

## PROJEKT WYKONAWCZY

### Zadanie:

**„Przebudowa drogi leśnej "Równie" w km od 0+000 do 1+618  
wraz z placami składowymi w Leśnictwie Bierówka**

### Adres

**2323/1, 3224, 3225, 3226 obręb ewid. [0016 Warzyce]  
644 obręb ewid. [0008 Sieklówka Górna]**

### Inwestor:

**PGL LASY PAŃSTWOWE  
Nadleśnictwo Kołaczyce  
38-213 Kołaczyce  
Nawsie Kołaczyckie 317**

### Opracowanie zawiera:

- 1.Część opisowa
- 2.Część rysunkowa
- 3.Informacja bioz

### Autor opracowania:

Lp	Branża	Funkcja	Imię i nazwisko, nr uprawnień	Data	Podpis
1	<b>Drogowa</b>	Projektant	<b>inż. Andrzej Prajsnar</b> PDK/0142/ZOOD/07	kwiecień'2022	<b>inż. Andrzej Prajsnar</b> Upr. bud. do projektowania w specjalności drogowej Nr ewid. PDK/0142/ZOOD/07 36-221 Blizne 645A

Kołaczyce, kwiecień'2022

# **SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU WYKONAWCZEGO**

Strona tytułowa  
Spis zawartości  
Oświadczenie Projektanta

## **A.CZĘŚĆ OPISOWA**

1.Opis techniczny

## **B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

1.Orientacja	b/s
2.Plan sytuacyjny (7 ark)	skala 1:500
3.Przekrój normalny (4 ark)	skala 1:50
4.Przekroje poprzeczne (2 ark)	skala 1:50
5.Schemat umocnienia	skala 1:25
6.Schemat zjazdu	skala 1:100

## **C. INFORMACJA BIOZ**

Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

Andrzej Prajsnar  
36-221 Blizne 645A  
woj.podkarpackie

## OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA

W nawiązaniu do art. 20 pkt 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. - Prawo Budowlane (tekst jednolity Dz.U. z 2020, poz. 1333 z późn. zmianami )

### OŚWIADCZAM,

że projekt robót budowlanych p.n.:

**„Przebudowa drogi leśnej "Równie" w km od 0+000 do 1+618 w granicach istniejącego pasa drogowego położonego na działkach:**

- 2323/1, 3224, 3225, 3226 obręb ewid. [0016 Warzyce], jedn. ewid. [180504\_2] Jasło-gmina
- 644 obręb ewid. [0008 Sieklówka Górna] , jednostka ewid. [180505\_5] Kołaczyce-gmina

**wraz z placami składowymi w Leśnictwie Bierówka”**

został sporządzony zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej

inż. Andrzej Prajsnar  
Upr. bud. do projektowania  
w specjalności drogowej  
Nr ewid. PDK/0142/ZOOD/07  
36-221 Blizne 645A

## A.CZĘŚĆ OPISOWA

**OBIEKT:**

**„Przebudowa drogi leśnej "Równie" w km od 0+000 do 1+618  
wraz z placami składowymi w Leśnictwie Bierówka”**

**DZIAŁKI NR:**

**2323/1, 3224, 3225, 3226 obręb ewid. [0016 Warzyce],  
644 obręb ewid. [0008 Sieklówka Górna]**

*Inwestor*

**PGL LASY PAŃSTWOWE  
Nadleśnictwo Kołaczyce  
38-213 Kołaczyce  
Nawsie Kołaczyckie 317**

**ZAWARTOŚĆ:**

**1.Opis techniczny**

**Kołaczyce , kwiecień'2022**

---

# OPIS TECHNICZNY

## 1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem robót budowlanych jest przebudowa drogi leśnej "Równie" w lokalizacji od km 0+000 do km 1+618 w granicach istniejącego pasa drogowego położonego na działkach:

- 323/1, 3224, 3225, 3226 obręb ewid. [0016 Warzyce], jedn. ewid. [180504\_2] Jasło-gmina.
- 644 obręb ewid. [0008 Sieklówka Górna], jednostka ewid. [180505\_5] Kołaczyce-gmina.

Inwestorem zadania jest: **PGL LASY PAŃSTWOWE**

**NADLEŚNICTWO KOŁACZYCE**

## 2. CEL ROBÓT

Przewidywane roboty budowlane i konserwacyjne mają na celu poprawę warunków komunikacyjnych i eksploatacyjnych istniejącej obiektu wraz z urządzeniami towarzyszącymi, tj. drogi leśnej niepublicznej z placami składowymi, w złym stanie technicznym i zabezpieczenie jej przed szybkim zużyciem eksploatacyjnym, potęgowanym przez działanie warunków atmosferycznych. Mają na celu zapobieżenie dalszej destrukcji istniejącego ciągu drogowego i urządzeń towarzyszących. Charakter tych prac sprowadza się bowiem do uzupełnienia powstałych ubytków w nawierzchni tłuczniowej poprzez uprzednie wyprofilowanie istniejącej warstwy jezdnej i jej oczyszczenie, a następnie uzupełnienie warstwy nawierzchniowej mieszanką kruszywa kamiennego. Działania te mają charakter odtworzeniowy elementów już istniejących.

Wykonanie kilku wodopustów winylowych na powierzchni jezdnej ma na celu usprawnienie odwodnienia nawierzchni na dużych pochyleniach podłużnych.

W poprzek korony drogi, na połączeniu szlaków zrywkowych (zjazdu) z placami składowymi, będą wykonane przejazdy z płyt żelbetonowych oraz zawrotki umożliwiające zawracanie pojazdów dłużycowych.

Dla usprawnienia załadunku drewna, wzdłuż placu składowego będą usytuowane pasy technologiczne/mijanki o pełnej konstrukcji, stanowiące jednocześnie element poszerzenia korony drogi.

Inwestycja nie spowoduje wzrostu natężenia ruchu pojazdów, zwiększenia ich prędkości oraz zwiększenia udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. Na skutek projektowanych robót, funkcja przedmiotowej drogi nie ulegnie zmianie.

Zgodnie z zapisami art. 50 ust. 2 pkt 2 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.jednolity Dz. U. 2017,poz.1073 z późn. zmianami), roboty budowlane nie wymagające pozwolenia na budowę nie wymagają wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego. W związku z powyższym brak jest naruszenia ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w tym zakresie. Na skutek planowanych robót budowlanych, funkcja przedmiotowej drogi leśnej nie ulegnie zmianie.

W związku ze wskazanym celem, została wykonana dokumentacja techniczna w formie uproszczonej zgodnie z wymaganiami art. 30 ust. 2 ustawy z 07.07.1994r Prawo Budowlane oraz Rozporządzeniem MI z dnia 2.09.2004r: „dokumentacja projektowa, służąca do opisu przedmiotu zamówienia na wykonanie robót budowlanych, dla których nie jest wymagane uzyskanie pozwolenia na budowę, składa się w szczególności z planów rysunków lub innych dokumentów umożliwiających jednoznaczne określenie rodzaju i zakresu robót budowlanych (...), przedmiaru robót (...)”.

Zakres robót budowlanych zawarty w niniejszym opracowaniu obejmuje odcinek drogi leśnej „Równie” od km 0+000 do km 1+618, zgodnie z Rys. 2 Plan sytuacyjny.

---

---

Zakres robót obejmuje następujące asortymenty, zgodnie z *Rys. 3 Przekrój normalny*:

**a/ roboty konstrukcyjne**

- wyrównanie i uzupełnienie warstwy jezdnej kruszywem kamiennym o gr. średniej 3 cm,
- korekta profilu podłużnego drogi w obrębie dojazdu do drogi powiatowej na odcinku od km 0+000 do km 0+065 wraz z poszerzeniem korony drogi;
- wykonanie nawierzchni bitumicznej na odcinku od km 0+000 do km 0+020;
- poszerzenie korony drogi poprzez wykonanie ulepszanego podłoża oraz podbudowy i nawierzchni z kruszywa łamanego w zakresie pasa technologicznego/mijanki wzdłuż placu składowego na odcinku od km 0+235 do km 0+410;
- wykonanie pełnej konstrukcji nawierzchni na odcinku od km 1+525 do 1+618 pomiędzy dwoma równoległymi placami składowymi;
- wykonanie zawrotki typu „T” w km 1+515 o pełnej konstrukcji nawierzchni
- wykonanie wodopustów winylowych na koronie drogi w km 0+020, 0+140 i 1+440,
- fragmentowe umocnienie skarp i dna rowu brukiem kamiennym w obrębie wylotów wodopustów do rowu drogowego,
- fragmentowe umocnienie skarp i dna rowu płytami ażurowymi w obrębie wlotów/wylotów przepustów pod koroną drogi i zjazdami,
- wykonanie dodatkowych przejazdów z płyt żelbetowych łączących place składowe ze szlakami zrywkowymi (zjazdy) przeciwnej stronie korony drogi,
- uzupełnienie poboczy gruntem.
- montaż szlabanu stalowego

**b/ roboty konserwacyjne (nie wymagające zgłoszenia)**

- oczyszczenie istniejących rowów drogowych i przepustów pod koroną drogi,
- uzupełnienie nawierzchni zjazdów kruszywem kamiennym
- profilowanie i uzupełnienie powierzchni składowej gruntowej

### **3. PODSTAWA OPRACOWANIA**

Podstawę opracowania stanowią:

- Umowa z Inwestorem
- Mapa zasadnicza uzyskana w PODGiK w Jaśle (w postaci wektorowej .dxf )
- Mapy oddziałowe
- Wizje inwentaryzacyjne w terenie.

### **4. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO**

#### **4.1. Lokalizacja**

Projektowane roboty budowlane stanowią element poprawy warunków komunikacyjnych na drodze leśnej niepublicznej w rozumieniu ustawy z dnia 21 marca 1985 o drogach publicznych. Przebieg zaproponowanej w projekcie trasy drogowej pokrywa się z przebiegiem istniejącego ciągu drogowego i został uzgodniony z Inwestorem.

Kilometraż początku projektowanego odcinka wynosi 0+000 stanowi krawędź drogi powiatowej Nr 1841R Siekówka-Warzyce.

Kilometraż końca projektowanego odcinka wynosi 1+618 i jest tożsamy ze zjazdem na szlak zrywkowy.

#### **4.2. Istniejący stan zagospodarowania pasa drogowego**

Korona drogi o szerokości 5,0 – 6,0 m jest wyraźnie wyznaczona i uformowana. W stanie obecnym droga przeznaczona jest do obsługi związanej z gospodarką leśną i ma podstawowe znaczenie dla Inwestora zapewniając komunikację wewnętrzną gospodarczą i minimalne połączenia zewnętrzne.

---

---

Nawierzchnia drogi:

- km 0+000 –1+618 - tłuczniowa szer. 3,50 m z obustronnymi poboczami gruntowymi  
Występują lokalne wyboje i rozmycia oraz koleiny, spowodowane bieżącą eksploatacją oraz intensywnym spływem wód opadowych z terenu przyległego. Nie występują wysadziny i przełomy, co świadczy o właściwym odwodnieniu i nośności konstrukcji. Odwodnienie stanowi rów drogowy otwarty jednostronny od strony stokowej oraz odcinkowo obustronny – drożny.

Niweleta drogi przebiega w większości o pochyleniu <6%, początkowy i końcowy odcinek około 150,0 mb jest w pochyleniu >6%. Istniejąca trasa jest odcinkiem krętym o przechyłce dwustronnej około 3%. Na łukach poziomych o promieniach  $R < 200\text{m}$  występuje przechyłka jednostronna zmienna w zależności od promienia łuku 3-7%. Na łukach poziomych o promieniach  $R > 200\text{m}$  występuje przekrój daszkowy jak na odcinkach prostych.

W otoczeniu drogi występuje intensywny kompleks leśny, drzewostan liściasty i iglasty, nie powodujący zacienienia drogi utrudniającego nasychanie korony drogi .

Na trasie drogi jest usytuowanych:

- 3 place składowe zbiorcze nawierzchni gruntowej
- 4 zatoki składowe przyzrębowe
- 5 przepustów pod koroną drogi o konstrukcji rurowej żelbetowej,
- 10 zjazdów na szlaki zrywkowe

Place składowe zbiorcze:

- km 0+235 – 0+410 str.P - gruntowa.
- km 1+525 – 1+610 str.L - gruntowa.
- km 1+540 – 1+610 str.P - gruntowa.

Zatoki składowe przyzrębowe:

- km 0+140 – 0+235 str.P - gruntowa.
- km 0+450 – 0+560 str.P - gruntowa.
- km 1+030 – 1+260 str.P – gruntowa
- km 1+340 – 1+525 str.L – gruntowa

Zjazdy na szlaki zrywkowe:

- km 0+150 str.L – nawierzchnia tłuczniowa (bez przepustu).
- km 0+300 str.P – nawierzchnia gruntowa (bez przepustu).
- km 0+460 str.L – nawierzchnia tłuczniowa (z przepustem).
- km 0+900 str.P – nawierzchnia gruntowa (bez przepustu)
- km 1+042 str.L – nawierzchnia tłuczniowa (z przepustem).
- km 1+160 str.L – nawierzchnia gruntowa (bez przepustu)
- km 1+366 str.P – nawierzchnia tłuczniowa (z przepustem).
- km 1+395 str.L – nawierzchnia tłuczniowa (z przepustem).
- km 1+615 str.L/P – nawierzchnia tłuczniowa (bez przepustu).

#### 4.3. Uzbrojenie terenu

Projektowane roboty budowlane związane z realizacją zadania nie kolidują bezpośrednio z urządzeniami infrastruktury technicznej naziemnej i podziemnej.

Na uzyskanym podkładzie mapowym z PODGiK w Krośnie w sąsiedztwie korony drogi nie zostały zainwentaryzowane żadne sieciowe urządzenia podziemne i naziemne.

---

---

#### 4.4. Przepusty drogowe

- km 0+101 – rurowy żelbetowy  $\Phi 600$  L=8,0 m ze ściankami czołowymi betonowymi, stan dobry, wymagający oczyszczenia części przelotowej;
- km 0+450 – rurowy żelbetowy  $\Phi 600$  L=8,0 m ze ściankami czołowymi betonowymi, stan dobry, wymagający oczyszczenia części przelotowej;
- km 0+701 – rurowy żelbetowy  $\Phi 600$  L=8,0 m ze ściankami czołowymi betonowymi, stan dobry, wymagający oczyszczenia części przelotowej;
- km 0+962 – rurowy żelbetowy  $\Phi 600$  L=8,0 m ze ściankami czołowymi betonowymi, stan dobry, wymagający oczyszczenia części przelotowej;
- km 1+340 – rurowy żelbetowy  $\Phi 600$  L=8,0 m ze ściankami czołowymi betonowymi, stan dobry, wymagający oczyszczenia części przelotowej;

#### 4.5. Strefa ochrony konserwatorskiej i obiekty zabytkowe

Działki leśne nie znajdują się w strefie ochrony konserwatorskiej wpisanej do rejestru zabytków w myśl ustawy z dnia 23 lipca 2003 o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Planowane do wykonania roboty nawierzchniowe nie wymagają decyzji Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków

### 5. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

#### 5.1. Parametry techniczne projektowanej drogi

Parametry techniczne odcinka drogi określono w projekcie jak poniżej:

- klasa drogi – „D”,
- prędkość projektowa:  $V_p = 30$  km/h ,
- kategoria obciążenia ruchem: KR1,
- szerokość jezdni w przekroju drogowym (jednopasowa) : 3,50 m,
- szerokość jezdni w przekroju z mijankami: 6,0 m,

#### 5.2. Rozwiązanie sytuacyjne

W zakresie przedmiotowego projektu przewiduje się dostosowanie geometrii i przebiegu niwelety do występujących warunków wysokościowych otaczającego terenu w powiązaniu z przyjętą konstrukcją nawierzchni. Trasa projektowanej drogi składa się z odcinków prostych i łuków kołowych. Szczegóły dotyczące rozwiązania sytuacyjno-geometrycznego trasy przedstawiono na Rys.2 „Plan sytuacyjny”. W projekcie występuje 11 łuków poziomych o promieniach  $R=50-500$  m oszacowanych na podstawie zinwentaryzowanych współrzędnych geodezyjnych kątów zwrotu trasy w granicach działki drogowej, wpisujących projektowaną drogę w istniejące zagospodarowanie otaczającego terenu. Z uwagi na ograniczoną dostępność korony drogi oraz niską prędkość projektową dla określanych parametrów nie zastosowano poszerzeń nawierzchni.

#### 5.3. Rozwiązanie wysokościowe

Niweletę projektowanej drogi poprowadzono z uwzględnieniem zaprojektowanej konstrukcji nawierzchni. Na początkowym odcinku drogi km 0+000 – 0+065 przewiduje się korektę niwelety w celu ułatwienia włączenia do drogi powiatowej Nr 1841R Siekówka-Warzyce wraz z wykonaniem poszerzenia korony drogi

#### 5.4. Przekroje charakterystyczne poprzeczne

W przekroju poprzecznym zaprojektowano poszerzenie jezdni na długości placów składowych, uzupełnienie poboczy oraz dostosowanie jezdni dla umożliwienia odwodnienia do prawostronnego rowu i w teren przyległy po stronie lewej z zastosowaniem pochyleń dwustronnego jezdni.

---

Zaprojektowano jezdnię o stałej szerokości 3,50 m pochyleniu poprzecznym – na prostej dwustronnie 3 % i łukach jednostronnie 3-7 %.

W przekroju mijankowym szerokość jezdni 6,0 m.

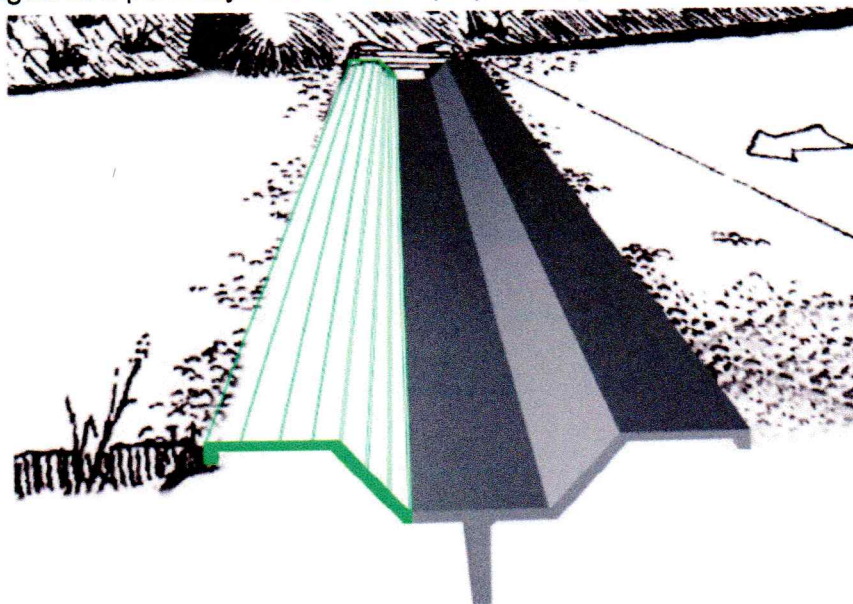
### 5.5. Konstrukcja nawierzchni

Przyjęto, że istniejąca warstwa jezdni o grubości około 40 cm na odcinku od km 0+000–1+525 jest wystarczająca dla przeniesienia obciążeń komunikacyjnych, zaprojektowano jedynie jej uzupełnienie kruszywem kamiennym 0/63 mm o średniej grubości 3-7 cm dla wyrównania profilu.

Szczegóły rozwiązania konstrukcyjnego w poszczególnych lokalizacjach pokazuje Rys.3 „Przekroje normalne”.

### 5.6. Odwodnienie

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się ujęcie wody opadowej z jezdni i przyległego terenu do wyremontowanego rowu ziemnego usytuowanego przy prawej i lokalnie po lewej krawędzi jezdni z podłączeniem do istniejących rowów odprowadzających. Dla usprawnienia odpływu wody z dużego odcinka drogi przebiegającego w spadku podłużnym >6% zaprojektowano prefabrykowane wodopusty winylowe, zgodnie z poniższym schematem przykładowym:



Połączenie wylotu wodopustu na skarpie wraz z fragmentem rowu drogowego należy zabezpieczyć poprzez brukowanie zgodnie z Rys. 5 Schemat umocnienia.

### 5.7. Zjazdy indywidualne.

Lokalizacja zjazdów na szlaki zrywkowe została zaewidencjonowana na planie sytuacyjnym. Szczegóły rozwiązań sytuacyjnych zjazdu wskazuje Rys. Nr 6 Schemat zjazdu. Szerokość zjazdów jest zmienna i waha się od 5,0 do 8,0 m.

Po uzupełnieniu nawierzchni tłuczniowej na ciągu głównym, należy dostosować wysokościowo nawierzchnię wszystkich zjazdów usytuowanych przy drodze z uwzględnieniem ich aktualnego stanu użytkowego:

- zjazdy na nieaktywne szlaki zrywkowe - uzupełnienie kruszywem kamiennym,
- zjazdy na aktywne szlaki zrywkowe – nawierzchnia z płyt żelbetowych

#### Konstrukcja zjazdu 1:

- nawierzchnia z kruszywa łamanego gr. 20 cm

#### Konstrukcja zjazdu 2:

- nawierzchnia z płyt żelbetowych gr. 15 cm wraz podsypką piaskowa

- uzupełnienie powierzchni kruszywem łamanym gr. 20 cm

Charakter przewidywanych robót budowlanych związanych z realizacją robót drogowych na ciągu głównym, wymusza konieczność dowiązania zjazdów również poza pasem drogowym (w zakresie uzgodnionym z Inwestorem).

#### 5.8. Zieleń przydrożna i ochrona środowiska

Lokalnie na całym odcinku drogi występuje zakrzaczenie rowu i skarp, które należy skutecznie usunąć przed wykonywaniem robót ziemnych, szczególnie na placach składowych. W ramach niniejszego projektu nie przewiduje się wycinki zadrzewienia, za wyjątkiem karczowania istniejących pni. W razie potrzeby wycinka zostanie wykonana przez służby leśne w ramach bieżącej działalności statutowej.

#### 5.9. Ochrona przed hałasem

Hałas, który będzie powstawał podczas prac budowlanych, będzie wyłącznie związany z pracą maszyn, użyciem ciężkiego sprzętu (równiarki, koparki, ładowarki, walce, itp.) oraz ruchem samochodów ciężarowych, w szczególności:

Rodzaj urządzenia (źródła hałasu)	Poziom mocy akustycznej A (dB)
Samochody ciężarowe	88
Maszyny budowlane	89 - 107
Koparki, spycharki, ładowarki	106 - 110

Na wielkość uciążliwości akustycznej będzie mieć wpływ czas realizacji procesu inwestycyjnego i jednoczesność pracy wielu maszyn i urządzeń. Nie ma praktycznie możliwości stosowania zabezpieczeń akustycznych w fazie budowy. Jedyna możliwość ograniczania emisji hałasu w czasie budowy polega na stosowaniu nowoczesnych maszyn o niskiej emisji hałasu do środowiska. Jest to uciążliwość przemijająca. W rejonie planowanej lokalizacji przedsięwzięcia nie występują obiekty chronione akustycznie. Znaczna odległość od siedzib ludzkich oraz naturalna bariera w postaci lasu i praca wyłącznie w porze dziennej do minimum ograniczy oddziaływanie w postaci hałasu na okolicznych mieszkańców. Emisję do powietrza atmosferycznego na etapie budowy stanowić będzie pył pochodzenia mineralnego, powstający podczas rozładunku kruszyw i wykonywaniu powierzchniowego utwardzenia nawierzchni oraz gazy spalinowe pochodzące z silników pracujących maszyn i środków transportu. Powyższe jest nieuniknione w związku z zapewnieniem prawidłowej technologii wykonania robót.

### 6. SPOSÓB WYKONANIA ROBÓT.

Roboty będą prowadzone w następującej kolejności:

- Wykonanie robót ziemnych,
- Wykonanie konstrukcji pasów technologicznych/mijanek,
- Oczyszczenie korony drogi i elementów odwodnienia,
- Wykonanie konstrukcji nawierzchni na poszerzeniach w km 0+235 – 0+410 i ciągu głównym w km 0+000 – 0+065 i km 1+525 – 1+618
- Wykonanie zawrotki typu „T”
- Wyrównanie i uzupełnienie nawierzchni drogi,
- Wykonanie wodopustów powierzchniowych na koronie drogi.
- Fragmentowe umocnienie dna rowu i skarp
- Uzupełnienie poboczy i nawierzchni zjazdów

Wszystkie materiały i wyroby stosowane do wykonania robót powinny spełniać wymagania polskich norm (PN), w tym norm europejskich wprowadzonych do zbioru Krajowych aktów prawnych (PN-EN), a w przypadku materiałów i urządzeń, dla których

---

nie ustanowiono normy – aprobat technicznych oraz ustawy z dnia 16.04.2004r. o wyrobach budowlanych z późniejszymi zmianami.

Dopuszcza się cztery sposoby oznakowania wyrobów:

- oznakowanie CE, co oznacza, że dokonano oceny jego zgodności z normą zharmonizowaną albo europejską aprobatą techniczną bądź krajową specyfikacją techniczną państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub Europejskiego Obszaru Gospodarczego, uznaną przez Komisję Europejską za zgodną z wymaganiami podstawowymi;
- oznakowanie polskim znakiem budowlanym;
- wyroby regionalne, które będą znakowane specjalnym znakiem jako regionalny wyrób budowlany;
- wyroby budowlane wykonane według indywidualnej dokumentacji technicznej, sporządzonej przez projektanta obiektu lub z nim uzgodnionej, dla których producent wydał oświadczenie wskazujące, że zapewniono zgodność wyrobu budowlanego z tą dokumentacją oraz z innymi przepisami;

Roboty będą wykonywane ręcznie i mechanicznie bez zachowania ciągłości ruchu. Ruch samochodowy będzie wyłączony na czas wykonywania warstw podbudowy i nawierzchni. Inwestor zadania zamierza zapewnić:

- objęcie kierownictwa budowy przez kierownika budowy z uprawnieniami;
- nadzór nad wykonywanymi robotami przez ustanowienie inspektora;
- prowadzenie dziennika budowy i księgi obmiarów;
- opracowanie planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia;
- dokonanie odbioru wykonanych robót;
- sporządzenie geodezyjnej inwentaryzacji powykonawczej

Wszystkie roboty będą wykonywane zgodnie z przepisami BHP. Dla wszystkich stanowisk pracy na budowie należy opracować ocenę ryzyka zawodowego i o ryzyku tym poinformować pracowników. Należy też konsultować z nimi działania na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa pracy na budowie.

## **7. WSKAZÓWKI WYKONAWCZE I FORMALNO-PRAWNE**

### **7.1. Czynności geodezyjne**

Wyznaczenia trasy głównej należy dokonać na podstawie punktów głównych trasy. Pozostałe obiekty należy wyznaczyć w stosunku do osi trasy oraz innych trwałych punktów oznaczonych na planie sytuacyjnym.

Po zakończeniu robót należy wykonać inwentaryzację powykonawczą.

### **7.2. Czynności formalno-prawne**

Teren objęty zakresem robót stanowi własność Skarbu Państwa w trwałym zarządzie PGL Lasy Państwowe Nadleśnictwo Kołaczyce. Przewidywane roboty budowlane podlegają zgłoszeniu w trybie art. 30 w związku z art. 29 ust. 3 pkt 1 lit. d) ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (tekst jednolity Dz.U. z 2020 r. poz. 1333 z późn. zm.).

Zgodnie z rozdz. 1 art.3 ust. 2 Ustawy o lasach z dnia 28 września 1991 roku, drogi leśne są lasem. W związku z tym położone są na gruncie związanym z gospodarką leśną i nie posiadają odrębnych numerów ewidencyjnych. W takim przypadku przez pas drogowy należy rozumieć pas terenu, na którym znajdują się: jezdnia z pobocznymi tworzącymi koronę drogi, skarpy wykopów i nasypów, rowy, ścieki i inne urządzenia odwadniające, zjazdy na szlaki zrywkowe i składnice przyrębów oraz pola widoczności na łukach i skrzyżowaniach.

---

---

Wszelkie zmiany i odstępstwa w zakresie rozwiązań geometrycznych i konstrukcyjnych zawartych w niniejszej dokumentacji technicznej wymagają uzgodnienia z Projektantem.

## **8. WPŁYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO.**

### **8.1 Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 o ochronie przyrody, znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia**

Całość planowanych robót nie wykracza poza granicę działek leśnych, do której Inwestor posiada prawo dysponowania na cele budowlane. Objęty przebudową ciąg drogowy wraz z urządzeniami technicznymi jest budowlą komunikacyjną niepubliczną w świetle ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

Przedmiotowe zadanie stanowi przedsięwzięcie nie należące do grupy mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. jednolity Dz. U. 2020 poz 283 z późn. zmianami), których realizacja zgodnie z art. 72 ust. 2 pkt tej ustawy, nie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Realizacja inwestycji nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko oraz wzrostu emisji zanieczyszczeń powietrza i hałasu przekraczających 20%. Planowane do wykonania roboty nie kolidują z siecią obszarów chronionych NATURA 2000.

Inwestycja, ze względu na swój charakter, nie spowoduje zwiększenia istniejących emisji do środowiska w fazie eksploatacji – droga leśna „Równie” jest drogą istniejącą, użytkowaną jedynie przez służby Lasów Państwowych oraz incydentalnie przez służby Straży Pożarnej. Droga ma status drogi wewnętrznej zamkniętej (wjazdy są oznakowane i zabezpieczone szlabanami), a dozwolona prędkość poruszania się po niej wynosi 30 km/h. Podczas prac związanych z przebudową drogi mogą nastąpić zwiększone emisje substancji do powietrza oraz hałasu. W związku z rodzajem zastosowanej technologii, nie przewiduje się wystąpienia istotnych emisji, które mogą negatywnie i trwale wpłynąć na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego. Znaczna odległość od siedzib ludzkich oraz naturalna bariera w postaci lasu do minimum ograniczy uciążliwości związane z przebudową drogi. Projektowane przedsięwzięcie nie będzie powodowało zagrożenia dla środowiska przyrodniczego. Przebudowywana droga jest właściwie wpisana w krajobraz, dostosowana do istniejącego terenu, nie zakłóca estetyki krajobrazu. Droga nie stanowi zagrożenia dla rolniczej przestrzeni produkcyjnej.

### **8.2. Rodzaj technologii**

Konstrukcja nośna drogi leśnej składa się:

- podbudowa i nawierzchnia z kruszywa kamiennego;
- nasyp z gruntu niewysadzinowego

Przyjęta technologia nie tworzy odpadów w czasie budowy i eksploatacji. Na etapie prowadzenia robót powstałe odpady będą oddane do recyklingu do jednostki posiadającej stosowne uprawnienia.

### **8.3. Warianty przedsięwzięcia.**

W związku z tym, iż inwestycja polega na przebudowie istniejącej już drogi leśnej „Równie”, Inwestor nie przewiduje innego wariantu lokalizacyjnego. Drogi leśne wykorzystywane jako dojazdy pożarowe muszą spełniać wymagania podane w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 22 marca 2006 w sprawie szczegółowych

---

---

zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów. Wyznaczane są one na terenie lasów tak, aby odległość pomiędzy dowolnym punktem położonym w lesie, a najbliższą drogą pożarową nie przekraczała 750 m (dla lasów I kategorii zagrożenia pożarowego) lub 1500 m (dla lasów zaliczanych do II i III kategorii zagrożenia pożarowego). W związku z tym Inwestor ograniczony jest wytyczonymi już trasami dróg leśnych. Wariantowaniu może podlegać jedynie sposób wykonania przebudowy dróg oraz technologia ich nawierzchni. Zaproponowany rodzaj technologii przebudowy drogi (omówiony w poprzednim punkcie) jest optymalny pod względem ekonomicznym i wytrzymałościowym, a ponadto charakteryzuje się minimalnym stopniem ingerencji w środowisko przyrodnicze.

#### **8.4.Przewidywana ilość wykorzystywanych surowców, wody i energii**

Woda zużywana będzie głównie do celów technologicznych oraz w nieznaczej ilości do celów bytowych. Przewiduje się, iż niniejsza przebudowa potrwa około 2 miesiące z wykorzystaniem pracy maszyn budowlanych (równiarki, ładowarki, walce, skraparki itp.) oraz pracy około 10 osób. Energia wykorzystywana podczas prac będzie pochodziła ze spalania paliw w silnikach spalinowych pracujących maszyn oraz agregatów prądotwórczych. Może to powodować okresowe skumulowane emisje do środowiska spalin, które jednakże nie będą mieć istotnego wpływu na poszczególne elementy otaczającego środowiska przyrodniczego, ze względu na ich krótki czas trwania oraz ograniczenie ilością pracujących jednocześnie maszyn.

Przy realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia nie będą wykorzystywane zasoby naturalne pochodzące z obszaru jego usytuowania. Wykorzystywane zasoby naturalne (kruszywa) będą pochodzić spoza obszaru przedsięwzięcia.

#### **8.5.Przedsięwzięcia chroniące środowisko**

Przebudowa drogi wraz z elementami wyposażenia i urządzeniami technicznymi nie ingerują w sposób szkodliwy w powierzchnię ziemi (w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne). Prace budowlane będą prowadzone w sposób eliminujący zanieczyszczenie wód gruntowych z powodu wycieku paliwa, olejów używanych do robót maszyn i urządzeń. W obrębie prowadzonych robót nie przewiduje się wyznaczania powierzchni przeznaczonych pod składowanie materiałów budowlanych i rozbiórkowych. Zgodnie z Rozp. RM nr 2573 z dnia 09.11.2004 § 3, ust. 2, pkt 1, w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, planowane przedsięwzięcie nie spowoduje wzrostu emisji o więcej niż 20% w stosunku do stanu obecnego.

### **9. UWAGI KOŃCOWE**

Podsumowując przeprowadzone analizy należy stwierdzić, że planowany do przebudowy odcinek drogi leśnej „Równie” nie będzie powodować zagrożenia dla środowiska oraz dla zdrowia ludzi. Planowana inwestycja nie ma wpływu na osiągnięcie dobrego stanu jednolitych części wód, ani celów środowiskowych dorzecza Wisły, zaplanowane prace nie będą wiązały się z negatywnym oddziaływaniem na środowisko. Nie przyczynią się również do nasilania zachodzących zmian klimatu.

Przedmiotowa inwestycja nie narusza interesów osób trzecich, zabytków, środowiska i jest zgodna z wymaganiami obowiązujących norm, przepisów i prawa miejscowego.

Wszystkie roboty drogowe należy wykonać zgodnie ze Szczegółowymi Specyfikacjami Technicznymi dołączonymi do dokumentacji projektowej.

Tam, gdzie na rysunkach, w Specyfikacjach Technicznych Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych oraz Przedmiarze robót oraz w Kosztorysie ofertowym, zostało wskazane pochodzenie (marka, znak towarowy, producent, dostawca) materiałów lub normy,

---

aprobaty, specyfikacje i systemy, Projektant dopuszcza zastosowanie materiałów lub rozwiązań równoważnych pod warunkiem, że zagwarantują one właściwą realizację robót oraz zapewnią uzyskanie parametrów technicznych nie gorszych od założonych w wyżej wymienionych dokumentach.

#### **10. PRZEPISY I BIBLIOGRAFIA**

1. Ustawa z dnia 07.07.1994r.–Prawo budowlane (tekst jednolity Dz.U. z 2019, poz.1186 z późn. zmianami)
2. Ustawa z dnia 07.07.1994 –Prawo budowlane (tekst jednolity Dz.U. z 2020, poz.1333 z późn. zmianami)
3. Ustawa z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity Dz. U. 2020, poz.293 z późn. zmianami)
4. Ustawa z dnia 17.05.1989r. Prawo geodezyjne i kartograficzne (tekst jednolity Dz.U z 2020, poz. 276 z późn. zmianami)
5. Ustawa z dnia 20.07.2017 Prawo wodne ( tekst jednolity Dz.U.2020, poz. 310 z późn. zmianami)
6. Ustawa z dnia z dnia 28 września 1991 o lasach (tekst jednolity Dz.U. 2020, poz. 6 z późn. zmianami)
7. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz. U. Nr 2016, poz. 124 z późn. zmianami).
8. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25.04.2012r. w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz.U z 2012r. poz.463)
9. Rozporządzenie RM z dnia 09.11.2009r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2016, poz. 71)
10. „Drogi leśne. Poradnik techniczny” – Generalna Dyrekcja Lasów Państwowych. Warszawa –Bedoń 2006 r.
11. Wytyczne prowadzenia robót drogowych w lasach - wprowadzone do stosowania w jednostkach organizacyjnych Lasów Państwowych Zarządzeniem nr 16 Dyrektora Generalnego Lasów Państwowych z dnia 19.03.2014.
12. Roman Edel - „Odwodnienie dróg” , WKiŁ Warszawa 2002
13. Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych „Transprojekt-Warszawa” 1979, 1982
14. Normatywy i inne katalogi techniczne.

*inż. Andrzej Prajsnar*  
Upr. bud. do projektowania  
w specjalności drogowej  
Nr ewid. PDK/0142/ZOOD/07  
36-221 Blizne 645 A

## B.CZĘŚĆ RYSUNKOWA

### OBIEKT:

**„Przebudowa drogi leśnej "Równie" w km od 0+000 do 1+618  
wraz z placami składowymi w Leśnictwie Bierówka**

### DZIAŁKI NR:

**2323/1, 3224, 3225, 3226 obręb ewid. [0016 Warzyce],  
644 obręb ewid. [0008 Sieklówka Górna]**

*Inwestor*

**PGL LASY PAŃSTWOWE  
Nadleśnictwo Kołaczyce  
38-213 Kołaczyce  
Nawsie Kołaczyckie 317**

### ZAWARTOŚĆ:

1.Orientacja	b/s
2.Plan sytuacyjny (7 ark)	skala 1:500
3.Przekrój normalny (4 ark)	skala 1:50
4.Przekroje poprzeczne (2 ark)	skala 1:50
5.Schemat umocnienia	skala 1:25
6.Schemat zjazdu	skala 1:100

Kołaczyce, kwiecień'2022