



**EGZ.1**

## PROJEKT WYKONAWCZY

**Zadanie:**

**Przebudowa drogi leśnej Nr 220/1243 od km 0+000 do km 1+175  
na terenie Leśnictwa Łączki**

**Adres**

**Gnojnica [0002]– dgr 1401/11, 3612, 3616  
Gmina wiejska Ropczyce [181503\_5]**

**Inwestor:**

**PGL LASY PAŃSTWOWE  
Nadleśnictwo Strzyżów  
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	<b>Drogowa</b>	Projektant	<b>inż. Andrzej Prajsnar</b> PDK/0142/ZOOD/07	listopad'2022	<i>inż. Andrzej Prajsnar</i> Upis bud. do 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*
- 3. Decyzja OŚiR.6220.6.2022 z dnia 12.09.2022.*

### **II. Część rysunkowa:**

- |  |                         |
|--|-------------------------|
| <i>1. Orientacja</i>                             | <i>b/s</i>              |
| <i>2. Plan sytuacyjny (ark.1-6)</i>              | <i>skala 1:500</i>      |
| <i>3. Przekroje normalne (ark.1-4)</i>           | <i>skala 1:25, 1:10</i> |
| <i>4. Schemat umocnienia rowu</i>                | <i>skala 1:25</i>       |
| <i>5. Schemat zjazdu</i>                         | <i>skala 1:50</i>       |
| <i>6. szczegół ścieku skarpowego</i>             | <i>skala 1:50</i>       |
| <i>7. Studzienka ściekowa z wpustem</i>          | <i>skala 1:50</i>       |
| <i>8. Wylot przykanalika do rowu umocnionego</i> | <i>skala 1:50</i>       |
| <i>9. Szczegóły konstrukcyjne</i>                | <i>b/s</i>              |

### **III. Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia**

# **I. CZĘŚĆ OPISOWA**

## **I. Część opisowa:**

*1. Oświadczenie*

*2. Opis techniczny*

*3. Decyzja OŚiR.6220.6.2022 z dnia 12.09.2022.*

**Andrzej Prajsnar**  
**36-221 Blizne 645A**  
**woj.podkarpackie**

## OŚWIADCZENIE

Zgodnie z art. 20 pkt 4 ustawy z dnia 07 lipca 1994 roku Prawo budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2021 r., poz. 2351 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. 220/1243 OD KM 0+000 DO KM 1+175 W LEŚNICTWIE ŁĄCZKI**

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	Podpis
1	<b>Drogowa</b>	Projektant	<b>inż. Andrzej Prajsnar</b> upr. bud. PDK/0142/ZOOD/07	listopad'2022	<i>inż. Andrzej Prajsnar</i> Up. bud. do projektowania w specjalności drogowej Nr ewid. PDK/0142/ZOOD/07 36-221 Blizne 645 A



## OPIS TECHNICZNY

do zgłoszenia robót budowlanych w ramach realizacji inwestycji pod nazwą:  
**„Przebudowa drogi leśnej nr inw. 220/1243 od km 0+000 do km 1+175 w Leśnictwie Łączki”**

### 1. PRZEDMIOT ROBÓT

Przedmiotem robót budowlanych jest przebudowa drogi leśnej nr inw. 220/1243 w granicach istniejącego pasa drogowego położonego na działkach:

- nr ewid. 1401/11, 3612, 3616 obręb ewidencyjny [0002 Gnojnica ], gm.Ropczyce-gmina wiejska  
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 2021 r. poz. 2351 z późn. zm.).

Drogi leśna nr inw. 220/1243 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: jezdnia z poboczeniami tworzące koronę drogi, skarpy wykopów i nasypów, rowy, ścieki i inne urządzenia odwadniające, zjazdy na szlaki zrywkowe i składnice przyrębowe oraz pola widoczności na łukach i skrzyżowaniach.

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

### 2. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Początek drogi rozpoczyna się na skrzyżowaniu z drogą powiatową Nr 1360R Ropczyce-Gnojnica o nawierzchni bitumicznej, a kończy w km 1+175 na granicy administracyjnej gminy wiejskiej i miejskiej Ropczyce, stanowiącej jednocześnie koniec kompleksu leśnego po stronie prawej.

Przedmiotowa droga leśna została udostępniona do ruchu publicznego na zasadach określonych w *„Regulaminie korzystania z leśnych dróg udostępnionych do ruchu publicznego dla pojazdów silnikowych, zaprzęgowych i motorowerów na terenie Nadleśnictwa Strzyżów”*, opracowanym zgodnie z Zarządzeniem 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.

Korona drogi o szerokości 6,0 – 8,0 m jest wyraźnie wyznaczona i uformowana. W stanie obecnym droga przeznaczona jest do obsługi związanej z gospodarką leśną i ma podstawowe znaczenie dla Inwestora zapewniając komunikację wewnętrzną gospodarczą i minimalne połączenia zewnętrzne.

Na trasie drogi jest usytuowanych:

- 3 przepusty pod koroną drogi o konstrukcji rurowej stalowej o średnicy 800 mm, z zabezpieczonymi wlotami/wylotami ściankami czołowymi żelbetowymi
- 5 zjazdów (z przepustami i bez przepustów) na szlaki zrywkowe i do obiektów przydrogowych
- 4 place składowe o nawierzchni utwardzonej kruszywem naturalnym
- 4 mijanki drogowe w obrębie placów składowych
- 1 mijanka drogowa
- 2 miejsca parkingowe

Nawierzchnia drogi nieulepszona z kruszywa kamiennego powierzchniowo utrwalona o szerokości jezdni 3,50- 5,0 m z obustronnymi poboczeniami gruntowymi 0,50-1,0 m. Pas jezdny na całej szerokości jednorodny. Występują lokalne wyboje, szczególnie w okolicy przejazdów płytowych spowodowane intensywnym spływem wód opadowych i ruchem pojazdów samochodowych. Nie występują wysadziny i przełomy, co świadczy o właściwym odwodnieniu i nośności konstrukcji. Odwodnienie stanowią rowy drogowe otwarte obustronne – drożne, lokalnie zamulone wymagające oczyszczenia



oraz przepusty pod koroną drogi i zjazdami – drożne, wymagające oczyszczenia. W otoczeniu drogi występuje intensywny kompleks leśny, drzewostan liściasty.

Niweleta drogi przebiega w niewielkim pochyleniu  $\leq 6\%$ , trasa jest kręta z łukami o przechyłka do 5%, co nie powoduje rozmywania nawierzchni. Nie występują wysadziny i przełomy, co świadczy o właściwym odwodnieniu i nośności konstrukcji. Odwodnienie stanowi rów drogowy otwarty jednostronny od strony stokowej – drożny oraz przepusty pod koroną drogi i zjazdami – drożne. W otoczeniu drogi występuje intensywny kompleks leśny, drzewostan liściasty i iglasty.

### **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 nie zostały zainwentaryzowane sieciowe urządzenia podziemne.

#### **3.2. Urządzenia naziemne**

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

#### **3.3. Przepusty pod koroną drogi**

- km 0+393 - przepust stalowy z blachy falistej o przekroju kołowym  $\Phi 800$  i długości 8,0 mb, na wlocie i wylocie przepust posiada ścianki czołowe, stan konstrukcji jest dobry.
- km 0+812 - przepust stalowy z blachy falistej o przekroju kołowym  $\Phi 800$  i długości 8,0 mb, na wlocie i wylocie przepust posiada ścianki czołowe, stan konstrukcji jest dobry.
- km 1+126 - przepust stalowy z blachy falistej o przekroju kołowym  $\Phi 800$  i długości 8,0 mb, na wlocie i wylocie przepust posiada ścianki czołowe, stan konstrukcji jest dobry.

### **4. CEL I ZAKRES ROBÓT**

Projektowane roboty budowlane stanowią element poprawy warunków komunikacyjnych i eksploatacyjnych na istniejącym ciągu drogowym. Dlatego zachodzi konieczność jej przebudowy i zabezpieczenia powierzchniowego w obszarze podbudowy i nawierzchni wraz z uzupełnieniem poboczy w sposób zapewniający bezpieczne użytkowanie.

Inwestycja nie spowoduje wzrostu natężenia ruchu pojazdów, zwiększenia ich prędkości oraz zwiększenia udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. 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. 220/1243 od km 0+000 do km 1+175 zgodnie z Rys. 2 Plan sytuacyjny.

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

#### **a/ roboty konstrukcyjne (jezdnia + mijanki + parkingi)**

- podbudowa z mieszanki związanej cementem C5/6 o grubości 30 cm, obejmująca wglębne ulepszenie istniejącego podłoża,
- 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 przejazdów z płyt żelbetowych ze szlaków zrywkowych na place składowe
- uzupełnienie poboczy kruszywem kamiennym o grubości 10 cm

#### **b/ wykonanie elementów odwodnienia**

- wykonanie ścieków drogowych typ trójkątny na koronie drogi
- wykonanie studzienki ściekowej z wpustem ulicznym wraz z przykanalikiem do rowu
- fragmentowe umocnienie rowu drogowego

#### **c/ roboty konserwacyjne (nie wymagające zgłoszenia)**

- oczyszczenie istniejących rowów drogowych,
- oczyszczenie istniejących przepustów pod koroną drogi i zjazdami
- uzupełnienie nawierzchni zjazdów kruszywem kamiennym
- wyrównanie powierzchni placów składowych z uzupełnieniem kruszywem naturalnym

### **6. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE**

#### **6.1. Parametry techniczne projektowanej drogi**

Podstawowe parametry techniczne drogi:

- Klasa techniczna drogi – D
- Prędkość projektowa – 30 km/h
- Grupa nośności podłoża - G<sub>1</sub>
- Kategoria ruchu dla drogi – KR1
- Ciężar osi obliczeniowej- 100 kN/oś
- Kategoria terenu – falisty
- Szerokość projektowanego pasa ruchu:
  - odcinek km 0+000 – 1+175 – 3,50 m
  - z poszerzeniami na łukach poziomych o promieniu  $R \leq 200,0$  m

#### **6.2. 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*”. W projekcie zidentyfikowano 14 łuków poziomych o promieniu  $R=60-300$  m, oszacowanych na podstawie zinwentaryzowanych współrzędnych geodezyjnych kątów zwrotu trasy w granicach działki drogowej. Z uwagi na ograniczoną dostępność działki drogowej oraz niską prędkość projektową dla określanych parametrów nie zastosowano poszerzeń nawierzchni.

#### **6.3.Zjazdy**

Lokalizacja zjazdów na szlaki zrywkowe została zaewidencjonowana na planie sytuacyjnym. Szczegóły rozwiązań sytuacyjnych zjazdu wskazuje Rys. Nr 5 *Schemat zjazdu*. Szerokość zjazdów jest zmienna i waha się od 5,0 do 8,0 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 nieaktywne szlaki zrywkowe - uzupełnienie kruszywem kamiennym,
- zjazdy na aktywne szlaki zrywkowe – nawierzchnia z płyt żelbetowych

Konstrukcja zjazdu 1:

- nawierzchnia z kruszywa łamanego gr. 20 cm

Konstrukcja zjazdu 2 (Rys. Nr 3.4):

- nawierzchnia z płyt żelbetowych gr. 15 cm wraz podsypką piaskowa
- uzupełnienie powierzchni kruszywem łamanym gr. 20 cm

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 ).



#### 6.4. Place składowe

Przewiduje się wyrównanie istniejących placów składowych o nawierzchni utwardzonej kruszywem naturalnym. W związku z uzupełnieniem nawierzchni jezdni, przewiduje się dostosowanie placów składowych na szerokości około 3,0 m kruszywem kamiennym 0/63 mm o grubości 10-15 cm w strefie przejazdowej na całej długości placu składowego.

#### 6.5. Rozwiązanie wysokościowe

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

#### 6.6. Przekroje normalne

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

#### 6.7. Odwodnienie

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się lokalne oczyszczenie istniejącego rowu drogowego wraz z fragmentowym umocnieniem wlotów/wylotów przepustów pod zjazdami. Początkowy odcinek na długości około 30 m (brak rowu) należy odwieść korytkami ściekowymi typ trójkątny.

#### 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
- Wykonanie (ulepszenie) podbudowy drogi,
- Wykonanie warstw bitumicznych
- Wykonanie elementów odwodnienia
- Uzupełnienie poboczy i nawierzchni zjazdów
- Wyrównanie powierzchni składowych z uzupełnieniem kruszywem naturalnym
- Oczyszczenie rowów i przepustów



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**

Planowane przedsięwzięcie nie ma wpływu na ustalenia wynikające z krajowego programu oczyszczania ścieków komunalnych zgodnie z Uchwałą Rządu RP w dniu 16.12.2013 roku oraz aktualizacją zatwierdzoną przez RM w dniu 21.04.2016 roku.

### **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. 2021, poz.2351 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. WPŁYW 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. 220/1243 na odcinku od km około 0+000 do km około 1+175 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). Przebudowywana droga 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.

Na wniosek Inwestora z dnia 04.07.2022 Burmistrz Ropczyc przeprowadził postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji środowiskowej, które wykazało brak konieczności przeprowadzania postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko. Stosownie do art. 64 ustawy 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) Burmistrz Ropczyc uzyskał uprzednio opinie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego oraz PGW Wody Polskie. Wobec powyższego została wydana decyzja o umorzeniu postępowania OŚiR.6220.6.2022 z dnia 12.09.2022.

### **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**

Woda zużywana będzie głównie do celów technologicznych oraz w nieznaczej ilości do celów bytowych. Przewiduje się, iż niniejsza przebudowa potrwa około 2 miesiące z wykorzystaniem pracy maszyn budowlanych (równiarki, ładowarki, walce, skraparki itp.) oraz pracy około 10 osób. Energia wykorzystywana podczas prac będzie pochodziła ze spalania paliw w silnikach spalinowych pracujących maszyn oraz agregatów prądotwórczych. Może to powodować okresowe skumulowane emisje do środowiska spalin, które jednakże nie będą mieć istotnego wpływu na poszczególne elementy otaczającego środowiska przyrodniczego, ze względu na ich krótki czas trwania oraz ograniczenie ilością pracujących jednocześnie maszyn.



Przy realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia nie będą wykorzystywane zasoby naturalne pochodzące z obszaru jego usytuowania. Wykorzystywane zasoby naturalne (kruszywa) będą pochodzić spoza obszaru przedsięwzięcia

#### **9.6. Przedsięwzięcia chroniące środowisko**

Przebudowa drogi 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. Planowane przedsięwzięcie nie spowoduje wzrostu emisji o więcej niż 20% w stosunku do stanu obecnego.

#### **9.7 Wnioski końcowe**

Podsumowując przeprowadzone analizy należy stwierdzić, że planowany do przebudowy odcinek drogi leśnej nr inw. 220/1243 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. 2021, poz.2351 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 Arajsna  
Upr. bud. do projektowania  
w specjalności drogowej  
Nr ewid. PDK/0142/ZOOD/07  
36-221 Bliźnię 645 A