

TK
projekt

BIURO PROJEKTOWE
OBSŁUGA INWESTYCJI BUDOWLANYCH

mgr inż. Tomasz Kalkowski

09-300 Żuromin ul. Jana Matejki 37
tel. 530 387 007; e-mail: tkprojektowanie@gmail.com

EGZEMPLARZ NR:

1 2 3 4 5 6

DOKUMENTACJA TECHNICZNA

NAZWA OPRACOWANIA:

***PRZEBUDOWA DROGI LEŚNEJ NR 42 – DOJAZD POŻAROWY NR 7 W LEŚNICTWIE
KOSTKOWO O NR INW. 220/2212***

BRANŻA: ***DROGOWA***

KATEGORIA OBIEKTU: ***XXV***

NR EWID. DZIAŁKI:

- obręb **Rynek, gm. Grodziczno,**
działki nr ewid. **3148; 3151**

INWESTOR: ***NADLEŚNICTWO LIDZBARK***

ADRES INWESTORA: ***LIDZBARK – NADLEŚNICTWO 1, 13-230 LIDZBARK***

ZESPÓŁ PROJEKTOWY:

Wyszczególnienie	Imię i nazwisko	Specjalność / uprawnienia	Podpis
Projektant:	mgr inż. Piotr Nikiel	inżynierska drogowa/ /MAZ/0011/POOD/10	
Asystent projektanta:	mgr inż. Tomasz Kalkowski	branża drogowa/-	

Żuromin, 11.2023 r.

SPIS TREŚCI

- Strona tytułowa	1
- Spis treści	2
<u>Część I – Wstępna</u>	3
1. Oświadczenie projektanta	4
2. Kserokopia uprawnień projektanta	5-6
3. Kserokopia zaświadczeń o przynależności projektanta do Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa	7
<u>Część II – Dokumentacja techniczna :</u>	8 - 24

Część opisowa:

1. Przedmiot opracowania
2. Podstawa opracowania
3. Stan istniejący
4. Projektowane zagospodarowanie
5. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagosp. terenu
6. Inne dane
7. Wymagania dotyczące ochrony środowiska uwzględnione w projekcie
8. Wpis do rejestru zabytków
9. Eksploatacja górnicza
10. Zagrożenie i wpływ na środowisko
11. Oświadczenia właściwych jednostek organizacyjnych
12. Załącznik nr 1 – wykaz drzew

Część rysunkowa :

- | | |
|------------|--|
| Rys. 1.1 | Plan orientacyjny, skala 1:25 000 |
| Rys. 1.1.1 | Projekt zagospodarowania terenu, skala 1:500 |
| Rys. 2 | Przekrój normalny nr 1 |
| Rys. 3 | Przekrój normalny nr 2 |
| Rys. 4 | Przekrój normalny nr 3 |
| Rys. 5 | Schemat mijanki |
| Rys. 6 | Schemat skrzyżowania w km 0+465,70 |

CZĘŚĆ I
WSTĘPNA

OŚWIADCZENIE

Niniejszym oświadczam, że opracowana dokumentacja techniczna pn. „Przebudowa drogi leśnej nr 42 – Dojazd pożarowy nr 7 w leśnictwie Kostkowo o nr inw. 220/2212” została wykonana zgodnie z umową Nr SA.271.34.2023 z dnia 25.10.2023 r. i obowiązującymi przepisami techniczno-budowlanymi.

Projektant:

mgr inż. Piotr Nikiel

CZĘŚĆ II.
DOKUMENTACJA TECHNICZNA

CZĘŚĆ OPISOWA

OPIS TECHNICZNY

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest dokumentacja techniczna dla zadania pn.: „Przebudowa drogi leśnej nr 42 – Dojazd pożarowy nr 7 w leśnictwie Kostkowo o nr inw. 220/2212”, zlokalizowanej na działkach nr ewid. 3148; 3151 obręb 0012 Rynek, gm. Grodziczno, powiat nowomiejski, woj. warmińsko-mazurskie.

Długość przebudowywanej drogi wynosi 596,00 m.

Droga stanowi dojazd przeciwpożarowy.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Umowa z Zamawiającym Nr SA.271.34.2023 z dnia 25.10.2023 r.
- Mapa zasadnicza w skali 1:500
- Zarządzenie Nr 48 Dyrektora Generalnego Lasów Państwowych z dnia 1 września 2020 r. w sprawie prowadzenia robót budowlanych w Państwowym Gospodarstwie Leśnym Lasy Państwowe,
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 22 marca 2006 r. w sprawie szczegółowych zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów (Dz.U.2022 r., poz.1065).
- Wizja lokalna i pomiary uzupełniające,
- Uzgodnienia z zamawiającym.

3. STAN ISTNIEJĄCY

Parametry istniejącej drogi:

- nawierzchnia z kruszywa naturalnego o szer. jezdni 3,00 m,
- pobocza z kruszywa naturalnego o szer. 2 x 0,50 m,
- długość drogi – 596,00 m,
- przekrój daszkowy,
- odwodnienie drogi: powierzchniowe
- rozwiązania wysokościowe – droga dostosowana wysokościowo do istniejącego zagospodarowania terenu,

Droga leśna nr 42 – Dojazd pożarowy nr 7 w leśnictwie Kostkowo o nr inw. 220/2212 o długości 596,00 m posiada nawierzchnię z kruszywa naturalnego o szerokości 3,00 m oraz pobocza z kruszywa naturalnego o szer. 0,50 m.

W stanie obecnym nawierzchnia drogi jest zdeformowana z lokalnymi zaniżeniami /wybojami/ .

4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Parametry techniczne projektowanej przebudowy drogi:

- nawierzchnia o szer. jezdni 3,00 m,
- pobocza o szer. 2 x 0,50 m,
- długość drogi – 596,00 m,
- przekrój daszkowy,
- odwodnienie drogi: powierzchniowe
- rozwiązania wysokościowe – droga dostosowana wysokościowo do istniejącego zagospodarowania terenu,

Konstrukcja nawierzchni:

- **miejsca skrzyżowań i mijanek**

- podłoże-warstwy gruntu - G1,
- podbudowa - mieszanka kruszyw niezwiązanych 0/63 o zawartości min. 50% kruszywa łamanego , gr. warstwy 15 cm,
- nawierzchnia – mieszanka kruszyw niezwiązanych 0/31,5 o zawartości min 50% kruszywa łamanego, gr. warstwy 15 cm,

- **na pozostałych odcinkach drogi**

- podłoże – istniejące warstwy konstrukcyjne do profilowania i zagęszczenia,
- nawierzchnia:
 - a) podbudowa z mieszanki kruszyw niezwiązanych 0/63 o zawartości min 50% kruszywa łamanego, gr. warstwy 15 cm,

- b) wykonanie nawierzchni jezdni - mieszanka kruszyw niezwiązanych 0/31,5 o zawartości min 50% kruszywa łamanego, gr. warstwy 10 cm,

- **na poboczach jezdni główna**

- podłoże – istniejące warstwy konstrukcyjne,
- wyrównanie mieszanką kruszyw niezwiązanych 0/31,5 o zawartości min. 50% kruszywa łamanego , gr. warstwy 15 cm

- nawierzchnia – mieszanka kruszyw niezwiązanych 0/31,5 o zawartości min. 50% kruszywa łamanego, gr. warstwy 10 cm,

- **na poboczach – skrzyżowania i mijanki**

- nawierzchnia – mieszanka kruszyw niezwiązanych 0/31,5 o zawartości min. 50% kruszywa łamanego, gr. warstwy 10 cm.

W ramach dokumentacji technicznej przewiduje się wykonanie następujących robót:

- zdjęcie warstwy gruntu przy grubości ścinki do 15 cm:

a) mijanki

– $(123,73 \text{ m}^2 + 32,68 \text{ m}^2) \times 2 = 312,82 \text{ m}^2$,

b) skrzyżowanie w drogi boczne

– jezdnia: $79,85 \text{ m}^2 + 144,85 \text{ m}^2 = 224,70 \text{ m}^2$,

– pobocza: $16,17 \text{ m}^2 + 23,48 \text{ m}^2 = 39,65 \text{ m}^2$,

c) skrzyżowanie w km 0+000

– jezdnia: $41,63 \text{ m}^2 + 14,97 \text{ m}^2 = 56,60 \text{ m}^2$,

– pobocza: $8,98 \text{ m}^2 + 6,88 \text{ m}^2 = 15,86 \text{ m}^2$,

Razem: 649,63 m²,

- mechaniczne profilowanie i zagęszczenie istniejącej nawierzchni (jezdnia i pobocza)

– $596,00 \text{ m} \times 4,00 \text{ m} = 2\,384,00 \text{ m}^2$,

Razem: 2 384,00 m²,

- wykonanie nawierzchni jezdni z mieszanki kruszyw niezwiązanych 0/31,5 mm - grubość 10 cm. Mieszanka kruszyw niezwiązanych powinna zawierać min. 50% kruszywa łamanego.

– jezdnia główna: $(596,00 \text{ m} \times 3,00 \text{ m}) + 41,63 \text{ m}^2 + 14,97 \text{ m}^2 = 1\,844,60 \text{ m}^2$,

Razem: 1 844,60 m²,

- wykonanie nawierzchni jezdni z mieszanki kruszyw niezwiązanych 0/31,5 mm - grubość 15 cm. Mieszanka kruszyw niezwiązanych powinna zawierać min. 50% kruszywa łamanego.

– jezdnia (skrzyżowania w drogi boczne):

$79,85 \text{ m}^2 + 144,85 \text{ m}^2 = 224,70 \text{ m}^2$,

– jezdnia (mijanki):

$123,73 \text{ m}^2 \times 2 = 247,46 \text{ m}^2$,

Razem: 472,16 m²,

- wykonanie podbudowy pod nawierzchnię jezdni z mieszanki kruszyw niezwiązanych 0/63mm - grubość 15 cm. Mieszanka kruszyw niezwiązanych powinna zawierać min. 50% kruszywa łamanego,

– jezdnia główna: $(596,00 \text{ m} \times 3,00 \text{ m}) + 41,63 \text{ m}^2 + 14,97 \text{ m}^2 = 1\,844,60 \text{ m}^2$,

– jezdnie (skrzyżowania w drogi boczne):

$$79,85 \text{ m}^2 + 144,85 \text{ m}^2 = 224,70 \text{ m}^2,$$

– jezdnie (mijanki):

$$123,73 \text{ m}^2 \times 2 = 247,46 \text{ m}^2,$$

Razem: 2 316,76 m²,

- wyrównanie poboczy mieszanką kruszyw niezwiązanych 0/31,5 mm - grubość średnio 15 cm. Mieszanka kruszyw niezwiązanych powinna zawierać min. 50% kruszywa łamanego.

- pobocza wzdłuż jezdni głównej:

$$\text{– pobocza: } [596,00 - (22,90 + 30,11)] \times 0,50 \times 2 = 542,99 \text{ m}^2,$$

Razem: 542,99 m²,

- wykonanie poboczy - nawierzchnia z mieszanki kruszyw niezwiązanych 0/31,5mm - grubość 10 cm. Mieszanka kruszyw niezwiązanych powinna zawierać min. 50% kruszywa łamanego

a) mijanki

$$\text{– pobocza: } 32,68 \text{ m}^2 \times 2 = 65,36 \text{ m}^2,$$

b) skrzyżowania w drogi boczne

$$\text{– pobocza: } 16,17 \text{ m}^2 + 23,48 = 39,65 \text{ m}^2,$$

c) pobocza wzdłuż jezdni głównej:

$$[596,00 - (22,90 + 30,11)] \times 0,50 \times 2 = 542,99 \text{ m}^2,$$

Razem: 648,00 m²,

- wykonanie koryta pod nawierzchnię jezdni, głębokość koryta 30 cm

$$\text{– jezdnie główna: } 41,63 \text{ m}^2 + 14,97 \text{ m}^2 = 56,60 \text{ m}^2,$$

– jezdnie (skrzyżowania w drogi boczne):

$$79,85 \text{ m}^2 + 144,85 \text{ m}^2 = 224,70 \text{ m}^2,$$

– jezdnie (mijanki):

$$123,73 \text{ m}^2 \times 2 = 247,46 \text{ m}^2,$$

Razem: 528,76 m²,

- wykonanie koryta pod nawierzchnię poboczy, głębokość koryta 10 cm

a) mijanki

– pobocza: $32,68 \text{ m}^2 \times 2 = 65,36 \text{ m}^2$,

b) skrzyżowania w drogi boczne

– pobocza: $16,17 \text{ m}^2 + 23,48 = 39,65 \text{ m}^2$,

c) pobocza wzdłuż jezdni głównej (skrzyżowanie w km 0+000):

pobocza: $8,98 \text{ m}^2 + 6,88 \text{ m}^2 = 15,86 \text{ m}^2$,

Razem: 120,87 m²

- usunięcie drzew wraz z usunięciem karp: 23 szt. (w ramach zadań własnych Nadleśnictwa Lidzbark)

Warstwa jezdni powinna mieć spadki poprzeczne daszkowe 3% od osi podłużnej drogi.

Lokalnie gdy wynika to z ukształtowania terenu należy jezdni nadać spadki jednostronne 3%.

Kruszywo powinno być rozkładane w warstwie o jednakowej grubości, przy użyciu równiarki lub układarki do rozkładania kruszyw. Grubość rozłożonej warstwy kruszywa powinna być taka aby po jej zagęszczeniu osiągnięto projektowaną grubość.

Odwodnienie drogi grawitacyjne przez odpowiednie ukształtowanie spadków poprzecznych jezdni poza korpus drogi.

Roboty należy wykonać zgodnie z złączonymi Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi.

5. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Powierzchnie poszczególnych części zagospodarowania terenu wynoszą:

- jezdni 2 316,76 m²
- pobocze 648,00 m²

6. INNE DANE

Roboty związane z przebudową drogi nie spowodują wzrostu zagrożenia dla środowiska. Nie przewiduje się wzrostu ruchu wywołanego przebudową drogi, ponieważ funkcja drogi nie ulegnie zmianie, ani nie będzie to nowe połączenie drogowe wywołujące przeniesienie się ruchu z innych dróg, a wzrost ruchu wywołany podniesieniem standardu technicznego nie będzie znaczący. Inwestycja ma na celu poprawienie standardu technicznego drogi i podniesienie poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu.

7. WYMAGANIA DOTYCZĄCE OCHRONY ŚRODOWISKA UWZGLĘDNIONE W PROJEKCIE

Dla planowanych robót związanych z przebudową drogi nie jest wymagane uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach .

Wykonanie przebudowy drogi spowoduje zmniejszenie hałasu poprzez likwidację nierówności i pozostałych uszkodzeń.

8. WPIS DO REJESTRU ZABYTEKÓW

Nie dotyczy

9. EKSPLOATACJA GÓRNICZA

Nie dotyczy

10. ZAGROŻENIE I WPŁYW NA ŚRODOWISKO

Droga przewidziana do przebudowy znajduje się na terenie objętym jedną z form ochrony przyrody tj. Wielki Park Krajobrazowy – otulina i Obszar Chronionego Krajobrazu - Buchnowski.

11. OŚWIADCZENIA WŁAŚCIWYCH JEDNOSTEK ORGANIZACYJNYCH

W związku z tym, iż projektuje się przebudowę drogi leśnej nie dotyczy zapewnienie dostaw energii, wody, ciepła, gazu, jak również warunki przyłączenia do sieci wodociągowych, ciepłych, gazowych, elektroenergetycznych i telekomunikacyjnych.

Projektant:
mgr inż. Piotr Nikiel

Asystent projektanta:
mgr inż. Tomasz Kalkowski

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

SPIS RYSUNKÓW

Rys. 1.1	Plan orientacyjny, skala 1:25 000
Rys. 1.1.1	Projekt zagospodarowania terenu, skala 1:500
Rys. 2	Przekrój normalny nr 1
Rys. 3	Przekrój normalny nr 2
Rys. 4	Przekrój normalny nr 3
Rys. 5	Schemat mijanki
Rys. 6	Schemat skrzyżowania w km 0+465,70