictwie Wola Sękowa

Kategoria obiektu budowlanego: XXV

Adres inwestycji: pow. sanocki, gm. Bukowsko, ob. Wola Sękowa, dz. 108

bid SANOK Biuro Inżynierii Drogowej w Sanoku 38-500 Sanok, ul. Sienkiewicza 1/308, tel./fax (013) 46 38 541		
	IMIĘ I NAZWISKO/UPRAWNIENIA	PODPIS
PROJEKTANT br. drogowa	mgr inż. Piotr Tarapacki upr. K-64/01	
Asystent proj.		

Spis zawartości:

1. Opis techniczny
2. Rysunki
 1. Plan sytuacyjny – skala 1:500
 2. Profil – skala 1:50/500
 3. Przekrój typowy – skala 1:50
 4. Przekroje poprzeczne – skala 1:100

Sanok, listopad 2022

1. Część opisowa

1.1. Opis techniczny ogólny

1.1.1. Przedmiot, podstawa, zakres i cel opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt przebudowy drogi leśnej "Roztoki" nr inw. 220/1634 w Leśnictwie Wola Sękowa o długości 1.654km.

Podstawa opracowania:

- plan sytuacyjno – wysokościowy - skala 1:500,
- 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”, Instrukcja oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym i literatura techniczna
- Drogi Leśne: poradnik techniczny – GDLP, Warszawa-Bedoń 2006.

Celem opracowania jest zaplanowanie optymalnego dostępu do kompleksów leśnych.

Zakres opracowania obejmuje opis wykonania przebudowy i rysunki konstrukcyjne.

1.1.2. Lokalizacja i usytuowanie

Przedmiotowa droga leśna znajduje się na terenie m. Wola Sękowa. Początek ma na skrzyżowaniu z drogą powiatową Nr 2208R przebiegającą przez centralną część miejscowości przy Kościele, koniec natomiast znajduje się przy kompleksie leśnym.

Trasa drogi wiedzie poprzez teren użytkowany rolniczo.

1.1.3. Dane techniczne.

Dane techniczne drogi:

- prędkość projektowa 30km/h,
- kategoria ruchu KR1, droga używana sezonowo dla transportu drewna,
- klasa drogi D – droga leśna, zakładowa,
- szerokość jezdni 3.50,
- szerokość obustronnych poboczy 2x0.75m,
- nawierzchnia jezdni: 1. KM 0+000 ÷ 0+210 beton asfaltowy, 2. KM 0+210 ÷ 1+654 mieszanka kruszywa z pow. utwaleniem emulsją asf.,
- długość projektowanej drogi: 1.654km.

1.1.5. Stan istniejący i projektowany:

W stanie obecnym droga leśna ma zniszczoną nawierzchnię z betonu asfaltowego i z kruszywa z pow. utwaleniem emulsją asf. Wody opadowe z nawierzchni jezdni i poboczy odprowadzane są do istniejących obustronnych rowów przydrożnych.

Planuje się przebudowę drogi polegającą na rozbiórce istniejącej konstrukcji nawierzchni i wbudowaniu nowych warstw konstrukcyjnych, remoncie istniejących przepustów pod koroną drogi, oczyszczeniu i wyprofilowaniu rowów przydrożnych, odnowieniu nawierzchni wszystkich zjazdów z drogi wraz z odcinkami rowów krytych pod zjazdami. Przewiduje się odcinkowe umocnienie dna rowów i skarp.

Znajdujące się w granicach pasa drogowego drzewa i krzewy zostaną ścięte a pnie wykarczowane.

Przebieg trasy na wybranych odcinkach zostanie skorygowany - ze względu na granice działki drogowej.

W wybranych lokalizacjach planuje się wbudowanie mijanek drogowych o nawierzchni analogicznej jak nawierzchnia drogi.

Elementy sieci elektroenergetycznej zostaną przebudowane, trasa kabli podziemnych kolidujących z projektowaną drogą zostanie zmieniona, linie napowietrzne zostaną wyregulowane.

1.2 Rozwiązania konstrukcyjno-materiałowe podstawowych elementów konstrukcyjnych i sposób ich wykonania:

1.2.1. Droga w planie

Trasa drogi będzie się składać z odcinków prostych i łuków kołowych.

1.2.2. Przekrój poprzeczny:

Nawierzchnia jezdni w przekroju poprzecznym będzie miała spadek 3% w kierunku naturalnego spadku terenu, pobocza drogi będą miały spadek 8%.

Spadki podłużne drogi zostaną dostosowane do naturalnych nachyleń terenu, będą się zawierać w granicach 0.3-7.5%.

1.2.2. Elementy odwodnienia

Przewiduje się oczyszczenie i profilowanie istniejących rowów przydrożnych. Na wybranych odcinkach dno i skarpy rowów zostaną umocnione prefabrykatami betonowymi. Do umocnień dna zastosowane będą prefabrykaty betonowe (wg KPED 01.03) na ławie z mieszanki żwirowo-piaskowej gr. 15cm z podsypką cem.-piaskową 1:4 gr. 5cm, natomiast na skarpach prefabrykaty betonowe ażurowe na podsypce z pospółki gr. 10cm.

We wskazanych na planie odcinkach drogi planuje się wbudowanie ścieku drogowego poza poboczem (konstrukcja analogiczna do umocnionego dna rowu). Studzienki ściekowe wykonane zostaną z kręgów betonowych $\varnothing 50\text{cm}$ z osadnikiem, natomiast przykanaliki z rur PVC $\varnothing 20\text{cm}$ ułożone na warstwie piasku grubości 20cm ze spadkiem 2.0%. Obsypkę i zasypkę rur należy wykonać również z piasku.

Pod projektowanymi zjazdami z drogi należy wykonać odcinki rowu krytego z rur HDPE $\varnothing 60\text{cm}$ ułożone na ławie z mieszanki żwirowo-piaskowej gr. 30cm wraz z zasypką i obsypką (bezpośrednio przy rurze z piasku). Zakończenia rur zostaną wykonane z prefabrykatów żelbetowych skośnych.

Istniejące przepusty pod koroną drogi zostaną wyremontowane. Zastosowane zostaną rury HDPE $\varnothing 60\text{-}80\text{cm}$ ułożone na ławie z mieszanki żwirowo-piaskowej gr. 30cm wraz z zasypką i obsypką (bezpośrednio przy rurze z piasku).

W KM 1+605 ÷ 1+640 planuje się wykonać sączek podłużny pod planowanym ściekiem drogowym z rury drenarskiej $\varnothing 160$ w kruszywie lekkim w geowłókninie.

1.2.3. Konstrukcje nawierzchni:

Proponuje się następującą konstrukcję nawierzchni:

1. jezdni w KM 0+000 ÷ 0+210:

- w-wa ścieralna gr. 4cm,
- w-wa wiążąca gr. 8cm,
- nawierzchnia kruszywa łamanego 0/31.5 gr. 20cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 31.5/63 gr. 20cm,
- w-wa odsączająca z mieszanki żwirowo-piaskowej gr. 20cm,
- geowłóknina,

2. jezdni w KM 0+210 ÷ 1+654

- powierzchniowe utwardzenie emulsją asfaltową 3x,
- nawierzchnia kruszywa łamanego 0/31.5 gr. 20cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 31.5/63 gr. 20cm,
- w-wa odsączająca z mieszanki żwirowo-piaskowej gr. 20cm,
- geowłóknina,

3. poboczy:

- nawierzchnia kruszywa łamanego 0/31.5 gr. 20cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 31.5/63 gr. 20cm,
- w-wa odsączająca z mieszanki żwirowo-piaskowej gr. 20cm,
- geowłóknina,

4. zjazdów z drogi

- nawierzchnia kruszywa łamanego 0/31.5 gr. 10cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego stab. mechanicznie 31.5/63 gr. 20cm,
- w-wa odsączająca z mieszanki żwirowo-piaskowej gr. 20cm.

1.2.4. Infrastruktura podziemna i naziemna

Poprzez obszar inwestycji przebiegają urządzenia infrastruktury technicznej nadziemnego i podziemnego uzbrojenia terenu następujących sieci: elektroenergetycznej, i teletechnicznej. W trakcie prowadzenia prac należy zwrócić na nie szczególną uwagę.

Kable elektroenergetyczne kolidujące z projektowaną drogą należy przebudować a linie napowietrzne wyregulować – wg odrębnego opracowania.

1.2.5. Zieleń

Planuje się ścięcie drzew i krzewów rosnących w pasie drogowym i karczowanie pni.

1.2.6. Elementy bezpieczeństwa

Planuje się zamontowanie barier energochłonnych stalowych we wskazanych na planie sytuacyjnym lokalizacjach.