

PROJEKT WYKONAWCZY

EGZ. NR 1

INWESTOR:	NADLEŚNICTWO PIOTRKÓW ŁĘCZNO 101 97-330 SULEJÓW
OBIEKT:	BUDOWA DROGI LEŚNEJ – DOJAZDU POŻAROWEGO W LEŚNICTWIE PRZYGLÓW W ODDZIAŁACH 133/134, 131/132, 130, 129 O DŁUGOŚCI 1.98KM
LOKALIZACJA INWESTYCJI:	NADLEŚNICTWO PIOTRKÓW LEŚNICTWO PRZYGLÓW Województwo: ŁÓDZKIE Powiat: PIOTRKOWSKI Gmina: 095 SULEJÓW Obr. ewid.: 0012 ŁAZY DĄBROWA działki ew.: 453/1, 454/1, 451, 452, 450, 449
BRANŻA:	DROGOWA
KATEGORIA OBIEKTU BUDOWLANEGO:	VIII
JEDNOSTKA PROJEKTOWA:	ZAKŁAD USŁUGOWO – PRODUKCYJNY LP W ŁODZI UL. LEGIONÓW 113 91-073 ŁÓDŹ

FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO	UPR.BUD.	DATA	PODPIS
PROJEKTANT:	mgr inż. Ewelina Rzeźnik	LUB/0110/PBD/18 w spec. drogowej	08.2020	
SPRAWDZAJĄCY:	mgr inż. Jan Moreń	298/89/WŁ w spec. drogowej	08.2020	
ASYSTENT PROJEKTANTA:	mgr inż. Paweł Bodzioch		08.2020	
ASYSTENT PROJEKTANTA:	mgr inż. Paulina Karwańska-Kruszyna		08.2020	

Łódź, sierpień 2020 r.

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

I. CZĘŚĆ OPISOWA

1. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU
2. PROJEKT ARCHITEKTONICZNO BUDOWLANY

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. PLAN ORIENTACYJNY – RYS. NR 1-1 SKALA 1:25 000
2. PLAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU RYS. NR 2-1 – 2-7 SKALA 1:500
3. PROFIL PODŁUŻNY RYS. NR 3-1 – 3-6 SKALA 1:500
4. PRZEKROJE NORMALNE RYS. NR 4-1 SKALA 1:100
5. SCHEMATY RYS. NR 5-1 SKALA 1:100
6. PRZEKROJE POPRZECZNE RYS. 6-1 – 6-11 SKALA 1:100

I. CZĘŚĆ OPISOWA

PROJEKT ZAGOSPODAROWNIA TERENU

SPIS ZAWARTOŚCI:

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA
2. CEL OPRACOWANIA
3. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU
4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU
5. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI
6. INFORMACJE O OCHRONIE KONSERWATORSKIEJ
7. WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ
8. INFORMACJE DOT. OCHRONY ŚRODOWISKA
9. INFORMACJE O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU
10. RODZAJ I ZASIĘG UCIAŹLIWOŚCI ORAZ OBSZAR OGRANICZONEGO
UŻYTKOWANIA

OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt wykonawczy dla inwestycji pn.: „**Budowa drogi leśnej – dojazdu pożarowego w leśnictwie Przyglów w oddziałach 133/134, 131/132, 130, 129 o długości 1.98km**”. Projektowana droga jest drogą wewnętrzną leśną, służącą do prowadzenia gospodarki leśnej oraz przeciwpożarowych.

Projekt swoim zakresem obejmuje:

- budowę drogi leśnej o łącznej długości 1+979,15 km,
- budowę zjazdów, mijanek oraz placów składowych,
- odtworzenie istniejących rowów przydrożnych,
- wykonanie poboczy.

2. CEL OPRACOWANIA

Celem niniejszego opracowania jest sporządzenie dokumentacji projektowej w zakresie koniecznym do uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę.

3. ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

3.1 Lokalizacja

Teren objęty przedmiotem opracowania znajduje się na terenie:

Nadleśnictwa Piotrków, leśnictwa Przyglów.

Działki nr ewidencyjne: 453/1, 454/1, 451, 452, 450, 449 - obręb ewidencyjny Łazy - Dąbrowa, gmina Sulejów, powiat piotrkowski, województwo łódzkie.

3.2 Opis stanu istniejącego

Dojazd do działek inwestycyjnych odbywa się poprzez drogę gminną wewnętrzną (dz. nr ewid.455) łączącą się z odcinkiem drogi leśnej na działkach o nr ewid. 453/1 oraz 454/1.

Droga przebiega po pasie ograniczonym drzewostanem. Posiada nawierzchnię gruntowo - żwirową o zmiennej szerokości jezdni 3,0 – 5,0 m. Z uwagi na nienormatywne spadki podłużne, liczne koleiny oraz wyboje przejazd pojazdów transportowych i służby leśnej jest utrudniony. Wzdłuż projektowanego odcinka występują skrzyżowania oraz zjazdy na istniejące drogi leśne. W ramach inwestycji przewidziano ich przebudowę w zakresie zmiany geometrii oraz promieni wykraglających. Odwodnienie drogi powierzchniowe. Rowy przydrożne są niedrożne, lokalnie zamulone.

3.2 Istniejące uzbrojenie terenu

Na terenie inwestycji nie stwierdzono występowania elementów uzbrojenia terenu. W przypadku znalezienia podziemnej infrastruktury technicznej należy niezwłocznie przerwać prace, zawiadomić inspektora nadzoru oraz autora niniejszego opracowania.

4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

4.1 Plan sytuacyjny

Projektowana droga rozpoczyna się na krawędzi działek nr 453/1 oraz 454/1 w km 0+006,83, kończy się na działce numer 449 w km 1+979,15 placem manewrowym połączonym z mijanką.

Trasa w planie prowadzić będzie po linii oddziałowej, wpisując się w taki sposób, aby maksymalnie ograniczyć liczbę drzew koniecznych do wycinki. Oś drogi składa się z odcinków prostych i łuków poziomych. Korekcie poddano przebieg istniejących łuków dostosowując ich parametry do obowiązujących przepisów przez zastosowanie wymaganych promieni.

Zgodnie z wytycznymi Zamawiającego, zaprojektowano jezdnię o nawierzchni z mieszanki kruszywa niezwiązanego o uziarnieniu 0/31,5 mm (wg WT-4 dla KR-1) z obustronnymi poboczami. Szerokość jezdni wynosi 3,50m natomiast poboczy 0,75m. Dla obsługi terenu przyległego projekt przewiduje budowę nowych zjazdów oraz przebudowę istniejących.

Układ wysokościowy należy ściśle dostosować do przyległego zagospodarowania terenu. Pochylenie poprzeczne jezdni na odcinku prostym zaprojektowano jako daszkowe o wartości 3,0 %, natomiast wartość pochylenia poprzecznego poboczy wynosi 6,0 % w kierunku od osi jezdni. Planuje się odtworzenie przydrożnych rowów trójkątnych. Przebieg trasy przedstawiono na rysunku nr 2 – Plan zagospodarowania terenu.

4.2 Zjazdy z dróg publicznych

Zjazd z drogi gminnej wewnętrznej na drogę leśną o numerze L06110049 zaprojektowano zgodnie z wymaganiami Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.2010 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 poz. 430) dla zjazdu publicznego.

Całokształt rozwiązań projektowych dla geometrii zjazdu z drogi publicznej przedstawiono w odrębnym opracowaniu.

4.3 Skrzyżowania i zjazdy

Projektuje się budowę zjazdów na linie oddziałowe, drogi boczne bądź szlaki zrywkowe o szerokości 3,50m, których nawierzchnia wykonana będzie z mieszanki kruszywa niezwiązanego o uziarnieniu 0/31,5mm (wg WT-4 dla KR-1). Krawędzie na przecięciu z drogą, wyokrąglono łukiem kołowym o promieniu R=11m oraz R=6m. Zakończenia zjazdów należy dopasować i dowiązać do istniejącego terenu. Szczegółowa lokalizacja została przedstawiona w tabeli poniżej.

Tab.1. Lokalizacja zjazdów

Zjazd	km	Długość	Strona
Zjazd 1	0+130	8,84m	lewa
Zjazd 2	0+280	11,82m	prawa
Zjazd 3	0+483,8	13,96m	lewa
Zjazd 4	0+483,8	28,69m	prawa
Zjazd 5	0+620	11,75m	prawa
Zjazd 6	0+878	12,33m	lewa
Zjazd 7	0+885	8,74m	prawa
Zjazd 8	1+286,8	13,55m	lewa
Zjazd 9	1+286,8	13,54m	lewa
Zjazd 10	1+637,4	13,77m	prawa
Zjazd 11	1+915	8,51m	lewa

4.4 Mijanki

Mijanki zaprojektowano w odstępach nieprzekraczających 300m, zapewniając wzajemną widoczność pojazdów. Występują jako samodzielne poszerzenia bądź w połączeniu ze zjazdami na drogi oddziałowe lub na tereny leśne. Szerokość mijanek to 3,00m, a ich zmiana realizowana jest skosem w stosunku 1:7 tj. na długości 21m, peron mijanki wynosi 23,0m a długość całkowita 65,0m (rysunek nr 5 – Schemat mijanki). Nawierzchnia wykonana będzie z mieszanki kruszywa niezwiązanego o uziarnieniu 0/31,5mm (wg WT-4 dla KR-1) zgodnie z rys nr 4 – Przekrój normalno – konstrukcyjny. Szczegółową lokalizację podano w tabeli nr 2.

Tab.2. Lokalizacja mijanek

Mijanka	km	Długość	strona
Mijanka 1P (ze zjazdem)	0+300	65,0m	prawa
Mijanka 2P (ze zjazdem)	0+600	65,0m	prawa
Mijanka 3L (ze zjazdem)	0+900	65,0m	lewa
Mijanka 4P	1+100	65,0m	prawa
Mijanka 5L	1+400	65,0m	lewa
Mijanka 6L (ze zjazdem)	1+691	65,0m	lewa
Mijanka 7L	1+950	65,0m	lewa

W celu prawidłowego wpisania projektowanych zjazdów i mijanek, ich usytuowanie może zostać zmienione w porozumieniu z Inwestorem. Zmiany takie należy traktować jako nieistotne oraz ująć w inwentaryzacji powykonawczej.

4.5 Place składowe

W ramach inwestycji zaprojektowano place składowy na drewno o wymiarach 30,0m x 8,0 m oraz nawierzchni z mieszanki kruszywa niezwiązanego o uziarnieniu 0/63mm (wg WT-4 dla KR-1) zgodnie z rys nr 4 Przekrój normalno – konstrukcyjny. Szczegółową lokalizację placów składowych podano w tabeli numer 3.

Tab.3. Lokalizacja placów składowych

Plac składowy	km	Długość	strona
Plac składowy	0+500	30,0m	prawa
Plac składowy	1+305	30,0m	lewa
Plac składowy	1+690	30,0m	lewa

4.6 Pętla do zawracania

Projektuje się plac manewrowy połączony z mijanką na końcu odcinka drogi o promieniu $R=6,0m$. Nawierzchnia jej zostanie wykonana z mieszanki kruszywa niezwiązanego o uziarnieniu 0/31,5 mm (wg WT-4 dla KR-1). Szczegóły rozwiązania przedstawiono na rysunku nr 2 – Plan zagospodarowania terenu.

4.7 Projektowana niweleta

Niweletę zaprojektowano zgodnie z obowiązującymi warunkami technicznymi. Wyokrąglenia załomów niwelety łukami pionowymi wypukłymi i wklęsłymi zostały szczegółowo przedstawione na rysunku nr 3 – Niweleta.

5. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI

W ramach przedmiotowej inwestycji przewiduje się wykonanie:

- nawierzchni jezdni, zjazdów, mijanek oraz poboczy z mieszanki kruszywa niezwiązanego o uziarnieniu 0/31,5 mm (wg WT-4 dla KR-1) – 12 941,10 m²,
- nawierzchni placu składowego z mieszanki kruszywa niezwiązanego o uziarnieniu 0/63 mm (wg WT-4 dla KR-1) – 584,25 m².

6. INFORMACJE O OCHRONIE KONSERWATORSKIEJ

Nieruchomość, na której zlokalizowana jest inwestycja nie jest objęta formami ochrony zabytków w myśl Ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz.U. z 2016 poz. 1330).

Działki, na której będzie ona realizowana nie są częścią układu urbanistycznego wpisanego do rejestru zabytków. Teren ten nie podlega ochronie na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

7. WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ

Wpływ eksploatacji górniczej na teren nie występuje.

8. INFORMACJE DOTYCZĄCE OCHRONY ŚRODOWISKA

Inwestycja jest zaliczana, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 09.11.2010 roku (Dz.U. z 2016 poz. 71) do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Teren przedsięwzięcia przebiega przez następujące formy ochrony przyrody:

- Sulejowski Park Krajobrazowy – inwestycja leży w otulinie Sulejowskiego Parku Krajobrazowego,
- Obszar Natura 2000 – **Dolina Środkowej Pilicy – PLH100008** usytuowany w odległości około 6,0km od planowanej inwestycji.

Ze względu na charakter i wielkość inwestycji polegającej na budowie drogi po istniejącym śladzie drogi gruntowej nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na otaczające środowisko przyrodnicze. Przedmiotowa inwestycja nie wpłynie negatywnie na istniejącą przyrodę objętą powyżej opisanymi formami ochrony. Inwestycja będzie się ograniczała jedynie do terenu zajętego przez drogę utwardzoną kruszywem łamanym oraz przydrożnych rowów odwadniających. Nieznaczny wzrost emisji hałasu i pylenia nastąpi wyłącznie podczas prac związanych z budową drogi.

Droga będzie wykonana z materiałów neutralnych dla środowiska i nie spowoduje negatywnych oddziaływań, takich jak:

- wpływ na świat roślinny i zwierzęcy, rozdzielenie ekosystemów,
- naruszenie i zanieczyszczenie powierzchni gleby,
- zanieczyszczenie powierzchni wód powierzchniowych i podziemnych oraz zmianę stosunków wodnych,
- rozdzielenie pól,
- zajęcie terenu i zmiana przeznaczenia.

Docelowa eksploatacja drogi po jej wybudowaniu spowoduje złagodzenie uciążliwości środowiskowych, w szczególności:

- zmniejszenie hałasu powstającego podczas ruchu pojazdów,

- zmniejszenie ilości zanieczyszczeń gazowych ze spalania paliw samochodowych dzięki upłynnieniu ruchu pojazdów,
- poprawę spływu wód opadowych przez wyprofilowanie nawierzchni i odtworzenie rowów drogowych,
- przeprowadzenie rekultywacji terenów po przeprowadzeniu prac związanych z budową.

9. INFORMACJA O OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA OBIEKTU

Inwestycja nie będzie ingerować ani oddziaływać na działki sąsiadujące. Wody opadowe zostaną zagospodarowane w obrębie pasa drogowego. Obszar oddziaływania obiektu mieści się w całości na działkach, na których został zaprojektowany. Określenie obszaru oddziaływania obiektu dokonano w oparciu o Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430).

10. RODZAJ I ZASIĘG UCIAŹLIWOŚCI ORAZ OBSZAR OGRANICZONEGO UŻYTKOWANIA

Inwestycja usytuowana jest w całości na terenie leśnym będącym w dysponowaniu inwestora zgodnie ze stosownymi zapisami prawa budowlanego. Po zakończeniu budowy w odniesieniu do zapisu art. 3 ustawy o lasach grunt pod drogą pozostanie w dalszym ciągu działką leśną.

PROJEKTANT:	mgr inż. Ewelina Rzeźnik	LUB/0110/PBD/18 w spec. drogowej	
SPRAWDZAJĄCY:	mgr inż. Jan Moreń	298/89/WŁ w spec. drogowej	
ASYSTENT PROJEKTANTA:	mgr inż. Paweł Bodzioch		
ASYSTENT PROJEKTANTA:	mgr inż. Paulina Karwańska-Kruszyna		

PROJEKT ARCHITEKTONICZNO - BUDOWLANY

SPIS ZAWARTOŚCI:

1. PODSTAWA OPRACOWANIA
2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA
3. LOKALIZACJA
4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU
5. UKŁAD KONSTRUKCYJNY OBIEKTU
6. KONSTRUKCJA DROGI
7. ODWODNIENIE
8. ROBOTY ZIEMNE
9. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA
10. UWAGI KOŃCOWE
11. ZESTAWIENIA

OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU ARCHITEKTONICZNO BUDOWLANEGO

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Uzgodnienia z Inwestorem,
- Zaakceptowana przez Inwestora koncepcja architektoniczna,
- Decyzja o warunkach zabudowy wydana przez Burmistrza Sulejowa nr IZOŚ.6730.136.2019 z dnia 10.01.2020 roku
- Mapa do celów projektowych przyjęta do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego,
- Wyniki pomiarów geodezyjnych i sytuacyjnych wykonane przez geodetę uprawnionego,
- Opinia geotechniczna opracowana przez GEOEFEKT Michał Fyda z siedzibą Krużłowa Niżna 170, 33-325 Krużłowa Niżna,
- Ustawa Prawo Budowlane z dnia 7 lipca 1994 roku (Dz.U. z 2019 roku, poz. 1186 ze zm.) wraz z rozporządzeniami wykonawczymi,
- Ustawa z dnia 18 lipca 2001 roku, Prawo wodne (tekst jedn. Dz. U. z 2005 roku, Nr 239 poz. 2019 z późn. zm.),
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 roku, Prawo ochrony środowiska (tekst jedn. Dz. U. z 2008 roku, Nr 25 poz. 150 z późn. zm.),
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku, w sprawie warunków technicznych jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016 poz.124),
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 22 marca 2006 roku, w sprawie szczegółowych zasad zabezpieczania przeciwpożarowego lasów (Dz.U. z 2015 Nr 146 poz. 1070 ze zm.),
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 roku, w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych,
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 roku, w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. 2012 Nr 0 poz. 462),
- „Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych” wydany przez Generalną Dyрекcję Dróg Publicznych i Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Warszawa 1997 roku,
- „Wytyczne prowadzenia robót drogowych w lasach” z 2013 roku, dopuszczone do wykorzystywania w jednostkach organizacyjnych Lasów Państwowych zarządzeniem nr 16 Dyrektora Generalnego LP z dn. 19.03.2014 roku,
- Polskie Normy.

2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest projekt wykonawczy dla inwestycji pn.: „**Budowa drogi leśnej – dojazdu pożarowego w leśnictwie Przyglów w oddziałach 133/134, 131/132, 130, 129 o długości 1.98km**”. Projektowana droga jest drogą wewnętrzną leśną służącą do celów gospodarki leśnej oraz przeciwpożarowych.

Zakres projektu obejmuje budowę drogi leśnej, zjazdów, mijanek, odtworzenie istniejących rowów przydrożnych oraz wykonanie poboczy.

3. LOKALIZACJA

Teren objęty przedmiotem opracowania znajduje się na terenie:

Nadleśnictwa Piotrków, leśnictwa Przyglów.

Działki nr ewidencyjne: 453/1, 454/1, 451, 452, 450, 449 - obręb ewidencyjny Łazy - Dąbrowa, gmina Sulejów, powiat piotrkowski, województwo łódzkie.

4. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

4.1 Rozwiązania sytuacyjne

Przebieg drogi w terenie omówiony został w Projekcie Zagospodarowania Terenu.

4.2 Profil podłużny

Niweleta drogi została dostosowana do terenu istniejącego tak, aby zapewnić jej płynny przebieg. Pochylenia podłużne odzwierciedlają pochylenia istniejące, mieszcząc się w przedziale od 0,02% do 6,32%. Wymagające tego załamania wyokrąglono łukami o promieniach $R=250m$ do $R=10000m$. Projektowane spadki podłużne jak i ich wyłukowania zostały przedstawione na rysunku nr 3 - Niweleta.

4.3 Parametry techniczne projektowanej drogi

- Klasa techniczna – droga dojazdowa do gruntów leśnych, droga wewnętrzna,
- Kategoria obciążenia ruchem – KR 1
- Projektowany nacisk osi na jezdnię – 100kN
- Prędkość projektowa – 30 km/h
- Długość – 1+979,15 km
- Ilość jezdni – 1
- Szerokość jezdni na prostej w planie – 3,50 m
- Przekrój poprzeczny jezdni dwuspadowy ze spadkiem – 3,0 %
- Pobocza utwardzone – 2 x 0,75m
- Pochylenie poprzeczne pobocza – 6,0 %
- Pochylenia skarp rowów 1:2.

5. UKŁAD KONSTRUKCYJNY OBIEKTU

5.1 Warunki hydrogeologiczne i hydrotechniczne

W celu rozpoznania budowy geologicznej i warunków wodnych wykonano badania geotechniczne z których opinia geotechniczna została dołączona do niniejszego opracowania.

W oparciu o przeprowadzone badania stwierdzono, że w podłożu poniżej warstwy gleby, tłucznia ok. 30cm, występują zarówno grunty spoiste jak i niespoiste. W przeważającej części odcinka, średnio na głębokości 30cm od powierzchni terenu zalegają piaski drobne, piaski grube zaliczane do grupy nośności G1 a także piaski glina piaszczysta, które należą do gruntów nienośnych zakwalifikowane do grupy nośności G3.

W trakcie wykonywania prac wiertniczych, w obrębie terenu badań, do głębokości 2,0m p. p. t. nie stwierdzono występowania wód gruntowych oraz sączeń.

Na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz.U. poz. 463 z dnia 27 kwietnia 2012) warunki gruntowe należy zaliczyć do prostych, natomiast obiekt budowlany do pierwszej kategorii geotechnicznej.

5.2 Kategoria ruchu

Kategorię ruchu ustalono na podstawie:

- Ustaleń z Inwestorem,
- Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Warszawa 1997 roku.

Drogę objętą niniejszym opracowaniem należy zaliczyć do dróg wewnętrznych leśnych o kategorii obciążenia ruchem KR 1.

6. KONSTRUKCJA DROGI

Do przyjęcia konstrukcji nawierzchni drogi posłużono się rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz wytycznymi do projektowania Drogi leśne – Poradnik techniczny Warszawa - Bedoń 2006 roku.

Konstrukcja jezdni:

- nawierzchnia z mieszanki kruszywa niezwiązanego o uziarnieniu 0/31,5mm (wg WT-4 dla KR-1) wraz z zamięłowaniem frakcją 0/4mm lub 0/8mm – **grub. 9cm**
- podbudowa z mieszanki kruszywa niezwiązanego o uziarnieniu 0/63mm (wg WT-4 dla KR-1) – **grub. 18 cm**
- warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego cementem (spoiwem hydraulicznym) o $R_m=2,5\text{MPa}$ – **gr. 15cm**
- istniejące podłoże

Konstrukcja zjazdów na drogi leśne i oddziałowe oraz mijanek:

- nawierzchnia z mieszanki kruszywa niezwiązanego o uziarnieniu 0/31,5mm (wg WT-4 dla KR-1) wraz z zamięłowaniem frakcją 0/4mm lub 0/8mm – **grub. 9cm**
- podbudowa z mieszanki kruszywa niezwiązanego o uziarnieniu 0/63mm (wg WT-4 dla KR-1) – **grub. 18 cm**
- warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego cementem (spoiwem hydraulicznym) o $R_m=2,5\text{MPa}$ – **gr. 15cm**
- istniejące podłoże

Konstrukcja placu składowego:

- nawierzchnia z mieszanki kruszywa niezwiązanego o uziarnieniu 0/63mm (wg WT-4 dla KR-1) cm wraz z zamięłowaniem frakcją 0/4mm lub 0/8mm – **grub. 20cm**
- warstwa odsączająca – grunt dowieziony G1 (pospółka) – **grub. 15cm**
- istniejące podłoże

Konstrukcja poboczy:

- nawierzchnia z mieszanki kruszywa niezwiązanego o uziarnieniu 0/31,5mm (wg WT-4 dla KR-1) wraz z zamięłowaniem frakcją 0/4mm lub 0/8mm – **grub. 9cm**
- podbudowa z mieszanki kruszywa niezwiązanego o uziarnieniu 0/63mm (wg WT-4 dla KR-1) – **grub. 18 cm**
- warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego cementem (spoiwem hydraulicznym) o $R_m=2,5\text{MPa}$ – **gr. 15cm**
- istniejące podłoże.

7. ODWODNIENIE

Projektuje się powierzchniowe odwodnienie drogi. Woda z nawierzchni odprowadzana będzie do rowów trójkątnych usytuowanych wzdłuż drogi, głębokości 75 – 80cm, o pochyleniu skarpy 1:2. Niweleta rowów zgodnie z rys. nr 3.

8. ROBOTY ZIEMNE

Roboty ziemne należy wykonywać zgodnie z normą PN-S-02205 Roboty Ziemne. W ramach inwestycji polegać będą między innymi na zdjęciu warstwy humusu (przyjęto średnią grubość 15-20 cm), do gruntu nośnego.

Urobek uzyskany w procesie odhumusowania należy sprzymować w bezpośredniej bliskości pasa drogowego, wykorzystując materiał nieorganiczny do wbudowania w nasyp. Nadmiar należy rozplantować poza pasem drogowym warstwą grubości 10-15cm, ewentualnie przewieźć w miejsce wskazane przez Inwestora.

W zakres robót ziemnych wychodzi również wykonanie wykopów i nasypów. Ze względu na różnice w konstrukcji jezdni oraz placu składowego należy przemieścić za pomocą spycharek lub równiarek materiał nadający się do wbudowania, tak aby dostosować niweletę do planowanej konstrukcji.

Skarpy wykopów powinny być zabezpieczone zgodnie z przepisami, zachowując ich stateczność. Za prawidłowe zabezpieczenie odpowiada Kierownik budowy. W związku z tym, że należy zachować naturalną strukturę gruntów nie dopuszcza się prowadzenia robót podczas trwania opadów atmosferycznych. W przypadku jej naruszenia Wykonawca zobowiązany jest do jego wymiany.

9. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA

Na terenie inwestycji nie stwierdzono występowania elementów uzbrojenia terenu. W przypadku znalezienia podziemnej infrastruktury technicznej należy niezwłocznie przerwać prace, zawiadomić inspektora nadzoru oraz autora niniejszego opracowania.

10. UWAGI KOŃCOWE

Prace budowlane powinny być wykonywane zgodnie z zasadami sztuki budowlanej oraz obowiązującymi przepisami i normami pod nadzorem osoby uprawnionej. Wszelkie użyte materiały budowlane muszą odpowiadać ustaleniom odnośnych norm oraz posiadać deklaracje właściwości użytkowych i/lub inne certyfikaty bądź aprobaty techniczne. Po wykonaniu robót budowlanych należy wykonać powykonawczą inwentaryzację techniczną. Wszelkie wątpliwości ustalić z inwestorem, inspektorem nadzoru oraz autorem projektu.

11. ZESTAWIENIA

11.1. Zestawienie robót ziemnych

Pikieta	Obszar wykopu (m2)	Objętość wykopu (m3)	Objętość wielokrotnego użytku (m3)	Obszar nasypu (m2)	Objętość nasypu (m3)	Sumaryczna objętość wykopu (m3).	Sumaryczna objętość wielokrotnego użytku (m3)	Sumaryczna objętość nasypu (m3).	Sumaryczna objętość netto (m3).
0+000.000	6,50	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
0+050.000	2,86	84,27	84,27	0,01	0,25	214,03	0,38	0,38	213,65
0+075.000	2,50	67,00	67,00	0,01	0,25	281,03	0,63	0,63	280,40
0+100.000	2,14	58,03	58,03	0,01	0,25	339,06	0,88	0,88	338,18
0+150.000	1,72	96,57	96,57	0,01	0,51	435,63	1,39	1,39	434,24
0+175.000	1,78	43,68	43,68	0,01	0,25	479,31	1,64	1,64	477,67
0+200.000	1,89	45,86	45,86	0,01	0,25	525,17	1,89	1,89	523,28
0+225.000	3,13	62,84	62,84	0,01	0,25	588,00	2,14	2,14	585,86
0+250.000	2,43	69,54	69,54	0,01	0,26	657,55	2,40	2,40	655,14
0+300.000	3,58	150,21	150,21	0,01	0,51	807,76	2,91	2,91	804,84
0+325.000	1,72	66,24	66,24	0,06	0,93	873,99	3,85	3,85	870,15
0+350.000	1,25	37,16	37,16	0,10	2,00	911,15	5,85	5,85	905,31
0+375.000	1,30	31,88	31,88	0,05	1,84	943,03	7,69	7,69	935,35
0+400.000	1,56	35,77	35,77	0,01	0,79	978,80	8,47	8,47	970,33
0+425.000	2,02	44,76	44,76	0,01	0,26	1,023.56	8,73	8,73	1,014.82
0+450.000	2,32	54,16	54,16	0,01	0,25	1,077.72	8,98	8,98	1,068.73
0+500.000	1,59	97,76	97,76	0,04	1,19	1,175.47	10,18	10,18	1,165.30
0+525.000	1,31	36,28	36,28	0,25	3,59	1,211.75	13,76	13,76	1,197.99
0+550.000	1,13	30,44	30,44	0,24	6,09	1,242.20	19,85	19,85	1,222.35
0+575.000	1,08	27,58	27,58	0,22	5,66	1,269.78	25,51	25,51	1,244.27
0+600.000	1,96	38,01	38,01	0,03	3,04	1,307.79	28,55	28,55	1,279.24
0+650.000	1,92	97,07	97,07	0,01	0,96	1,404.86	29,51	29,51	1,375.34
0+675.000	1,97	48,61	48,61	0,01	0,25	1,453.46	29,77	29,77	1,423.70
0+700.000	2,31	53,40	53,40	0,01	0,26	1,506.87	30,02	30,02	1,476.84
0+725.000	3,11	67,67	67,67	0,01	0,26	1,574.53	30,28	30,28	1,544.25
0+750.000	2,11	65,22	65,22	0,01	0,26	1,639.75	30,54	30,54	1,609.22
0+775.000	3,80	73,71	73,71	0,01	0,19	1,713.46	30,73	30,73	1,682.73
0+800.000	5,31	113,84	113,84	0,01	0,17	1,827.30	30,90	30,90	1,796.41
0+825.000	1,64	86,57	86,57	0,01	0,28	1,913.87	31,17	31,17	1,882.70
0+850.000	1,60	40,52	40,52	0,04	0,61	1,954.39	31,78	31,78	1,922.61
0+900.000	3,23	120,81	120,81	0,01	1,13	2,075.20	32,91	32,91	2,042.29
0+925.000	1,89	63,99	63,99	0,01	0,25	2,139.19	33,16	33,16	2,106.03
0+950.000	1,70	44,90	44,90	0,01	0,25	2,184.09	33,41	33,41	2,150.68
0+975.000	1,93	45,34	45,34	0,01	0,25	2,229.43	33,66	33,66	2,195.77
1+000.000	2,56	56,18	56,18	0,01	0,25	2,285.62	33,92	33,92	2,251.70
1+025.000	2,92	68,71	68,71	0,01	0,25	2,354.33	34,17	34,17	2,320.16

**BUDOWA DROGI LEŚNEJ – DOJAZDU POŻAROWEGO W LEŚNICTWIE PRZYGLÓW W ODDZIAŁACH 133/134, 131/132,
130, 129 O DŁUGOŚCI 1.98KM**

1+050.000	2,84	72,02	72,02	0,01	0,25	2,426.34	34,42	34,42	2,391.92
1+075.000	2,45	66,08	66,08	0,01	0,25	2,492.43	34,67	34,67	2,457.76
1+100.000	2,90	66,97	66,97	0,01	0,25	2,559.40	34,92	34,92	2,524.49
1+125.000	1,82	59,06	59,06	0,01	0,25	2,618.46	35,16	35,16	2,583.30
1+150.000	2,05	48,41	48,41	0,01	0,25	2,666.87	35,41	35,41	2,631.46
1+175.000	1,86	48,85	48,85	0,01	0,24	2,715.71	35,65	35,65	2,680.06
1+200.000	1,62	43,40	43,40	0,02	0,33	2,759.12	35,99	35,99	2,723.13
1+225.000	1,47	38,54	38,54	0,02	0,49	2,797.66	36,48	36,48	2,761.18
1+250.000	1,47	36,77	36,77	0,01	0,43	2,834.43	36,91	36,91	2,797.52
1+325.000	1,34	105,67	105,67	0,11	4,82	2,940.10	41,73	41,73	2,898.37
1+350.000	1,53	35,91	35,91	0,02	1,63	2,976.01	43,36	43,36	2,932.66
1+375.000	1,89	42,68	42,68	0,01	0,35	3,018.69	43,71	43,71	2,974.99
1+400.000	2,37	53,14	53,14	0,01	0,28	3,071.84	43,98	43,98	3,027.85
1+425.000	1,59	49,47	49,47	0,01	0,29	3,121.31	44,27	44,27	3,077.04
1+450.000	1,53	39,03	39,03	0,01	0,29	3,160.33	44,56	44,56	3,115.78
1+475.000	1,68	40,17	40,17	0,01	0,27	3,200.50	44,83	44,83	3,155.67
1+500.000	1,82	43,85	43,85	0,01	0,27	3,244.35	45,10	45,10	3,199.25
1+525.000	1,76	44,78	44,78	0,01	0,25	3,289.13	45,35	45,35	3,243.78
1+550.000	1,55	41,32	41,32	0,08	1,07	3,330.45	46,42	46,42	3,284.03
1+575.000	1,73	41,02	41,02	0,03	1,31	3,371.47	47,72	47,72	3,323.74
1+700.000	0,35	133,01	133,01	0,97	61,60	3,504.48	109,32	109,32	3,395.16
1+725.000	1,07	17,80	17,80	0,23	15,02	3,522.28	124,34	124,34	3,397.94
1+750.000	0,88	24,37	24,37	0,37	7,56	3,546.66	131,90	131,90	3,414.76
1+775.000	0,74	20,26	20,26	0,58	11,88	3,566.91	143,78	143,78	3,423.14
1+800.000	0,72	18,29	18,29	0,61	14,90	3,585.21	158,67	158,67	3,426.54
1+825.000	0,90	20,24	20,24	0,31	11,54	3,605.45	170,21	170,21	3,435.24
1+850.000	0,98	23,44	23,44	0,23	6,68	3,628.89	176,90	176,90	3,452.00
1+875.000	1,43	30,13	30,13	0,10	4,04	3,659.03	180,93	180,93	3,478.09
1+900.000	1,89	41,54	41,54	0,01	1,34	3,700.57	182,28	182,28	3,518.29
1+979.150	1,04	111,75	111,75	0,00	0,56	3,812.32	182,84	182,84	3,629.48

PROJEKTANT:	mgr inż. Ewelina Rzeźnik	LUB/0110/PBD/18 w spec. drogowej	
SPRAWDZAJĄCY:	mgr inż. Jan Moreń	298/89/WŁ w spec. drogowej	
ASYSTENT PROJEKTANTA:	mgr inż. Paweł Bodzioch		
ASYSTENT PROJEKTANTA:	mgr inż. Paulina Karwańska-Kruszyna		

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA