

OPIS ROBÓT BUDOWLANYCH

dla zadania:

**„Remont drogi leśnej nr inw. 220/877 w km 0+000 – 0+670
na terenie Leśnictwa Cieszyna”**

1. PRZEDMIOT ROBÓT

Przedmiotem robót i czynności jest remont drogi leśnej niepublicznej w granicach istniejącego pasa drogowego położonego na działkach:

- nr ewid. 1118, 1120 obręb ewid. [0005 Glinik Średni],
jednostka ewidencyjna [181902_2 Frysztak] na terenie Leśnictwa Cieszyna, polegający na uzyskaniu efektu w postaci poprawy bieżącej zdolności użytkowej ciągu drogowego utraconej na skutek upływu czasu, eksploatacji oraz działania czynników atmosferycznych i geologicznych. Teren objęty zakresem robót stanowi własność Skarbu Państwa w trwałym zarządzie PGL Lasy Państwowe Nadleśnictwo Strzyżów.

Przewidywane roboty budowlane nie wymagają pozwolenia na budowę zgodnie z art. 29 ust. 3 pkt 2 lit. a) ustawy z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.jednolity Dz. U. 2021, poz. 2351 z późn. zmianami).

Drogi leśna nr inw. 220/1124 nie jest drogą publiczną w rozumieniu ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz.U. 2020, poz. 470 z późn. zmianami).

Zgodnie z rozdz. 1 art.3 ust. 2 Ustawy o lasach z dnia 28 września 1991 roku, drogi leśne są lasem. W związku z tym położone są na gruncie związanym z gospodarką leśną i nie posiadają odrębnych numerów ewidencyjnych. W takim przypadku przez pas drogowy należy rozumieć pas terenu, na którym znajdują się: jezdnia z poboczeniami tworzące koronę drogi, skarpy wykopów i nasypów, rowy, ścieki i inne urządzenia odwadniające, zjazdy na szlaki zrywkowe i składnice przyrzębowe oraz pola widoczności na łukach i skrzyżowaniach.

2. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Przedmiotowa droga leśna przebiega w nasypie wyniesionym ponad teren około 1,0 m. występuje rów przydrożny prawo- i lewostronny o głębokości około 1,0 m Korona drogi o szerokości około 5,0 m jest wyraźnie wyznaczona i uformowana. W stanie obecnym droga przeznaczona jest do obsługi związanej z gospodarką leśną i ma podstawowe znaczenie dla Inwestora zapewniając komunikację wewnętrzną gospodarczą i minimalne połączenia zewnętrzne. Na trasie drogi usytuowane są:

- 1 przepust pod koroną drogi o konstrukcji rurowej betonowej o średnicy 600 mm, z zabezpieczeniem wlotu i wylotu ściankami czołowymi żelbetowymi
- 5 zjazdów (z przepustami i bez przepustów) na szlaki zrywkowe i do obiektów przydrogowych
- 2 place składowe o nawierzchni gruntowej wymagające wyrównania

Nawierzchnia drogi - tłuczniowa szer. 3,50 m powierzchniowo utrwalona bitumem, z obustronnymi poboczeniami gruntowymi o szerokości zmiennej 0,50 – 0,75 m, lokalnie nawet do 2,0 m z przeznaczeniem do składowania drewna stosowego.

Na większości odcinka droga przebiega na odcinku prostym i w niewielkim spadku podłużnym. Występują powierzchniowe uszkodzenia warstwy powierzchniowego utrwalenia i wyboje, spowodowane bieżącą eksploatacją oraz działaniem warunków atmosferycznych.

Odwodnienie stanowi rów drogowy otwarty obustronny, lokalnie zamulony oraz przepusty pod koroną drogi i zjazdami – drożne, wymagające oczyszczenia. W otoczeniu drogi występuje intensywny kompleks leśny, drzewostan liściasty i iglasty, powodujący zacienienie drogi utrudniające nasychanie korony drogi.

3. UZBROJENIE TERENU

Projektowane roboty budowlane związane z realizacją zadania nie kolidują bezpośrednio z urządzeniami infrastruktury technicznej naziemnej i podziemnej.

Na uzyskanym podkładzie mapowym w sąsiedztwie korony drogi nie zostały zainwentaryzowane żadne sieciowe urządzenia podziemne naziemne.

4. CEL I ZAKRES ROBÓT

Przewidywane roboty remontowo-budowlane i konserwacyjne mają na celu utrzymanie obiektu, tj. drogi leśnej niepublicznej, w dobrym stanie technicznym i zabezpieczenie przed szybkim zużyciem eksploatacyjnym, potęgowanym przez działanie warunków atmosferycznych. Stanowią element przywrócenia warunków komunikacyjnych i eksploatacyjnych oraz zapobieżenia dalszej destrukcji istniejącego ciągu drogowego. Charakter tych prac sprowadza się bowiem do odtworzeniu istniejącej warstwy powierzchniowego utrwalenia po uprzednim uzupełnieniu wybojów warstwy nawierzchniowej kruszywem kamiennym.. Działania te mają charakter odtworzeniowy elementów już istniejących i zmierzają do zwiększenia bezpieczeństwa i wygody ruchu eksploatacyjnego. Planowane roboty remontowe nie spowodują wzrostu natężenia ruchu pojazdów, zwiększenia ich prędkości oraz zwiększenia udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. Projektowany odcinek stanowi drogę wewnętrzną o parametrach zbliżonych do klasy D. Na skutek projektowanych robót, funkcja przedmiotowej drogi nie ulegnie zmianie.

5. OPIS ROBÓT I CZYNOSCI.

Zakres robót budowlanych objęty niniejszym zgłoszeniem obejmuje odcinek drogi leśnej nr inw. 220/877 od km 0+000 do km 0+670 zgodnie z Rys. 2 *Plan sytuacyjny* i dotyczy:

a/ roboty konstrukcyjne km 0+000 – 0+670 (z mijankami):

- oczyszczenie/pogłębienie istniejącego rowu drogowego;
- oczyszczenie przepustów pod koroną drogi i zjazdami
- oczyszczenie istniejącej warstwy jezdnej i wyprofilowanie kolein;
- uzupełnienie warstwy kruszywowej nawierzchni kłincem kamiennym 4/31,5 mm stabilizowanym mechanicznie;
- odtworzenie podwójnego powierzchniowego utrwalenia nawierzchni emulsja asfaltową i grysami kamiennymi
- wyprofilowanie zjazdów na szlaki zrywkowe;
- wyprofilowanie składnic przyrzębowych;

b/ roboty konstrukcyjne (mijanki) km 0+270-0+390 (P) i 0+560 – 0+620 (L):

- usunięcie rumoszu gruntowego (korytowanie) na głęb. do 40 cm
- odtworzenie warstwy mrozoochronnej z kruszywa naturalnego gr. 20 cm
- odtworzenie podbudowy zasadniczej kruszywa łamanego 31,5/60 gr. 20 cm

c/zjazdy na szlaki zrywkowe

Szerokość zjazdów jest zmienna i waha się od 4,0 do 5,0 m.

Konstrukcja zjazdu:

- podbudowa z kruszywa łamanego gr. 10-20 cm ,

d/place składowe

Przewiduje się wyrównanie istniejących placów składowych o nawierzchni gruntowej z lokalnym uzupełnieniem materiału rodzimego

e/odwodnienie

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się lokalne oczyszczenie istniejącego rowu drogowego oraz przepustów pod koroną drogi i zjazdami.

6. WPŁYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO.

6.1.Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Całość planowanych robót nie wykracza poza granicę istniejącego pasa drogowego usytuowanego na działkach wskazanych w pkt 1, do których Inwestor posiada prawo dysponowania na cele budowlane.

Objęty remontem i konserwacją ciąg drogowy wraz z urządzeniami technicznymi jest budowlą komunikacyjną niepubliczną w świetle ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

Realizacja inwestycji nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko oraz wzrostu emisji zanieczyszczeń powietrza i hałasu przekraczających 20%.

Planowane do wykonania roboty nie kolidują z siecią obszarów chronionych NATURA 2000. Poddawany remontowi peryferyjny ciąg drogowy gospodarczy obejmuje jego istniejące elementy i urządzenia wyposażenia technicznego. Przedmiotowa droga nie jest obiektem nowym w związku z tym:

- nie zmienia stosunków międzyludzkich tj. podziału siedlisk, połączeń komunikacyjnych, nie powoduje potrzeby budowy objazdów, dodatkowych zabezpieczeń itp.,
- nie spowoduje zmian w zakresie migracji zwierząt dzikich i domowych;
- nie spowoduje kompleksowej wycinki drzew,
- nie spowoduje zmiany stosunków wodnych;
- nie spowoduje wzrostu emisji spalin i hałasu;
- nie spowoduje wzrostu zanieczyszczenia wód gruntowych;
- nie spowoduje wzrostu zanieczyszczeń odpadami wynikłymi w trakcie budowy, ponieważ zostaną one w miarę możliwości wtórnie wykorzystane do umocnień skarpowych.

Końcowy efekt planowanych robót remontowych spowoduje natomiast:

- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu na drodze poprzez: poprawę stanu technicznego nawierzchni przez skuteczne zabezpieczenie przed rozmywaniem istniejącej warstwy nawierzchniowej z kruszywa kamiennego;
- zmniejszenie emisji spalin i hałasu dzięki poprawie płynności ruchu;
- zminimalizowanie wibracji wynikających z ruchu pojazdów;
- zdecydowaną poprawę komfortu jazdy i eksploatacji.

Konserwacja istniejących rowów zapewni prawidłowe odprowadzenie wód opadowych z korony drogi. Właściwe utrzymanie rowów trawiastych w gruntach przepuszczalnych daje gwarancję dobrego samooczyszczenia wód opadowych z nawierzchni drogowej, a jednocześnie nie pozbawia obszarów przyległych wymaganej naturalnej wilgotności podłoża.

6.2.Powierzchnia zajmowanego terenu, poprzednia forma użytkowania

Tereny w obrębie przedsięwzięcia nie są zaliczone do obszarów chronionych, w pobliżu brak jest obiektów wpisanych do rejestru zabytków, tereny nie są narażone na oddziaływania szkód górniczych.

6.3.Rodzaj technologii

Konstrukcja nośna drogi leśnej składa się z podbudowy i nawierzchni wyłącznie z kruszywa kamiennego, a części przelotowe przepustów z kręgów betonowych i tworzywa sztucznego. Przyjęta technologia remontu kruszywem kamiennym podwójnego utwardzenia bitumem nie tworzy odpadów w czasie prowadzonych robót i eksploatacji.

6.4. Ochrona przed hałasem

Hałas, który będzie powstawał podczas prac budowlanych, będzie wyłącznie związany z pracą maszyn, użyciem ciężkiego sprzętu (równiarki, koparki, ładowarki, walce, itp.) oraz ruchem samochodów ciężarowych, w szczególności:

Rodzaj urządzenia (źródła hałasu)	Poziom mocy akustycznej A (dB)
Samochody ciężarowe	88
Maszyny budowlane	89 - 107
Koparki, spycharki, ładowarki	106 - 110

Na wielkość uciążliwości akustycznej będzie mieć wpływ czas realizacji procesu inwestycyjnego i jednoczesność pracy wielu maszyn i urządzeń. Nie ma praktycznie możliwości stosowania zabezpieczeń akustycznych w fazie budowy. Jedyna możliwość ograniczania emisji hałasu w czasie budowy polega na stosowaniu nowoczesnych maszyn o niskiej emisji hałasu do środowiska. Jest to uciążliwość przemijająca. W rejonie planowanej lokalizacji przedsięwzięcia nie występują obiekty chronione akustycznie. Emisję do powietrza atmosferycznego na etapie budowy stanowić będzie pył pochodzenia mineralnego, powstający podczas rozładunku kruszyw i wykonywaniu powierzchniowego utwardzenia nawierzchni

oraz gazy spalinowe pochodzące z silników pracujących maszyn i środków transportu. Powyższe jest nieuniknione w związku z zapewnieniem prawidłowej technologii wykonania robót

7. SPOSÓB WYKONANIA ROBÓT.

Roboty będą prowadzone w następującej kolejności:

- Oczyszczenie rowów drogowych i przepustów
- Profilowanie korony drogi i placów składowych
- Uzupełnienie konstrukcji nawierzchni tłuczniowej jezdni głównej i mijanek,
- Odtworzenie podwójnego powierzchniowego utwardzenia nawierzchni bitumem i grysami
- Uzupełnienie poboczy i nawierzchni zjazdów

Wszystkie materiały i wyroby stosowane do wykonania robót powinny spełniać wymagania polskich norm (PN), w tym norm europejskich wprowadzonych do zbioru Krajowych aktów prawnych (PN-EN), a w przypadku materiałów i urządzeń, dla których nie ustanowiono normy – aprobat technicznych oraz ustawy z dnia 16.04.2004 o wyrobach budowlanych z późniejszymi zmianami.

Dopuszcza się cztery sposoby oznakowania wyrobów:

- oznakowanie CE, co oznacza, że dokonano oceny jego zgodności z normą zharmonizowaną albo europejską aprobatą techniczną bądź krajową specyfikacją techniczną państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub Europejskiego Obszaru Gospodarczego, uznaną przez Komisję Europejską za zgodną z wymaganiami podstawowymi;
- oznakowanie polskim znakiem budowlanym;
- wyroby regionalne, które będą znakowane specjalnym znakiem jako regionalny wyrób budowlany;
- wyroby budowlane wykonane według indywidualnej dokumentacji technicznej, sporządzonej przez projektanta obiektu lub z nim uzgodnionej, dla których producent wydał oświadczenie wskazujące, że zapewniono zgodność wyrobu budowlanego z tą dokumentacją oraz z innymi przepisami;

inż. Andrzej Prajsnar
Upr. bud. do projektowania
w specjalności drogowej
Nr ewid. PDK 0142/ZOOD/07
36-221 Białe 645 A