

REMONTU DROGI LEŚNEJ „Do Królowej” W LEŚNICTWIE MORGI

(materiały do zgłoszenia)

INWESTOR/ZAMAWIAJĄCY
SKARB PAŃSTWA
PAŃSTWOWE GOSPODARSTWO LEŚNE
LASY PAŃSTWOWE
NADLEŚNICTWO UJSOŁY

AUTOR OPRACOWANIA:
Miroslawa Łukasik
uprawnienie budowlane nr 1493/94
w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej

UJSOŁY 27 sierpnia 2021

Egz.1

I. PODSTAWA OPRACOWANIA.

1.Podstawą opracowania projektu „Remontu drogi leśnej „Do Królowej” Leśnictwie Morgi” jest zlecenie Nadleśnictwa Ujsoły.

Do sporządzenia projektu wykorzystano:

- mapę gospodarczą w skali 1:10000 (inwestora)
- inwentaryzacja drogi
- pomiary w terenie

2. Normatywy techniczne :

- Budowa i Utrzymanie Dróg i Ulic E.Buszma, J.Domaradzki, S.Rolla, Wydział Komunikacji i Łączności Warszawa 1965r.
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 22 marca 2006 w sprawie szczegółowych zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów.
- Dyrekcja Generalna Lasów Państwowych - Poradnik techniczny – Drogi Leśne.
- Uzgodnienia z Nadleśnictwem Ujsoły
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych , jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43 z dnia 14 maja 1999 r. poz. 430).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. Nr 47 poz. 401),
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 sierpnia 2002 r w sprawie szczegółowego zakresu i formy planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz szczegółowego zakresu rodzajów robót budowlanych , stwarzających zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi (Dz. U. 02.151.1256 z dnia 17 września 2002 r.).

II. INWESTOR.

Inwestorem remontu drogi leśnej „Do Królowej”w leśnictwie Morgi, jest Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Ujsoł , siedziba: 34-371 Ujsoły, ul. Św. Huberta 2

III. LOKALIZACJA.

Droga leśna przeznaczona do remontu zlokalizowana jest na terenie województwa śląskiego, powiat żywiecki, Gmina Ujsoły, miejscowość Sobkówka, i znajduje się na terenie Nadleśnictwa Ujsoły w leśnictwie Morgi. Droga przebiega prze działki nr 18031/1, 18030, .

Całkowita długość odcinka drogi do remontu wynosi 300,0mb.

IV. PRZEDMIOT I CEL OPRACOWANIA.

Celem niniejszego opracowania jest dokumentacja projektowo-kosztorysowa remontu istniejącej drogi leśnej zlokalizowanej w leśnictwie Morgi na terenie Nadleśnictwa Ujsoły w Gminie Ujsoły.

Zakresem opracowania objęto odcinek drogi leśnej o łącznej długości **300,0mb**.

Zgodnie z art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz. U. z 2005 r. Nr 45, poz. 435 z późn. zm.), lasem jest grunt związany z gospodarką leśną, zajęty pod wykorzystywane dla potrzeb gospodarki leśnej: budynki i budowle, urządzenia melioracji wodnych, linie podziału przestrzennego lasu, drogi leśne, tereny pod liniami energetycznymi, szkółki leśne, miejsca składowania drewna, a także wykorzystywany na parkingi leśne i urządzenia turystyczne.

Natomiast zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt 8 ww. ustawy, drogi leśne położone w lasach nie są drogami publicznymi w rozumieniu przepisów o drogach publicznych.

4.1. Opis stanu istniejącego.

Istniejąca droga leśna, jest drogą jednojezdniową dwukierunkową o nawierzchni tłuczniowej. Droga posiada zróżnicowaną nawierzchnię tłuczniową: miejscami zabłoconą, pofałdowaną bez jednorodnego profilu poprzecznego i podłużnego, z licznymi koleinami i wybojami oraz z wypłukanym poboczem. Nawierzchnia uszkodzona, skoleinowana (od strony rowów) i bez profilu – miejscami widoczna stara podbudowa tłuczniowa. Istniejące rowy wymagają odmulenia.

Na jezdni znajdują się wodospusty, które są niesprawne i zniszczone w wyniku eksploatacji – powyższe przyspiesza degradację nawierzchni. Wzdłuż drogi zlokalizowane są place składowe, które są zabłocone i wymagają utwardzenia i prawidłowego ukształtowania dla odprowadzenia wód deszczowych. Szerokość drogi jest różna i waha się w zakresie od 3,20 do 6,5-m. Spadki podłużne są duże, ale nie przekraczają 12%.

Biorąc pod uwagę dostępność lasu w aspekcie pozyskania drewna, zabiegów gospodarczo-hodowlanych oraz zabezpieczenia przeciwpożarowego Nadleśnictwo Ujsoły podjęło decyzję o przeprowadzeniu remontu tej drogi.

V. OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH.

5.1. Wiadomości wstępne

Remont drogi i odbywać się będzie po jej istniejącym śladzie. Wszystkie roboty będą prowadzone w pasie drogowym w/w działki i nie wykracza poza obszar opracowania. Zakres robót remontowych nie koliduje z sieciami uzbrojenia terenu. Zakres robót obejmuje bieżące utrzymanie drogi i będzie polegało na wykonaniu robót przygotowawczych, robót odwodnieniowych w zakresie odmulenia rowów, odbudowę poboczy, wymienianę wodo-

spustów, wymianę uszkodzonej podbudowy i nawierzchni z tłucznia kamiennego na nowy materiał.

Do remontu zaplanowano istniejące place składowe, które zostaną wyprofilowane, wyczyszczone z błota i ziemi, wzmocnione tłuczniem kamiennym.

Wody opadowe odprowadzane będą poprzez spadki poprzeczne jezdni i poboczy do rowów istniejących. Na drodze zostaną zabudowane wodo spusty drewniane.

Po wykonaniu robót droga posiadać będzie jezdnię twardą nieulepszoną (tłuczniową), jednopasową (jednojezdniową) o szerokości na prostej 3.00m oraz pobocza tłuczniowe. Pochylenie poprzeczne jezdni będzie wynosiło 3% i będzie jednostronne.

Szerokość poboczy jest zmienna i wynosić będzie od 1,0 do 0,5m. Pobocza należy uformować ze spadkiem 5%.

Nie przewiduje się znaczącej korekty niwelety. Proponowany przebieg dostosowany jest do obecnego stanu wpisanego w warunki terenowe, wprowadza się jedynie korekty wynikające z konieczności stosowania normatywnych spadków oraz odprowadzenia wód opadowych do projektowanych rowów odwadniających. Skrajnia drogi ze względów na wymogi przeciwpożarowe musi pozostać wolna od trwałych elementów budowli i wyposażenia drogi, takich jak: słupki znaków, poręcze, bariery, gałęzie i pnie drzew.

5.2. Dane charakterystyczne przyjętych rozwiązań technicznych

- Długość do przebudowy – 300,0mb
- Szerokość pasa drogowego – 4,00-6,00m
- Szerokość jezdni – 3,00m
- Szerokość poboczy zmienna – 0,40- 0,80m
- Pochylenie poprzeczne jezdni - 3%
- Pochylenie poprzeczne poboczy - 5%
- Największe pochylenie niwelety nie przekroczy 12%
- Rodzaj nawierzchni - twarda nieulepszona, z tłucznia kamiennego
- Konstrukcja nawierzchni drogi :
 - a) warstwa podbudowy z tłucznia kamiennego fr 32-63mm o gr.25cm
 - a) warstwa górna nawierzchni z tłucznia kamiennego frakcji 0-32mm, grubość warstwy 10cm
 - c) pobocza z tłucznia kamiennego fr. 32-63mm o gr. 10cm
- Konstrukcja placów składowych :
 - a) warstwa podbudowy z tłucznia kamiennego fr 32-63mm o gr.30cm

a) warstwa górna nawierzchni z tłucznia kamiennego frakcji 0-32mm, grubość warstwy 10cm

Prędkość projektowana - 30km/h

- Efekty gospodarcze:

- a) poprawa ekonomiki i bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- b) osiągnięcie warunków przejezdności w ciągu roku,
- c) umożliwienie zabiegów gospodarczo-hodowlanych,
- d) umożliwienie transportu drewna,
- e) umożliwienie dojazdu do gaszenia pożaru

5.3.2. Przekrój podłużny

Niweletę budowanej drogi dostosowano do istniejącego ukształtowania terenu i przebiegu istniejącej drogi

Obliczenie powierzchni do czyszczenia z błota

Lp	Hektometry	Rodzaj powierzchni	Razem powierzchnia (m2)
1	0+000-0+037	Plac składowy (strona prawa)	37,0x17,0=629,0
2	0+037-0+120	Plac składowy (strona prawa)	84,0x10,0=840,0
3	0+050-0+200	Plac składowy – formowanie	150,0x10,0=1500,0

5.3.5. Odwodnienie korony drogi: rowy.

Odwodnienie jezdni – bez zmian powierzchniowe do istniejących rowów.

Zestawienie rowów do odmulenia:

W celu odpowiedniego odprowadzenia wód opadowych z remontowanej drogi przewiduje się że istniejące rowy zostaną udrożnione poprzez wyprofilowanie, nadanie spadków podłużnych oraz odmulenie.

Kilometraż rowu strona prawa	Długość rowu [m]	Średnia głębokość odmulenia [cm]
0+120-0+230	110	20

5.3.6. Wodospusty drewniane – drażone

Charakterystyką remontowanej drogi są duże spadki podłużne i poprzeczne co narzuca zastosowanie rozwiązań technicznych zabezpieczających jezdnię przed erozją wodną.

W projekcie przewiduje się wykonanie **6 wodospustów drewnianych o dł. 6,0-7,0m**, które należy zabudować na drodze w zależności od spadku w uzgodnieniu z Inwestorem.

Wodospusty należy ułożyć pod kątem 30° w stosunku do osi drogi i odprowadzić je zgodnie z

ukształtowaniem terenu w kierunku naturalnego spadku, tak aby woda mogła zostać odprowadzona bezpośrednio lub należy wykonać dodatkowe rowki pomocnicze do jej odprowadzenia.

Przy wykonywaniu wodospustów należy zwrócić szczególną uwagę na precyzyjne zlicowanie ich górnej płaszczyzny z płaszczyzną jezdni – powinny być minimalnie obniżone do jej powierzchni – oraz na dokładne zagęszczenie przy powierzchniach pionowych wodospustu aby wykluczyć osiadanie nawierzchni.

VI. WARUNKI DOTYCZĄCE WYMAGAŃ OCHRONY INTERESÓW OSÓB TRZECICH.

Remont drogi leśnej nie może utrudniać dostępu do nieruchomości sąsiednich.

Należy zapewnić dojazdy do nieruchomości sąsiednich.

Realizacja budowy nie może wywoływać uciążliwości poprzez hałas, wibracje, zakłócenia energetyczne oraz powodować zanieczyszczenia powietrza, wody i gleby.

Roboty budowlane nie mogą pozbawić osób trzecich:

- dostępu do dróg,
- możliwości korzystania z wody, kanalizacji, gazu, energii elektrycznej i ciepłej oraz ze środków łączności.

VII. WARUNKI OCHRONY DZIEDZICTWA KULTUROWEGO I ZABYTKÓW ORAZ DÓBR KULTURY WSPÓŁCZESNEJ.

Na terenie objętym remontem drogi leśnej nie występują obiekty zabytkowe.

Zgodnie z art. 32 ust.2 Ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, każdy kto w trakcie prowadzenia robót ziemnych odkryje przedmiot, co do którego istnieje przypuszczenie iż jest zabytkiem, jest zobowiązany:

- wstrzymać wszelkie roboty budowlane mogące uszkodzić, lub zniszczyć odkryty przedmiot,
- zabezpieczyć, przy użyciu dostępnych środków, ten przedmiot i miejsce jego odkrycia,
- niezwłocznie zawiadomić o tym Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Remont nie wpływa w żaden sposób na warunki środowiskowe.

W planowanym remoncie, przewidziano użycie następujących materiałów budowlanych:

-tłucznie kamienne, wodospusty drewniane

są one zgodne z Polskimi Normami, jeśli posiadają atesty dopuszczające je do użycia w budownictwie drogowym obojętne dla środowiska, nie pogarszają lecz wręcz polepszają istniejący stan oddziaływania obiektu na środowisko i zdrowie ludzi.

Przewidywany wpływ na środowisko z wyszczególnieniem dla poszczególnych asortymentów robót:

- sposób odprowadzenia ścieków z wód opadowych - ścieki z wód opadowych odprowadzane będą tak jak dotychczas powierzchniowo lub do rowów przydrożnych bez konieczności oczyszczenia
- wynikające z istniejącego stanu nawierzchni gruntowej
- wytwarzane odpady powstałe w wyniku budowy drogi: humus z korytowania i ziemia z wykopów rowów zostanie wbudowana we wskazane przez inwestora miejsce w poboczu lub poza rowami wraz z wyrównaniem terenu poza rowami
- emisji hałasu oraz wibracji: realizacja inwestycji zmniejszy do minimum obecnie występującą z przyczyn na nierówności nawierzchni gruntowej wibracje, a nowo wykonana nawierzchnia tłuczniowa jezdni zmniejszy emisję hałasu
- wpływ obiektu budowlanego na istniejący drzewostan, powierzchnię ziemi, w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne - projektowana inwestycja do minimum eliminuje niekorzystny wpływ tego obiektu na otoczenie
- wykazanie że, przyjęte w projekcie architektoniczno-budowlanym rozwiązania przestrzenne, funkcjonalne i techniczne ograniczają lub eliminują wpływ obiektu budowlanego na środowisko przyrodnicze, zdrowie ludzi i inne obiekty budowlane, zgodnie z odrębnymi przepisami - projektowana przebudowa konstrukcji nawierzchni drogi zlikwiduje istniejące zagrożenia wypadkowe, poprawi standard użytkowania wszystkim uczestnikom ruchu drogowego, przedłuży żywotność pojazdów, likwiduje zapylenie, poprzez cichą nawierzchnię tłuczniową zdecydowanie obniży istniejący poziom hałasu powodowany przez pojazdy. Po realizacji inwestycji teren wokół przepustów należy doprowadzić go do stanu pierwotnego.

Nie przewiduje się żadnego negatywnego wpływu wykonanych prac na środowisko naturalne oraz na zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie.

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. z dnia 3 grudnia 2004 r.) (§3 ust.1 pkt.56) projektowane przedsięwzięcie nie kwalifikuje się jako mogące znacząco oddziaływać na środowisko.

IX. DZIAŁANIA ZMNIEJSZAJĄCE SKUTKI ODDZIAŁYWANIA

Podstawowym działaniem zmniejszającym skutki oddziaływania podczas prowadzenia robót drogowych jest zapoznanie się wykonawcy z walorami przyrodniczymi związanymi z tym obszarem. Prowadzenie prac drogowych z wykorzystaniem maszyn o niskiej emisji spalin i niskim poziomie hałasu. Prace prowadzone mogą być tylko w obrębie pasa drogowego.

Sprzęt mechaniczny powinien dojeżdżać najkrótszą drogą. Sprzęt należy zatrzymywać tylko w miejscach wyznaczonych przez pracownika leśnego.

Należy wprowadzić miejsce przeznaczone na zbiórkę odpadów i śmieci oraz ustalić częstotliwość ich wywozu z terenów leśnych na składowiska śmieci.

Nadmiar ziemi z wykopów i korytowania zostanie wykorzystany do wbudowania w placyki składowe.

System korzeniowy drzew należy chronić przed uszkodzeniem.

Pobocza i skarpy wokół drzew kształtować w sposób umożliwiający dopływ opadowej wody do systemu korzeniowego. Wykonawca robót budowlanych musi posiadać uregulowaną stronę formalną w zakresie wytwarzania i gospodarowania odpadami stosownie do wymogów ustawy z 27 kwietnia 2001r. o odpadach (Dz. U. Nr 62, poz. 628 ze zmianami). Odpady należy wywozić na składowiska odpadów w szczelnie zamkniętych pojemnikach lub pod plandeką (materiały masowe).

Roboty należy prowadzić sprawnym sprzętem, bez wycieków oleju czy paliwa.

Należy prowadzić prace zgodnie z opracowaną technologią i zaleceniami inwestora.