

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

Spis zawartości projektu *str. 1*

A) CZĘŚĆ FORMALNO - PRAWNA:

1. OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA *str. 2*
 - stwierdzenie przygotowania zawodowego *str. 3*
 - potwierdzenie przynależności do LOIB w Gorzowie Wlkp *str. 4*

B) CZĘŚĆ OPISOWA:

2. OPIS TECHNICZNY *str. 5-12*
3. INFORMACJA DOTYCZĄCA SPORZĄDZENIA PLANU BIOZ
str. 13-14

C) CZĘŚĆ RYSUNKOWA *str. 15*

RYSUNKI TECHNICZNE:

RYS. Nr 1) Plan orientacyjny skala **1:40 000**, *str. 16*

RYS. Nr 2) Projekt zagospodarowania terenu skala **1:1000**, *str. 17-24*

RYS. Nr 3) Przekroje normalne **1:50** *str. 25*

RYS. Nr 4) Przekrój podłużny - niweleta **1:200:500** *str. 26-29*

D) DECYZJE, WARUNKI I UZGODNIENIA *str. 30*

- Uzgodnienie z Powiatowym Zarządem Dróg w Choszczynie.
str. 31-33
- Uzgodnienie z Gminą Bierzwnik *str. 34-35*
- Uzgodnienie z Orange *str. 36-37*
- Uzgodnienie z Zachodniopomorskim Zarządem Melioracji i
Urządzeń Wodnych w Szczecinie *str. 38-39*

1. OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA

Grzegorz Rusnak, 65-128 Zielona Góra, ul. Lazurkowa 7 oświadcza, że wykonana praca projektowa zawarta w projekcie budowlanym:

BUDOWA DROGI LEŚNEJ DP NR 5 W NADLEŚNICTWIE BIERZWNIK

ZLOKALIZOWANA NA GRUNTACH:

dz. nr 11/2, 201, 11/3, 10/3, 20, 19, 18, 28/1, 27/1, 43/1, 42/1, 88/1, 87,
129/1, 128, 127, 171/1, 170/1, 607/3, 170/2, 215/3, 214/1, 213/1, 212/1,
266/1 obręb Zieleniewo, gmina Bierzwnik;
dz. nr 265/2, 202, 265/1, 264, 306/1, 305/1 obręb Wygon, gmina Bierzwnik;

DLA INWESTORA:

**Państwowe Gospodarstwo Leśne
Lasy Państwowe Nadleśnictwo Bierzwnik,
73-240 Bierzwnik, ul. Dworcowa 17**

w skład, którego wchodzi branża drogowa jest wykonana zgodnie z umową, obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej i jest kompletna z punktu widzenia celu, któremu ma służyć.

Wilkanowo, 30 październik 2017r .

Projektant branży drogowej

mgr inż. Grzegorz Rusnak
*upr. LBS/P00D/0057/06 do proj. bez ograniczeń
w specjalności drogowej*

2. OPIS TECHNICZNY

do projektu branży drogowej:

BUDOWA DROGI LEŚNEJ DP NR 5 W NADLEŚNICTWIE BIERZWNIK

2.1. PODSTAWA OPRACOWANIA.

Podstawę opracowania stanowi umowa zawarta z Nadleśnictwem Bierzwnik.

2.2. MATERIAŁY WYJŚCIOWE

- Podkład geodezyjny w skali 1:1000 wykonany w miesiącu wrześniu 2017r. przez „ART.-GEO” Sp. z o.o., 65-410 Zielona Góra, ul. Fabryczna 13a
- Inwentaryzacja i pomiary uzupełniające;
- Koncepcja Programowo-Przestrzenna dostarczona przez Zamawiającego;
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 lipca 2009 r. w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę oraz dróg pożarowych (Dz. U. Nr 124, poz. 1030).
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 22 marca 2006 r. w sprawie szczegółowych zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów (Dz. U. Nr 58, poz. 405).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43/99, poz. 430);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia – Dz. U. nr 120 z dnia 10 lipca 2003 r., poz. 1126;
- Instrukcja ochrony przeciwpożarowej obszarów leśnych – opracowana przez Zakład Ochrony Przeciwpożarowej Lasu Instytutu Badawczego Leśnictwa
- Uzgodnienia i opinie administracyjne;
- „Drogi Leśne – poradnik techniczny”, Dyrekcja Generalna Lasów Państwowych.

2.3. CEL OPRACOWANIA

Celem opracowania jest sporządzenie dokumentacji technicznej przebudowy drogi leśnej pełniącej funkcję dojazdu pożarowego (nr 5) długości 8+739,28m na terenie Nadleśnictwa Bierzwnik. Realizacja drogi ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa i płynności ruchu drogowego. Wpłynie również na zwiększenie dostępności terenów leśnych i umożliwi wykorzystanie ciężkiego sprzętu leśnego do wykonania prac hodowlanych i pozyskaniowych. Dodatkowo podniesie znacząco szybkość ewentualnych działań przeciwpożarowych w rejonie swojego przebiegu.

2.4. ZAKRES OPRACOWANIA

Niniejsza dokumentacja obejmuje drogę leśną długości 8+739,28m zlokalizowaną między miejscowościami Brzeziny i Wygon. Na początku opracowania droga łączy się z drogą gminną gruntową zlokalizowaną na dz. nr 331. W km 0+200,77

i 0+206,67 droga łączy się z krawędziami drogi powiatowej nr 2226Z relacji Brzeziny-Zieleniewo (dz. nr 201) o nawierzchni bitumicznej. W km 5+366,23 droga krzyżuje się z drogą gminną (dz. nr 607/3) o nawierzchni gruntowej. W km 5+366,23 w obrębie działki 202 projektowaną drogę przecina istniejący ciek wodny z zabudowanym przepustem w stanie technicznym dobrym - nie planuje się jego remontu. Na końcu, przedmiotowa inwestycja łączy się z inną drogą leśną o nawierzchni tłuczniowej.

W ciągu projektowanej drogi zapewniono dojazd do terenów przyległych oraz wszystkich dróg leśnych poprzez projektowane zjazdy i skrzyżowania o promieniach 5-11m.

Projektowanemu układowi drogowemu towarzyszy infrastruktura konieczna do obsługi przyległych terenów oraz samej drogi, tj. systemu rowów z zachowaniem istniejącej sieci rowów i istniejącego przepustu drogowego.

2.5. DANE TECHNICZNE

Podstawowe parametry techniczne drogi przedstawiają się następująco:

- prędkość projektowa 30 km/h
- szerokość jezdni 3,5 m,
- szerokość mijanki 6,5m (3,5m pas ruchu i 3,0m mijanka)
- szerokość poboczy 2 x 0,75m
- obciążenie 100 kN/oś,
- projektowana nawierzchnia z mieszanki kruszyw niezwiązanych.
pow. naw. z mieszanki niezwiązanej – **48 525,50 m²**

2.6. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Droga leśna objęta opracowaniem położona jest w obszarze Nadleśnictwa Bierzwnik, które należy do Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Szczecinie
Województwo zachodniopomorskie

Powiat: Choszczno

Gmina: Bierzwnik

i przebiega przez następujące działki

- nr 11/2, 201, 11/3, 10/3, 20, 19, 18, 28/1, 27/1, 43/1, 42/1, 88/1, 87, 129/1, 128, 127, 171/1, 170/1, 607/3, 170/2, 215/3, 214/1, 213/1, 212/1, 266/1 obręb Zieleniewo, gmina Bierzwnik;
- nr 265/2, 202, 265/1, 264, 306/1, 305/1 obręb Wygon, gmina Bierzwnik;

Właścicielami całego terenu objętego przedsięwzięciem jest Skarb Państwa, Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe, w zarządzie Nadleśnictwa Bierzwnik. Wyjątek stanowią:

- dz. nr 201 (dz. drogowa) obręb Zieleniewo – własność-Starosta Choszczeński w zarządzie Powiatowego Zarządu Dróg w Choszcznie
- dz. nr 607/3 (dz. drogowa) obręb Zieleniewo - własność- Gmina Bierzwnik

- dz. nr 202 obręb Wygon – własność-Wojewoda Zachodniopomorski w zarządzie Zachodniopomorskiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych w Szczecinie

Droga w uproszczeniu biegnie z kierunku północno-zachodniego na południowy wschód. Obecnie nawierzchnia gruntowa (szerokość od 2,5 – 3,0m) posiada liczne wyboje i deformacje oraz duże zastoiska wody, stan techniczny przeciętny lokalnie zły. Istniejące rowy przydrożne praktycznie na całej długości uległy zamuleniu i degradacji przez wypychanie gruntu z poboczy.. Przedmiotowy dojazd biegnie w terenie płaskim, mało zróżnicowanym pod względem wysokościowym, spadki podłużne nie osiągają wartość 4%, poza jednym, 60- metrowym, odcinkiem gdzie wynoszą blisko 7%. Na trasie pod drogą w km 7+674,10 zlokalizowany jest przepust w dobrym stanie technicznym, nie planuje się żadnych robót remontowych.

2.7. WARUNKI HYDROGEOLOGICZNE

Wiercenia geologiczne oraz badania gruntów podłoża gruntowego wykonało laboratorium drogowe DROLAB pod kierownictwem Romualda Lewińskiego.

Podłoże gruntowe dokumentowanego terenu na całym odcinku zbudowane jest z gruntów sypkich niewysadzinowych. Warstwa humusu o grubości średnio 20-30cm występuje od km 5+600 do końca opracowania. Na całej długości występują piaski średnie - WP>35, grupa nośności podłoża G1. Wskaźnik różnoziarnistości $U \leq 2,0$ -grunty trudno zagęszczające się, zgodnie z opinią geotechniczną wymagają doziarnienia. Dla całości zadania ustalono kategorię geotechniczną pierwszą, warunki gruntowo – wodne proste.

Na potrzeby opracowania wykonano odwierty na głębokość 2m w odległościach średnio co 400mb. Wyniki badań oraz opinia zawarte zostały w odrębnym opracowaniu.

2.8. OPIS PROJEKTOWANYCH ROZWIĄZAŃ

2.8.1 Elementy projektowane

Projektując drogę nawiązano się do wymogów zawartych w sporządzonej i uzgodnionej Koncepcji oraz lokalnych uwarunkowań terenowych i środowiskowych. Jednostka projektowa uzgodniła z Inwestorem przedmiotową dokumentację.

2.8.2 Droga leśna w planie

Projektując drogę przyjęto parametry geometryczne prędkości projektowej $V_p=30$ km/h zgodnie z „Drogi Leśne – poradnik techniczny”, Dyrekcja Generalna Lasów Państwowych”.

Projektowana droga leśna ma łączną długość około 8+739,28m, na całej trasie posiada wiele załamań osi w planie, które przy wartości powyżej 3% wyokrąglono łukami kołowymi o promieniach od 80 – 500m, dla łuków poziomych o promieniu mniejszym niż 260m wprowadzono poszerzenia nawierzchni do szerokości 4,0m. Przyjęto zasadniczy przekrój jednojezdniowy, jednopasowy o szerokości jezdni 3,5m. Mając na uwadze dostosowanie projektowanej drogi do lokalizacji istniejącego przepustu dopuszcza się korekty przebiegu osi przy zachowaniu przyjętej szerokości drogi i poboczy oraz płynności przejazdu pod warunkiem zatwierdzenia zmian na etapie robót przez Inwestora.

Szczegółowy przebieg trasy w planie oraz współrzędne punktów charakterystycznych zostały przedstawione na projekcie zagospodarowania terenu- rys. nr 2.

2.8.3 Mijanki

W ciągu dojazdu pożarowego zlokalizowano mijanki w odległościach nie większych niż ok.300 m od siebie, szerokość nawierzchni jezdni na długości mijanki wynosi 6,5m (3,5m pas ruchu i 3,0m mijanka).W większość i przypadków za mijanką zaprojektowano plac składowy o szerokości 5m, szerokości nawierzchni jezdni na długości mijanki i placu wynosi 11,5m (3,5m pas ruchu + 3,0m mijanka+5,0 plac składowy)

Na odcinku prostym mijanka wynosi 23mb, skosy (przejście od pełnej szerokości mijanki do końca na długości 21mb przy przebiegu liniowym).

Wielokrotnie zaprojektowano mijanki łącznie ze zjazdami. Konstrukcja wszystkich obiektów zgodna z przyjętą konstrukcją nawierzchni drogi na danym odcinku.

Usytuowanie wszystkich mijanek zostało pokazane na rysunku nr 2.

2.8.4 Zjazdy

Przedmiotowa droga łączy się z innymi istniejącymi drogami leśnymi. Wszystkie zjazdy na w/w drogi przedstawiono na rys. nr 2. Zjazdy wykonać o promieniach odpowiednio 5-11m. Długość nawierzchni utwardzonej zjazdu -25m (jedynie w kilku przypadkach wydłużono długości zjazdów ze względu na ostry kąt połączenia osi głównej drogi z osią zjazdu), szerokość drogi bocznej musi wynosić 3,50m. Konstrukcja zjazdów zgodna z przyjętą konstrukcją nawierzchni drogi na danym odcinku. W związku z wyniesieniem drogi powyżej terenu, wszystkie zjazdy na swoim końcu muszą wpisać się w teren istniejący. Maksymalny dopuszczalny spadek podłużny zjazdu wynosi 5%, a w przypadku, gdy różnica wysokości nie pozwoli na wpisanie się końcówki zjazdu w istniejącą drogę, należy ją dostosować do krawędzi nawierzchni przez uzupełnienie gruntem rodzimym nieorganicznym.

2.8.5 Rowy

Praktycznie wzdłuż całego odcinka drogi planuje się remont istniejącego systemu odwodnienia, składającego się ze zdegradowanych rowów. Na podstawie rozpoznania gruntowego, stwierdzono wysoki wskaźnik filtracji od 50 – 65 m/24h, co pozwala na zaklasyfikowanie przedmiotowych rowów jako chłonne. Całość rowów należy odtworzyć o przekroju trapezowym i głębokości pokazanej na niwelecie (średnio 50cm), szerokość dna rowu 40 cm, skarpy pochylone w stosunku 1:1,5. Ustalono, że wzdłuż mijanek oraz na odcinku, gdzie droga biegnie w nasypie nie zostaną wykonane rowy. Projektuje się umocnienie skarp i dna rowu przez humusowanie i obsianie mieszaną traw niskich, humus należy pozyskać ze skrywki wykonanej na początku robót. Na odcinku, gdzie nachylenie niwelety wynosi ponad 4% (od km 7+676,50 do 7+741,50) projektuje się obustronne umocnienie rowów płytą ażurową zgodnie z rys. nr3.

2.8.6 Pobocza

Projektowane pobocza wykonać na szerokości 0,75m ze spadkiem 6% w kierunku na zewnątrz od drogi. Nawierzchnię poboczy wykonać (o gr. 10cm) z mieszanki w proporcji 1/1 z mieszanki kruszyw niezwiązanych zagęszczanych mechanicznie 0/31,5mm (naturalnych powstałych z przekruszenia skały litej) oraz pospółki.

2.8.7 Profil podłużny drogi leśnej

Projektując niweletę drogi uwzględniono:

- istniejące warunki gruntowo - wodne,
- wymogi koordynacji z przebiegiem trasy w planie,
- płynne włączenie do istniejących dróg,
- właściwe wyniesienie niwelety ponad istniejący teren,

Niweleta drogi jest wyniesiona ponad istniejący teren głównie na wysokość od 0,2 – 0,6m. Ponieważ całość odcinka będzie odwadniana powierzchniowo zachowano odpowiednie spadki w celu zapewnienia właściwego spływu wód.

Niweleta drogi uwzględnia płynne włączenie do istniejących dróg leśnych. Składa się z odcinków z pochyleniami podłużnymi o wartościach zmiennych, głównie od około 0,2% do 4% z wyjątkiem odcinka od km 7+676,50 do 7+741,50 gdzie wynosi blisko 7%.

2.8.8 Przekrój poprzeczny drogi leśnej

Dojazd będzie posiadać przekrój jednojezdniowy o szerokości korony na odcinkach prostych 5,0m, w tym jezdnia 3,5 m, pobocza utwardzone 2x0,75m. Przekrój drogi na prostej o pochyleniu poprzecznym dwustronnym, odcinkami na łukach jednostronnym 4%, zapewniającym odwodnienie powierzchniowe. Wszystkie wartości i wielkości elementów jezdni w przekroju poprzecznym zawarto na rysunkach **nr 3 przekroje normalne** oraz w **projekcie zagospodarowania terenu - rys. nr 2**.

2.8.9 Konstrukcja jezdni

Biorąc pod uwagę obciążenie wozów pożarowych a także samochodów ciężarowych mających udział przy pozyskaniu drewna, dobrano nawierzchnię drogi z mieszanki kruszyw niezwiązanych zagęszczanych mechanicznie. Z uwagi na jednorodność gruntu rodzimego na całej trasie przewidziano jedną konstrukcję drogi. Przyjęte rozwiązanie uwzględnia wytyczne zawarte w tab. 9.3. „Typowe konstrukcje nawierzchni” w podręczniku „Drogi Leśne – poradnik techniczny”. Dla całej długości robót przyjęto, że konstrukcja drogi obejmuje trasę główną jak i zjazdy i inne elementy na danym odcinku.

Kruszywami przewidzianymi do zastosowania do mieszanek niezwiązanych są **TYLKO KRUSZYWA NATURALNE POWSTAŁE Z PRZEKRUSZENIA SKAŁY LITEJ**, które spełniają wymagania SST zgodnie z Tablicą 1 i normą PN-EN \13242

KOSTRUKCJA K1 – na odc. od km 0+000,00 –0+200,77 ; 0+206,67 - 8+736,38

- 7cm – górna warstwa nawierzchni z mieszanki kruszyw niezwiązanych zagęszczanych mechanicznie 0/31,5 mm wraz z warstwą klinującą z mialu kamiennego 0/5mm gr. 1cm

- 15cm – warstwa dolna z mieszanki kruszyw niezwiązanych zagęszczanych mechanicznie o uziarnieniu 0/63 mm
- siatka o sztywnych węzłach i wytrzymałości na rozciąganie min 45/45 kN/m;
- 15 cm – warstwa wzmacniająca powstała z wymieszania w proporcji 1/1 mieszanki kruszyw niezwiązanych zagęszczanych mechanicznie 0/31,5 z piaskiem alegającym w podłożu
- podłoże rodzime nieorganiczne wyprofilowane i możliwie jak najlepiej zagęszczone/nasyp,

Proponowana technologia wykonania warstwy wzmacniającej (dopuszcza się dobranie metod alternatywnych przy uzyskaniu wymaganych założeń projektowych)

- usunięcie gruntu organicznego (jeśli występuje)
- wykonanie robót ziemnych do poziomu terenu min. +5 cm powyżej

projektowanych rzędnych niwelety.

- wyprofilowanie równiarką gruntu w korpusie drogi do rzędnych projektowanych dla poziomu gruntu rodzimego w podłożu i nadanie docelowej geometrii (spadki), wraz z zagęszczeniem do wskaźnika min. 0,97. Zalecane utworzenie z nadmiaru gruntu tzw. oporników poza krawędzią koryta, które będą ograniczać obszar rozkładania mieszanki niezwiązanej do wzmocnienia nawierzchni.

- rozłożenie na przygotowanym podłożu jednorodnej w-wy mieszanki kruszyw niezwiązanych zagęszczanych mechanicznie 0/31,5 o gr. 7,5 cm.

- wymieszanie ww. warstwy z gruntem w podłożu na głębokość 15cm do uzyskania mieszanki kruszywa łamanego i gruntu z podłoża o proporcji 1:1 i miąższości 15cm (mieszanie wykonać tylnymi zębami równiarki, lub zębami łyżki ładowarki czołowej – zęby o długości min. 15cm)

- rozluźnioną warstwę ponownie wyprofilować do projektowanej geometrii i zagęścić. Na uzyskanej w-wie wykonać badania nośności E_{v2} min 100 Mpa.

- po odbiorze przystąpić do układania geosyntetyku.

2.8.10 Roboty ziemne

Roboty ziemne należy wykonać zgodnie z normą PN-S 02205 i SST, dotyczą one głównie wykonania odcinkami niskich nasypów lub płytkich wykopów. Grunt pozyskany z wykopów nadaje się do wbudowania i należy przemieścić go w nasyp. Braki gruntu wynikające z bilansu robót ziemnych a w szczególności z powodu zalegania grubych w-w humusu i uzupełnienia gruntu po karczowaniu, należy uzupełnić gruntem z dowozu o dobrych właściwościach filtracyjnych.

2.8.11 Odwodnienie

Odwodnienie projektowanej drogi leśnej przewidziano powierzchniowo przy pomocy odtworzonych rowów przydrożnych zgodnie ze spadkiem poprzecznym i podłużnym pokazanym na PZT i niwelecie.

2.8.12 Skrajnia drogowa

W celu zapewnienia właściwej skrajni drogi należy przyciąć wszystkie gałęzie które znajdują się w polu skrajni drogowej, o wymiarach (poz. 6,0m pionowo 4,0m).

2.9. URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU

Projektuje się betonowe dwa progi zwalniające w km 7+679,50 (o długości 6m) oraz 7+710,00 (o długości 6m), które służą jednocześnie jako wodospusty.

2.10. CHARAKTERYSTYKA EKOLOGICZNA OBIEKTU

Projektowana droga przebiegająca przez las powstanie w miejscu istniejącej drogi gruntowej, stąd przebudowa i eksploatacja nie będzie wywierała niekorzystnego wpływu na stan środowiska naturalnego, a w szczególności świata zwierząt, szaty roślinnej i wód gruntowych, a użyte materiały do budowy drogi nie będą szkodliwe dla środowiska. W trakcie wykonywania robót drogowych wykonawca powinien przestrzegać zasad i przepisów zawartych w opracowaniu „Zasady ochrony środowiska w projektowaniu, budowie i utrzymaniu dróg - dział 04 „Ochrona środowiska w budowie dróg”.

2.11. WIELKOŚĆ POTRZEBNEGO TERENU, WYWŁASZCZENIA ORAZ URZĄDZENIA OBCE.

Projekt dowiązано sytuacyjnie i wysokościowo do terenów przyległych. Działki, na których ma być realizowana inwestycja należą do Inwestora, dla pasów- dróg publicznych oraz cieków wodnych uzyskano zgodę na realizację robót. Wykonawca ma sporządzić projekt tymczasowej organizacji ruchu drogowego oraz ponieść opłaty związane z zajęciem pasa drogowego. Obiekt nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega ochronie Konserwatora Zabytków. Teren nie znajduje się w granicach obszaru górniczego. Tereny objęte inwestycją zlokalizowane są w granicach:

- a) obszaru Chronionego Krajobrazu „F - Bierzwniak"
- b) obszarów Natura 2000:
 - PLB 320016 - Lasy Puszczy nad Drawą
 - PLH 320046 - „Uroczyska Puszczy Drawskiej".

2.12. OBSZAR ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU

Przyjęta w projekcie budowa obiektu nie wprowadza ograniczeń w zagospodarowaniu, w tym zabudowy, na terenach (działkach) sąsiednich. Obszar oddziaływania obiektu ogranicza się w zasadzie do terenu działek, na których jest on usytuowany i nie obejmuje działek sąsiadujących z przedsięwzięciem. Przyjęty w projekcie obszar oddziaływania obiektu to teren zajęty przez obiekt, oraz teren wokół obiektu (w odległości do 2m) po którym poruszać się będą pracownicy, sprzęt i transport związany z budową. Oddziaływanie inwestycji będzie miało miejsce tylko na etapie realizacji, będzie miało charakter krótkoterminowy, przejściowy.

Do wyznaczenia obszaru oddziaływania projektowanego zjazdu uwzględniono następujące akty prawne:

a) ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U.2013.1409 j.t. ze zm.) – PB; art. 3, pkt 20): obszar oddziaływania obiektu - należy przez to rozumieć teren wyznaczony w otoczeniu obiektu budowlanego na podstawie przepisów odrębnych, wprowadzających związane z tym obiektem ograniczenia w zagospodarowaniu, w tym zabudowy tego terenu;

b) ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U.2015.199 j.t.) – PZP;

c) ustawa z dn. 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U.2013.260 j.t. ze zm.) –DP;

e) Rozporządzenie RM z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U.2010.213.1397 ze zm.) – OŚ;

2.13. UWAGI WYKONAWCZE.

Droga przebiega w obszarze o dość dobrych warunkach terenowych i gruntowych na etapie realizacji należy zachować szczególną uwagę i staranność przy wykonaniu robót na poziomie gruntu rodzimego, należyście zabezpieczyć koryto przed przemoczeniem i zniszczeniem przez ruch budowlany.

Przed rozpoczęciem robót należy wynieść całą drogę w terenie i zweryfikować jej przebieg, w przypadku rozbieżności powiadomić Inspektora Nadzoru przed rozpoczęciem robót. Dopuszcza się korekty przebiegu osi w planie po uzyskaniu zgody Inwestora.

Wykonawca wyznaczy geodezyjnie pas robót, Nadleśnictwo we własnym zakresie wytnie drzewa, Wykonawca będzie musiał oczyścić teren po wycince i wykarczować korzenie oraz krzaki.

2.14. UWAGI EKSPLOATACYJNE.

Nie zaleca się użytkowania drogi przez sprzęt ciężki w okresie odmarzania podłoża po zimie, gdy jest rozmarznęta tylko górna warstwa nawierzchni i gruntu, w której znajdują się wody roztopowe, a spodnie warstwy są nadal przemarznięte. Wprowadzenie sprzętu ciężkiego spowoduje zniszczenie konstrukcji drogi.

Na etapie użytkowania dróg z mieszanek kruszyw zalecana jest każdego roku na początku okresu wiosennego konserwacja nawierzchni, która znacząco zwiększy jej trwałość. Po zakończeniu okresu mrozów, gdy podłoże odmarznie na całej głębokości i zejdą wody roztopowe, należy wykonać proste roboty - ewentualne głębsze wybicia zruszyć i uzupełnić mieszanką kruszyw, wszystkie miejsca wypłukane z drobnej frakcji uzupełnić przez miałowanie miałem 0/5mm, statycznie dogęścić całą drogę (np. walcem ogumionym).

Projektant branży drogowej
mgr inż. Grzegorz Usnak
*upr. LBS/P00D/0057/06 do proj. bez ograniczeń
w specjalności drogowej*

3. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

Wytyczne dla Kierownika Budowy sporządzającego Plan Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia na czas trwania robót budowlanych

Przed przystąpieniem do wykonywania robót objętych niniejszym projektem kierownik budowy przedstawi szczegółowy plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia. Plan BIOZ powinien być sporządzony zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 1994 roku Prawo Budowlane (Dz.U. Nr 1006/200 poz. 1126 z późniejszymi zmianami). Zakres i formę planu BIOZ określa Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27.08.2002r (Dz.U. Nr 151/2002 poz. 1256)

W planie BIOZ należy szczególnie uwzględnić roboty występujące w niniejszym opracowaniu.

3.1. Zawartość części opisowej Planu BiOZ :

- zakres robót i kolejność ich realizacji
- informacje dotyczące przewidywanych zagrożeń
- informacje o wydzieleniu o oznakowaniu miejsca prowadzenia robót
- informacje o sposobie prowadzenia instruktażu pracowników przed rozpoczęciem robót (pomoc doraźna w razie wypadku, środki ochrony osobistej, osoby nadzorujące prace szczególnie niebezpieczne, przechowywanie substancji niebezpiecznych)
- wskazanie miejsca przechowywania dokumentacji budowy

3.2. Zawartość części rysunkowej Planu BiOZ (na planie zagospodarowania działki):

- czytelna legenda
- oznaczenie czynników stwarzających zagrożenie
- rozmieszczenie urządzeń p.-poż., punktów czerpalnych i dojazdu pożarowego
- rozmieszczenie sprzętu ratunkowego
- przedstawienie rozwiązań układów komunikacyjnych i transportu na potrzeby budowy
- lokalizacja pomieszczeń higieniczno-sanitarnych

3.2. Wykaz robót stwarzających szczególne zagrożenie dla życia i zdrowia ludzi pracujących na przedmiotowej budowie.

- wykonywanie robót ziemnych polegających na załadunku ziemi na samochody za pomocą koparek
- układanie nawierzchni z kruszywa łamanego – ruch walców zagęszczających mieszanki przy jednoczesnej obecności robotników.
- karczowanie z załadunkiem i odwozem karczwy.

Projektant branży drogowej

mgr inż. Grzegorz Rusnak
upr. LBS/P00D/0057/06 do proj. bez ograniczeń
w specjalności drogowej

C) CZĘŚĆ RYSUNKOWA

D) DECYZJE, WARUNKI I UZGODNIENIA