

OPIS TECHNICZNY

I. PODSTAWA OPRACOWANIA I MATERIAŁY WYJŚCIOWE

1. Projekt opracowano w oparciu o następujące materiały:

- Mapy w skali 1:5000 ,
- Inwentaryzację drogi,
- Wyniki pomiarów wysokościowych i sytuacyjnych,
- Umowa zawarta z Nadleśnictwem Koniecpol,
- Uzgodnienia z Inwestorem,
- Ustawa Prawo Budowlane z dnia 7 lipca 1994 roku z późn. zm.,
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dn. 25 kwietnia 2012r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego,
- Informator w sprawie wytycznych prowadzenia robót drogowych w lasach zatwierdzonym do użytku w Lasach Państwowych zarządzeniem nr 16 Dyrektora LP z dnia 19.03.2014
- Rozporządzenie MSWIA z dnia 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów (Dz. U, nr 109 poz. 719),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 22 marca 2006 r. w sprawie szczegółowych zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów (Dz U Nr. 58, poz.405)
- Drogi Leśne - Poradnik Techniczny,
- Inne obowiązujące normy i przepisy.

II. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA.

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt budowlano-wykonawczy pn.: „**Remont drogi leśnej-dojazd pożarowy nr 157 w Leśnictwie Perzyny**” na długości 1938 mb.

Projekt swoim zakresem obejmuje:

- Roboty przygotowawcze
- Roboty ziemne
- Podbudowy
- Nawierzchnię
- Odwodnienie
- Roboty wykończeniowe

W projekcie zawarto szczegółowy zakres robót drogowych przedstawiony w przedmiarze robót i części rysunkowej.

III. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU.

Droga przebiega przez teren leśny – obręb ewidencyjny 0010 Moskorzew, Powiat Włoszczowa, Województwo Świętokrzyskie – działki oznaczone nr ewidencyjnymi 598,599,600,605,606,611,612 biegnącej przez wydzielania:

02-15-2-08-122~a,127~a,134~a,141~a,122-a,126-d,g,127-a,b,133-b,d,f,134-a,c,d,f,140-a,b,c,d,141-a,b. Początek – granica pasa drogowego , koniec drogi leśnej zgodnie z mapą sytuacyjną .

Droga posiada nawierzchnię utwardzoną . Nawierzchnia jest zniszczona , posiada ubytki i nierówności o różnej głębokości, są to ubytki pojedyncze oraz skupione na pewnej długości o różnej głębokości i powierzchni. Spadki poprzeczne nie zapewniają odpowiedniego spływu wód opadowych. Droga posiada mijanki i zjazdy w złym stanie technicznym.

IV. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU.

Ze względu na funkcję oraz warunki eksploatacji drogi leśne różnią się w istotny sposób od dróg publicznych. Drogi leśne nie są przystosowane do szybkiego ruchu samochodów oraz dużego natężenia ruchu. Tym nie mniej muszą gwarantować minimum komfortu jazdy, a przede wszystkim przejezdną w ciągu całego roku. Konstrukcji nawierzchni dróg leśnych nie projektuje się na wieloletni okres bezremontowej eksploatacji.

Remont drogi planuje się na odcinku 1938 mb. Zaprojektowano następującą technologię dla remontowanego odcinka:

- warstwa wyrównawcza z kruszywa łamanego w celu doprowadzenia drogi do normatywnych spadków poprzecznych i korekty profilu podłużnego
- wzmocnienie nawierzchni warstwą kruszywa 0-31,5 gr. 10 cm po zagęszczeniu z zamiatowaniem drobnym kruszywem 0-4

o następujących parametrach:

- szerokość jezdni 3,00 m - spadek poprzeczny daszkowy 3% oraz jednostronny na łuku poziomym w km 0+435
- szerokość poboczy 0,75 m - spadek poprzeczny 6% / spadek pobocza po prawej stronie drogi 3% na łuku poziomym w km 0+435/
- szerokość korony drogi 4,50 m

Do wykonania podbudowy i nawierzchni dopuszcza się kruszywa z następujących rodzajów skał: kruszywa kwarcytowe, bazaltowe, dolomitowe, wapień dewoński. Nie dopuszcza się stosowania materiałów kamiennych z wapieni jurajskich o barwie białej.

Niweleta drogi z właściwymi spadkami poprzecznymi zapewnią powierzchniowe odwodnienia drogi .

Na trasie drogi występują mijanki (M) i skrzyżowania (S) :

- **km 0+025 M-1+S1**
- **km 0+250 M-2**
- **km 0+450 M-3**
- **km 0+750 M-4**
- **km 1+050 M-5+S2**
- **km 1+350 M-6+S3**
- **km 1+650 M-7+S4**
- **km 1+900 M-8+S5**

Parametry zjazdów :

- szerokość jezdni 3,00 m-spadek poprzeczny daszkowy 3%
- szerokość poboczy 0,75 m-spadek poprzeczny 6%
- szerokość korony drogi 4,50 m

Parametry mijanek:

- szerokość jezdni 3,00 m-spadek poprzeczny 3%
- długość 23,00 m
- skos 1:7 – długość 21,00 m

W km 0+435 należy wykonać korektę na łuku poziomym do wartości 3,70 m.

W ramach remontu przewiduje wyczyszczenie istniejącego rowu :

- strona lewa km 0+285-0+490;0+710-1+320;1+828-1+938
- strona prawa km 0+070-0+300;0+490-0+745;0+860-1+620

Wykonanie renowacji rowów będzie służyć wyłącznie odwodnieniu wybudowanego obiektu (drogi leśnej) i swoim zasięgiem oddziaływania nie będzie wykraczać poza granice terenu, którego Inwestor jest właścicielem.

W ramach poprawy odwodnienia należy wykonać wymianę przepustów w km 0+290;0+740;1+200 oraz oczyszczenie z montażem murków czołowych w km 0+490;0+860;1+450. Należy również wykonać wyczyszczenie odprowadnika o wym. 7,00x22,00 m w km 0+290.

Wszystkie roboty budowlane drogowe związane z remontem drogi znajdują się na terenie stanowiącym własność Skarbu Państwa tj. na działkach będących w zarządzie Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe Nadleśnictwo Koniecpol. Projektowana trasa drogi nie narusza stanu prawnego osób trzecich.

V. INFORMACJE O CHARAKTERZE I CECHACH ISTNIEJĄCYCH I PRZEWIDYWANYCH ZAGROŻEŃ DLA ŚRODOWISKA.

Projektowany remont drogi nie stwarza zagrożenia na środowisko oraz higienę i zdrowie jego użytkowników gdyż nie jest inwestycją mającą wpływ na środowisko i nie wymaga decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach inwestycji.

Zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym Dz. U z 2005r nr 108 poz. 908 droga o nawierzchni z kruszywa łamanego nie jest drogą o nawierzchni twardej, w związku z tym nie można zakwalifikować jej do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko lub przedsięwzięć mogących potencjalnie oddziaływać na środowisko w myśl Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010r. nr 213 poz.1397)

Teren zamierzenia budowlanego polegającego na remoncie nie zmieni zagrożenia dla środowiska. Natężenie i emisja hałasu oraz wibracji (akustyka) będzie wzrastało tylko wraz ze wzrostem natężenia ruchu na drodze. Wykonanie równej nawierzchni spowoduje zwiększenie bezpieczeństwa ruchu, zmniejszenie hałasu i szkodliwych wibracji oraz zanieczyszczeń pyłowych i gazowych wprowadzanych do powietrza przez pojazdy mechaniczne na skutek upłynnienia ruchu . Emisja zanieczyszczeń gazowych będzie wzrastać również tylko wraz ze wzrostem natężenia ruchu na drodze. Przy remoncie należy stosować materiały, urządzenia i technologie przyjazne środowisku, oraz posiadające atesty i aprobaty techniczne.

VI. PARAMETRY TECHNICZNE DROGI LEŚNEJ, BĘDĄCEJ DOJAZDEM POŻAROWYM

Remontowana droga leśna, która będzie wykorzystywana jako dojazd pożarowy, spełniać będzie niżej wymienione parametry techniczne :

- 1) utwardzona nawierzchnia posiadać będzie nośność co najmniej 10 ton i nacisku osi 5 ton;
- 2) promienie zewnętrzne łuków drogi o długości co najmniej 11 m;
- 3) zostanie zapewniony odstęp pomiędzy koronami drzew o szerokości co najmniej 6 m, zachowany do wysokości 4 m od nawierzchni jezdni;
- 4) jezdnia wykonana zostanie o szerokości co najmniej 3 m;
- 5) na przebudowywanej drodze będącej dojazdem pożarowym zostaną wykonane mijanki o szerokości co najmniej 3 m i długości 23 m, usytuowane w odległościach nie większych niż 300 m od siebie, z zapewnieniem z nich wzajemnej widoczności — w przypadku dróg jednopasmowych.
- 6) posiada połączenie z drogami publicznymi

opracował
mgr inż. Łukasz Nartowski