

# **OPIS TECHNICZNY**

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

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

- Mapa w skali 1:5000,
- Umowa zawarta z Nadleśnictwem Koniecpol,
- Uzgodnienia z Inwestorem,
- Ustawa Prawo Budowlane z dnia 7 lipca 1994 roku z póź. 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 dróg leśnych – dojazd pożarowy nr 216 (Nr inw.220/1148) i 218 (Nr inw.220/1149) w Leśnictwie Melchów.**”

Projekt swoim zakresem obejmuje:

- Roboty pomiarowe przygotowawcze
- Roboty ziemne
- Remont nawierzchni
- 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 0003 Koniecpol Stary, Powiat Częstochowski, Województwo, Śląskie.

Oddziały: 02-15-1-03-356-a, 353-a, 352-a, 351-a, 350-b, 347-a, 356-d, c, g, 353-a, d, c, b, 352-h, g, 351-d, a, 348-b, c, 347-i, g, f, c, a, 350-c, 346-k, d.

Działki oznaczone nr ewidencyjnymi 1984,1985,1989,1990,1986,1987,1991,1992,1996. Droga posiada nawierzchnię utwardzoną kruszywem na całym odcinku. W nawierzchni występują ubytki o różnej głębokości , są to ubytki pojedyncze oraz skupione na pewnej długości o różnej głębokości i powierzchni.

Ponadto oprócz ubytków w wyniku wizualnej oceny stanu nawierzchni stwierdzono :

- nieregularną szerokość,
- nierówności ,
- popękane ziarna kruszyw,
- deformację przekroju poprzecznego,
- nieuregulowane spadki poprzeczne i podłużne,
- zakrzaczenia i samosiejki przy krawędzi jezdni,

Droga wyposażona jest w mijanki, skrzyżowania ,zjazdy i poszerzenia na łukach poziomych. Zestawienie mijanek, zjazdów i poszerzeń na łukach :

**Droga-218 (Nr inw.220/1149):**

Zjazd-1-0+000

Zjazd-2-0+318

Zjazd-3-0+544

Zjazd-4-0+762

Zjazd-5-0+930

Mijanka-1-0+114

Mijanka-2-0+318

Mijanka-3-0+629

Mijanka-4-0+930

Poszerzenie na łuku 0+930

**Droga-216 (Nr inw.220/1148):**

Zjazd-6-1+150

Zjazd-7-1+397

Zjazd-8-1+848

Zjazd-9-2+324

Zjazd-10-2+612

Zjazd-11-3+164

Zjazd-12-3+222

Zjazd-13-3+369

Mijanka-4-0+930

Mijanka-5-1+022

Mijanka-6-1+200

Mijanka-7-1+474

Mijanka-8-1+645

Mijanka-9-1+919,40

Mijanka-10-2+220

Mijanka-11-2+520  
Mijanka-12-1+804  
Mijanka-13-3+100  
Poszerzenie na łuku 1+919,40  
Poszerzenie na łuku 2+307  
Poszerzenie na łuku 2+219

#### ***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.

Remont drogi planuje się na odcinku 3369 mb. Odtworzeniu podlega nawierzchnia :

- szerokość jezdni 3,50 m - spadek poprzeczny daszkowy 3%
- szerokość poboczy 0,75

Roboty polegają na wglębnym remoncie nawierzchni poprzez zerwanie , wzruszenie istniejącej podbudowy na głębokość 8 cm po jej uprzednim wyremontowaniu /uzupełnieniu ubytków kruszywem/. Wzruszoną nawierzchnię należy wyprofilować oraz wykonać nową warstwę z kruszywa 0/31,5 z zamięłowaniem kruszywem drobnym 0-4 lub 0-8. Przewiduje się odnowę nawierzchni z zastosowaniem grubości kruszywa 6 cm /odcinek w km 0+000-1+919,40 oraz grubości 12 cm /odcinek w km 1+919,40-3+369. Remontie podlegają również mijanki, zjazdy i poszerzenia na łukach.

W ramach remontu należy wykonać również odbudowę krawędzi mijanek i nawierzchni placu składowego.

Niweleta drogi z właściwymi spadkami poprzecznymi zapewnią powierzchniowe odwodnienia drogi .

**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.**

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 CECACH ISTNIEJĄCYCH I PRZEWIDYWANYCH ZAGROŻEŃ DLA ŚRODOWISKA.***

Projektowany remont drogi nie stwarza zagrożenia dla środowiska oraz higieny i zdrowia 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. 2010.110 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 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 jednopasowych.
- 6) posiada połączenie z drogami publicznymi

**OPRACOWAŁ**