

NIP 686-108-46-74; REGON 370511449
"BARTOM" mgr inż. Rafał Leń, Stara Wieś 542; 36-200 Brzozów; nr tel. (013) 43 427 49, tel. kom. 607 609 662



Inwestor: **NADLEŚNICTWO BRZOSÓW**

Ul. Moniuszki 19
36-200 Brzozów

PRZEDSIĘWZIĘCIE
BUDOWLANE

**Opracowanie dokumentacji technicznej dla zadania
pn.:**

**„Remont drogi leśnej 242/259 Kreców - Sady w km 2+100 –
2+200 w miejscowości Lachawa**

oraz

**Remont drogi leśnej 242/256 w km 0+289 – 1+155 w
miejscowości Wola Krecowska”**

Opis techniczny

OPRACOWANIE

BRANŻA:

DROGOWA

FAZA

PROJEKT TECHNICZNO-WYKONAWCZY

OPRACOWANIA:

NAZWY i KODY:

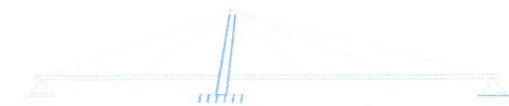
Roboty budowlane

Grupa robót: 450

Klasa robót: 4500

Kategoria robót: 45000

	WYKONAWCA:			
FUNKCJA	TYTUŁ, IMIĘ NAZWISKO	NR UPRAWNIENÍ SPECJ.	PODPIS	DATA
Projektant	mgr inż. Rafał Leń	PDK/0107/POOM/10 PDK/0202/POOD/12		04. 2023r.



Opis techniczny

do projektu technicznego:

***Remont drogi leśnej 242/259 Kreców - Sady w km 2+100 – 2+200 w
miejscowości Lachawa***

oraz

***Remont drogi leśnej 242/256 w km 0+289 – 1+155 w miejscowości Wola
Krecowska***

1 Podstawa opracowania.

- Podstawę formalną opracowania stanowi umowa zawarta pomiędzy Nadleśnictwem Brzozów i Firmą BARTOM mgr inż. Rafał Leń
- Aktualny pomiar geodezyjny.
- Rozporządzenie MTiGM w sprawie warunków techn., jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – Dz. U. Nr 43/99 poz. 430;
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 22 marca 2006 r. w sprawie szczegółowych zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów, na podstawie art. 9 ust. 3 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2005 r. nr 45, poz. 435, z późn. zm.)
- Inne obowiązujące akty prawne, przepisy i PN.

2 Przedmiot opracowania.

Przedmiotem opracowania jest projekt techniczny remontu dróg leśnych.

3 Cel opracowania.

Celem opracowania jest wykonanie dokumentacji wykonawczej, która stanowić będzie podstawę do wykonania remontu dróg leśnych.

4 Opis stanu istniejącego.

Droga leśna 242/259 Kreców - Sady w km 2+100 – 2+200 w miejscowości Lachawa posiada nawierzchnię z kamienia łamanego o szerokości 3,3m oraz pobocza 2 x 0,5m. W stanie istniejącym korpus drogowy został uszkodzony poprzez osunięcie się zawilgoconej skarpy uszkadzając częściowo nawierzchnię. Naruszenie nawierzchni nastąpiło na długości 30m.

Droga leśna 242/256 w km 0+289 – 1+155 w miejscowości Wola Krecowska posiada nawierzchnię z betonowych płyt drogowych pełnych o wymiarach 1x3m. Część płyt w wyniku eksploatacji uległa zniszczeniu i wymaga wymiany.

Pod drogą leśną na tym odcinku funkcjonują przepusty. Część z nich z uwagi na niedrożność lub klawiszowanie kręgów wymaga wymiany.

Teren po którym przebiegają przeznaczone do remontu odcinki dróg jest terenem pagórkowatym.

Wzdłuż i w poprzek przedmiotowych odcinków dróg nie występują urządzenia infrastruktury technicznej.

Odwodnienie przedmiotowego terenu przyległego w stanie istniejącym jest uregulowane i funkcjonuje jako grawitacyjne rowami drogowymi.

Szate roślinną otoczenia drogowego w miejscu remontowanych dróg stanowią głównie tereny zalesione.

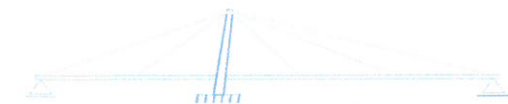
5 Opis rozwiązań projektowych.

Droga leśna 242/259 Kreców - Sady w km 2+100 – 2+200 w miejscowości Lachawa.

Roboty polegały będą na remoncie korpusu drogowego oraz pobocza i nawierzchni. Korpus przywrócony będzie do pierwotnego kształtu za pomocą materiału kamiennego grubo wymiarowego układanego metodą klinowania. Na górnej krawędzi korpusu odtworzone będą podbudowa z kamienia łamanego grubości 20cm i warstwa nawierzchniowa z kamienia łamanego grubości 20cm.

W ww. technologii na odcinku robót wynoszącym 30m odtworzona będzie jezdnia szerokości 3,3m oraz pobocza 2 x 0,5m .

Do poziomu półki skalnej wykonany zostanie wykop w kształcie trapezu o głębokości do 4m. Na dnie wykopu zostanie ułożona rura z tworzywa sztucznego średnicy 60, która na 2/3 obwodu zostanie nacięta



celem wykonania drenu wielkowymiarowego. Rura od góry zostanie zabezpieczona **geowłókniną** separacyjną.

Na krawędzi spodu korpusu drogowego na długości 26m zostanie wykonana przypora z czterech rzędy koszy siatkowo-kamiennych o wymiarach 0,5x1m.

Droga leśna 242/256 w km 0+289 – 1+155 w miejscowości Wola Krecowska.

Roboty remontowe polegały będą na wymianie zniszczonych pojedynczych betonowych płyt drogowych stanowiących nawierzchnię jezdni drogi.

Wymianie podlegały będą również przepusty pod drogą w km 0+722 (średnica 60cm, długość 12m), w km 795 (średnica 80cm, długość 12m) oraz w km 1+026 (średnica 40cm, długość 12m).

Założono, że nowe przepusty wykonane będą w rur z tworzywa sztucznego o sztywności obwodowej SN8. Przepusty na wlocie wylocie wyposażone będą w prefabrykowane murki czołowe.

Nawierzchni z płyt drogowych nad remontowanymi przepustami w zakresie rozkopów również podlegała będzie wymianie.

6 Charakterystyka projektowanych robót oraz technologii ich wykonania.

6.1 Roboty przygotowawcze.

W zakres robót przygotowawczych wchodzi następujące prace:

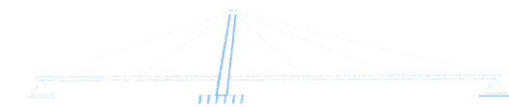
- *Zdjęcie warstwy ziemi urodzajnej* – należy wykonać w pasie terenu objętego robotami na głębokość określoną w dokumentacji technicznej. Zdjęty humus należy odpowiednio zmagazynować i utrzymać w stanie pozwalającym na późniejsze wykorzystanie przy humusowaniu i umacnianiu skarp.
- *Rozbiórka elementów drogi* – Materiał z rozbiórki należy odpowiednio zutylizować.

6.2 Roboty ziemne.

6.2.1 Wykonanie wykopów pod koryta nawierzchni.

Roboty związane z wykonaniem wykopów należy prowadzić zgodnie z zapisami STWiORB. W trakcie wykonywania robót należy zadbać o prawidłowe odwodnienie wykopów. **Wody opadowe** należy odprowadzić poza obszar wykopów tak, aby nie dopuścić do zawilgocenia koryta **pod nawierzchnią**.

Grunty pozyskane z wykopów należy wywieźć na miejsce uzgodnione z **Inwestorem**.



6.2.2 Wykonanie nasypów.

Roboty związane z wykonaniem nasypów należy prowadzić zgodnie z zapisami STWiORB. Nasyp należy wykonać z gruntu z dowozu. Grunt należy zagęszczać warstwami od krawędzi do osi nasypu. Do zagęszczania nasypów należy użyć walce gładkie, walce wibracyjne, walce okołkowane lub ubijaki mechaniczne. Dobór sprzętu zagęszczającego zależy od rodzaju gruntu i grubości zagęszczanej warstwy. Wskaźniki zagęszczenia zarówno poszczególnych warstw nasypu jak i podłoża, na którym posadowiony zostanie nasyp powinny być zgodne z podanymi w Polskich Normach oraz STWiORB. Po wykonaniu robót nawierzchniowych należy wykonać pobocza z kruszywa naturalnego. Grunt na w/w uzupełnienia będzie pochodził z gruntu uzyskanego z wykopu. Zagęszczenie gruntu na poboczach należy prowadzić aż do osiągnięcia wskaźnika zagęszczenia podanego w STWiORB. Sprzęt użyty do wykonania uzupełnień powinien być dostosowany do tego zakresu robót. W czasie wykonywania prac związanych z uzupełnieniem należy zwracać szczególną uwagę, aby nie uszkodzić krawędzi wykonanych uprzednio warstw nawierzchni.

6.3 Systemy odwodnienia drogi.

Projekt zakłada pozostawienie istniejącego systemu odwodnienia w postaci rowów otwartych.

6.4 Zjazdy indywidualne i publiczne.

Projekt nie zakłada ingerencji w istniejące zjazdy i skrzyżowania.

6.5 Roboty wykończeniowe.

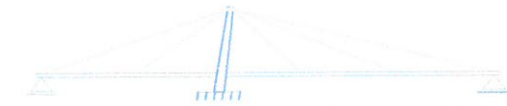
Umocnienie skarp – skarpy drogi należy umocnić przez rozłożenie humusu (uprzednio zdjętego i odpowiednio magazynowego) na projektowaną grubość 10 cm i obsianie trawą. Obsiew można wykonać metodą tradycyjną lub metodą hydroobsiewu. Po wykonaniu obsiewu należy pielęgnować skarpy aż do momentu ukorzenienia się trawy.

6.6 Projektowane urządzenia bezpieczeństwa ruchu.

Projekt nie zakłada montażu nowych urządzeń bezpieczeństwa ruchu..

6.7 Sposób ochrony interesów osób trzecich na czas prowadzenia robót budowlanych.

- W fazie realizacji inwestycji oddziaływanie będzie ściśle związane z robotami budowlanymi i pracą sprzętu budowlanego. Przedmiotowe odcinki remontowanych dróg nie sąsiadują z zabudową mieszkalną.
- Remont dróg nie spowoduje ograniczenia w dostępie do drogi publicznej.



7 Uwagi końcowe.

- 1) Opis techniczny stanowi jeden z elementów dokumentacji wykonawczej. Przy realizacji zadania należy zastosować technologię i wykonać budowę drogi zgodnie z STWiORB, częścią rysunkową oraz przedmiarem robót, które stanowią jednolitą, zintegrowaną całość dokumentacji.

Ewentualne niepewności lub wystąpienie rozbieżności nie może być dowolnie interpretowane, lecz konieczne, a wręcz kluczowe jest uzyskanie stanowiska Projektanta.

- 2) Wszystkie roboty drogowe należy wykonać zgodnie ze Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi rysunkami oraz przedmiarem robót dołączonymi do dokumentacji technicznej, które stanowią jednolitą, zintegrowaną całość dokumentacji. Ewentualne niepewności lub wystąpienie rozbieżności nie może być dowolnie interpretowane, lecz konieczne, a wręcz kluczowe jest uzyskanie stanowiska Projektanta.
- 3) W trakcie robót stosować odnośne przepisy prawa budowlanego, ochrony środowiska, prawa wodnego oraz przepisy BHP. Za ich nieprzestrzeganie odpowiada Wykonawca robót.

Opracował:

mgr inż. Rafał Leń
upr. bud., nr PDK/0117/P000/10
upr. bud., nr PDK/0212/P000/12
do projektowania i z nadzorem w specjalności
mostowej i drogowej oraz do sprawowania kontroli
utrzymywania obiektów budowlanych dla dróg oraz
drogowych i kolejowych obiektów inżynierskich