

OPIS TECHNICZNY

I. PODSTAWA OPRACOWANIA I MATERIAŁY WYJŚCIOWE

1. Projekt opracowano w oparciu o następujące materiały:

- Mapa do celów projektowych w skali 1:500,
- 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 (Dz.U. z 2026 r. poz. 524)
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 22 marca 2006 r. w sprawie szczegółowych zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów (Dz.U. z 2022 r. poz. 1065)
- Poradnikiem drogowym dotyczącym robót drogowych w lasach zatwierdzonym do użytku w Lasach Państwowych zarządzeniem nr 60 Dyrektora Generalnego LP z dnia 9.07.2025 r.,
- Opinia geotechniczna opracowana przez Pracownia Geologiczna JURA
- Inne obowiązujące normy i przepisy.

II. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA.

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt techniczny pn.: „**Przebudowa drogi leśnej nr 108 w Leśnictwie Biała Wielka**” o łącznej długości 1558 mb.

Projekt swoim zakresem obejmuje:

- Roboty przygotowawcze
- Roboty ziemne
- Odwodnienie
- Podbudowa
- Nawierzchnia
- 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 0018 Sokole Pole, Gmina Janów, Powiat Częstochowski, Województwo Śląskie – działki oznaczone nr ewidencyjnymi 340, 347/1, 385/1, 393/1 biegnącej przez oddziały: 496 ~a, 495 ~a, 495 c, 490 ~a, 490 i, 491 ~a, 491 f, 491 c, 491 b

Droga posiada nawierzchnię gruntową częściowo 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.

Wykonano opinię geotechniczną opracowaną przez Pracownia Geologiczna JURA, ul. Częstochowska 3A, 42-260 Osiny. Na trasie drogi na głębokości posadowienia konstrukcji występują grunty mineralne – piaski drobne. Na podstawie opinii ustalono grupę nośności G1, warunki geotechniczne proste, kategoria geotechniczna pierwsza.

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

W związku z powyższym konstrukcję nawierzchni dobrano z Poradnika Technicznego – Drogi Leśne.

Przebudowę drogi planuje się na 4 odcinkach przedzielone gruntami obcymi które są wyłączone z opracowania: odcinek A-B długości 66,9 mb, odcinek C-D długości 460,3 mb, odcinek E-F długości 302,4 mb, odcinek G-H długości 728,5 mb łączna długość 1558,1 mb.

Zaprojektowano następującą konstrukcję drogi :

- podbudowa z kruszywa 0-63 gr. 20 cm po zagęszczeniu
- nawierzchnia z kruszywa 0-31,5 gr. 10 cm po zagęszczeniu z zamiatowaniem drobnym kruszywem 0-4 lub 0-8.

o następujących parametrach:

- szerokość jezdni 3,50 m - spadek poprzeczny daszkowy 3%
- szerokość poboczy 0,75 m - spadek poprzeczny 6 %
- szerokość korony drogi 5,50 m

Na trasie drogi zaprojektowano n/w elementy :

Odcinek A-B

Na projektowanym odcinku brak mijanek, zjazdów oraz łuków poziomych/poszerzeń/

Odcinek C-D

1.Mijanki w ilości 3 szt.:

- w km 0+154,2 P
- w km 0+305,2 P
- w km 0+427,8 L

Parametry mijanki:

- 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 od początku lub końca odcinka o ile zmiana ta będzie korzystniejsza dla Inwestora np. z tytułu mniejszego wylesienia, lepszej widoczności.

2. Łuki poziome /poszerzenia/

- w km 0+075,9 – 0+165,4 poszerzenie lewostronne 0,25 m, proste przejściowe 25 m, spadek jednostronny 3%, pobocze strona lewa 6 %, strona prawa 3 %,
- w km 0+203,7 – 0+242 poszerzenie lewostronne 0,25 m, proste przejściowe 25 m, spadek jednostronny 3%, pobocze strona lewa 6 %, strona prawa 3 %,
- w km 0+243,8 – 0+384,3 poszerzenie lewostronne 0,25 m, proste przejściowe 25 m, spadek jednostronny 3%, pobocze strona lewa 6 %, strona prawa 3 %,

Mijanki i poszerzenia na łuku należy wykonać w pełnej konstrukcji:

- podbudowa z kruszywa 0-63 gr. 20 cm po zagęszczeniu
- nawierzchnia z kruszywa 0-31,5 gr. 10 cm po zagęszczeniu z zamięłowaniem drobnym kruszywem 0-4 lub 0-8.

Odcinek E-F

1.Mijanki w ilości 2 szt.:

- w km 0+032,5 P
- w km 0+240 L

Parametry mijanki:

- 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 od początku lub końca odcinka o ile zmiana ta będzie korzystniejsza dla Inwestora np. z tytułu mniejszego wylesienia, lepszej widoczności.

2. Łuki poziome /poszerzenia/

- w km 0+203 – 0+299,4 poszerzenie prawostronne 0,5 m, proste przejściowe 25 m, spadek jednostronny 3%, pobocze strona lewa 3 %, strona prawa 6 %,

Mijanki i poszerzenie na łuku należy wykonać w pełnej konstrukcji:

- podbudowa z kruszywa 0-63 gr. 20 cm po zagęszczeniu
- nawierzchnia z kruszywa 0-31,5 gr. 10 cm po zagęszczeniu z zamięłowaniem drobnym kruszywem 0-4 lub 0-8.

Odcinek G-H

1. Mijanki w ilości 4 szt.:

- w km 0+114,9 P
- w km 0+265,9 L
- w km 0+406 P
- w km 0+598,5 P

Parametry mijanki:

- 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 od początku lub końca odcinka o ile zmiana ta będzie korzystniejsza dla Inwestora np. z tytułu mniejszego wylesienia, lepszej widoczności.

2. Łuki poziome /poszerzenia/

- w km 0+046,9 – 0+126,1 poszerzenie lewostronne 0,25 m, proste przejściowe 25 m, spadek jednostronny 3%, pobocze strona lewa 6 %, strona prawa 3 %,
- w km 0+238,7 – 0+300,9 poszerzenie prawostronne 0,5 m, proste przejściowe 25 m, spadek jednostronny 3%, pobocze strona lewa 3 %, strona prawa 6 %,
- w km 0+366,3 – 0+445,7 poszerzenie lewostronne 0,5 m, proste przejściowe 25 m, spadek jednostronny 3%, pobocze strona lewa 6 %, strona prawa 3 %,
- w km 0+598,5 – 0+659,1 poszerzenie lewostronne 0,25 m, proste przejściowe 25 m, spadek jednostronny 3%, pobocze strona lewa 6 %, strona prawa 3 %,

3. Plac manewrowy w km 0+716,5 L o wym. 24,0 m x 24,0 m ze skosem 1:1

Mijanki, poszerzenia na łuku i plac manewrowy należy wykonać w pełnej konstrukcji:

- podbudowa z kruszywa 0-63 gr. 20 cm po zagęszczeniu
- nawierzchnia z kruszywa 0-31,5 gr. 10 cm po zagęszczeniu z zamięłowaniem drobnym kruszywem 0-4 lub 0-8.

4. Przepust – wymiana istniejącego z rur betonowych

- pod koroną drogi średnicy 60 cm z murkami czołowymi, posadowione na ławie z kruszywa 0-31,5 gr. 20 cm w km 0+194, oczyszczenie rowu na długości 50 m

Przepust należy wykonać z rur z tworzyw sztucznych o sztywności obwodowej SN8

Odwodnienie drogi na całym projektowanym odcinku zapewniają projektowane spadki podłużne i poprzeczne. Wody opadowe, deszczowe lub roztopowe z przebudowywanego odcinka będą odprowadzane na tereny biologicznie czynne tj. na chłonne pobocze. Jakość wód opadowych nie ulegnie zmianie gdyż wody nie będą zanieczyszczone. Wody opadowe z rozpatrywanego odcinka drogi, są traktowane jako czyste.

Wszystkie roboty budowlane drogowe związane z przebudową 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.

Projektowana przebudowa 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 przebudowie 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 przebudowie należy stosować materiały, urządzenia i technologie przyjazne środowisku, oraz posiadające atesty i aprobaty techniczne.

VI. PARAMETRY TECHNICZNE DROGI LEŚNEJ, BĘDĄCEJ DOJAZDEM POŻAROWYM

Przebudowywana 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