

# OPIS TECHNICZNY

## ***I. PODSTAWA OPRACOWANIA I MATERIAŁY WYJŚCIOWE***

### **1. Projekt opracowano w oparciu o następujące materiały:**

- Mapa w skali 1:2500,
- Umowa zawarta z Nadleśnictwem Koniecpol,
- Uzgodnienia z Inwestorem,
- Instrukcja Ochrony Przeciwpożarowej Lasu wydaną na zlecenie Dyrektora Generalnego Lasów Państwowych w 2020r.,
- Ustawa Prawo Budowlane z dnia 7 lipca 1994 roku z póź. zm.,
- 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 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 techniczny pn.: „**Remont drogi leśnej – dojazd pożarowy nr 183 w Leśnictwie Dębowiec**” o łącznej długości 1086 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 – Bonowice, Powiat Zawierciański, Województwo Śląskie oddziały: 235~a, 235~g, 235~k, 236~a, 236~c, 236~d, 242~a, 242~i, 242~g, 243~a działki ewidencyjne nr 1528,1526,1527,1525.

Droga posiada nawierzchnię utwardzoną kruszywem, nie zapewniającą odpowiedniego spływu wód opadowych i transportu na potrzeby gospodarki leśnej. Droga nie posiada mijanek i zjazdów, a skrajnia drogi nie odpowiada warunkom wymagany przepisami przeciwpożarowym.

### ***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 przejezdność w ciągu całego roku. Konstrukcji nawierzchni dróg leśnych nie projektuje się na wieloletni okres bezremontowej eksploatacji.

Remont drogi planuje się na odcinku 1086 mb. Zaprojektowano następującą konstrukcję drogi

- wyrównanie istniejącej podbudowy kruszywem 0-31,5 śr. grubości 5 cm
- podbudowa z kruszywa 0-63 gr. 18 cm po zagęszczeniu
- nawierzchnia z kruszywa 0-31,5 gr. 9 cm po zagęszczeniu z zamiałowaniem drobnym kruszywem 0-4 lub 0-8.

o następujących parametrach:

- szerokość jezdni 3,00 m - spadek poprzeczny daszkowy 3% /w km 0+550-0+590 spadek jednostronny/
- szerokość poboczy 0,75 - spadek poprzeczny 6 %
- szerokość korony drogi 4,50 m

Na trasie drogi zaprojektowano n/w elementy :

1.Mijanki w ilości 4 szt.:

- w km 0+164 L,
- w km 0+340 L,
- w km 0+880 L,
- w km 0+580 /ze zjazdem/ P

Parametry mijanek:

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

Dopuszcza się zmianę lokalizacji mijanki pod warunkiem zachowania odległości do 300 m pomiędzy nimi o ile zmiana ta będzie korzystniejsza dla Inwestora np. z tytułu mniejszego wylesienia, lepszej widoczności.

2. Skrzyżowania wyokrąglone łukami o promieniu R - 11,00 m:

- **km 0+105**
- **km 0+400**
- **km 0+736**
- **km 1+086**

Parametry skrzyżowań :

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

Mijanki i skrzyżowania należy wykonać w pełnej konstrukcji:

- podbudowa z kruszywa 0-63 gr. 18 cm po zagęszczeniu
- nawierzchnia z kruszywa 0-31,5 gr. 9 cm po zagęszczeniu z zamiatowaniem drobnym kruszywem 0-4 lub 0-8.

3. Rowy

- wzdłuż drogi w km 0+023 – 0+400 obustronnie, w km 0+600-1+070 /strona prawa/, km 0+765-1+070 /strona lewa/ , oraz rowy poprzeczne przy przepustach zlokalizowanych pod koroną drogi w tym rów boczny w km 0+947 - 50 mb., pochylenie skarp rowów 1:1,5

4.Przepusty

- pod koroną drogi z murkami czołowymi posadowione na ławie z kruszywa 0/63,5 gr. 18 cm w km :  
-średnica 600 - km -0+205 -podwójny / L-12,00 m/  
-średnica 600 – km 0+023 /L-6,00 m/; km 0+947 /L-6,00 m /
- pod zjazdami średnicy 400 /L-6,00m/ w km 0+105;0+736 posadowione na ławie z kruszywa 0/63,5 gr. 18 cm. Lokalizację dwóch przepustów na zjazdach należy ustalić na etapie remontu drogi.

Przepusty należy wykonać z rur z tworzyw sztucznych o sztywności obwodowej SN 8.

5.Plac składowy drewna w km 0+400 o wym. 25,00 x 15,00 który należy wykonać w pełnej konstrukcji :

- podbudowa z kruszywa 0-63 gr. 18 cm po zagęszczeniu
- nawierzchnia z kruszywa 0-31,5 gr. 9 cm po zagęszczeniu z zamiatowaniem drobnym kruszywem 0-4 lub 0-8.

Niweleta drogi z właściwymi spadkami poprzecznymi oraz elementami odwodnienia zapewnią odwodnienie drogi .

**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 Nadleśnictwa 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.

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 upłynięcia 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**