

Inwestor: Nadleśnictwo Rozwadów  
ul. Przemysłowa 1  
37 - 465 Stalowa Wola

Wykonawca: DEVELOPIA sp. z o.o.  
Al. T. Rejtana 20  
35 - 310 Rzeszów

Przedmiot opracowania:

**Przebudowa drogi leśnej nr 05200176 w Leśnictwie Żupawa  
nr inw. 220/1939.**

Faza opracowania:

**PROJEKT WYKONAWCZY**

Branża:

**DROGOWA**

Stanowisko	Imię i nazwisko	Uprawnienia	Podpis
Projektant	mgr inż. Janina Hajdaś	D - 49/75	
Opracował	mgr inż. Bartłomiej Sztaba	_____	

październik 2023

## SPIS TREŚCI

<b>SPIS TREŚCI.....</b>	<b>2</b>
<b>OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA .....</b>	<b>3</b>
<b>OŚWIADCZENIE GEODETY.....</b>	<b>6</b>
<b>A. OPIS TECHNICZNY PROJEKTU WYKONAWCZEGO.....</b>	<b>6</b>
1. PODSTAWA OPRACOWANIA.....	6
2. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA.....	6
3. DANE TECHNICZNE. ....	6
4. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO.....	7
5. OPIS STANU PROJEKTOWANEGO. ....	7
5.1 PLAN SYTUACYJNY.....	7
5.2 PRZEKRÓJ NORMALNY.....	8
5.3 PRZEKRÓJ PODŁUŻNY .....	8
6. ODWODNIENIE.....	8
7. ZJAZDY I SKRZYŻOWANIA .....	9
8. MIJANKI.....	9
9. ROBOTY ZIEMNE.....	9
10. PRZEWIDYWANY TERMIN REALIZACJI INWESTYCJI.....	10
<b>B. INFORMACJA BIOZ.....</b>	<b>11</b>
<b>C. OCENA WPŁYWU INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO LEŚNE.....</b>	<b>15</b>
<b>D. CZĘŚĆ RYSUNKOWA .....</b>	<b>17</b>

## **OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA**

Nazwa inwestycji: Dokumentacja projektowa: Przebudowa drogi leśnej nr 05200176 w Leśnictwie Żupawa, nr inw. 220/1939.

Stadium: Projekt wykonawczy

### **Oświadczenie**

Oświadczam, że Projekt Wykonawczy obejmujący przebudowę drogi leśnej nr 05200176 w Leśnictwie Żupawa, nr inw. 220/1939 jest kompletny z punktu widzenia celu, któremu ma służyć i został wykonany zgodnie z obowiązującymi normami, przepisami techniczno-budowlanymi oraz zasadami wiedzy technicznej.

**Rzeszów, dnia 13.10.2023 r.**

**Projektant:**

.....

mgr inż. Janina Hajdaś

PROJEKT WYKONAWCZY

# URZĄD WOJEWÓDZKI W RZESZOWIE

Wydział Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska

## STWIERDZENIE PRZYGOTOWANIA ZAWODOWEGO do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie

Nr D-49/75

Na podstawie § 2 ust.1 pkt.1, §4 ust.2, § 7 -  
i § 13 ust. 1 pkt. 1 lit.b - rozporządzenia  
Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia  
20 lutego 1975 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicz-  
nych w budownictwie (Dz. U. Nr 8 poz. 46) stwierdza się, że  
Ob. **H A J D A Ś J A N I N A**  
magister inżynier  
ur. **16 czerwca 1946 r.** w **Rzeszowie**  
posiada przygotowanie zawodowe upoważniające do wykony-  
wania samodzielnej funkcji **projektanta**  
w specjalności **konstrukcyjno - inżynierskiej -**

upoważniające do : 1/ sporządzania projektów budowli  
dróg, lotniskowych dróg startowych i manipulacyj-  
nych oraz typowych mostów i przepustów,  
2/ w zakresie budowli nie będących budynkami  
w budownictwie osób fizycznych - do kierowania,  
nadzorowania i kontrolowania budowy, kierowania  
i kontrolowania wytwarzania konstrukcyjnych  
elementów budowlanych oraz oceniania i badania  
stanu technicznego budowli.-



z up. *[Signature]*  
mgr inż. *[Signature]*  
Dyrektor Wydziału

Rzeszów, dnia 28.XI.1975 r.



### Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

PDK-T4K-95W-CPV \*

Pani Janina Hajdaś o numerze ewidencyjnym PDK/BD/1686/01  
adres zamieszkania ul. Zwierzyniecka 32/1, 35-205 Rzeszów  
jest członkiem Podkarpackiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane  
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.  
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2023-01-01 do 2023-12-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym  
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2022-12-14 roku przez:

Grzegorz Dubik, Przewodniczący Rady Podkarpackiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

\* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa [www.piib.org.pl](http://www.piib.org.pl) lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

## OPIS TECHNICZNY PROJEKTU WYKONAWCZEGO

### 1. Podstawa opracowania

Podstawą opracowania projektu jest umowa zawarta z Nadleśnictwem Rozwadów.

Projekt wykonano w oparciu o:

- Inwentaryzację nawierzchni i gruntu podłoża wykonane przez projektanta,
- „Poradnik techniczny – Drogi Leśne” Warszawa – Bedoń 2006
- Wytyczne prowadzenia robót drogowych w lasach – 2013
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 22 marca 2006 r. w sprawie szczegółowych zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów
- Instrukcji ochrony przeciwpożarowej lasu z dnia 23.12.2019 r.

### 2. Cel i zakres opracowania.

Celem niniejszego opracowania jest projekt przebudowy drogi leśnej nr 05200176 w Leśnictwie Żupawa, nr inw 220/1939.

Przedmiotowa inwestycja zwiększy bezpieczeństwo i płynność ruchu, co wpłynie na szybkość ewentualnych działań przeciwpożarowych i umożliwi również wykorzystanie ciężkiego sprzętu leśnego do wykonywania prac hodowlanych i pozyskaniowych w Leśnictwie Żupawa.

### 3. Dane techniczne.

Parametry techniczne projektowanych dróg leśnych przedstawiają się następująco:

- |                                     |                |
|-------------------------------------|----------------|
| - prędkość projektowa:              | 30 km/h;       |
| - szerokość jezdni                  | 3,5 m;         |
| - szerokość mijanki z jezdnią       | 6,5 m;         |
| - szerokość poboczy                 | 2 x do 0,75 m; |
| - obciążenie                        | 100 kN/oś;     |
| - nawierzchnia z kruszywa drogowego |                |

#### 4. Opis stanu istniejącego

Odcinek przebudowywanej drogi leśnej administracyjnie położony jest na terenie województwa podkarpackiego, powiat tarnobrzeński, gmina Grębów w Nadleśnictwie Rozwadów, Leśnictwie Żupawa. Całkowita jej długość wynosi 917 mb.

Istniejący szlak komunikacyjny – droga leśna jest w złym stanie technicznym. Stanowi go szczątkowe zagęszczone kruszywo drogowe mieszane o zmiennej grubości. Szlak przebiega w terenie falistym na podłożu piaszczystym. Przejazd pojazdów i sprzętu leśnego jest bardzo utrudniony. Brak spadków poprzecznych powoduje powstawanie zastoisk wód opadowych, które z kolei powodują dalszą dewastację drogi i uniemożliwiają przejazd pojazdów. Dodatkowo brak jest możliwości wyminięcia się pojazdów, co jest dodatkowym elementem wpływającym na dewastację drogi, gdyż wymijając się pojazdy rozjeżdżają pobocza i tereny przyległe bezpośrednio do drogi. Szerokość istniejącego pasa drogowego wynosi ok. 5,0 m. Wykarczowanie pni leży w gestii Wykonawcy robot drogowych. Przewiduje się 248 pni do wykarczowania, znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie skrajni przedmiotowej drogi.

W sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia znajduje się istniejąca droga gminna i nie znajduje się ona w zakresie niniejszego opracowania. W obrębie inwestycji nie znajduje się żadna infrastruktura techniczna.

Inwestycja nie przebiega przez tereny szkód górniczych.

Inwestor posiada prawo do dysponowania terenem pod Inwestycję na cele budowlane.

#### 5. Opis stanu projektowanego.

##### 5.1 Plan sytuacyjny.

Przebudowując drogę leśną przyjęto parametry geometryczne prędkości projektowej  $V_p=30$  km/h zgodnie z „Drogi Leśne – poradnik techniczny”, Dyrekcja Generalna Lasów Państwowych, Warszawa - Bedoń 2006.

Projektowana droga leśna ma długość 917 mb, załamania osi w poszczególnych wierzchołkach wyokrąglono łukami kołowymi. Dla łuków o promieniach mniejszych niż 250 m należy wykonać poszerzenia nawierzchni na łuku. Przyjęto zasadniczy przekrój jednojezdniowy, jednopasowy z poboczami po obu stronach.

Przewiduje się wzmocnienie istniejącej nawierzchni, poprzez wykonanie nasypu o grubości 50cm i szerokości do 6 m, a następnie dwóch warstw z kruszywa drogowego, stabilizowanego mechanicznie o gr. 20 – warstwa dolna oraz z kruszywa drogowego stabilizowanego mechanicznie o gr. 9 cm - warstwa górna, o szerokości 3,5 m, z obustronnym poboczem o szerokości do 0,75 m. Przebieg drogi

wpisano w istniejącą trasę. Skrzyżowania z duktami zaprojektowano jako zjazdy, a z liniami oddziałowymi jako skrzyżowania i wyokrąglono łukami o promieniu 11,0 m.

W celu zapewnienia płynności ruchu zaprojektowano wykonanie mijanek o wymiarach:

- szerokość nawierzchni jezdni na mijance 6,5m,
- długości 23,0m,
- skosy wjazdowe i wyjazdowe o pochyleniu 1:7.

Szczegóły wymiarów mijanek przedstawiono na rys. nr 5 „Szczegóły konstrukcyjne”.

Usytuowanie elementów drogowych przedstawiono na rys. nr 3 „Plan sytuacyjny”.

### 5.2 Przekrój normalny.

Jezdnię na przebudowywanym odcinku zaprojektowano o przekroju poprzecznym daszkowym ze spadkiem 3% ograniczoną poboczami gruntowymi o szerokości do 0,75 m o spadku poprzecznym 6%.

Zaprojektowano następującą konstrukcję jezdni:

- nawierzchnia z kruszywa drogowego 0/31,5mm stabilizowanego mechanicznie grubości 9 cm,
- nawierzchnia z kruszywa drogowego 0/63mm stabilizowanego mechanicznie grubości 20 cm,

Konstrukcja mijanek, zjazdów, skrzyżowań i poboczy - jak konstrukcja drogi leśnej.

Pochylenie poprzeczne mijanek jest zgodne z projektowanym pochyleniem drogi leśnej.

### 5.3 Przekrój podłużny

Niweletę projektowanej drogi dostosowano do istniejącego ukształtowania terenu. Istniejące spadki podłużne poddano niewielkiej korekcie. Zaprojektowano również lokalną niwelację terenu od km 0+015 do km 0+085 – likwidacja wzniesienia poprzez wykonanie robót ziemnych o głębokości 3 – 4,6 m i wykonanie nasypu od km 0+085 i km 0+917 w ramach przebudowywanego odcinka drogi.

## 6. **Odwodnienie.**

Odwodnienie nawierzchni zostanie zapewnione poprzez spadki podłużne i poprzeczne jezdni. Woda spływająca z korpusu drogowego będzie odprowadzana powierzchniowo na tereny bezpośrednio przylegające do przebudowywanej drogi.



## 7. Zjazdy i skrzyżowania

W celu połączenia projektowanej drogi z istniejącymi drogami i projektuje się budowę zjazdów i skrzyżowań.

Promienie wyokrąglające projektuje się o wartości 11,0 m przy zjazdach na szlaki i przy skrzyżowaniach. Nawierzchnie na zjazdach i skrzyżowaniach o szerokości i konstrukcji takiej jak na projektowanej drodze należy wykonać do końca promieni wyokrąglających.

Projektowane rozwiązania zjazdów - skrzyżowań pokazano na rys. nr 5 - „Szczegóły konstrukcyjne”.

## 8. Mijanki

W celu bezpiecznego wyminięcia się pojazdów na drodze obok wykorzystania do tego celu projektowanych zjazdów, skrzyżowań i poszerzenia przewiduje się budowę mijanek.

Szerokość jezdni na mijance wynosi 3,0 m, łącznie z drogą 6,5 m. Szerokość korony drogi z mijanką do 7,0 m. Długość mijanki 23,0 m. Skosy zjazdowe i wyjazdowe 1:7. Rozmieszczenie mijanek przedstawiono na rys. 3 „Plan sytuacyjny” a szczegół wykonania mijanki przedstawiono na rysunku nr 5.

## 9. Roboty ziemne

Wartość wskaźnika różnoziarnistości "U" gruntów użytych do wykonania nasypów nie powinna być mniejsza od 3.

Nasypy należy wykonywać metodą warstwową. Nasypy powinny być wznoszone równomiernie na całej szerokości. Grubość warstwy w stanie luźnym powinna być odpowiednio dobrana w zależności od rodzaju gruntu i sprzętu używanego do zagęszczania. Przystąpienie do wbudowania kolejnej warstwy nasypu może nastąpić dopiero po stwierdzeniu przez Inspektora nadzoru prawidłowego wykonania warstwy poprzedniej. Kiedy nasyp jest budowany w terenie płaskim spadek powinien być obustronny, gdy nasyp jest budowany na zboczu spadek powinien być jednostronny, zgodny z jego pochyleniem. Ukształtowanie powierzchni warstwy powinno uniemożliwiać lokalne gromadzenie się wody. Jeżeli pochylenie poprzeczne terenu w stosunku do osi nasypu jest większe niż 1:5 należy, dla zabezpieczenia przed zsuwaniem się nasypu wykonać w zboczu stopnie o spadku górnej powierzchni, wynoszącym około 4% i wysokości 50 cm.

Minimalne wartości wskaźnika zagęszczenia gruntu w nasypach:

- górna warstwa nasypu o grubości 20 cm - wskaźnik zagęszczenia  $\geq 1,00$ ,
- niżej leżące warstwy nasypu - wskaźnik zagęszczenia  $\geq 0,97$ .

Skarpy poboczy i wykopów należy wyprofilować do pochylenia 1:1,5.

## **10. Przewidywany termin realizacji inwestycji**

Rok 2023.

Opracował:  
mgr inż. Bartłomiej Sztaba

## **B. INFORMACJA BIOZ**

### **1. Zakres robót dla całego zamierzenia budowlanego oraz kolejność realizacji poszczególnych obiektów (zadań)**

Zgodnie z Rozporządzeniem 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, poz. 1126) każde planowane zamierzenie winno być poprzedzone analizą bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w zależności od zakresu i warunków realizacji planowanej inwestycji. Zakres robót drogowych dla niniejszego zamierzenia inwestycyjnego dotyczy:

- roboty przygotowawcze,
- karczowanie pni,
- wykonanie nowych warstw nawierzchni
- wykonanie zjazdów, mijanek, rozjazdów z kruszywa drogowego,
- roboty wykończeniowe.

### **2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych**

Istniejące obiekty budowlane to droga leśna 05200176 o jezdni z kruszywa drogowego.

### **3. Wskazanie dotyczące przewidywanych zagrożeń występujących podczas realizacji robót budowlanych, określające skalę i rodzaje zagrożeń oraz miejsce i czas ich występowania**

Należy zwrócić szczególną uwagę i zastosować dodatkowy dozór w przypadku realizacji robót, w rejonie występowania poniższych zagrożeń:

- Prace w pasie drogowym – należy je prowadzić zgodnie z projektem wykonawczym z zachowaniem szczególnej ostrożności przy pracy ze sprzętem ciężkim.
- Praca na wolnej przestrzeni częste zmiany wykonywania robót oraz roboty wykonywane pod ruchem pojazdów
- Prace budowlano – montażowe prowadzone podczas silnego wiatru i burzy.
- Wszelkie prace rozbiórkowe i roboty ziemne, prowadzone zarówno mechanicznie jak i ręcznie.

## **UWAGA!**

Należy stosować zasadę, że nie wszystkie prace można w pełni zmechanizować. Część prac należy wykonywać ręcznie przy pełnym rozpoznaniu i zabezpieczeniu bezpieczeństwa ludzi pracujących w wykopach.

### **4. Wskazanie sposobu prowadzenia instruktażu pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót szczególnie niebezpiecznych**

Konieczna jest znajomość przepisów w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy przez osoby pełniące nadzór techniczny na budowie: brygadzystę, majstra budowlanego, kierownika robót, kierownika budowy oraz personel inżyniersko – techniczny wykonawcy robót budowlano – montażowych. Przed przystąpieniem pracownika do realizacji robót należy przeprowadzić właściwy instruktaż ze wskazaniem tych zagrożeń, które w danych warunkach prowadzenia robót i na konkretnym odcinku trasy mogą spowodować określone zagrożenia dla zdrowia i życia pracownika.

Nie wolno dopuścić do zadania pracownika nie posiadającego wymaganych kwalifikacji, uprawnień czy umiejętności do jego wykonania a także dostatecznej znajomości przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy.

Pracodawca jest zobowiązany do zapewnienia przeszkolenia pracownika w zakresie BHP przed dopuszczeniem go do pracy oraz prowadzenia okresowych szkoleń w tym zakresie. Szkolenie wstępne obejmuje instruktaż ogólny, instruktaż stanowiskowy i szkolenie podstawowe. Odbycie przez pracownika instruktażu ogólnego i instruktażu podstawowego winno być potwierdzone przez pracownika na piśmie i odnotowane w jego aktach osobowych. Szkolenie podstawowe winno być zakończone egzaminem sprawdzającym. Szkolenie okresowe obowiązuje osoby objęte szkoleniem podstawowym.

Szkolenie okresowe przechodzą pracownicy zatrudnieni na stanowiskach robotniczych (w formie instruktażu) nie rzadziej niż raz na 3 lata, a na stanowiskach, na których występują duże zagrożenia wypadkowe – nie rzadziej niż raz w roku. Pracownicy, inne osoby kierujące pracownikami (np. mistrzowie, kierownicy) podlegają szkoleniom nie rzadziej niż co 6 lat. Szkolenie okresowe powinno być zakończone egzaminem sprawdzającym.

Niezależnie od ukończonych szkoleń, które winny być prowadzone według określonych programów dostosowanych pod względem formy i treści do realnie występujących zagrożeń i uciążliwości na określonym stanowisku czy grupie stanowisk, zatrudnionych przy budowie pracownikom na niebezpieczeństwo prowadzenia robót ziemnych. Szczególną uwagę winni zachować operatorzy maszyn budowlanych wykonujących roboty ziemne.

Szczególną uwagę należy zachować przy wykonywaniu wykopów, budowie przepustów pod zjazdami, wbudowywaniu warstw podbudowy oraz układaniu warstw nawierzchni.

W czasie prowadzenia robót należy stosować następujące akty prawne i przepisy:

- Rozporządzenie Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z dn. 28.03.1972 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy wykonywaniu robót budowlano – montażowych i rozbiórkowych (Dz. U. Nr 13 poz. 93),
- Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26.09.1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. Nr 129 poz. 844),
- Ustawa z dn. 29.06.1974 r. Kodeks Pracy z późniejszymi zmianami – dział X,
- Ustawa z dn. 6.03.1981 r. o Inspekcji Pracy (Dz. U. Nr 54 poz. 276 z 1985 r. ),
- Warunki techniczne wykonywania robót budowlano – montażowych, przepisy szczegółowe, normy itp.

**5. Wskazanie środków technicznych i organizacyjnych, zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z wykonywania robót budowlanych w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub w ich sąsiedztwie, w tym zapewniających bezpieczną i sprawną komunikację, umożliwiającą szybką ewakuację na wypadek pożaru, awarii i innych zagrożeń**

W celu sprawnego i bezpiecznego prowadzenia prac budowlanych niezbędne jest wskazanie właściwych środków technicznych i organizacyjnych zapobiegających niebezpieczeństwom wynikającym z prowadzenia tych robót w strefach szczególnego zagrożenia zdrowia lub życia i w ich sąsiedztwie. W szczególności umożliwiających szybką ewakuację na wypadek pożaru, wybuchu, osunięcia się ziemi, poważnego wypadku drogowego z udziałem sprzętu i ludzi lub wszystkich innych niebezpieczeństw mogących towarzyszyć prowadzeniu robót drogowych.

W tym celu konieczne są:

- właściwy instruktaż pracowników,
- rozmieszczenie urządzeń przeciw pożarowych wraz z drogami dojazdowymi;
- rozmieszczenie sprzętu ratunkowego (apteczki, nosze itp.),
- rozmieszczenie i oznaczenie granic obszarów wewnętrznych i zewnętrznych stref pracy sprzętu mechanicznego i pomocniczego,
- rozwiązanie układów komunikacyjnych, transportowych na potrzeby budowy z uwzględnieniem komunikacji do przyległych do przebudowywanej drogi posesji,

Uwagi:

- Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia jest podstawą odrębnego opracowania – Planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia „Planu

BIOZ zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003 r. (Dz. U. Nr 120 z dnia 10 lipca 2003 r. poz. 1126).

- Niniejsza „Informacja BIOZ” stanowi integralną część projektu wykonawczego przebudowy - drogi leśnej nr 05200176 w Leśnictwie Żupawa, nr inw 220/1939, o lokalnej nazwie „Prosta” i dł. 917 mb.

**Opracował:**

mgr inż. Bartłomiej Sztaba

## C. OCENA WPŁYWU INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO LEŚNE

### **1. Opis planowanego przedsięwzięcia**

Niniejszy raport oddziaływania na środowisko został przygotowany dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi leśnej nr 05200176 w Leśnictwie Żupawa, nr inw. 220/1939, o dł. 917 mb.

Przedmiotem inwestycji jest poprawienie parametrów oraz stanu istniejącej drogi leśnej, poprzez jej poszerzenie w granicach pasa drogowego, przeprofilowanie i wzmocnienie konstrukcji, a także wyposażenie w mijanki, zjazdu, skrzyżowania.

Całość przewidzianych do zastosowania materiałów i technologii jest obojętna ekologicznie tzn. w trakcie eksploatacji nie powoduje zanieczyszczenia środowiska naturalnego, oraz nie powoduje negatywnego oddziaływania na środowisko.

### **2. Podstawa opracowania**

Raport opracowano na podstawie:

- umowy z Nadleśnictwem Rozwadów
- wizji lokalnej
- literatury:
  - Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. 08.25.150 z późn. zm.)
  - Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. z dnia 30 kwietnia 2004r. z późn. zm.)
  - Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (Dz. Urz. WE L 206 z 22.07.1992, str. 7, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 15, t.2, str. 102, z późn. zm.)

### **3. Opis przewidywanych skutków dla środowiska w przypadku niepodjęcia przedsięwzięcia**

Niepodjęcie realizacji przedsięwzięcia polegającego na poprawie parametrów transportowych poprzez wzmocnienie nawierzchni, wyprofilowanie oraz poszerzenie na mijankach i zakrętach spowoduje degradację istniejącej drogi, co doprowadzi w następstwie do jej nieprzejezdności. W początkowej fazie degradacji wydłuży się czas przejazdu drogą, w końcowym pewne fragmenty obszarów leśnych staną się niedostępne. Niemożliwe będzie także poprawne zabezpieczenie przeciwpożarowe obszarów leśnych. Opóźnienie w przypadku powstania pożaru może się przyczynić do zwiększenia strat ekologicznych,

przyrodniczych i ekonomicznych spowodowanych opóźnieniem akcji gaśniczej (wydłużony czas dojazdu – zwiększona powierzchnia pożarzyska).

#### **4. Określenie przewidywanego oddziaływania na środowisko podczas realizacji przedsięwzięcia**

Na etapie realizacji przedsięwzięcia nastąpi wzmożona emisja akustyczna w związku z ruchem i działaniem pojazdów oraz innych urządzeń biorących udział w pracach budowlanych. W fazie realizacji projektu nastąpi spotęgowany wpływ na faunę glebową (bezkręgowce, gryzonie) w związku z pracami ziemnymi. Negatywny wpływ tych prac będzie jednak ograniczony ze względu na prowadzenie prac na i w pobliżu istniejącej drogi leśnej.

Podczas prac budowlanych zostanie usunięta pewna liczba drzew w istniejącym poboczu. Usunięcie to nie spowoduje jednak szkód dla środowiska. Drzewa zostaną usunięte w ramach prowadzonej przez Nadleśnictwo Rozwadów gospodarki leśnej.

Podczas realizacji inwestycji nastąpi wzmożona emisja spalin związana z pracą pojazdów i maszyn na budowie drogi. Emisja ta zostanie zniwelowana po zakończeniu prac.

Przedsięwzięcie nie oddziałuje transgenicznie na środowisko.

#### **5. Określenie przewidywanych korzyści po realizacji przedsięwzięcia**

Proponowana technologia przebudowy drogi z nawierzchnią z tłucznia jest najbardziej ekologicznie i ekonomicznie uzasadniona. Przyjęte rozwiązania techniczno-technologiczne pozwalają na skuteczne minimalizowanie wpływu inwestycji na środowisko. Nie przewiduje się żadnego negatywnego wpływu na środowisko naturalne oraz zdrowie ludzi i obiekty sąsiednie. Przebieg prac w pasie istniejącej drogi powoduje brak zagrożenia dla siedlisk przyrodniczych i siedlisk grzybów. Nie zmienia się sposób użytkowania terenu. Po wykonaniu inwestycji nie będzie ona wpływała na powietrze. Wody opadowe będą gromadzone częściowo w przydrożnych rowach.

Realizacja przedsięwzięcia pozwoli na optymalne rozwiązanie obsługi komunikacyjnej tego obszaru, co wpłynie na zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza pyłami i spalinami, ograniczy hałas poprzez skrócenie czasu przejazdów. Pozwoli zapewnić przeciwpożarowe zabezpieczenie lasów, co w razie powstania pożaru przyczyni się znacząco do ograniczenia strat w środowisku naturalnym na skutek rozprzestrzeniania się ognia.

Zastosowane materiały oraz sposób wykonania przedsięwzięcia nie powoduje zmian w istniejącym krajobrazie. Nie narusza dóbr materialnych.



## CZĘŚĆ RYSUNKOWA

Rys. 1	Plan orientacyjny	skala 1:25 000
Rys. 2	Inwentaryzacja	bez skali
Rys. 3	Plan sytuacyjny	bez skali
Rys. 4	Przekroje normalne	skala 1:10/1:50
Rys. 5	Szczegóły konstrukcyjne	skala 1:30