

Zn. spr. SA.20.3.2020.S

Notatka służbowa
sporządzona w Nadleśnictwie Staszów
w sprawie założeń przedprojektowych
dotyczących rozbudowy drogi leśnej nr 94 wg DSD
nr inwentarzowy drogi 220/41
na terenie leśnictwa Golejów

Obecni:

- Tomasz Marcinek- zastępca nadleśniczego
- Marcin Maruszewski – inżynier nadzoru
- Lidia Stachurska – sekretarz nadleśnictwa

W wyniku dokonanej lustracji na gruncie ustalono jak niżej:

I. Opis stanu aktualnego.

1. Opis dot. lokalizacji planowanej inwestycji

Na terenie obrębu leśnego Golejów o powierzchni 10 683,20 ha znajdują się:

- drogi leśne główne – 51,9 km
- drogi leśne boczne – 14,3 km.
- drogi publiczne w tym:
 - krajowe – 1,35 km
 - wojewódzkie – 14,1 km,
 - powiatowe- 11,2 km
 - gminne – 36,2 km

Planowana do rozbudowy droga znajduje się na terenie obrębu leśnego Golejów w leśnictwie Golejów i przebiega przez oddziały 5/9, 4/8, 8/7, 13, 20/19, 29/28, 38/37, 51/50, 64/63 Droga na całym odcinku stanowi dojazd pożarowy (nr 1). Droga ta łączy się w oddziale 5/9 leśnictwa z drogą gminną 385413T relacji Staszów- Pocieszka i w oddziale 63/64 z drogą wojewódzką nr 765 relacji Chmielnik – Osiek (załącznik nr 1)

2. Określenie klasyfikacji projektowanej drogi.

Projektowana droga pełni funkcję dojazdu pożarowego oraz głównej drogi leśnej.

3. Opis istniejącego stanu technicznego.

Droga leśna stanowi drogę utwardzoną przejezdną o szerokości 3,5 m, z poboczami, mijankami, okopaną rowami. Łączy się z drogami publicznymi gminną oraz drogą wojewódzką. Długość drogi to 4,6 km. Aktualny stan techniczny drogi jest średni, występują ubytki i nieliczne wyboje. Droga była przebudowywana w roku 2012. Wykonano prace związane z przebudową a zakres robót obejmował wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego 0-63 mm o grubości 18 cm z warstwą górną z kruszywa łamanego 0-31,5 mm o grubości 8 cm oraz podwójne powierzchniowe utrwalenie nawierzchni emulsją asfaltowa z grysem kamiennym (5-8 mm). Wykonano

również mijanki i zjazdy, odmulono przepusty i odtworzono rowy odwadniające. Zakres prac nie przewidywał wykonania składnic i wydłużonych zjazdów. Drewno składowane jest za rowem wzdłuż drogi co stanowi utrudnienie dla pracowników ZUL jak i dla odbiorców drewna (problem z załadunkiem). Poza tym trzeba tak organizować pracę aby drewno nie zalegało (można składować niewielkie ilości).

Droga ta jest główną drogą wywozową i jest intensywnie eksploatowana. Od wykonania prac związanych z przebudową droga ta nie była remontowana, ponoszone były jedynie koszty związane z bieżącym utrzymaniem tj. koszenia poboczy.

4. Wskazanie, czy zadanie objęte założeniami przedprojektowymi jest uwzględnione w Docelowej Sieci Dróg i Planie budownictwa drogowego RDLP w Radomiu oraz w Planie Urządzenia Lasu

Zadanie objęte założeniami przedprojektowymi jest uwzględnione w Docelowej Sieci Dróg i Projekcie docelowej sieci drogowej Nadleśnictwa Staszów.

5. Wskazanie, czy zadanie objęte założeniami przedprojektowymi jest ujęte w planie 4-letnim.

Zadanie objęte założeniami przedprojektowymi jest ujęte w planie nakładów 4-letnim na lata 2022-2025.

6. Przedstawienie potoków ładunków ciężących do drogi objętej założeniami przedprojektowymi

Potok ładunków ciężących do drogi objętej założeniami przedprojektowymi wraz ze wskazaniem mas drewna ciężących do projektowanych stałych składnic drewna stanowi załącznik nr 1 do niniejszej notatki służbowej. Zgodnie z powyższym potokiem w obecnym dziesięcioleciu obowiązywania P.U.L. do ww. planowanej drogi ciąży masa grubizny do wywozu w ilości 45000 m³. Przy czym należy nadmienić, że w tej chwili nadleśnictwo jest w ostatnim roku obowiązywania P.U.L.

Brak dodatkowych informacji dot. np. ewentualnego przewidywanego zwiększenia rozmiaru użytkowania następnej rewizji PUL lub dot. udostępnienia drzewostanów w ramach zabezpieczenia pożarowego.

7. Informacja, czy droga objęta założeniami przedprojektowymi przebiega przez obszary przyrodniczo cenne.

Teren, na którym przebiega droga objęta założeniami przedprojektowymi znajduje się na obszarach przyrodniczo cennych tj. obszar NATURA 2000 – Kras Staszowski oraz na obszarze „Jeleniowsko-Staszowski obszar chronionego krajobrazu.”

II. Analiza dot. opłacalności i celowości realizacji inwestycji

1a) Koszty orientacyjne koniecznych remontów (napraw, konserwacji) drogi objętej założeniami przedprojektowymi z kruszyw naturalnych w okresie 10 lat.

a) Przyjęto następujące założenia:

- konieczna odnowa warstwy ścieralnej (górnej) nawierzchni poprzez ułożenie nowego podwójnego powierzchniowego utrwalenia przy założeniu 30% naprawy. Wartość w/w robót dla całej drogi wynosi około 220,0 tys zł
- konieczna naprawa ubytków nawierzchni. Wartość w/w robót dla całej drogi (przy założeniu wykonania napraw na 30% powierzchni) wynosi około 80 tys. zł

Łączne koszty remontu drogi o nawierzchni z kruszyw wynoszą **ok. 300,0 tys. zł**

b) orientacyjne koszty realizacji inwestycji wraz z rozbudową to ok. **500,0 tys. zł**

1b). Koszty wydłużenia odległości zrywki z oddziałów ciężących do drogi objętej założeniami przedprojektowymi:

- a) koszty wydłużenia odległości zrywki 190,0 tys. zł
- b) orientacyjne koszty realizacji inwestycji 500,0 tys. zł
- c) porównanie kosztów (190,0 tys. zł - 500,0 tys. zł.) = - 310,0 tys. zł

Dodatkowymi argumentami przemawiającymi za realizacją inwestycji (niezależnie od zastosowanej nawierzchni) jest zabezpieczenie ppoż. lasów, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 22 marca 2006 r. w sprawie szczegółowych zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów (Dz. U. 2006 nr 58 poz. 405). Przedmiotowa droga służyć będzie przede wszystkim, jako dojazd pożarowy, powinna posiadać parametry szczegółowo przedstawione w pkt. III oraz być utrzymana w sposób zapewniający jej przejezdność.

Kolejnym argumentem dla realizacji inwestycji jest budowa stałych składnic drewna, które umożliwią składowanie i wywóz drewna bez względu na warunki atmosferyczne. Stopniowe wprowadzanie technologii maszynowego pozyskania drewna w większym rozmiarze wymusza konieczność budowy takich składnic.

Ponadto ze względu na składowanie drewna na poboczach są one uszkodzane. W sąsiedztwie istniejących zjazdów są ograniczone możliwości składowania drewna dłużycowego ze względu na niewystarczającą ich długość lub miejscami ich całkowity brak. Natomiast służba leśna spotyka się coraz częściej z odmową odbioru drewna składowanego w ten sposób i w takich warunkach.

Wymienione wyżej argumenty przemawiają za koniecznością rozbudowy drogi.

3. Porównanie optymalnej gęstości:

- dróg nie dotyczy

III. Założenia przedprojektowe w zakresie rozwiązań technicznych:

1. Planowane zadanie obejmuje rozbudowę drogi leśnej nr 94 poprzez budowę 4 stałych składnic drewna i 15 wydłużonych zjazdów oraz remont nawierzchni. Droga spełniać będzie wymogi dotyczące nośności umożliwiającej wywóz drewna samochodami wysokotonażowymi oraz kryteria określone dla dróg przeciwpożarowych.

2. Parametry techniczne drogi nie ulegną zmianie i będą zgodne z obowiązującymi wytycznymi dla dróg leśnych wykorzystywanych jako dojazdy pożarowe w tym:

2.1. Prace remontowe związane z odnową nawierzchni jezdni:

- a) naprawa ubytków wg technologii wskazanej przez projektanta
- b) odnowa warstwy ścieralnej poprzez ułożenie nowego podwójnego powierzchniowego utwalenia emulsją asfaltową z grysem kamiennym (5-8 mm) na istniejącej podbudowie z kruszywa łamanego przy założeniu 30% naprawy wg ustaleń projektanta

2.2. Parametry techniczne dotyczące wydłużonych zjazdów i nowych składnic

- a) szerokość jezdni na zjazdach – 3,0m - 3,5 m,
- c) pochylenie poprzeczne jezdni – daszkowe
- d) szerokość poboczy – 0,50 m - 0,75 m z pospółki lub kruszywa niesortowanego,
- e) konstrukcja nawierzchni zjazdów jak na drodze - nawierzchnia podwójne powierzchniowe utwalenie nawierzchni emulsją asfaltową z grysem kamiennym (5-8 mm) na istniejącej podbudowie z kruszywa łamanego,
- f) odwodnienie korpusu drogowego – miejscowe odtworzenia istniejących rowów oraz odmulenie przepustów; w związku z rozbudową drogi o składnice

- i wydłużone zjazdy należy zapewnić trwałe odprowadzenie wody poza pas drogowy w oparciu o rozwiązania wskazane przez projektanta.
- g) skrzyżowania i zjazdy – wydłużenie zjazdów do długości 30 m – 40 m, w tym odcinek o długości 25-30 m bez rowów odwadniających w ilości 15 szt. zgodnie z lokalizacją przedstawioną na mapie stanowiącej załącznik nr 1 do niniejszej notatki;
 - h) włączenie projektowanej drogi leśnej do drogi publicznej – bez zmian
 - i) lokalizacja i parametry geometryczne mijanek – bez zmian
 - j) 4 stałe składnice drewna położone w oddziałach 8, 20, 29, 51 szerokości 21,50 m i długości 40 m plus skos, o nawierzchni z kruszywa łamanego o warstwach i grubościach dobranych przez projektanta z uwzględnieniem warunków gruntowo-wodnych podłoża i przewidywanego obciążenia, zgodnie z lokalizacją przedstawioną na mapie gospodarczej stanowiącej zał. nr 1 do niniejszej notatki; poglądowy rysunek składnicy przedstawia zał. nr 3 do niniejszej notatki,
 - k) inne elementy infrastruktury drogowej – mijanki nienormatywne przy włączeniach do dróg publicznych w oddziałach 5 i 63 (przykładowy rysunek mijanki przedstawia załącznik nr 2); rogatki – szt. 2 w oddziałach 5 i 63, usytuowane w taki sposób, aby umożliwić przejazd rowerem bez konieczności ich otwierania,
 - l) przebieg drogi - bez zmian,
 - m) oś drogi - bez zmian,
 - n) niweleta osi – bez zmian

Dokumentacja projektowa winna obejmować wykonanie badań geotechnicznych dla rozpoznania warunków gruntowo-wodnych w miejscach projektowanych składnic drewna – w ilości 1 otwór na głębokość 3,0m. w przypadku skomplikowanych warunków gruntowo-wodnych ilość otworów należy zwiększyć wg ustaleń projektanta. Projekt budowlany i wykonawczy wraz z przedmiarem robót, kosztorysem inwestorskim i ofertowymi, szczegółowymi specyfikacjami technicznymi wykonania i odbioru robót należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami w szczególności z:

- Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 22 marca 2006 r., w sprawie szczegółowych zasad zabezpieczenia przeciwpożarowego lasów (Dz.U. 2006 nr 58 poz.405),
- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r., w sprawie określenia metod i podstaw sporządzenia kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym (Dz.U. 2004 nr 130 poz. 1389),
- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r., w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz.U. 2004 nr 202 poz. 2072 ze zm.),
- Ustawą z dnia 20 lipca 2017 roku Prawo wodne (Dz.U. z 2017 roku poz. 1566),
- Poradnikiem technicznym „DROGI LEŚNE” DGLP Warszawa-Bedoń 2006,

- Wytycznymi prowadzenia robót drogowych w lasach dopuszczonymi do wykorzystania w jednostkach organizacyjnych Lasów Państwowych Zarządzeniem nr 16 Dyrektora Generalnego Lasów Państwowych z dnia 19 marca 2014 r.
- Wytycznymi przedstawionymi na stronie internetowej Wydziału Infrastruktury DGLP <http://start.lasy.gov.pl/web/infrastruktura>

W/w ustalenia wymagają zatwierdzenia przez RDLP w Radomiu.

Na tym notatkę zakończono i podpisano:

1. Zał. nr 1 – wyrys z mapy gospodarczej wraz z potokiem ładunków,
2. Zał. nr 2 – poglądowy rysunek mijanki nienormatywnej
3. Zał. nr 3 – poglądowy rysunek składnicy przyzrębowej .
4. Zał. nr 4 – analiza dotycząca wzrostu zrywki drewna średniowymiarowego.

1.

Jacek Marzec

2.

Mariuszski Marcin

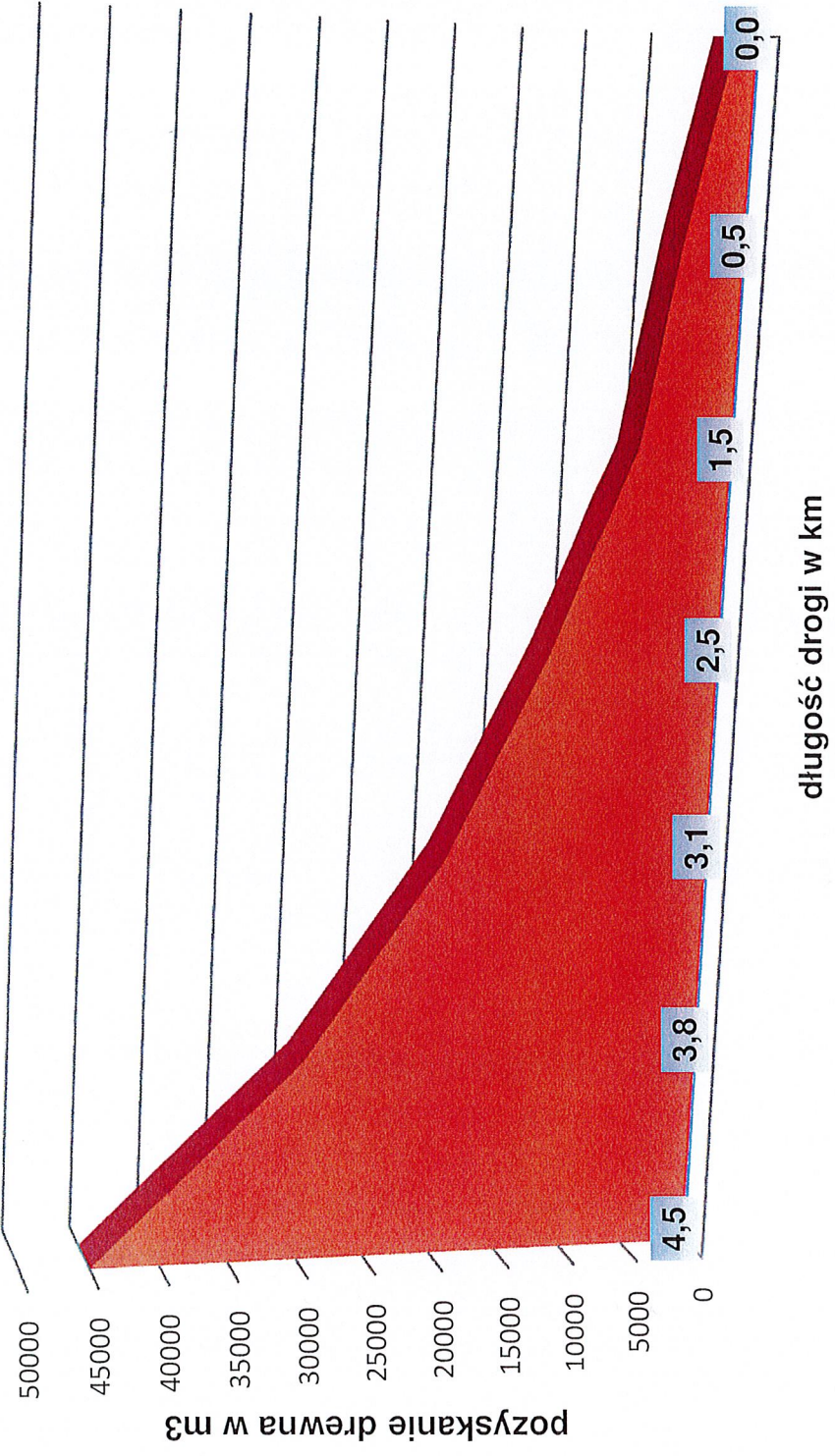
3.

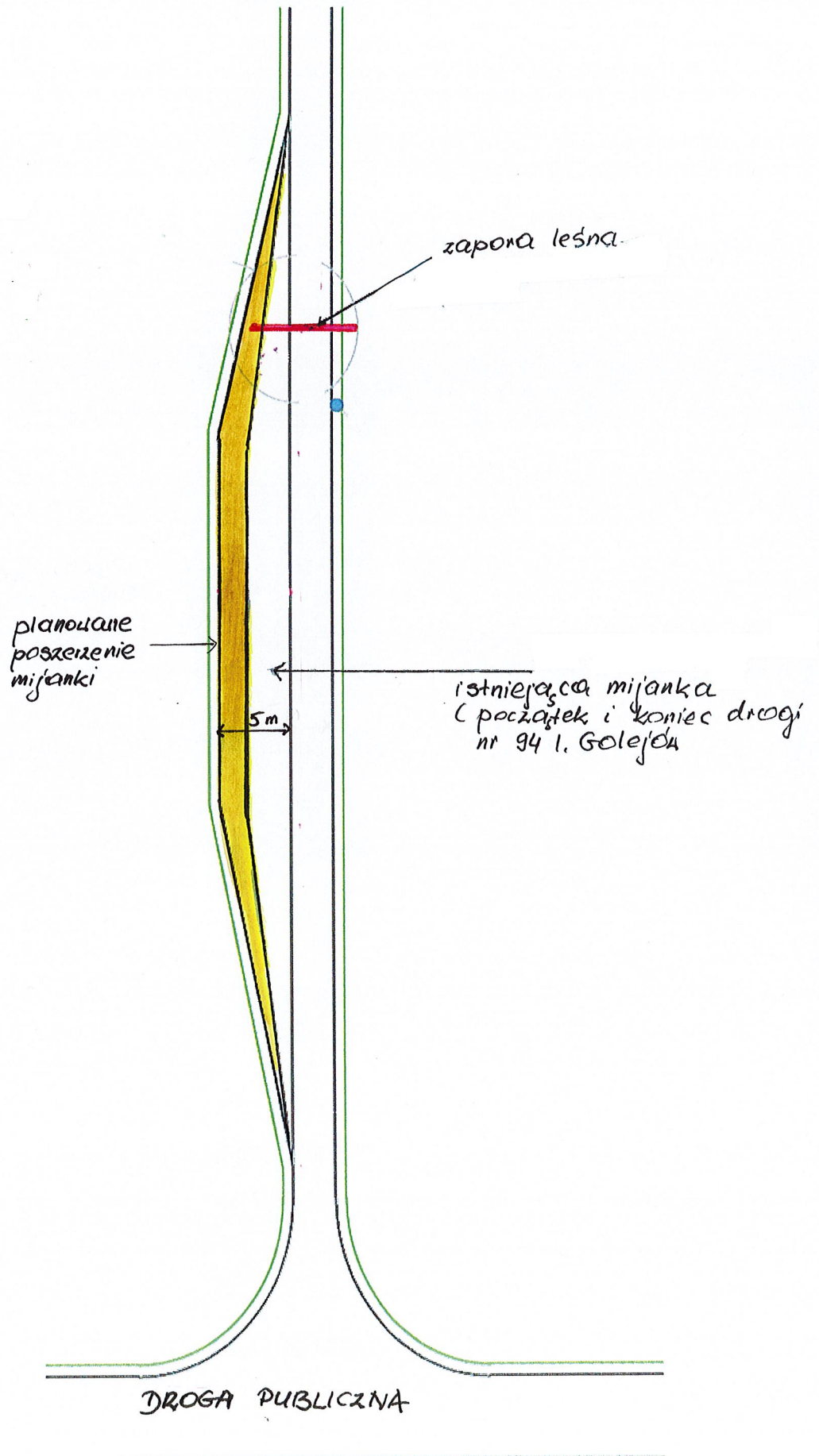
Lidia Stoczek

NADLESNICZY

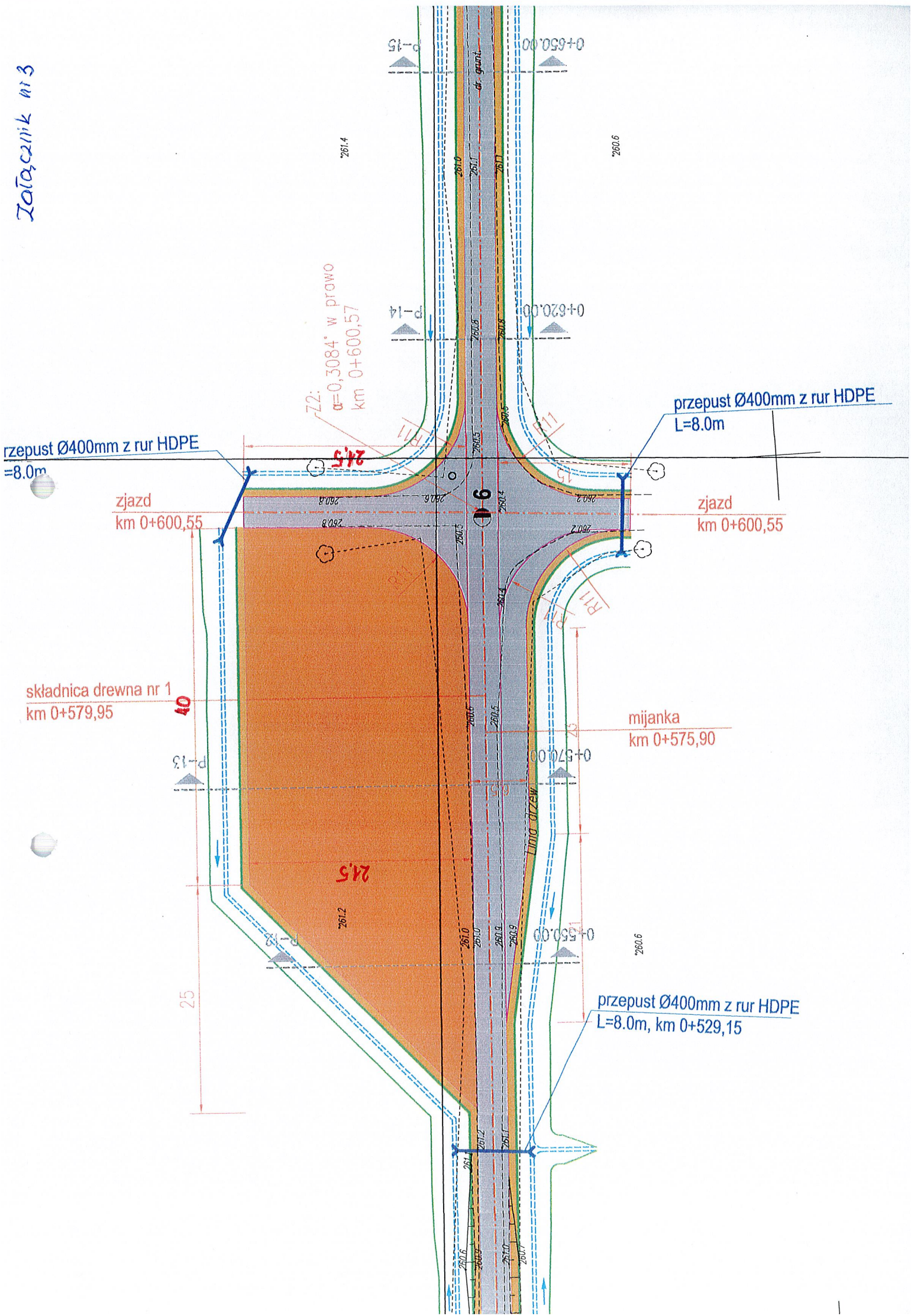
mgr inż. Adam Lubera

Potok ładunków drewna droga nr 94 leśnictwo Golejów





Załącznik nr 3



Z2:
 $\alpha = 0,3084^\circ$ w prawo
km 0+600,57

przepust $\varnothing 400$ mm z rur HDPE
L=8.0m

przepust $\varnothing 400$ mm z rur HDPE
=8.0m

zjazd
km 0+600,55

zjazd
km 0+600,55

składnica drewna nr 1
km 0+579,95

mijanka
km 0+575,90

przepust $\varnothing 400$ mm z rur HDPE
L=8.0m, km 0+529,15

25

40

24.5

24.5

0+570,00

0+620,00

0+650,00

0+550,00

P-15

P-14

P-13

P-12

261.0
261.1
261.2
261.3
261.4
261.5
261.6
261.7
261.8
261.9
262.0