

I. Naprawa nawierzchni drogi leśnej „113” na odcinku w km rob. 0+000 - 0+190.

1. Podstawa i zakres opracowania:

- kopia mapy docelowej sieci drogowej Nadleśnictwa Browsk w Gruszkach;
- inwentaryzacja stanu istniejącego, pomiarów geometrycznych — własnych,

2. Dane techniczno - projektowe:

- klasa techniczna — droga leśna
- prędkość - 30 km/h
- szerokość nawierzchni — 5,0 m
- grubość warstwy 15 cm po zagęszczeniu

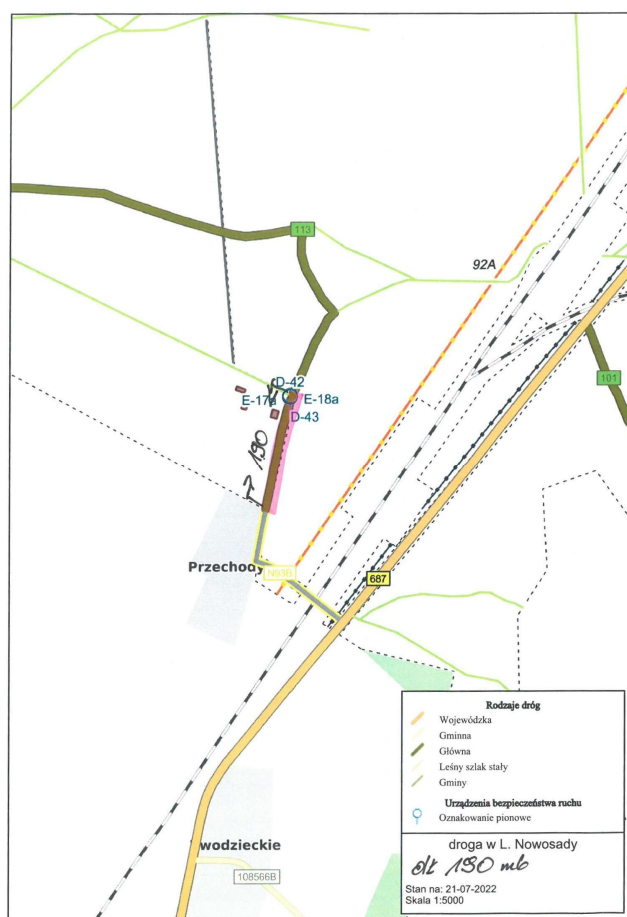
3. Charakterystyka stanu istniejącego:

- Ukształtowanie istniejącej drogi w planie: - odcinek drogi przebiega od zjazdu z drogi wsi Przechody „droga nr 1 13” w stronę leśniczówki „Przechody” na terenie Leśnictwa Nowosady. W ciągu trasy występują jedynie tereny leśne. Odcinek położony jest w terenie płaskim, na ogół w poziomie okolicznych terenów. Odwodnienie drogi odbywa się metodą powierzchniowego spływu wód opadowych na okoliczne tereny.
- Urządzenia obce w pasie drogowym: - wodociąg, kanalizacja, napowietrzna linia energetyczna, ziemny kabel telekomunikacyjny
- Zabezpieczenie urządzeń podziemnych i nadziemnych: - nie dotyczy

4. Opis przyjętych rozwiązań technicznych:

- a) Trasa w planie: - nie dotyczy
- b) Profil podłużny: - w ramach zadania przewiduje się podwyższenie profilu w stosunku do stanu istniejącego o około 5 cm. Zmiana istniejących rzędnych wynika z grubości warstwy konstrukcji i wyrównań podłużnych oraz ukształtowania nawierzchni w przekrojach poprzecznych.
- c) Przekroje normalne: - przekrój normalny, uwzględniający parametry drogi i kategorię ruchu: szerokość nawierzchni — 5,00 m, - spadek poprzeczny jezdni — 2,5 %, - spadek poprzeczny na łukach — nie występuje
- d) Ocena istniejącej nawierzchni: - ocena istniejącej nawierzchni dokonana została na podstawie własnych badań gruntu nawierzchni drogi. Istniejąca nawierzchnia żwirowo gruntowa ma grubość ok. 10—20 cm. Odcinek jest położony na terenach zalesionych i piaszczystych, z częściowo istniejącymi rowami.
- e) Konstrukcja i technologia nawierzchni:
 - dla ruchu lekkiego i bardzo lekkiego (wykorzystując istniejącą nawierzchnię żwirowo piaskową jako podbudowy.
 - nawierzchnia: mieszanka kruszyw naturalnych C_NR, stabilizowana mechanicznie.
- f) Odwodnienie: - stan odwodnienia w obecnym stanie jest dobry, woda opadowa wsiąka bez przeszkód w grunt.
- g) Skrzyżowania, mijanki i zjazdy, Oznakowanie pionowe, urządzenia bezpieczeństwa ruchu: - zjazd na drogę leśną, wjazd na teren nieruchomości LP

- h) Roboty ziemne: - korekta nawierzchni zostanie uzyskana przez wykonanie koryta o głębokości do 10 cm z wyrównaniem istniejącego podłoża, wykonanie projektowanej konstrukcji nawierzchni kruszywem naturalnym o grubości 15 cm po zagęszczeniu .
5. Rozwiązanie organizacji ruchu, transport materiałów: transport materiałów odbywać się będzie samochodami samowyladowczymi. Nie dopuszcza się składowania kruszyw na terenach leśnych.
6. Wpływ na środowisko: naprawa nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko naturalne, a także na zmianę stosunków wodnych. Naprawa nawierzchni spowoduje zmniejszenie hałasu i zapylenia okolicznych terenów, poprawi warunki utrzymaniowe i przejezdność w okresie jesienno-wiosennym. Planowana naprawa nie jest położona w obszarze objętym formą ochrony przyrody.
7. Wywłaszczenia gruntów i zieleń: - nie dotyczy
8. Wykaz wytycznych i normatywów: - Szczegółowe Specyfikacje Techniczne
9. Uwagi końcowe:
- a) Roboty ziemne przy użyciu sprzętu mechanicznego mogą być wykonane w porze dziennej
- b) Wykonywanie warstwy nawierzchni można rozpocząć po wykonaniu profilowania wstępnego
- c) Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia: - przedmiotowa naprawa nie stwarza zagrożenia bezpieczeństwu i zdrowiu ludzi.



II. Naprawa nawierzchni drogi leśnej „Gruszowska” na odcinku w km rob. 0+000 - 0+600

1. Podstawa i zakres opracowania:

- kopia mapy docelowej sieci drogowej Nadleśnictwa Browsk w Gruszkach;
- inwentaryzacja stanu istniejącego, pomiarów geometrycznych — własnych,

2. Dane techniczno - projektowe:

- klasa techniczna — droga leśna - prędkość - 30 km/h
- szerokość nawierzchni — 3,5 m
- grubość warstwy 15 cm po zagęszczeniu

3. Charakterystyka stanu istniejącego:

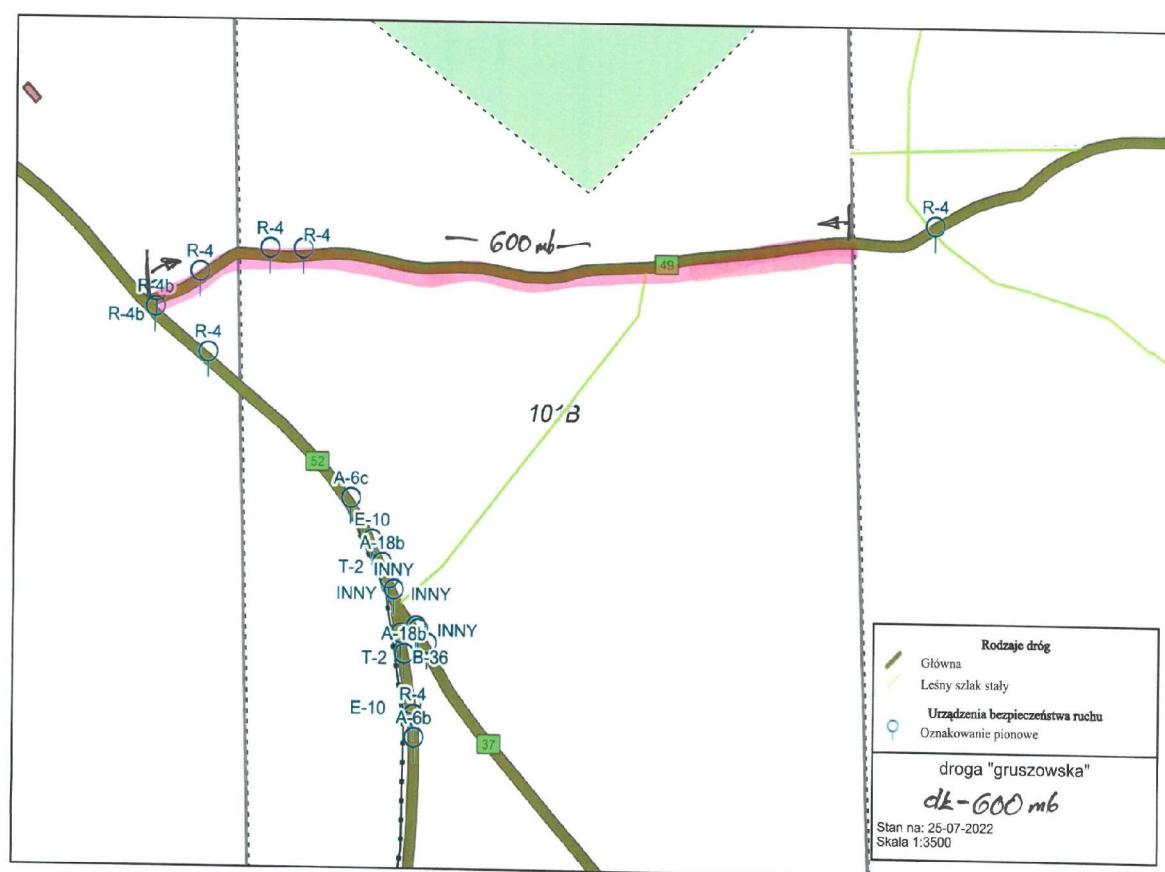
- Ukształtowanie istniejącej drogi w planie: - odcinek drogi przebiega od skrzyżowania z drogą „Narewowska” w stronę wsi Gruszki na terenie Leśnictwa jelonka. W ciągu trasy występują jedynie tereny leśne. Odcinek położony jest w terenie płaskim, na ogół w poziomie okolicznych terenów. Odwodnienie drogi odbywa się metodą powierzchniowego spływu wód opadowych na okoliczne tereny. Istniejące przepusty i rowy nie podlegają wyremontowaniu i oczyszczeniu.
- Urządzenia obce w pasie drogowym: - oznakowania trasy rowerowe.
- Zabezpieczenie urządzeń podziemnych i nadziemnych: - nie dotyczy

4. Opis przyjętych rozwiązań technicznych:

- a. Trasa w planie: - nie dotyczy
- b. Profil podłużny: - w ramach zadania przewiduje się podwyższenie profilu w stosunku do stanu istniejącego o około 5 cm. Zmiana istniejących rzędnych wynika z grubości warstwy konstrukcji i wyrównań podłużnych oraz ukształtowania nawierzchni w przekrojach poprzecznych.
- c. Przekroje normalne: - przekrój normalny, uwzględniający parametry drogi i kategorię ruchu: szerokość nawierzchni - 3,50 m, - spadek poprzeczny jezdni — 2,5 %, - spadek poprzeczny na łukach — wg rozporz.
- d. Ocena istniejącej nawierzchni: - ocena istniejącej nawierzchni dokonana została na podstawie własnych badań gruntu nawierzchni drogi. Istniejąca nawierzchnia żwirowo gruntowa ma grubość ok. 10—20 cm. Odcinek jest położony na terenach zalesionych i piaszczystych, z częściowo istniejącymi rowami.
- e. Konstrukcja i technologia nawierzchni:
 - dla ruchu lekkiego i bardzo lekkiego (wykorzystując istniejącą nawierzchnię żwirowo piaskową jako podbudowy.
 - nawierzchnia: mieszanka kruszyw naturalnych C_NR, stabilizowana mechanicznie
- f. Odwodnienie: - stan odwodnienia w obecnym stanie jest dobry, woda opadowa wsiąka bez przeszkód w grunt.
- g. Skrzyżowania, mijanki i zjazdy, Oznakowanie pionowe, urządzenia bezpieczeństwa ruchu: - mijanki o konstrukcji jak na odcinku głównym, zlokalizowane — zgodnie z położeniem w terenie.
- h. Roboty ziemne: - korekta nawierzchni zostanie uzyskana przez wykonanie koryta o głębokości do 10 cm z wyrównaniem istniejącego podłoża, wykonanie

projektowanej konstrukcji nawierzchni kruszywem naturalnym o grubości 15 cm po zagęszczeniu.

5. Rozwiązanie organizacji ruchu, transport materiałów: - transport materiałów odbywać się będzie samochodami samowyładowczymi. Nie dopuszcza się składowania kruszyw na terenach leśnych
6. Wpływ na środowisko: naprawa nie będzie miał ujemnego wpływu na środowisko naturalne, a także na zmianę stosunków wodnych. Naprawa nawierzchni spowoduje zmniejszenie hałasu i zapylenia okolicznych terenów, poprawi warunki utrzymaniowe i przejezdność w okresie jesienno-wiosennym. Planowana naprawa nie jest położona w obszarze objętym formą ochrony przyrody.
7. Wywłaszczenia gruntów i zieleń: nie dotyczy
8. Wykaz wytycznych i normatywów: Szczegółowe Specyfikacje Techniczne
9. Uwagi końcowe:
 - a) Roboty ziemne przy użyciu sprzętu mechanicznego mogą być wykonane w porze dziennej
 - b) Wykonywanie warstwy nawierzchni można rozpocząć po wykonaniu profilowania wstępnego
 - c) Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia: - przedmiotowa naprawa nie stwarza zagrożenia bezpieczeństwu i zdrowiu ludzi.



III. Naprawa nawierzchni drogi leśnej „Kapitańska” na odcinku w km rob. 0+000 - 1+500.

1. Podstawa i zakres opracowania:
 - kopia mapy docelowej sieci drogowej Nadleśnictwa Browsk w Gruszkach;
 - inwentaryzacja stanu istniejącego, pomiarów geometrycznych — własnych,
2. Dane techniczno - projektowe:
 - klasa techniczna — droga leśna - prędkość - 30 km/h
 - szerokość nawierzchni — 3,5 m
 - grubość warstwy 15 cm po zagęszczeniu
3. Charakterystyka stanu istniejącego:
 - a. Ukształtowanie istniejącej drogi w planie: - odcinek drogi przebiega od skrzyżowania z drogą „Rybacka” w stronę wsi Kapitańszczyzna na terenie Leśnictwa Krynica. W ciągu trasy występują jedynie tereny leśne. Odcinek położony jest w terenie płaskim, na ogół w poziomie okolicznych terenów. Odwodnienie drogi odbywa się metodą powierzchniowego spływu wód opadowych na okoliczne tereny. Istniejące przepusty i rowy nie podlegają wyremontowaniu i oczyszczeniu.
 - b. Urządzenia obce w pasie drogowym: - brak
 - c. Zabezpieczenie urządzeń podziemnych i nadziemnych: - nie dotyczy
4. Opis przyjętych rozwiązań technicznych:
 - a. Trasa w planie: - nie dotyczy
 - b. Profil podłużny: - w ramach zadania przewiduje się podwyższenie profilu w stosunku do stanu istniejącego o około 5 cm. Zmiana istniejących rzędnych wynika z grubości warstwy konstrukcji i wyrównań podłużnych oraz ukształtowania nawierzchni w przekrojach poprzecznych.
 - c. Przekroje normalne:
 - przekrój normalny, uwzględniający parametry drogi i kategorię ruchu:
 - szerokość nawierzchni - 3,50 m, - spadek poprzeczny jezdni — 2,5 %, - spadek poprzeczny na łukach — wg rozporz.
 - d. Ocena istniejącej nawierzchni: - ocena istniejącej nawierzchni dokonana została na podstawie własnych badań gruntu nawierzchni drogi. Istniejąca nawierzchnia żwirowo gruntowa ma grubość ok. 10—20 cm. Odcinek jest położony na terenach zalesionych i piaszczystych, z częściowo istniejącymi rowami.
 - e. Konstrukcja i technologia nawierzchni:
 - dla ruchu lekkiego i bardzo lekkiego (wykorzystując istniejącą nawierzchnię żwirowo piaszkową jako podbudowy.
 - nawierzchnia: mieszanka kruszyw naturalnych C_{NR}, stabilizowana mechanicznie
 - f. Odwodnienie: stan odwodnienia w obecnym stanie jest dobry, woda opadowa wsiąka bez przeszkód w grunt.

- g. Skrzyżowania, mijanki i zjazdy, Oznakowanie pionowe, urządzenia bezpieczeństwa ruchu: - mijanki o konstrukcji jak na odcinku głównym, zlokalizowane — zgodnie z położeniem w terenie.
 - h. Roboty ziemne: - korekta nawierzchni zostanie uzyskana przez wykonanie koryta o głębokości do 10 cm z wyrównaniem istniejącego podłoża, wykonanie projektowanej konstrukcji nawierzchni kruszywem naturalnym o grubości 15 cm po zagęszczeniu .
5. Rozwiązanie organizacji ruchu, transport materiałów: - transport materiałów odbywać się będzie samochodami samowyladowczymi. Nie dopuszcza się składowania kruszyw na terenach leśnych
 6. Wpływ na środowisko: - naprawa nie będzie miał ujemnego wpływu na środowisko naturalne, a także na zmianę stosunków wodnych. Naprawa nawierzchni spowoduje zmniejszenie hałasu i zapylenia okolicznych terenów, poprawi warunki utrzymaniowe i przejezdnosć w okresie jesienno-wiosennym.
Planowana naprawa nie jest położona w obszarze objętym formą ochrony przyrody.
 7. Wywłaszczenia gruntów i zieleń: - nie dotyczy
 8. Wykaz wytycznych i normatywów: - Szczegółowe Specyfikacje Techniczne
 9. Uwagi końcowe:
 - a. Roboty ziemne przy użyciu sprzętu mechanicznego mogą być wykonane w porze dziennej
 - b. Wykonywanie warstwy nawierzchni można rozpocząć po wykonaniu profilowania wstępnego
 - c. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia: - przedmiotowa naprawa nie stwarza zagrożenia bezpieczeństwu i zdrowiu ludzi

