

Bieżące utrzymanie i konserwacja nawierzchni drogi leśnej w Nadleśnictwie Katowice w 2024 roku – nr 701 w Leśnictwie Murcki

OPIS TECHNICZNY

1. Dane ogólne.

1.1. Przedmiot i zakres opracowania.

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt wykonawczy modernizacji leśnej drogi głównej stanowiącej dojazd pożarowy nr 36: oddz. 328, 327

Lokalizacja: leśnictwo Murcki

Zakres opracowania obejmuje branże drogową.

Długość utwardzonej nawierzchni wynosi $L= 540$ m

1.2. INWESTOR:

Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe

Nadleśnictwo Katowice

ul. Kijowska 37b

40-754 Katowice

1.3. Podstawa opracowania.

- podkłady mapowe
- wskazania Inżynierów nadzoru – dane wyjściowe do projektu,
- pomiary inwentaryzacyjne do celów projektowych,
- drogi leśne – poradnik techniczny

1.4. Opis stanu istniejącego.

Istniejąca nawierzchnia drogi to nawierzchnia gruntowa.

Stan techniczny istniejącej nawierzchni jezdni jest zły.

Występują liczne deformacje w przekroju poprzecznym i w profilu podłużnym.

Przedmiotowa droga stanowi dojazd pożarowy nr 36. Droga ta jest istotna z punktu widzenia prowadzenia gospodarki leśnej. Jej utwardzenie oraz konserwacja ma na celu zachowanie bezpieczeństwa pożarowego lasów w tym rezerwatu „Las Murckowski”, udostępnienie drzewostanów dla transportu leśnego przy jednoczesnym zachowaniu funkcji turystycznych, społecznych.

Odwodnienie ciągu komunikacyjnego terenu odbywa się do istniejących prawo lub lewo stronnych rowów.

2. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO.

2.1. Droga w planie.

Przebieg geometryczny drogi w planie pozostawiono bez zmian, tzn. dostosowano do aktualnego przebiegu.

Całkowita długość szlaku przeznaczonego do konserwacji wynosi $L = 540$ m

Zaprojektowano:

- wyrównanie istniejącej nawierzchni, dostarczenie i wbudowanie kruszywa naturalnego łamanego o średniej grubości 15 cm na odcinku 540 m, o szerokości 3,20 m i powierzchni 1728 m². Warstwa frakcji 31,5-63 mm o średniej grubości 10 cm, warstwa o frakcji 0-31,5 mm o średniej grubości 5 cm wraz z zamięłaniem frakcją 0-4mm, wyrównanie oraz wyprofilowanie rozścielonego kruszywa, a także zagęszczenie walcem stalowym;

2.2. Warunki geologiczne.

W trakcie wizji stwierdzono, na podstawie przekopów kontrolnych, iż pod wierzchnią warstwą wymieszanej ziemi zalegają warstwy piasku gliniastego.

Nie stwierdzono warstwy wody gruntowej.

2.3. Droga w przekroju poprzecznym.

Zaprojektowano wzmocnienie istniejącej nawierzchni jezdni poprzez:

Wyrównanie istniejącej nawierzchni drogi wraz z ułożeniem warstwy kruszywa o średniej grubości 15 cm, zamięłanie powstałej nawierzchni, profilowanie oraz zagęszczenie.

2.4. Ułożenie warstwy tłuczniwa kamiennego,

Nawierzchnie tłuczniowe wykonać z kruszywa naturalnego łamanego uzyskanego z rozdrobnionych skał, doprowadzonego do stanu spoistości.

3. Odwodnienie.

W celu prawidłowego odwodnienia drogi należy zastosować niezbędne pochylenia podłużne i poprzeczne.

Woda opadowa odprowadzana będzie grawitacyjnie poza obręb drogi.

4. Uwagi końcowe.

- Wszelkie roboty należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami, pod kierownictwem i nadzoru osób uprawnionych.
- Odbiorowi gwarancyjnemu (okresowemu i końcowemu) podlegać będzie stan nawierzchni drogi. W przypadku stwierdzenia wystąpienia ubytków wykonawca zobowiązany jest je wykonać we własnym zakresie i na własny koszt.

Ponadto w okresie gwarancyjnym Wykonawca zobowiązany jest, po uzgodnieniu z Inwestorem, dokonać wszelkich ewentualnych bieżących napraw nawierzchni, bez wskazywania źródła powstania ubytków nawierzchni.