

PROJEKT TECHNICZNY

Tytuł projektu:

Przebudowa dojazdu pożarowego nr 17 P
w Leśnictwie Dąbrówka na terenie Nadleśnictwa Ostrołęka
(w km 0+000 – 1+550)
długość odcinka robót 1,550 km

Lokalizacja:

Teren Nadleśnictwa Ostrołęka , Leśnictwo Dąbrówka

Inwestor:

Nadleśnictwo Ostrołęka
07-412 Ostrołęka, ul. T. Zawadzkiego „Zośki” 4

KOD CPV 45233220-7

ZESPÓŁ PROJEKTOWY

		Projektował: mgr inż. Leszek Chmielewski Uprawnienia: 66/94/Os	Podpis:
--	--	---	---------

OSTROŁĘKA wrzesień 2021 r.

EGZ. NR 1

OPIS TECHNICZNY

**DO PROJEKTU TECHNICZNEGO PRZEBUDOWY DOJAZDU POŻAROWEGO
NR 17P NA TERENIE NADLEŚNICTWA OSTROŁĘKA,
LEŚNICTWO DĄBRÓWKA w km 0+000 – 1+550)**

INWESTOR: NADLEŚNICTWO OSTROŁĘKA .

I. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt niniejszy opracowano na zlecenie Nadleśnictwa Ostrołęka,
ul. T. Zawadzkiego „Zośki” 4 , 07-412 Ostrołęka

Projekt opracowano w oparciu o:

- inwentaryzację istniejącego dojazdu pożarowego o nawierzchni gruntowej ulepszonej żwirem.
- mapy ewidencyjne terenu,
- obowiązujące przepisy i wytyczne projektowania dróg ,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. nr 43 poz. 430 z 14.05.1999 r.)
- wymogi dotyczące projektowania dróg leśnych służących jako dojazdy pożarowe zawarte w Dzienniku Ustaw nr 58 poz 405 Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 22 marca 2006 r. w sprawie szczegółowych zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów .
- warunki określone w poradniku technicznym Drogi Leśne z 2006 r. opracowanym przez Dyрекcję Generalną Lasów Państwowych

II. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem opracowania było określenie szczegółowego przebiegu dojazdu pożarowego w planie sytuacyjnym w dowiązaniu do istniejącego zagospodarowania terenu, ustalenie typowego przekroju normalnego oraz ustalenie przedmiaru robót koniecznych do przebudowy drogi.

Jednocześnie dokumentacja niniejsza ma służyć inwestorowi do załatwienia spraw formalno - prawnych tj. zgłoszenia o zamiarze przebudowy i przeprowadzenie przetargu publicznego na wykonanie robót związanych z przebudową, zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie.

Zakres opracowania obejmuje w szczególności:

- ustalenie przebiegu trasy dojazdu pożarowego,
- ustalenie przekroju normalnego,
- sporządzenie przedmiaru robót,
- sporządzenie kosztorysu inwestorskiego i ślepego.

III. STAN ISTNIEJĄCEGO DOJAZDU POŻAROWEGO

1. Dane ogólne o dojeździe pożarowym.

Dojazd pożarowy nr 17P w Leśnictwie Dąbrówka posiada utrwalony w terenie przebieg przez takie elementy jak:

- ograniczony pas drogowy sąsiadującymi oddziałami leśnymi ,
- istniejąca korona drogi z nawierzchnią gruntową.

Zgodnie z wymaganiami wytycznych projektowania dróg kl.VII zakładowych jest dojazd pożarowy przeznaczony do obsługi przeciwpożarowej lasów , którą charakteryzuje między innymi to że:

- ma jedno pasmową jezdnię dwukierunkową,
- obsługuje przyległe oddziały leśne ,
- jest przeznaczona do obsługi oddziałów leśnych i ruchu wewnętrznego o małym natężeniu.

2. Przebieg dojazdu pożarowego planie.

L.p.	Przebieg drogi (nr oddziałów)	Przebieg drogi (nr ewidencyjne działek)
1.	123	828
2.	122	827
3.	125	831
4.	124	830

3. Istniejący przekrój poprzeczny dojazdu pożarowego.

Dojazd pożarowy o nawierzchni gruntowej ulepszonej żwirem o zmiennej szerokości 2,5 -3,00 m .

Szerokość pasa drogowego dojazdu pożarowego – 6 m .

4. Odwodnienie dojazdu pożarowego

Na całym odcinku dojazdu pożarowego występuje odwodnienie powierzchniowe.

5. Warunki gruntowo - wodne.

Poziom wody gruntowej na całym projektowanym odcinku kształtuje się na poziomie od 1,20 do 1,50 m. poniżej terenu. w podłożu drogi i otaczającego terenu zalegają grunty przepuszczalne tj. piaski średnie i grube.

Uwzględniając istniejące warunki gruntowo - wodne nośność podłoża należy sklasyfikować do grupy nośności G1.

IV. ZAKRES PRZEBUDOWY DOJAZDU POŻAROWEGO.

1. Dane ogólne do przebudowie.

Uwzględniając obecny stan nawierzchni gruntowej ulepszonej żwirem oraz jej utrwalony w terenie przebieg przewiduje się wykonanie przebudowy polegającej na:

- Wykonaniu podsypki piaskowej grubość po zagęszczeniu 10 cm ,
- Wykonaniu warstwy dolnej żwirowej grubość po zagęszczeniu 14 cm ,
- Wykonaniu warstwy górnej z kruszywa łamanego o uziarnieniu ciągłym 0/31,5 mm grubość po zagęszczeniu 10 cm,

Przyjęto następujące dane wyjściowe do projektu :

1. prędkość projektowa 30 km/h
2. kategoria terenu-płaski
3. klasa techniczna drogi (dojazdu pożarowego) droga zakładowa VII klasa techniczna
4. przekrój poprzeczny:
 - szerokość jezdni – 4,00 m ,
 - szerokość poboczy – 2 x 0,50 m ,
 - szerokość korony – 5,00 m ,
5. kategoria obciążenia ruchem – KR-1
6. nawierzchnia dwuwarstwowa
7. minimalny promień łuku 12 m (wyłagodzenie załamania trasy pod kątem prostym), pozostałe promienie łuków 40 m (wyłagodzenie załamania trasy pod kątem większym niż 90 °)

2. Przebieg dojazdu pożarowego w planie sytuacyjnym.

Projektowany przebieg dojazdu pożarowego przedstawiono na planie sytuacyjnym w skali 1 : 5000 na załamaniu trasy zaprojektowano łuki kołowe o minimalnych promieniach 12 m (dla załamania trasy pod kątem 90 °) i minimalnych promieniach 40 m (dla załamania trasy pod kątem większym niż 90 °)

Przebieg osi dojazdu pożarowego dowiązano do trwałych elementów zagospodarowania terenu. projektowany przebieg pokrywa się z istniejącym przebiegiem dojazdu pożarowego.

3. Projektowany przekrój normalny.

Zaprojektowano następujący przekrój normalny:

- jezdnia jednopasmowa, dwukierunkowa o szerokości 4,0 m , nawierzchnia dwuwarstwowa : dolna warstwa żwirowa gr. 14 cm , górna warstwa z kruszywa łamanych - grubość 10 cm.
- korona drogi szerokości 5,00 m
- pobocza gruntowe o szerokości 2 x 0,5 m
- mijanki szerokości 3,00 m długości 23,00 m ,

Projektowane przekroje normalne pokazano w dalszej części projektu technicznego.

4. Projektowana konstrukcja nawierzchni.

Uwzględniając możliwości materiałowe, technologiczne i wymagania Inwestora przyjęto dwuwarstwową nawierzchnię żwirową przy założeniu dolna warstwa żwirowa grubości 14 cm i warstwa górna z kruszywa łamanego o uziarnieniu ciągłym 0/31,5 mm grubości 10 cm . Obie warstwy na podsypce piaskowej jako warstwa odsączająca grubości 10 cm . Dla tak zaprojektowanej nawierzchni grubość zastępcza wyniesie 28 cm . Tak zaprojektowana konstrukcja przeniesie ruch KR-1 to znaczy dopuszczalny jest ruch pojazdów ciężkich na dobę w ilości 12 poniżej 80kN/oś i 4 powyżej 80 kN/oś. Powyższe spełnia wymagania nośności podane w Dz. Ust. Nr 58 z dnia 22 marca 2006 r. , poz. 405 § 7,2.

Ze względu na szerokość dojazdu pożarowego - 4,00 m w ciągu dojazdu pożarowego przewidziano 5 szt. mijanek o wymiarach 3,00 m x 23,00 m .

Lokalizacja mijanek :

1. km 0+280 strona prawa,
2. km 0+570 strona lewa,
3. km 0+865 strona prawa,
4. km 1+080 strona lewa,
5. km 1+350 strona prawa,

5. Projektowana niweleta dojazdu pożarowego.

Niweletę zaprojektowano uwzględniając minimalną korektę profilu podłużnego dojazdu pożarowego, wyrównując jedynie lokalne zaniżenia i podnosząc lekko do góry o grubość warstw konstrukcyjnych nawierzchni . Wszystkie łuki pionowe zostały wyłagodzone krzywymi kołowymi.

6. Projektowane odwodnienie dojazdu pożarowego.

Odwodnienie korpusu drogowego dojazdu pożarowego - powierzchniowe .

V. TECHNOLOGIA ROBÓT ZWIĄZANYCH Z PRZEBUDOWĄ.

Prace związane z przebudową należy rozpocząć od wyznaczenia przebiegu osi dojazdu pożarowego, a następnie założenia niwelety poszczególnych warstw konstrukcji, uwzględniając wszelkie załamania, tak w pionie jak i w poziomie . Po wyznaczeniu trasy należy dokonać karczowania drzew. Następnie należy wykonać profilowanie oraz przystąpić do wykonania przy wykorzystaniu specjalistycznego sprzętu poszczególnych warstw konstrukcji nawierzchni .

VI. ZASADY BHP PRZY ROBOTACH DROGOWYCH.

Rozpoczęcie robót w pasie drogowym następuje po zgłoszeniu tego faktu inspektorowi nadzoru. przed przystąpieniem do robót wykonawca zobowiązany jest do oznakowania pionowego miejsca robót i protokółarnego odbioru pasa drogowego. przepisy bhp powinny być przestrzegane zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 roku dz. u nr 129 poz. 844 z późniejszymi zmianami (Dz. U. nr 91 z 2002 roku poz. 811) oraz ustawą z dnia 07 lipca 1994 r. – Prawo Budowlane z późniejszymi zmianami (Dz. U. nr 106 z 2000 r poz. 1126, nr109 poz. 157 i nr 120, poz.1268, Dz.U. nr 5 z 2001r. poz. 42 Dz.U. nr 100 poz 1085, Dz. U. nr 110, poz. 1190, Dz. U. nr 115 poz. 1229, Dz. U. nr 129, poz. 1439, Dz. U. nr 154 , poz. 18000 oraz Dz. U. nr 74 z 2002 r. poz. 676 i Dz. U. 151 , poz. 1256).

**Wykaz pni do karczowania w ciągu dojazdu pożarowego
nr 17P Leśnictwo Dąbrówka.**

Lp.	Lokalizacja	Średnica	Ilość
1.	km 0+479 strona lewa	Ø 43	1 szt.
2.	km 0+505 strona prawa	Ø 31	1 szt.
3.	km 0+520 strona prawa	Ø 21	1 szt.
4.	km 0+560 strona prawa	Ø 38	1 szt.
5.	km 0+569 strona lewa	Ø 36	1 szt.
6.	km 0+580 strona lewa	Ø 30	1 szt.
7.	km 0+588 strona lewa	Ø 32	1 szt.
8.	km 0+592 strona lewa	Ø 24	1 szt.
9.	km 0+593 strona lewa	Ø 18	1 szt.
10.	km 0+597 strona lewa	Ø 17	1 szt.
11.	km 0+605 strona prawa	Ø 19	1 szt.
12.	km 0+607 strona prawa	Ø 20	1 szt.
13.	km 0+608 strona prawa	Ø 19	1 szt.
14.	km 0+618 strona prawa	Ø 22	1 szt.
15.	km 0+625 strona prawa	Ø 27	1 szt.
16.	km 0+628 strona prawa	Ø 18	1 szt.
17.	km 0+650 strona prawa	Ø 21	1 szt.
18.	km 0+656 strona prawa	Ø 16	1 szt.
19.	km 0+662 strona prawa	Ø 20	1 szt.
20.	km 0+663 strona prawa	Ø 20	1 szt.
21.	km 0+671 strona prawa	Ø 23	1 szt.
22.	km 0+672 strona lewa	Ø 24	1 szt.
23.	km 0+673 strona lewa	Ø 22	1 szt.
24.	km 0+687 strona lewa	Ø 26	1 szt.
25.	km 0+692 strona lewa	Ø 28	1 szt.
26.	km 0+818 strona prawa	Ø 39	1 szt.
27.	km 0+858 strona prawa	Ø 16	1 szt.
28.	km 0+859 strona prawa	Ø 21	1 szt.
29.	km 0+874 strona prawa	Ø 26	1 szt.
30.	km 0+881 strona prawa	Ø 31	1 szt.
31.	km 0+932 strona prawa	Ø 39	1 szt.
32.	km 0+944 strona prawa	Ø 32	1 szt.
33.	km 1+172 strona prawa	Ø 28	1 szt.
34.	km 1+174 strona prawa	Ø 24	1 szt.
35.	km 1+177 strona prawa	Ø 21	1 szt.
36.	km 1+181 strona prawa	Ø 30	1 szt.
37.	km 1+183 strona prawa	Ø 31	1 szt.
38.	km 1+184 strona prawa	Ø 34	1 szt.
39.	km 1+186 strona prawa	Ø 28	1 szt.
40.	km 1+419 strona lewa	Ø 33	1 szt.
41.	km 1+423 strona lewa	Ø 27	1 szt.
42.	km 1+427 strona lewa	Ø 34	1 szt.

43.	km 1+428 strona lewa	Ø 33	1 szt.
44.	km 1+433 strona lewa	Ø 21	1 szt.
45.	km 1+435 strona lewa	Ø 23	1 szt.
	RAZEM:		45 szt.