



PROJEKT WYKONAWCZY

Zadanie:

Przebudowa drogi leśnej Nr 242/423 w km 0+000 – 0+300
na terenie Leśnictwa Hermanowa

Adres

79/26 obręb ewid. [0004 Straszyle]
Jednostka ewid. [181610_2 Lubenia]

Inwestor:

PGL LASY PAŃSTWOWE
NADLEŚNICTWO STRYŻÓW
ul. Mostowa 9, 38-100 Strzyżów

Opracowanie zawiera:

1. Część opisowa
2. Część rysunkowa
3. Informacja bioz

Autor opracowania:

Lp	Branża	Funkcja	Imię i nazwisko, nr uprawnień	Data	Podpis
1	Drogowa	Projektant	inż. Andrzej Prajsnar PDK/0142/ZOOD/07	czerwiec'2024	inż. Andrzej Prajsnar Upi. bud. i projektowania w specjalności drogowej Nr ewid. PDK/0142/ZOOD/07 36-221 Blizne 645A

PROJEKT WYKONAWCZY ZAWIERA:

I. Część opisowa:

1. Oświadczenie

2. Opis techniczny

II. Część rysunkowa:

1. Orientacja

b/s

2. Plan sytuacyjny (ark. 1-2)

skala 1:500

3. Przekrój normalny

skala 1:50

4. Schemat umocnienia rowu

skala 1:25

5. Konstrukcja przepustu

skala 1:50, 1:25

6. Schemat zjazdu na szlak zrywkowy

skala 1:50

7. Przekroje zjazdu

skala 1:100

III. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia

I. CZĘŚĆ OPISOWA

I. Część opisowa:

- 1. Oświadczenie*
- 2. Opis techniczny*

Andrzej Prajsnar
36-221 Blizne 645A
woj.podkarpackie

OŚWIADCZENIE

Zgodnie z art. 34 ust. 3d pkt 3 ustawy z dnia 07 lipca 1994 roku Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2024, poz. 725 z późn. zmianami)

O ś w i a d c z a m,

że wykonana dokumentacja techniczna robót budowlanych pn.:

PRZEBUDOWA DROGI LEŚNEJ NR INW. 242/423 OD KM 0+000 DO KM 0+300 W LEŚNICTWIE HERMANOWA

składająca się z następujących części:

- I. Projekt Wykonawczy
- II. Kosztorys inwestorski z przedmiarem robót
- III. Specyfikacje Techniczne Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych (STWiORB)

wykonana na zlecenie PGL LASY PAŃSTWOWE Nadleśnictwo Strzyżów jest zgodna z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej.
Jest kompletna z punktu widzenia celu, któremu ma służyć i może zostać skierowana do realizacji.

Lp	Branża	Funkcja	Imię i nazwisko, nr uprawnień	Data	
1	Drogowa	Projektant	inż. Andrzej Prajsnar upr. bud. PDK/0142/ZOOD/07	czerwiec'2024	<i>inż. Andrzej Prajsnar</i> Upr. bud. do projektowania w specjalności drogowej Nr ewid. PDK/0142/ZOOD/07 36-221 Blizne 645A

OPIS TECHNICZNY

1. PRZEDMIOT ROBÓT

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

- nr ewid. 79/26, obręb ewidencyjny [0004 Straszędzie], gm.Lubenia, 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 podlegają zgłoszeniu w trybie art. 30 w związku z art. 29 ust. 3 pkt 1 lit. d) ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz.U. z 2024 r. poz. 725 z późn. zm.). Drogi leśna nr inw. 242/423 nie jest drogą publiczną w rozumieniu ustawy z dnia 21 marca 1985 o drogach publicznych (t. jednolity Dz.U. 2022 r. poz. 1693 z późn. zmianami).

Zgodnie z rozdz. 1 art.3 ust. 2 Ustawy o lasach z dnia 28 września 1991 roku (t. jednolity Dz. U. 2022, poz. 672 z późn. zmianami), 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: jezdnie z pobocznymi 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.

Inwestorem zadania jest: **PGL LASY PAŃSTWOWE
NADLEŚNICTWO STRYŻÓW**

2. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Początek projektowanych robót rozpoczyna się na skrzyżowaniu z drogą gminną niepubliczną dz. nr ewid. 82 m.Straszędzie o nawierzchni kruszywowej.

Korona drogi o szerokości około 5,50 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. Przedmiotowa droga leśna przebiega w nasypie wyniesionym ponad teren około 1,0 m, występuje rów przydrożny lewostronny i lokalnie prawostronny o głębokości około 1,0 m.

Na trasie drogi jest usytuowanych:

- 2 przepusty pod koroną drogi o konstrukcji rurowej betonowej o średnicy 600 mm, bez zabezpieczonego wlotu i wylotu ściankami czołowymi żelbetowymi
- 1 zjazd (z przepustem) do kancelarii leśnictwa w ciągu rowu drogowego
- 2 składnice przyrzębowe gruntowo- kruszywowe usytuowane równolegle do korony drogi

Na odcinku od km 0+000 – 0+300 – nawierzchnia drogi jest kruszykowa o szerokości około 3,50 m z pobocznymi gruntowymi. Na całym odcinku wstępują wyboje i rozmycia spowodowane ruchem pojazdów samochodowych. Na środkowym odcinku występują wysadziny i przełomy, co świadczy o niewłaściwej nośności konstrukcji. W otoczeniu drogi występuje intensywny kompleks leśny, drzewostan liściasty wymagający przecinki.

Niweleta drogi przebiega w niewielkim pochyleniu $\leq 4\%$, trasa jest kręta z łukami o przechyłce do 5%. Odwodnienie stanowi rów drogowy otwarty prawo- i lewostronny – drożny oraz przepusty pod koroną drogi i zjazdami – częściowo zamulone.

3. UZBROJENIE TERENU

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

3.1. Urządzenia podziemne

Na uzyskanym podkładzie mapowym w sąsiedztwie korony drogi zostały zainwentaryzowane sieciowe urządzenia podziemne:

- km 0,018 – wodociąg w40 w rurze ochronnej pod koroną drogi .

3.2. Urządzenia naziemne

Na uzyskanym podkładzie mapowym w sąsiedztwie korony drogi zostały zainwentaryzowane sieciowe urządzenia naziemne energetyczne i telekomunikacyjne, poza pasem planowanych robót.

3.3. Przepusty pod koroną drogi

- km 0+020 - przepust rurowy betonowy o przekroju kołowym $\Phi 600$ i długości 8,0 mb, bez ścianek czołowych, stan konstrukcji jest zły,
- km 0+137 - przepust rurowy betonowy o przekroju kołowym $\Phi 600$ i długości 8,0 mb, bez ścianek czołowych, stan konstrukcji jest zły

4. CEL I ZAKRES ROBÓT

Przewidywane roboty budowlane mają na celu przywrócenie zdolności użytkowej obiektu i trwałe zabezpieczenie go przed szybkim zużyciem eksploatacyjnym, potęgowanym przez działanie warunków atmosferycznych. Stanowią element poprawy warunków komunikacyjnych i eksploatacyjnych oraz zapobieżenia dalszej destrukcji istniejącego ciągu drogowego. Charakter tych prac sprowadza się bowiem do wzmocnienia istniejącej warstwy kruszywowej na odcinku od km 0+000 – 0+300 oraz wykonania dwuwarstwowej nawierzchni bitumicznej.

Planowane roboty budowlane 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.

W związku ze wskazanym celem, została wykonana dokumentacja techniczna w formie uproszczonej zgodnie z wymaganiami art. 30 ust. 2 ustawy z 07.07.1994r Prawo Budowlane oraz Rozporządzeniem MI z dnia 2.09.2004r: „dokumentacja projektowa, służąca do opisu przedmiotu zamówienia na wykonanie robót budowlanych, dla których nie jest wymagane uzyskanie pozwolenia na budowę, składa się w szczególności z planów rysunków lub innych dokumentów umożliwiających jednoznaczne określenie rodzaju i zakresu robót budowlanych (...), przedmiaru robót (...)”.

5. OPIS ROBÓT I CZYNNOŚCI.

Zakres robót budowlanych zawarty w niniejszym opracowaniu obejmuje odcinek drogi leśnej nr inw. 242/423 od km 0+000 do km 0+300 zgodnie z Rys. 2 Plan sytuacyjny.

Zakres robót obejmuje następujące asortymenty, zgodnie z Rys. 3 Przekrój normalny:

a/ roboty konstrukcyjne (jezdnia + składnica przyzrębowa) km 0+000 – 0+300:

- Wykonanie niezbędnych robót ziemnych
- wykonanie wzmocnienia podbudowy z mieszanki związanej cementem C3/4 o grubości 30 cm na ciągu głównym metodą recyklingu wgłębnego na miejscu;
- wykonanie warstwy stabilizacyjnej z kruszywa kamiennego 0/31,5 mm o grubości 10 cm,
- wykonanie warstwy wiążącej z betonu asfaltowego AC16W o grubości 6 cm
- wykonanie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC11S o grubości 4 cm
- wykonanie krawężnika betonowego na płask w obrębie zjazdu w km 0+088 str. L
- regulacja istniejącej nawierzchni zjazdu z kostki betonowej;
- regulacja obrzeży betonowych
- uzupełnienie poboczy i pasów technologicznych kruszywem kamiennym o grubości 15 cm

b/ remont elementów odwodnienia

- wymiana części przelotowej przepustów pod koroną drogi i zjazdami
- fragmentowe umocnienie rowu drogowego w obrębie wlotów/wylotów przepustów;

c/ roboty konserwacyjne i utrzymaniowe (nie wymagające zgłoszenia)

- oczyszczenie istniejących rowów drogowych,
- uzupełnienie nawierzchni zjazdów kruszywem kamiennym
- wyrównanie pasów technologicznych ziemnych
- uzupełnienie oznakowania pionowego

6. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

6.1. Rozwiązanie sytuacyjne

W zakresie przedmiotowego projektu przewiduje się dostosowanie geometrii i przebiegu niwelety do występujących warunków wysokościowych otaczającego terenu w powiązaniu z przyjętą konstrukcją nawierzchni. Trasa projektowanej drogi składa się z odcinków prostych i łuków kołowych. Szczegóły dotyczące rozwiązania sytuacyjno-geometrycznego trasy przedstawiono na Rys.2 „Plan sytuacyjny”. Na łukach nie zaprojektowano poszerzeń.

6.2.Zjazdy

Szczegóły rozwiązań sytuacyjnych zjazdu wskazuje Rys. Nr 6 *Schemat zjazdu* oraz Rys. Nr 7 *Przekroje zjazdu*. Szerokość zjazdów jest zmienna i waha się od 4,0 do 6,0 m.

Po uzupełnieniu nawierzchni tłuczniowej na ciągu głównym, należy dostosować wysokościowo nawierzchnię wszystkich zjazdów usytuowanych przy drodze z uwzględnieniem ich aktualnego stanu użytkowego:

- zjazdy na aktywne i nieaktywne szlaki zrywkowe - uzupełnienie kruszywem kamiennym,
- zjazdy do zabudowań – nawierzchnia z kostki betonowej lub bitumiczna

Charakter przewidywanych robót budowlanych związanych z realizacją robót drogowych na ciągu głównym, wymusza konieczność dowiązania zjazdów również poza pasem drogowym (w zakresie uzgodnionym z Inwestorem).

6.3.Składnice przyzrębowe

Przewiduje się uporządkowanie istniejących składnic przyzrębowych równoległych do drogi w dostosowaniu do nawierzchni drogi głównej:

- km 0+145 – 0+170 str. lewa – nawierzchnia kruszywowa (uzupełnienie) o szerokości 2,50 m, dalej gruntowa,
- km 0+155 – 0+280 str. prawa – nawierzchnia kruszywowa (uzupełnienie) o szerokości 2,50 m, dalej gruntowa,

6.4. Rozwiązanie wysokościowe

Uzupełnienie nawierzchni zostanie przeprowadzone z uwzględnieniem istniejącego przebiegu niwelety drogi, po uprzednim wyprofilowaniu istniejącego podłoża.

6.5. Przekroje normalne

Szczegóły rozwiązania konstrukcyjnego w poszczególnych lokalizacjach pokazuje Rys.3 *Przekroje normalne*.

6.6.Przepusty pod korona drogi

- km 0+020 - przepust rurowy betonowy o przekroju kołowym $\Phi 600$ i długości 8,0 mb,
- km 0+137 - przepust rurowy betonowy o przekroju kołowym $\Phi 600$ i długości 8,0 mb,

Rozwiązanie sytuacyjne i konstrukcyjne części przelotowej przepustów zgodnie z Rys Nr 5 *Konstrukcja przepustów*. Należy zastosować rury karbowane z tworzywa sztucznego. Wlot i wylot przepustów $\Phi 600$ pod koroną na drogi należy zabezpieczyć brukiem kamiennym.

6.7. Odwodnienie

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się oczyszczenie istniejącego rowu drogowego wraz z fragmentowym umocnieniem wlotów/wylotów przepustów pod zjazdami – typ 1 lub typ 2, zgodnie z Rys. Nr 4 *Schemat umocnienia rowu*.

6.8. Zieleń przydrożna i ochrona środowiska

W ramach niniejszego projektu nie przewiduje się wycinki zadrzewienia.. W razie potrzeby wycinka zostanie wykonana przez służby leśne w ramach bieżącej działalności statutowej.

6.9. 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. Znaczna odległość od siedzib ludzkich oraz naturalna bariera w postaci lasu i praca wyłącznie w porze dziennej do minimum ograniczy oddziaływanie w postaci hałasu na okolicznych mieszkańców. Emisję do powietrza atmosferycznego na etapie budowy stanowić będzie pył pochodzenia mineralnego, powstający podczas rozładunku kruszyw i wykonywaniu powierzchniowego utrwalenia 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 korony drogi
- Wymiana części przelotowej przepustów
- Wykonanie (ulepszenie) podbudowy drogi,
- Wykonanie warstw bitumicznych
- Wykonanie powierzchniowych elementów odwodnienia
- Uzupełnienie poboczy i nawierzchni zjazdów
- Oczyszczenie rowów

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 16.04.2004r. 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;

Roboty będą wykonywane ręcznie i mechanicznie bez zachowania ciągłości ruchu. Ruch samochodowy będzie wyłączony na czas wykonywania warstw podbudowy i nawierzchni. Inwestor zadania zamierza zapewnić:

- objęcie kierownictwa budowy przez kierownika budowy z uprawnieniami;
- nadzór nad wykonywanymi robotami przez ustanowienie inspektora;
- prowadzenie dziennika budowy i księgi obmiarów;
- opracowanie planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia;
- dokonanie odbioru wykonanych robót;
- sporządzenie geodezyjnej inwentaryzacji powykonawczej

Wszystkie roboty będą wykonywane zgodnie z przepisami BHP. Dla wszystkich stanowisk pracy na budowie należy opracować ocenę ryzyka zawodowego i o ryzyku tym poinformować pracowników. Należy też konsultować z nimi działania na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa pracy na budowie.

8.. PLANOWANE DO WYKONANIA ROBOTY BUDOWLANE NIE NARUSZAJĄ:

8.1. Ustaleń planu zarządzania ryzykiem powodziowym

Nie dotyczy

8.2. Ustaleń planu przeciwdziałania skutkom suszy

Nie dotyczy

8.3. Ustaleń programu ochrony wód morskich

Nie dotyczy

8.4. Ustaleń krajowego programu oczyszczania ścieków komunalnych

Nie dotyczy

8.5. Ustaleń miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, decyzji o warunkach zabudowy i decyzji o ustaleniu lokalizacji celu publicznego

Przewidywane roboty budowlane nie wymagają pozwolenia na budowę zgodnie z art. 29 ust. 3 pkt 1 lit. d) ustawy z dnia 07 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.jedn. Dz. U. 2024, poz.725 z późn. zm).

Zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t. jednolity Dz. U 2022 poz.503 z późn. zmianami) art. 50 ust. 2 pkt 1 i 2 roboty budowlane nie wymagające pozwolenia na budowę nie wymagają wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego. W związku z powyższym brak jest naruszenia ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w tym zakresie.

9. WPLYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO.

9.1 Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia

Całość planowanych robót nie wykracza poza granicę działek leśnych, do której Inwestor posiada prawo dysponowania na cele budowlane. Analizowana droga leśna nr inw. 242/423 na odcinku od km około 0+000 do km około 0+300 nie jest usytuowana w sąsiedztwie obszarów przyrodniczo-krajobrazowych prawnie chronionych, zgodnie z Ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jednolity Dz.U. 2018, poz. 1614 z późn. zmianami).

Projektowane przedsięwzięcie nie będzie powodowało zagrożenia dla środowiska przyrodniczego. Droga leśna jest właściwie wpisana w krajobraz, dostosowana do istniejącego terenu, nie będzie więc zakłócać estetyki krajobrazu. Droga nie stanowi zagrożenia dla rolniczej przestrzeni produkcyjnej.

9.2.Powierzchnia zajmowanego terenu, poprzednia forma użytkowania

Teren w obrębie przedsięwzięcia nie jest zaliczony do obszarów chronionych, w pobliżu brak jest obiektów wpisanych do rejestru zabytków, istniejąca droga wraz z urządzeniami towarzyszącymi nie leży na terenie oddziaływania szkód górniczych. Forma użytkowania powierzchni nie zostanie zasadniczo zmieniona.

9.3.Rodzaj technologii

Przyjęta technologia nie tworzy odpadów w czasie budowy i eksploatacji. Na etapie prowadzenia robót powstałe odpady będą oddane do recyklingu do jednostki posiadającej stosowne uprawnienia.

9.4.Warianty przedsięwzięcia.

W związku z tym, iż inwestycja polega na przebudowie istniejącej już drogi leśnej, Inwestor nie przewiduje innego wariantu lokalizacyjnego. Drogi leśne wykorzystywane jako dojazdy pożarowe muszą spełniać wymagania podane w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 22 marca 2006 w sprawie szczegółowych zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów. Wyznaczane są one na terenie lasów tak, aby odległość pomiędzy dowolnym punktem położonym w lesie, a najbliższą drogą pożarową nie przekraczała 750 m (dla lasów I kategorii zagrożenia pożarowego) lub 1500 m (dla lasów zaliczanych do II i III kategorii zagrożenia pożarowego). W związku z tym Inwestor ograniczony jest wytyczonymi już trasami dróg leśnych. Wariantowaniu może podlegać jedynie sposób wykonania przebudowy dróg oraz technologia ich nawierzchni. Zaproponowany rodzaj technologii przebudowy drogi (omówiony w poprzednich punktach) jest optymalny pod względem ekonomicznym i wytrzymałościowym, a ponadto charakteryzuje się minimalnym stopniem ingerencji w środowisko przyrodnicze.

9.5.Przewidywana ilość wykorzystywanych surowców, wody i energii

Nie określa się

9.6.Przedsięwzięcia chroniące środowisko

Droga leśna wraz z elementami wyposażenia i urządzeniami technicznymi nie ingerują w sposób szkodliwy w powierzchnię ziemi (w tym glebę, wody powierzchniowe i podziemne). Prace budowlane będą prowadzone w sposób eliminujący zanieczyszczenie wód gruntowych z powodu wycieku paliwa, olejów używanych do robót maszyn i urządzeń. W obrębie prowadzonych robót nie przewiduje się wyznaczania powierzchni przeznaczonych pod składowanie materiałów budowlanych i rozbiórkowych. Zgodnie z Rozp. RM nr 2573 z dnia 09.11.2004 § 3, ust. 2, pkt 1, w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, planowane przedsięwzięcie nie spowoduje wzrostu emisji o więcej niż 20% w stosunku do stanu obecnego.

9.6 Wnioski końcowe

Podsumowując przeprowadzone analizy należy stwierdzić, że planowany do przebudowy odcinek drogi leśnej nr inw. 242/423 nie będzie powodować zagrożenia dla środowiska oraz dla zdrowia ludzi. Planowana inwestycja nie ma wpływu na osiągnięcie dobrego stanu jednolitych części wód, ani celów środowiskowych dorzecza Wisły, zaplanowane prace nie będą wiązały się z negatywnym oddziaływaniem na środowisko. Nie przyczynią się również do nasilania zachodzących zmian klimatu.

Przedmiotowa inwestycja nie narusza interesów osób trzecich, zabytków, środowiska i jest zgodna z wymaganiami obowiązujących norm, przepisów i prawa miejscowego.

10.PRZEPISY I BIBLIOGRAFIA

1. Ustawa z dnia 07.07.1994 –Prawo budowlane (t. jednolity Dz.U. 2024, poz.725 z późn. zmianami)
2. Ustawa z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t. jednolity Dz. U. 2022 poz.503 z późn. zmianami)
3. Ustawa z dnia 20.07.2017 Prawo wodne (t. jednolity Dz.U. 2021 r. poz. 2233 z późn. zmianami)
4. Ustawa z dnia z dnia 28 września 1991 o lasach (t. jednolity Dz.U. 2022, poz. 672z późn. zmianami)
5. Ustawa z dnia 3 października 2008 o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. jednolity Dz. U. 2020 poz 283 z późn. zmianami)
6. Ustawa z dnia 21 marca 1985 o drogach publicznych (t. jednolity Dz.U. 2022 r. poz. 1693 z późn. zmianami).
7. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t. jednolity Dz.U. 2018, poz. 1614 z późn. Zmianami)
8. Rozporządzenie RM z dnia 09.11.2009r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.jednolity Dz. U. z 2016, poz. 71)
9. „Drogi leśne. Poradnik techniczny” – Generalna Dyrekcja Lasów Państwowych. Warszawa – Bedoń 2006 r.
10. Zarządzenie nr 54 Dyrektora Generalnego Lasów Państwowych z dnia 08.10.2019 w sprawie wprowadzenia wytycznych dotyczących korzystania z dróg leśnych, a także ich oznakowania i udostępniania dla ruchu pojazdami silnikowymi, zaprzęgowymi i motorowerami.
11. Wytyczne prowadzenia robot drogowych w lasach - wprowadzone do stosowania w jednostkach organizacyjnych Lasów Państwowych Zarządzeniem nr 16 Dyrektora Generalnego Lasów Państwowych z dnia 19.03.2014.
12. Roman Edel - „Odwodnienie dróg” , WKiŁ Warszawa 2002

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