

# **CZĘŚĆ OPISOWA**

## **projektu przebudowy dojazdu pożarowego nr 35 w leśnictwie Kotlarnia**

### **1. Przedmiot inwestycji**

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa dojazdu pożarowego nr 35 o funkcji gospodarczej i przeciwpożarowej w leśnictwie Kotlarnia, położonej na działkach nr 112, 308/2, 307/3, 306/2 i 306/1 – obręb Kotlarnia.

Przebudowywana droga rozpoczyna się od skrzyżowania z ulicą Dębową w Kotlarni o nawierzchni bitumicznej - km 0+000 a kończy przed drogą gminną wewnętrzną, położoną na działce nr 177 o nawierzchni gruntowej - km 1+562,50, zgodnie z planem sytuacyjnym rys. nr 1.1 i 1.4.

Długość drogi objętej przebudową wynosi 1562,50m. Przedmiotowa droga pełni funkcję drogi leśnej, gospodarczej oraz drogi pożarowej.

### **2. Istniejący stan zagospodarowania terenu z omówieniem przewidywanych w nim zmian, w tym adaptacji i rozbiórek**

Przedmiotowa droga zlokalizowana jest na terenie lasu będącego we władaniu Nadleśnictwa Kędzierzyn (Leśnictwo Kotlarnia). Przebudowywana droga leśna, na całej długości posiada nawierzchnię tłuczniowo-gruntową. Stan techniczny drogi jest bardzo zły. Droga jest wyboista i skoleinowana a wody opadowe tworzą miejscowe zastoiska.

W km 0+989 na istniejącym rowie istnieje przepust rurowy o średnicy 500mm bez ścianek czołowych oraz w km 1+369 na istniejącym rowie istnieje przepust rurowy o średnicy 1000mm bez ścianek czołowych. Oba przepusty są w złym stanie technicznym, należy je wyremontować. Odwodnienie drogi powierzchniowe na pobocza ziemne i skarpy oraz przylegające obszary leśne.

### **3. Projektowane zagospodarowanie terenu**

Na całej długości drogi projektuje się jezdnię o szerokości 3,50 m z kruszywa kamiennego łamanego, z obustronnymi poboczami ziemnymi szerokości 0,75 m. Przekrój poprzeczny jezdni ze spadkiem dwustronnym 3%, pobocza ze spadkiem 6%, zgodnie z rysunkami planu sytuacyjnego i przekrojami konstrukcyjnymi.

Konstrukcja nawierzchni jezdni drogi i mijanek składa się z następujących warstw:

- warstwa z kruszywa łamanego (granit, bazalt, szarogłaz) frakcji 0-4mm, grubości 1,0cm,
- warstwa górna nawierzchni z kruszywa kamiennego łamanego frakcji 10-31,5mm, grubości 10,0cm,
- warstwa dolna nawierzchni z kruszywa kamiennego łamanego frakcji 31,5-63mm, grubości 25,0cm.

Skrzyżowania projektowanej drogi leśnej z drogą bitumiczną wyokrąglone łukami o promieniu  $R=8,0m$ . Na włączeniu drogi leśnej do drogi bitumicznej jezdnia poszerzona do  $6,0m$ . Zwężenie z  $6,0m$  do  $3,50m$  wykonane na długości  $21,0m$  - zgodnie z planem sytuacyjnym rysunek nr 1.1.

Zaprojektowano w km 0+270 po lewej stronie drogi oraz km 0+580, km 0+960 i km 1+220 po stronie prawej mijanki o długości  $23,0m$  i szerokości  $3,0m$ , natomiast skosy: wjazdu i wyjazdu długości  $21,0m$  (skosy 1:7), zgodnie z planem sytuacyjnym rysunek nr 1.1 i 1.3.

W km 0+921 po stronie lewej, zjazd na drogę gospodarczą o szerokości  $3,0m$  wyokrąglony łukami o promieniach  $R=5,0m$ .

Na końcu drogi zaprojektowano plac do zawracania o wymiarach  $20,0m \times 20,0m$ . Połączenie placu z projektowaną drogą wyokrąglone łukami o promieniu  $R=7,0m$ , zgodnie z planem sytuacyjnym rys. nr 1.4.

Na łukach poziomych o promieniach mniejszych od  $250,0m$  spadek poprzeczny jezdni jednostronny o spadku 3% i 4% w zależności od promienia łuku. Jezdnia drogi na w/w łukach poszerzana jest od  $30cm$  do  $150cm$  zgodnie z planem sytuacyjnym i przekrojami konstrukcyjnymi. Poszerzenie jezdni oraz zmiana spadków poprzecznych jezdni wykonywana na prostych przejściowych o długości  $25,0m$  a na łukach gdy odległość między nimi jest mniejsza niż  $25m$  na długości tych prostych.

Niweletę zaprojektowano, maksymalnie wpisując się w istniejący profil podłużny drogi leśnej, łagodząc lokalne zaniżenia i zawyżenia. Pochylenie podłużne projektowanej niwelety wynosi od 0,15 % do 135%, zgodnie z profilem podłużnym rys nr 3. Różnice załamania niwelety większe od 1% wyokrąglono łukiem pionowym o promieniach od  $R=2000,00m$  do  $R=3000,00m$ .

W km 0+989 istniejący przepust jedno otworowy o średnicy przelotu  $Dn500$  należy wyremontować wymieniając istniejące rury betonowe na rury betonowe  $Dn500$  typu WIPRO łączone na uszczelkę zintegrowaną zgodnych z normą PN-EN 1916, ułożone na odpowiednio przygotowanej podbudowie. Długość przepustu  $7,0m$ . Projektowany spadek 2,43%. Od strony napływu i odpływu wykonana zostanie ścianka czołowa betonowa typowa.

W km 1+369 istniejący przepust jedno otworowy o średnicy przelotu  $Dn1000$  należy wyremontować wymieniając istniejące rury betonowe na rury betonowe  $Dn1000$  typu WIPRO łączone na uszczelkę zintegrowaną zgodnych z normą PN-EN 1916, ułożone na odpowiednio przygotowanej podbudowie. Długość przepustu  $8,0m$ . Projektowany spadek 1,00%. Od strony napływu i odpływu zamontowana zostanie prefabrykowana ścianka czołowa betonowa skośna.

Rowy od strony napływu i odpływu przepustów, na długości  $10,0m$  oraz na odcinku od km 0+780 do km 0+920 po stronie lewej drogi należy odmulić z namułu, wyprofilować dno i skarpy.

Pniaki drzew kolidujące z przebudowywaną drogą należy wykarczować a karpinę wywieźć w miejsce wskazane przez Inwestora.

Roboty ziemne tj. wykopy i nasypy należy wykonywać mechanicznie. Ziemię z wykopów należy wbudować w nasypy warstwami o grubości do 30cm, z zagęszczaniem poszczególnych warstw. Wskaźnik zagęszczenia powinien wynosić wg Proktora 0,98.

Nadmiar ziemi z robót ziemnych należy rozplantować w miejscach zaniżeń terenu. Pobocza ziemne oraz skarpy należy wyprofilować do wymaganych spadków podłużnych i poprzecznych i zagęścić.

#### **4. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania terenu**

Bilans terenu przedstawia się następująco:

- długość	<b>1562,50m</b>
- jezdnia o nawierzchni z kruszywa łamanego	<b>6721,92m<sup>2</sup></b>
- pobocza ziemne	<b>2343,75m<sup>2</sup></b>